



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim

ETAP III

Projekt planu transportowego
Wersja do konsultacji społecznych



grudzień 2013



Spis treści

Wstęp	6
Zakres Planu	7
Definicje i określenia	9
Metodologia tworzenia Planu	11
1. Opis istniejącej sieci komunikacyjnej	13
1.1. Transport kolejowy.....	13
1.1.1. Charakterystyka infrastruktury kolejowej.....	15
1.2. Transport drogowy	21
1.2.1. Linie o znaczeniu wojewódzkim	21
1.2.2. Linie z miast na prawach powiatu	27
1.2.3. Linie transgraniczne	28
1.2.4. Linie międzywojewódzkie	29
1.2.4.1. Linie o charakterze lokalnym (pomiędzy sąsiadującymi powiatami i gminami).....	29
1.2.4.2. Linie o charakterze ponadregionalnym.....	29
1.2.5. Natężenie ruchu w transporcie drogowym.....	30
2. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	33
2.1. Czynniki demograficzno – społeczne.....	33
2.2. Potrzeby osób niepełnosprawnych	42
2.3. Lokalizacja obiektów o charakterze użyteczności publicznej.....	43
2.4. Kierunki, plany i uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego.....	44
3. Finansowanie usług przewozowych	52
3.1. Środki przeznaczone na dofinansowanie przejazdów osób uprawnionych do ulg.....	55
3.2. Przychody ze sprzedaży biletów w umowach netto i brutto	59
3.3. Dopłaty gminne i powiatowe oraz możliwości zawierania umów przez organizatora przewozów wojewódzkich a gminami lub powiatami	61
3.4. Integracja taryf i systemów biletowych w aspekcie przyjętych wariantów finansowania transportu publicznego	62
4. Preferencje wyboru środka lokomocji przez mieszkańców województwa	65

4.1. Aktualny podział zadań przewozowych pomiędzy różne środki lokomocji – indywidualne oraz zbiorowe	65
4.2. Preferencje wyboru środka lokomocji wynikające z oferty obecnie funkcjonującej komunikacji, w tym z jej zdolności przewozowej.....	67
4.3. Preferencje wyboru środka lokomocji wynikające z potrzeby zrównoważonego rozwoju	68
4.4. Preferencje wyboru środka lokomocji wnioskowane przez mieszkańców	69
4.5. Preferencje wyboru środka lokomocji wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych..	70
4.6. Preferencje wyboru środka lokomocji pod kątem ich negatywnego oddziaływania na środowisko	70
4.7. Preferencje wyboru środka lokomocji wynikające z bezpośredniości połączeń, częstotliwości, dostępności, kosztów, niezawodności, prędkości, wygody i punktualności ...	71
4.8. Oczekiwane zmiany podziału zadań przewozowych.....	74
4.9. Warunki konieczne do spełnienia dla uzyskania planowanych efektów zmian	77
4.10. Wpływ transportu na środowisko	78
5. Zasady organizacji rynku przewozów	83
5.1. Organizatorzy transportu publicznego w aspekcie podziału na obszary kompetencji. Zasady podziału kompetencji pomiędzy poszczególnymi organizatorami	83
5.1.1. Obecni organizatorzy publicznego transportu zbiorowego	83
5.1.2. Przewidywani organizatorzy transportu	85
5.1.3. Zasady podziału kompetencji	88
5.1.3.1. Zasady podziału kompetencji w przewozach w strefie transgranicznej.....	90
5.2. Zasady podziału rynku przewozowego w transporcie drogowym.....	90
5.3. Zasady wyłaniania operatorów linii o charakterze użyteczności publicznej i rodzaje umów z operatorami	93
5.4. Kontrola usług przewozowych	98
5.4.1. Kontrola poprawności systemu odpłatności za przejazdy	98
5.4.2. Kontrola jakości wykonywanych usług.....	99
5.5. Zasady współpracy organizatorów na styku obszarów ich kompetencji w zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym	100
5.6. Koncepcja integracji publicznego transportu zbiorowego.....	101
5.6.1. Koncepcja „Biletu Lubelskiego”	101
5.6.2. Jednostka organizująca zintegrowany publiczny transport zbiorowy	103

6. Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej	107
6.1.1. Połączenia wojewódzkie łączące Lublin z innymi miastami powiatowymi województwa	113
6.1.2. Połączenia wojewódzkie łączące miasta powiatowe między sobą.....	114
6.2. Linie międzywojewódzkie o charakterze lokalnym.....	114
6.3. Zapotrzebowanie na wojewódzkie przewozy pasażerskie.....	116
6.3.1. Popyt na usługi przewozowe w roku bazowym	116
6.3.2. Prognoza wielkości potrzeb przewozowych	117
6.4. Przewidywane finansowanie wojewódzkich przewozów pasażerskich.....	119
7. Pożądany standard usług przewozowych.....	123
7.1. Określenie wymaganych standardów dostępności usług transportu publicznego dla mieszkańców województwa.....	123
7.1.1. Dostępność przestrzenna	123
7.1.2. Dostępność transportu publicznego wojewódzkiego w czasie.....	123
7.1.3. Skomunikowania połączeń przesiadkowych	128
7.1.4. Punktualność kursowania	128
7.1.5. Dostępność ekonomiczna – opłaty za przejazd	129
7.1.6. Komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu	130
7.1.7. Komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów.....	130
7.2. Określenie standardów dostępności do pojazdów dla osób niepełnosprawnych.....	132
7.3. Określenie warunków i zasad dostępności infrastruktury przystankowej dla pasażerów transportu zbiorowego, w tym dla osób niepełnosprawnych	134
7.4. Standard usług przewozowych w aspekcie wymogów ochrony środowiska.....	136
8. Organizacja systemu informacji pasażerskiej	138
8.1. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie godzin przyjazdu lub odjazdu środków transportu.....	138
8.2. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie obowiązujących opłat za przejazd	139
8.3. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego	140
8.4. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie zintegrowanych węzłów przesiadkowych	140

8.5. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu	143
8.6. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie regulaminów przewozu osób	143
8.7. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie określenia zasad numeracji linii komunikacyjnych.....	144
8.8. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie sposobów podawania do publicznej informacji o rozkładach jazdy	145
8.9. Zasadność stworzenia własnego wojewódzkiego systemu informacji pasażerskiej oraz normalizacji formatu i wyglądu informacji przystankowej	146
9. Kierunki rozwoju transportu publicznego	150
9.1. Zadania wyznaczające kierunki rozwoju transportu publicznego.....	150
9.2. Integracja transportu publicznego	151
9.2.1. Integracja funkcjonalna – węzły przesiadkowe.....	151
9.2.2. Integracja taryfowo – biletowa, integracja organizacyjna.....	156
9.3. Zwiększanie dostępności stacji i przystanków kolejowych	157
9.3.1. Nowe przystanki kolejowe	157
9.3.2. System „Bike and Ride”	158
9.3.3. Poszukiwanie dalszych rozwiązań	159
9.4. Tabor w transporcie regionalnym	161
9.5. System lokalizacji pojazdów	163
Akty prawne przytoczone w opracowaniu.....	164
Dokumenty źródłowe	166
Spis tabel	167
Spis rysunków.....	168

Załączniki do opracowania:

1. Część graficzna – sieć komunikacyjna Województwa Lubelskiego, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Wstęp

Region lubelski od wieków łączył Wschód z Zachodem. W wymiarze transportowym widać to doskonale na przykładzie transkontynentalnych szlaków drogowych, które przecinając województwo generują znaczny ruch samochodowy. Na drogach wciąż przybywa samochodów, powiększa się przewaga transportu indywidualnego nad niedoinwestowanym transportem zbiorowym, co skutkuje większą liczbą wypadków i kolizji oraz znacznym zanieczyszczeniem środowiska. „Przejścia graniczne w regionie przejmują blisko połowę ruchu osobowego i towarowego przypadającego na całą polską granicę wschodnią”¹.

Województwo lubelskie jest również atrakcyjnym regionem turystycznym, oferującym przyjezdnym bliski kontakt z naturą, liczne zabytki architektoniczne i przyrodnicze. Niekontrolowane nasilenie transportu indywidualnego oraz ruchu transgranicznego nie sprzyja jakości życia ponad dwóch milionów mieszkańców województwa, a także nie pomaga w zwiększaniu atrakcyjności turystycznej i przyrodniczej.

Potrzeby transportowe mieszkańców województwa są coraz większe, często nie nadążają za nimi podaż i jakość usług przewozowych, dlatego niezbędne stają się zmiany organizacyjne transportu zbiorowego, zwłaszcza zmiany w zarządzaniu nim, ukierunkowane na podniesienie atrakcyjności tego transportu oraz na zwiększenie jego efektywności poprzez prawidłowe kierunkowanie wydatków.

Powyższe wyzwania stoją także przed Województwem Lubelskim, będącym organizatorem wojewódzkich przewozów pasażerskich.

Kompleksowym narzędziem, wskazującym zasady kształtowania publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim, jest plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Określa on obszar działania tego transportu w aspekcie geograficznym, społecznym, prawnym i ekonomicznym oraz wzajemne relacje zachodzące między uczestnikami transportu podczas procesu przewozowego. Wychodząc z analiz zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego, jak również uwzględniając możliwości finansowe samorządu, plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przedstawia gwarantowane standardy usług publicznego transportu zbiorowego, sposoby zarządzania nim oraz możliwości rozwoju.

Konieczność opracowania planu wynika z Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym².

Celem opracowania „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Lubelskiego” (zwanego w dalszej części opracowania „Planem”) jest wskazanie najlepszych możliwych rozwiązań w obszarze przewozów pasażerskich na terenie województwa lubelskiego ukierunkowanych na zwiększenie udziału transportu zbiorowego w podróżach o zasięgu wojewódzkim. Powyższy cel zostanie osiągnięty po zrealizowaniu założeń Planu gwarantujących podniesienie atrakcyjności transportu kolejowego i autobusowego. Do najważniejszych należy zaliczyć odpowiedni standard usług, postulowaną integrację transportu publicznego, na przykład poprzez wprowadzanie biletu ważnego w różnych środkach transportu na obszarze całego województwa, jednolity system informacji pasażerskiej otwarty również na przewoźników

¹ Źródło: <http://www.lubelskie.pl>.

² Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 r. Nr 5 poz. 13 z późn. zm.), art. 9 ust. 1 pkt 5.

niebędących operatorami publicznego transportu zbiorowego oraz ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.

Wskazane kierunki działań prowadzić powinny do poprawy dostępności, poprawy efektywności funkcjonowania oraz poprawy bezpieczeństwa użytkowników transportu, co w konsekwencji przełoży się na wzrost konkurencyjności gospodarki obszaru objętego Planem i na jakość warunków życia mieszkańców regionu. Wdrożenie Planu przyczyni się do racjonalnego kształtowania środków publicznych przeznaczanych na publiczny transport zbiorowy poprzez optymalne dopasowanie oferty przewozowej i kierunków rozwoju do aktualnych i przyszłych oczekiwań pasażerów w oparciu o dostępne możliwości finansowe.

Kolejnym celem niniejszego opracowania jest przygotowanie Województwa Lubelskiego, jako organizatora wojewódzkich przewozów pasażerskich do rozpoczęcia organizacji publicznego transportu zbiorowego według nowych uregulowań prawnych (wynikających z Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym), które będą obowiązywać w pełni od dnia 01.01.2017 roku. Od tego dnia wejdą w życie również nowe uregulowania wykluczające przekazywanie przewoźnikom dopłat do utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych³. Będą one mogły być wypłacane tylko operatorom publicznego transportu zbiorowego, dlatego kolejnym ważnym celem Planu jest zapewnienie dostępu mieszkańcom województwa lubelskiego do publicznego transportu zbiorowego, w którym nadal będą stosowane ulgi przejazdowe, gwarantowane Ustawą z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (tekst jednolity: Dz.U. z 2012 r. poz. 1138).

Plan poddany zostanie konsultacjom społecznym. Wyłożenie Planu do publicznego wglądu służyć będzie przekazaniu informacji o planowanych działaniach w sferze transportu zbiorowego, ale przede wszystkim wpływaniu mieszkańców województwa na kształt dokumentu poprzez umożliwienie zgłaszania uwag i propozycji oraz kreowania własnego, oczekiwanego wizerunku tego transportu⁴.

Plan, po uchwaleniu przez Sejmik Województwa Lubelskiego, będzie stanowił akt prawa miejscowego.

Zakres Planu

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego [...] opracowuje województwo: w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich lub któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze”⁵.

Zakres rzeczowy Planu obszarowo obejmuje teren całego województwa –a przedmiotowo⁶:

- 1) sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej,

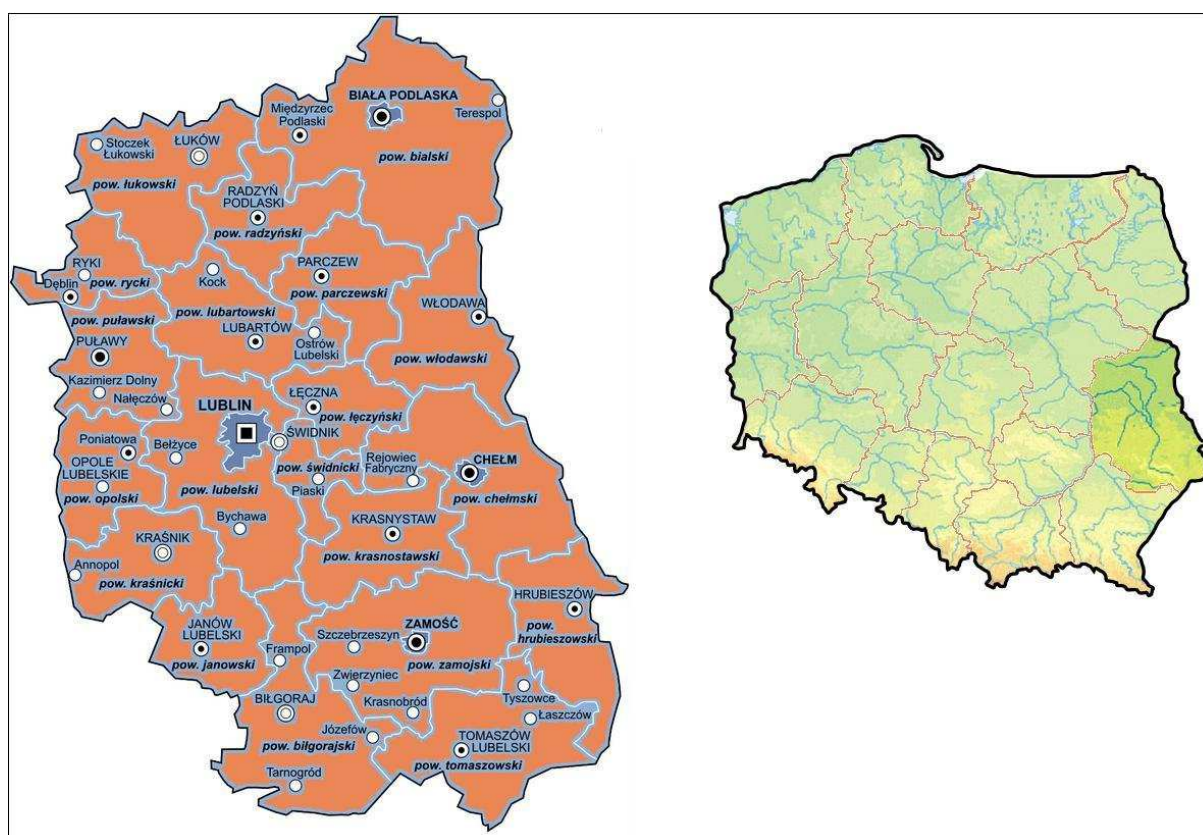
³ Ibidem, art. 87, ust. 3.

⁴ Ibidem, art. 10.

⁵ Ibidem, art. 9, ust. 1 pkt 5 lit. a) i b).

⁶ Ibidem, art. 12, ust. 1.

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



Rys. 1. Obszar objęty planem transportowym oraz podział administracyjny województwa lubelskiego na tle Polski. Źródło: pl.wikipedia.org

Przy opracowywaniu Planu uwzględniono:

- 1) stan zagospodarowania przestrzennego obszaru objętego Planem zagospodarowania przestrzennego województwa lubelskiego (PZPWL),
- 2) sytuację społeczno – gospodarczą województwa lubelskiego,
- 3) stan systemu transportowego i jego wpływ na środowisko,
- 4) potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w zakresie usług przewozowych,

- 5) potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa i województwa,
- 6) rentowność linii komunikacyjnych,
- 7) dane dotyczące przepustowości infrastruktury kolejowej.

Zagadnienia przedstawione w Planie przedstawiają aktualną sytuację województwa lubelskiego, charakterystykę funkcjonującego tam systemu transportowego i jego infrastruktury oraz zapotrzebowanie na usługi przewozowe wraz z preferencjami pasażerów.

W oparciu o powyższą diagnozę określono standard usług przewozowych, który powinien być gwarantowany przez organizatora, zasady organizacji rynku przewozów i systemu informacji pasażerskiej oraz finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej. Przedstawiono propozycję kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim, mających na celu poprawę jakości usług przewozowych oraz zwiększenie roli komunikacji zbiorowej.

Definicje i określenia

Używane w opracowaniu wyrażenia zostały zdefiniowane w ustawie 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, wojewódzkie i międzywojewódzkie⁷,
- **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:
 - miasta i gminy,
 - miast, albo
 - miast i gmin sąsiadujących,– jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego⁸,
- **międzynarodowe przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej, z wyłączeniem przewozów realizowanych w strefie transgranicznej⁹,
- **międzywojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe i wojewódzkie¹⁰,
- **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

⁷ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 3.

⁸ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 4.

⁹ Ibidem, art. 4 ust. pkt 6.

¹⁰ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 7.

- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie¹¹,
- **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 1370/2007¹²,
 - **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu Planem, dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9 – 14) Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
 - **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka, podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami¹³,
 - **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 towarów¹⁴, 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, wojewódzkie i międzywojewódzkie¹⁵,
 - **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 dostępu¹⁶,
 - **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej¹⁷,
 - **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

¹¹ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 8.

¹² Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 9.

¹³ Rozporządzenie (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, art. 2 lit. j).

¹⁴ Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (tekst skonsolidowany: Dz. Urz. UE 2012 C 326), art. 107 ust. 1.

¹⁵ Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 r. Nr 5 poz. 13), art. 4 ust. 1 pkt 10.

¹⁶ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 11.

¹⁷ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 14.

- finansowych jednostki terytorialnej, jak również możliwości taborowych operatorów i przewoźników, obowiązuje w określonym horyzoncie czasowym,
- **strefa transgraniczna** – obszar co najmniej jednej gminy, powiatu lub co najmniej jednego województwa, na którym operator publicznego transportu zbiorowego świadczy usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, położony bezpośrednio przy granicy Rzeczypospolitej Polskiej i obszar odpowiedniej jednostki administracyjnej położonej poza granicą Rzeczypospolitej Polskiej na terytorium sąsiedniego państwa¹⁸,
 - **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 publicznej¹⁹,
 - **wojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe i międzywojewódzkie²⁰,
 - **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 zbiorowego²¹.

Metodologia tworzenia Planu

- Plan jest dokumentem składającym się z:
- części diagnostycznej, obejmującej charakterystykę społeczno – gospodarczą obszaru objętego planem, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu,
 - części planistycznej, obejmującej przewidywane finansowanie rozwoju transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
 - części graficznej, zawierającej rysunek przedstawiający sieć komunikacyjną w granicach województwa lubelskiego, na której ma się odbywać przewóz o charakterze użyteczności publicznej.

¹⁸ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 17.

¹⁹ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 24.

²⁰ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 25.

²¹ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 26.

Elementy Planu zostały przedstawione według poniższej kolejności:

Tab. 1. Elementy Planu.

L.p.	Element Planu	Nr rozdziału
1	Opis sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów – istniejąca sieć komunikacyjna.	1
2	Opis sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – planowania sieć komunikacyjna, – zapotrzebowanie na wojewódzkie przewozy pasażerskie. 	6
3	Charakterystyka społeczno – gospodarcza obszaru, objętego planem, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – informacje ogólne o województwie lubelskim, jego demografia, gospodarka i sfera społeczna, Ocena i prognozy potrzeb przewozowych, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – potrzeby osób niepełnosprawnych. 	2
4	Formy i źródła finansowania usług przewozowych.	3
5	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – obecny podział zadań przewozowych, – preferencje wynikające ze potrzeby zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego, uwzględniające potrzeby osób niepełnosprawnych, – wpływ transportu na środowisko. 	4
6	Zasady organizacji rynku przewozów, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – aspekty prawne, – struktury zarządzania publicznym transportem zbiorowym w województwie lubelskim, – wybór operatora, – zasady przygotowywania oferty przewozowej, – projektowanie systemu taryfowo – biletowego, – zarządzanie infrastrukturą transportową. 	5
7	Planowana oferta przewozowa oraz pożądany standard usług przewozowych, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych, – ustalenie standardu jakościowego uwzględniającego potrzeby środowiskowe. 	7
8	Organizacja systemu informacji pasażerskiej – w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach, w pojazdach oraz w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem.	8
9	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.	9

1. Opis istniejącej sieci komunikacyjnej

Charakterystykę kolejowych przewozów pasażerskich przeprowadzono zgodnie ze stanem na dzień 30 września 2013 r, charakterystykę infrastruktury kolejowej (sieci linii kolejowych) zgodnie ze stanem na dzień 25 września 2012 r., przedstawioną organizatorowi publicznego transportu zbiorowego przez zarządcę infrastruktury.

1.1. Transport kolejowy

Sieć kolejowa województwa lubelskiego jest jedną z najrzadszych w Polsce (gęstość sieci kolejowej dla województwa lubelskiego w 2012 roku to 4,2 km/100 km² – średnia dla kraju to 6,4 km/100 km²)²², dlatego też transport kolejowy odgrywa niewielką rolę w przewozach pasażerskich. Niemniej jednak stanowi ważny środek przewozów, szczególnie na osi wschód – zachód, czyli na trasach: Chełm – Lublin – Dęblin i Terespol – Łuków.

Sieć kolejowa z regularnym ruchem pasażerskim dociera do 17 z 42 miast Lubelszczyzny, z czego 12 z nich to miasta powiatowe. Wszystkie miasta na prawach powiatów mają regularne połączenia kolejowe. Głównym węzłem przesiadkowym w kolejowych przewozach pasażerskich jest stacja Lublin, skąd wybiegają bezpośrednie połączenia kolejowe do większości miast mających dostęp do infrastruktury kolejowej w województwie. Wyjątkiem są: Biłgoraj, Zwierzyniec i Szczepleszyn, które posiadają bezpośrednie połączenia kolejowe jedynie z Zamościem. Głównymi operatorami są Przewozy Regionalne sp. z o.o., PKP Intercity S.A. a także Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o. – obsługujące odcinki przecinające granicę z województwem mazowieckim (Pilawa – Dęblin, Radom – Dęblin, Siedlce – Łuków).

Odcinkiem położonym w województwie lubelskim, o największej liczbie pociągów pasażerskich niezależnie od ich kategorii w dni robocze jest trasa Dęblin – Pilawa, wybiegająca poza województwo lubelskie kierunku Warszawy z liczbą ponad 60 połączeń na dobę (w obu kierunkach). Pozostałe odcinki sieci kolejowej charakteryzują się następującym natężeniem ruchu:

- Lublin – Puławy (50 pociągów na dobę w obu kierunkach),
- Lublin – Świdnik (46),
- Puławy – Dęblin (44),
- Łuków – Siedlce (40),
- Świdnik – Rejowiec (34),
- Rejowiec – Chełm (32),
- Łuków – Biała Podlaska (28),
- Dęblin – Radom (24),
- Biała Podlaska – Terespol (22),
- Lublin – Szastarka (16),
- Lublin – Lubartów (12),
- Świdnik – Świdnik Port Lotniczy (10),

²² Źródło: GUS (Bank Danych Regionalnych), <http://www.stat.gov.pl/bdl/>.

- Łuków – Dęblin (12),
- Rejowiec – Zamość (12),
- Szastarka – Stalowa Wola (10),
- Chełm – Dorohusk (8),
- Lubartów – Parczew (4),
- Zamość – Biłgoraj – Stalowa Wola (2).

W sieci połączeń kolejowych wyróżnić można 3 większe węzły: Lublin, Dęblin i Łuków. Lublin pełni rolę stacji przesiadkowej dla całego regionu. Dęblin i Łuków są stacjami stycznymi z pociągami regionalnymi uruchamianymi przez Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o. Skomunikowania z pociągami tego operatora umożliwiają dotarcie do Warszawy, Siedlec, Piławy i Radomia. Sieć kolejowa w województwie lubelskim posiada szereg wad, które marginalizują ruch kolejowy na znacznym obszarze:

- a) niekorzystne lokalizacje niektórych stacji i przystanków (np. Zamość, Nałęczów) lub ich brak,
- b) niektóre relacje bezpośrednie muszą być prowadzone drogą znacznie dłuższą w porównaniu do tych samych relacji w transporcie drogowym (np. Lublin – Zamość, Lublin – Biała Podlaska),
- c) konieczność dwukrotnej zmiany kierunku ruchu pociągów w relacji Lublin – Zamość na drugorzędnych stacjach węzłowych: Rejowiec i Zawada.

Transgraniczny transport kolejowy w województwie lubelskim ogranicza się tylko do połączeń między Terespołem a Brześciem nad Bugiem (Białoruś). Codziennie w tej relacji kursują 3 pary pociągów. Dodatkowo, granicę przekraczają 3 pary pociągów międzynarodowych. W województwie lubelskim funkcjonują jeszcze 3 kolejowe przejścia graniczne z Ukrainą. Są to:

- Dorohusk – Jagodzin – aktualnie w ruchu pasażerskim granicę przekraczają tylko pociągi międzynarodowe relacji Warszawa – Kijów (jedna para), dodatkowo istnieje możliwość prowadzenia ruchu transgranicznego bez zmiany rozstawu osi na linii szerokotorowej nr 63 łączącej bezpośrednio Chełm z miastami ukraińskimi, która biegnie równolegle do normalnotorowej linii nr 7 na odcinku Chełm – Dorohusk,
- Hrebenne – Rawa Ruska – użytkowane tylko w ruchu towarowym – szlak graniczny na linii nr 69 jest normalnotorowy,
- Hrubieszów – Włodzimierz Wołyński – przez przejście przebiega użytkowana wyłącznie w ruchu towarowym tranzytowym Linia Hutnicza Szerokotorowa (linia nr 65).

1.1.1. Charakterystyka infrastruktury kolejowej

Przez województwo lubelskie przebiega 18 normalnotorowych (o rozstawie szyn 1435 mm) linii kolejowych i 4 linie szerokotorowe (o rozstawie szyn 1520 mm).

Łączna długość 18 linii o normalnym rozstawie szyn w województwie lubelskim to prawie 845 km. Sześć z nich to krótkie linie od 0,3 do 8,1 km długości, mające charakter łącznic w stosunku do linii głównych. Są to linie nr: 67, 523, 561, 562, 580, 931. Dwanaście pozostałych linii to linie o długości od 2,2 do ponad 171 km (licząc tylko ich fragmenty leżące w obrębie województwa lubelskiego) i są to linie nr: 2, 7, 12, 26, 30, 66, 68, 69, 72, 81, 101, 581. Wśród nich najkrótszą jest linia nr 581 (Świdnik – Świdnik Port Lotniczy) a najdłuższą nr 7 (Warszawa Wschodnia – Dorohusk).

Linie szerokotorowe to linie nr 60, 63, 65 i 446, po których kursują jedynie pociągi towarowe. Są to linie jednotorowe, niezelektryfikowane. Linia nr 63, o długości 31,258 km, zaczyna się na granicy państwa i biegnie do miejscowości Zawadówka przez Dorohusk, Chełm. W 2012 r. zakończono jej modernizację na odcinku granica państwa – Dorohusk – Wólka Okopska. Celem modernizacji było przywrócenie prędkości szlakowej do 60 km/h.

Linia nr 65 ma łączną długość 394,650 km (123,2 km na terenie województwa lubelskiego). Jest to jednotorowa Linia Hutnicza Szerokotorowa (LHS) łącząca Górny Śląsk z Ukrainą. Biegnie m.in. przez Hrubieszów, Zamość, Biłgoraj, Olkusz do Sławkowa (województwo śląskie). Linia ta w województwie lubelskim biegnie równoległe do linii normalnotorowych nr 66 i 72. W przeszłości wykorzystywana była do prowadzenia pociągów pospiesznych w relacjach Moskwa – Olkusz, Lwów – Zamość Północny i Moskwa – Zamość Północny. Do obsługi pasażerów na tej linii wybudowano dodatkowe perony na stacjach (Hrubieszów, Olkusz) oraz przystanki osobowe (np. Zamość Północny). Brak większej liczby przystanków osobowych, równoległe poprowadzenie do istniejących linii normalnotorowych oraz wzmożony ruch towarowy, znacznie wyczerpujący jej przepustowość (ze względu na jej jednotorowość) dyskwalifikują linię LHS pod względem możliwości prowadzenia na jej odcinkach przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.

Pozostałe dwie linie szerokotorowe służą obsłudze granicznych stacji przeładunkowych w okolicach Terespola.

Tab. 1.1. Wykaz linii kolejowych w województwie lubelskim.

Nr linii kolejowej	Nazwa linii	Długość linii w woj. lubelskim w km	Wybrane sąsiednie miasta na linii	Czas przejazdów pociągów w minutach		stopień wykorzystania przepustowości linii kolejowej
				p. regionalny	p. międzywojewódzki	
2	Warszawa - Terespol	96,602	(Siedlce) - Łuków	30-33	20-29	11% - 21%
			Łuków - Międzyrzec Podlaski	29	20-24	41% - 57%
			Międzyrzec Podlaski - Biała Podlaska	24-25	17-19	46% - 47%
			Biała Podlaska - Terespol	42-44	35-40	9% - 46%
7	Warszawa Wschodnia - Dorohusk	171,262	(Garwolin) - Dęblin	41-59	-	21% - 47%
			Dęblin - Puławy	19-22	13-19	13% - 44%
			Puławy - Lublin	47-60	34-48	30% - 49%
			Lublin - Świdnik	9-12	12	17% - 29%
			Świdnik - Rejowiec Fabryczny	40-45	-	19% - 38%
			Rejowiec Fabryczny - Chełm	16-18	-	8% - 21%
12	Pilawa - Łuków	29,972		-	-	5% - 40%
26	Łuków - Radom	65,172	Łuków - Ryki	46-47	-	7% - 37%
			Ryki - Dęblin	10-11	-	7% - 31%
			Dęblin - (Pionki)	32-36	24-34	13% - 31%
30	Łuków - Lublin Płn.	107,586	Lubartów - Lublin	33-37	-	b.d.
66	Zwierzyniec - Stalowa Wola Południe	33,697	Zwierzyniec - Biłgoraj	-	26	b.d.
			Biłgoraj - (Stalowa Wola)	-	51	b.d.
67	Lublin - Świdnik	8,100		-	-	14%
68	Lublin - Przeworsk	72,477	Lublin - Kraśnik	43-56	44-45	7% - 53%
			Kraśnik - (Stalowa Wola)	57-59	-	14% - 20%
69	Rejowiec - Hrebenne	135,801	Rejowiec Fabryczny - Krasnystaw	17-19	-	13% - 15%
			Krasnystaw - Szczepieszyn	104-114	-	12% - 30%
			Szczepieszyn - Zwierzyniec	7-8	9	12% - 19%
72	Zawada - Hrubieszów Miasto	61,639		-	-	b.d.
81	Chełm - Włodawa	44,855		-	-	b.d.
523	Trzaskoniec - Poważe	2,276		-	-	b.d.
561	Zadębie - Adampol	3,256		-	-	b.d.
562	Adampol - Lublin Tatary LTB	0,934		-	-	b.d.
580	Wieprz - Wisła	0,392		-	-	b.d.
581	Świdnik - Świdnik Port Lotniczy	2,2		-	-	b.d.
931	Hrubieszów Miasto - Hrubieszów Towarowy	3,109		-	-	b.d.
101	Munina - Hrebenne	5,117		-	-	15% - 33%
63		31,258		-	-	b.d.
65	Linia Hutnicza Szerokotorowa	123,2		-	-	b.d.

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A.

Jedenaście z osiemnastu linii kolejowych w całości leży na terenie województwa lubelskiego. Najdłuższa z nich ma 135,8 km i jest to linia nr 69. Łączy ona Rejowiec Fabryczny z Hrebennem przez Krasnystaw, Zawadę, Szczepieszyn i Zwierzyniec. Kolejną pod względem długości jest linia nr 30. Ma ona ponad 107 km i biegnie z Łukowa przez Parczew, Lubartów do Lublina. Siedem linii jedynie w pewnych fragmentach przebiega przez województwo lubelskie. Najważniejszymi z nich są linie nr 2 oraz nr 7, na których odbywa się największy ruch kolejowy w województwie. Pierwsza z nich, linia nr 2 (Warszawa – Terespol), przebiega z zachodu na wschód, łącząc na terenie województwa lubelskiego Łuków, Międzyrzec Podlaski, Białą Podlaską i Terespol. Jest to czwarta pod względem długości linia w województwie lubelskim. Linia nr 7 biegnie z północnego zachodu w kierunku wschodnim przez Dęblin, Puławy, Lublin, Świdnik, Rejowiec Fabryczny, Chełm do przejścia granicznego w Dorohusku i jest najdłuższą linią w województwie. Obie linie (2 i 7) obsługują międzynarodowy ruch pasażerski i wraz z linią nr 12 użytkowaną tylko w ruchu towarowym (Pilawa – Łuków) wchodzi w skład sieci

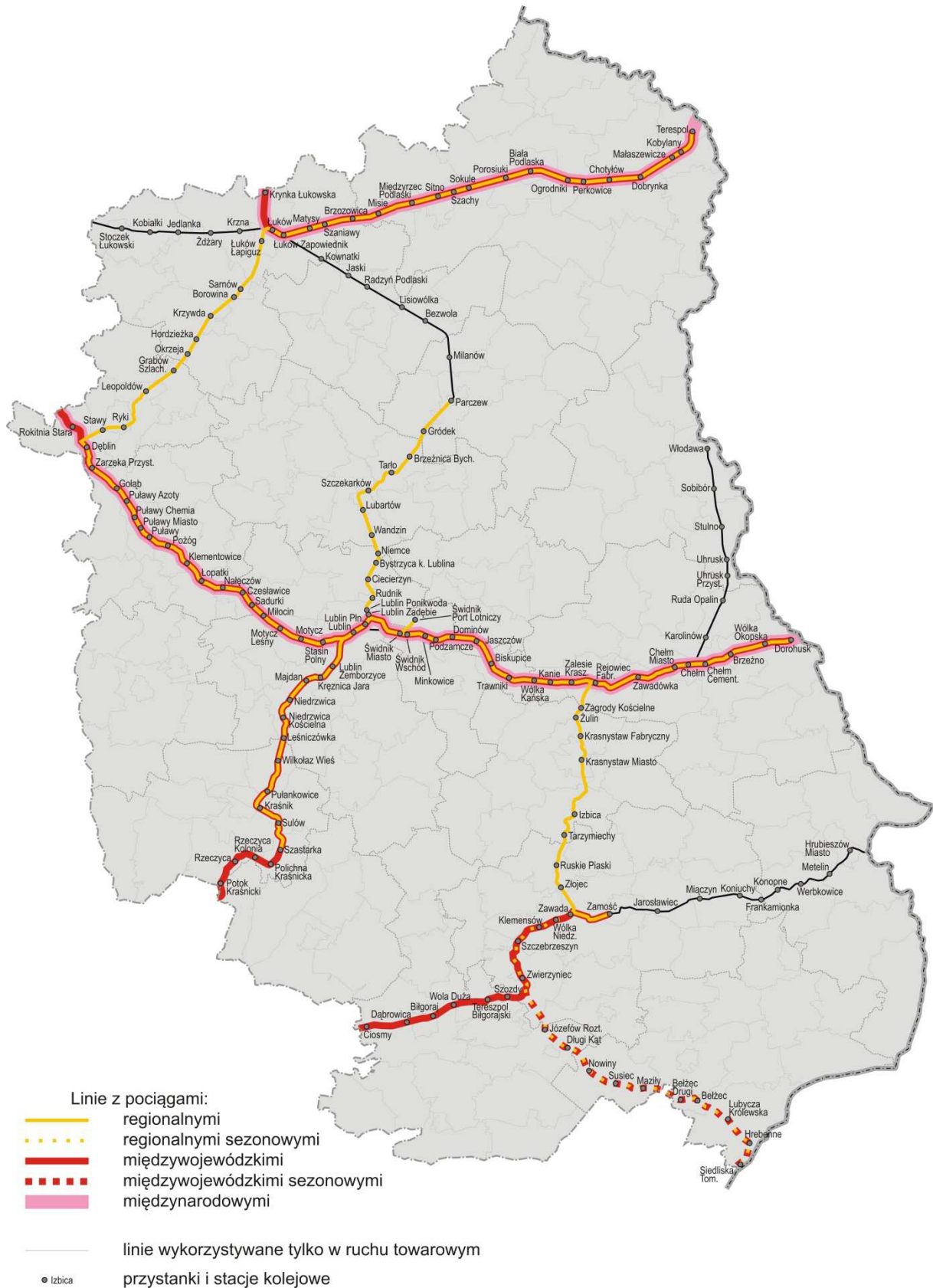
międzynarodowych linii kolejowych (AGC i AGTC). Pozostałe istotne w systemie transportowym województwa to linie nr 26 Łuków – Radom przez Dęblin oraz linia nr 68 Lublin – Przeworsk przez Kraśnik. Są to jednak linie o dużo mniejszym natężeniu ruchu pociągów pasażerskich.

Większość linii w województwie to linie jednotorowe. Linią w całości dwutorową jest linia nr 2 z Warszawy do Terespol, linia nr 12 z Pilawy do Łukowa oraz linia nr 26 z Łukowa przez Dęblin do Radomia. Linia nr 7 jest również dwutorowa za wyjątkiem szlaku Wólka Okopska – Dorohusk. Dwutorowy jest także ponad 8 kilometrowy fragment linii nr 68 (Lublin – Przeworsk) tj. szlak Lublin – Lublin Zemborzyce.

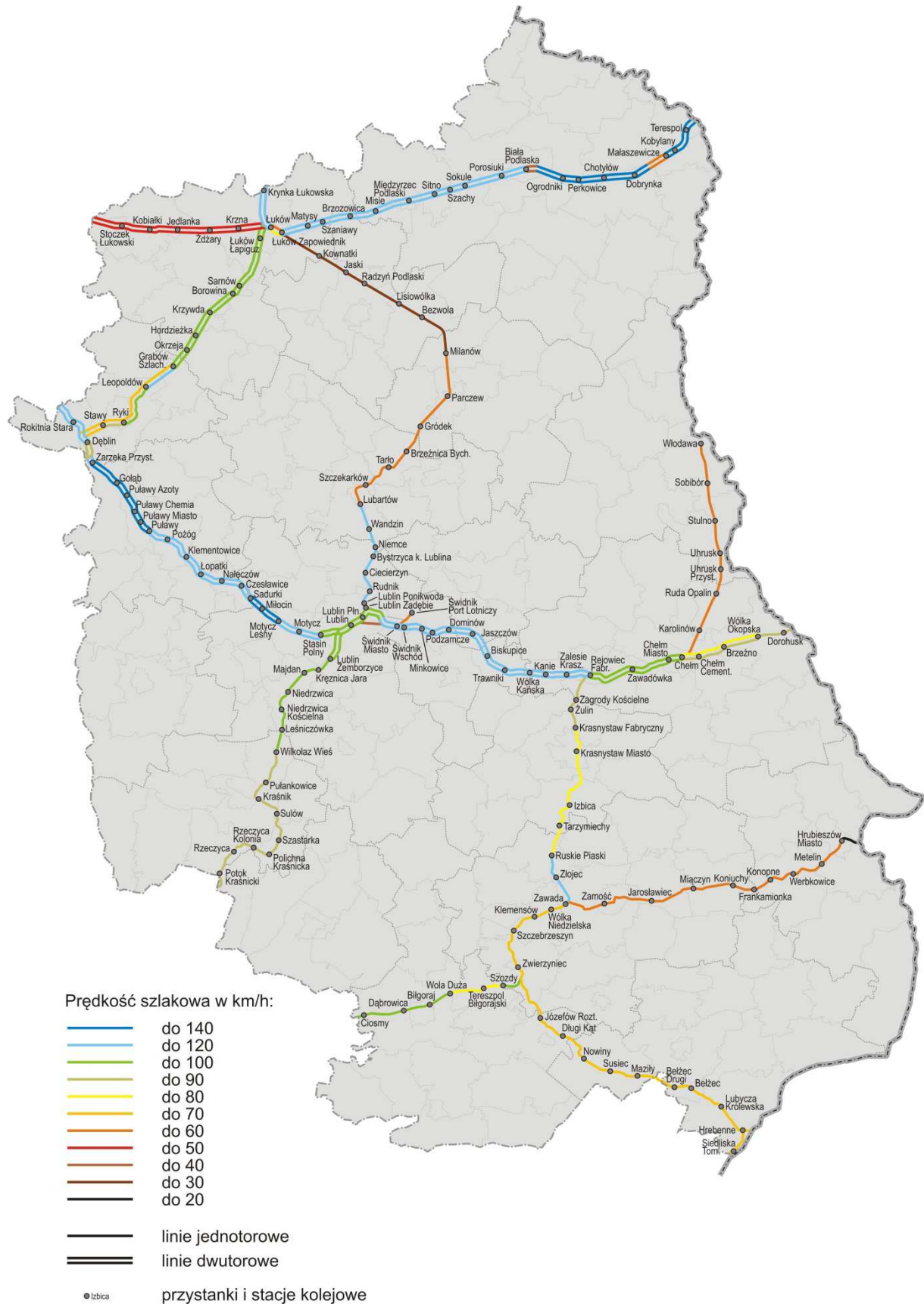
W województwie lubelskim w całości zelektryfikowane są linie nr 2 (Warszawa – Terespol), 7 (Warszawa – Dorohusk), 12 (Pilawa – Łuków), 26 (Łuków – Radom) oraz 581 (Świdnik – Świdnik Port Lotniczy). Zelektryfikowany jest również szlak Lublin – Lublin Zemborzyce (linia nr 68 z Lublina przez Kraśnik do Przeworska). Łącznie zelektryfikowanych jest nieco ponad 382 km, co stanowi 45% wszystkich linii kolejowych na terenie województwa.

Na większości linii głównych wykonywane są przewozy pasażerskie (Rys. 1.1.). Są jednak linie, które częściowo lub w całości wykorzystywane są jedynie w ruchu towarowym. Trasą, gdzie nie występuje ruch pociągów pasażerskich jest dwutorowa, zelektryfikowana linia nr 12 (Pilawa – Łuków przez Stoczek Łukowski). Z kolei linia nr 72 (Zawada – Hrubieszów) wykorzystywana jest do przewozów pasażerskich jedynie na małym jej fragmencie z Zawady do Zamościa. Na linii nr 30 ruch pasażerski odbywa się tylko na odcinku Lublin – Parczew, dalej do Łukowa prowadzony jest sporadyczny ruch towarowy. W całości niewykorzystywana w ruchu pasażerskim jest linia nr 81 z Chełma do Włodawy, aczkolwiek podejmowane były próby reaktywacji ruchu pasażerskiego poprzez uruchomienie sezonowych, weekendowych pociągów na całej jej długości (pociągi kursowały na tej linii w sezonie letnim w 2012r). Część linii nr 69 z Rejowca do Hrebenego, na odcinku od Zwierzynca do Hrebenego oraz linia nr 101 (Hrebenne – Munina) przez większość roku pozbawione są pociągów pasażerskich. Regularne kursy składów osobowych uruchamiane są jedynie w sezonie letnim i w weekend majowy.

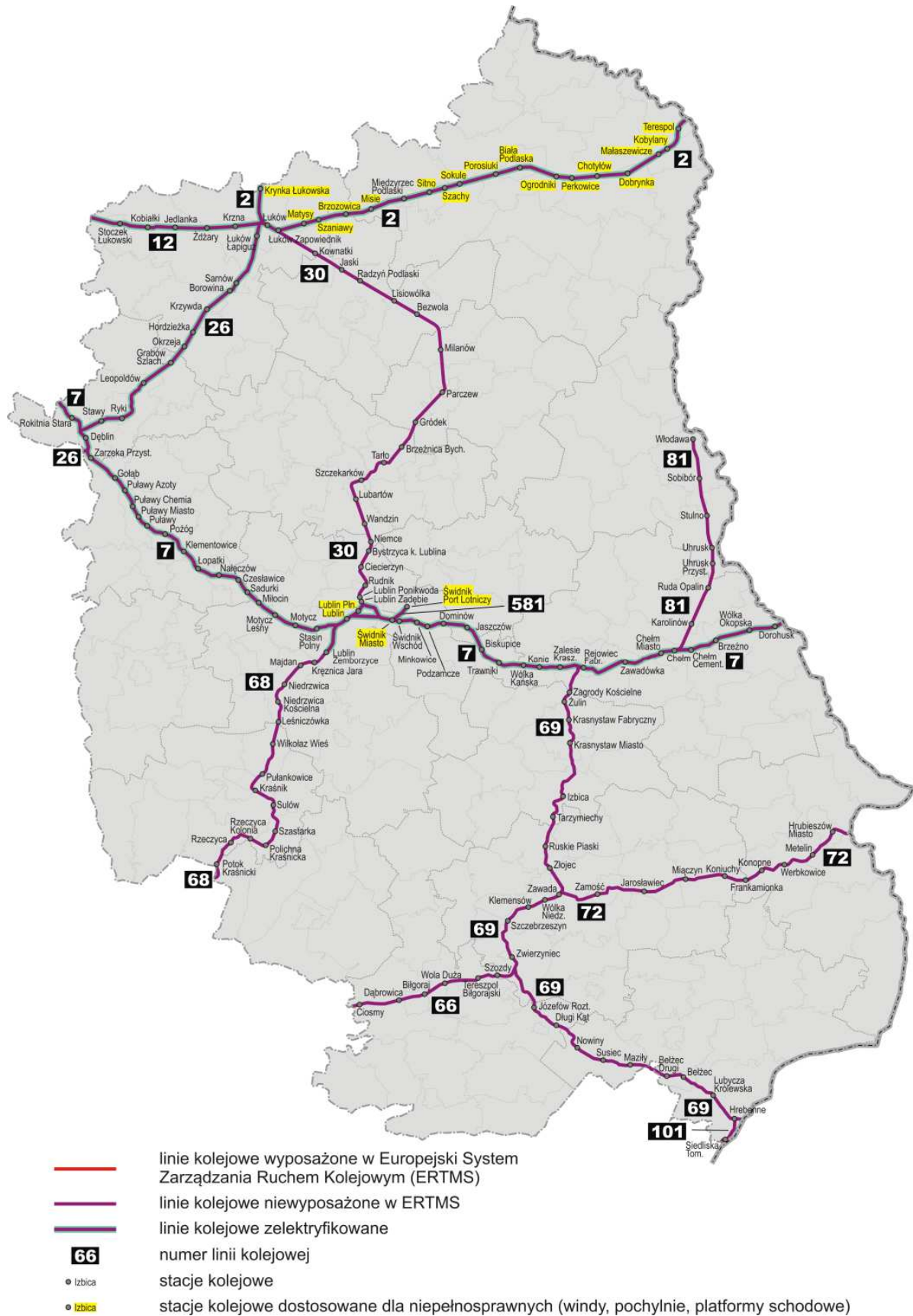
Pod względem maksymalnych dopuszczalnych prędkości, sieć kolejowa województwa lubelskiego wykazuje wysokie zróżnicowanie (Rys. 1.2.). Najlepsza sytuacja pod tym względem panuje na głównych liniach nr 2 i 7, gdzie prawie na całej długości dopuszczalna prędkość wynosi co najmniej 120 km/h, a na niektórych ich fragmentach nawet 140 km/h. Jedynie w okolicach Dęblina, w Łukowie, Białej Podlaskiej i okolicach Małaszewicz maksymalna dopuszczalna prędkość jest obniżona (np. do 40km/h w Białej Podlaskiej). Prędkość szlakowa 120 km/h obowiązuje na odcinkach Lublin – Lubartów (linia nr 30) oraz Zawada – Ruskie Piaski na linii nr 69 (Rejowiec – Hrebenne). Z prędkością do 100 km/h pociągi mogą kursować na odcinku od Rejowca do Chełma na linii nr 7, od Łukowa do Grabowa Szlacheckiego na linii nr 26 (Łuków – Radom), z Lublina do Wilkołaza na linii nr 68 (Lublin – Przeworsk) oraz z Woli Dużej przez Biłgoraj do granicy województwa na linii nr 66 (Zwierzyniec – Stalowa Wola). Niska dopuszczalna prędkość (do 30 km/h) obowiązuje na linii nr 30 na odcinku z Łukowa do Milanowa w okolicach Parczewa. Najniższa dopuszczalna prędkość to 20 km/h i występuje ona jedynie w okolicach Hrubieszowa na linii nr 72.



Rys. 1.1. Schemat linii kolejowych w województwie lubelskim. Źródło: opracowanie własne



Rys. 1.2. Dopuszczalne prędkości szlakowe na liniach kolejowych. Źródło: opracowanie własne, na podstawie materiałów przekazanych przez zarządcę infrastruktury PKP PLK S.A.



Rys. 1.3. Wyposażenie linii kolejowych. Źródło: opracowanie własne, na podstawie materiałów przekazanych przez zarządcę infrastruktury PKP PLK S.A.

Najlepiej przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych stacje i przystanki położone są na linii nr 2. Prawie każdy peron wyposażony jest w pochylnie umożliwiające swobodny dostęp do pociągu. Jedynymi nieprzystosowanymi dla osób niepełnosprawnych obiektami na tej linii są dworce w Łukowie oraz Międzyrzecu Podlaskim. Na pozostałych stacjach i peronach województwa lubelskiego sytuacja jest zdecydowanie odmienna. W większości przypadków dostęp do pociągu możliwy jest jedynie z poziomu szyn. Nielicznymi obiektami, gdzie istnieją urządzenia ułatwiające dostęp osobom niepełnosprawnym są dworce w Lublinie (Dworzec Główny, Dworzec Północny) oraz przystanek Świdnik Miasto. Na Dworcu Głównym w Lublinie, na peronie pierwszym do dyspozycji niepełnosprawnych jest winda, a na Dworcu Północnym oraz na przystanku Świdnik Miasto istnieją platformy schodowe.

Przepustowość linii kolejowych w województwie lubelskim jest zróżnicowana. Zależy ona przede wszystkim od liczby czynnych torów na szlakach i posterunkach ruchu, liczby i lokalizacji czynnych posterunków ruchu, rodzaju blokady liniowej na szlakach oraz od stanu technicznego infrastruktury kolejowej. Stopień wykorzystania przepustowości został przedstawiony w Tab. 1.1.

1.2. Transport drogowy

Charakterystyka podaży usług w transporcie drogowym została przedstawiona zgodnie ze stanem na dzień 1 stycznia 2013r.

1.2.1. Linie o znaczeniu wojewódzkim

Gęstość sieci międzypowiatowych połączeń autobusowych w województwie lubelskim skorelowana jest z gęstością zaludnienia. Wykazuje ona zróżnicowanie odzwierciedlając różnice w gęstości zaludnienia województwa lubelskiego jak i urozmaicenie sieci osadniczej przejawiające się w rodzaju i wielkości jednostek osadniczych.

W układzie sieci połączeń wyraźnie wyróżnia się kilka obszarów. Obszary o najrzadszej sieci to przede wszystkim tereny peryferyjne województwa lubelskiego, a w szczególności powiat łukowski, tomaszowski, kraśnicki, janowski, częściowo bialski i biłgorajski, ale też część lubartowskiego. Przeważnie uwarunkowane jest to mniejszą gęstością zaludnienia tych obszarów. Wyjątek stanowi powiat łukowski, którego gęstość zaludnienia na poziomie gmin jest porównywalna z gminami powiatów opolskiego, puławskiego oraz najbardziej oddalonych od Lublina gmin powiatu lubelskiego. Tereny o najmniejszej gęstości sieci to także obszary leżące z dala od głównych dróg łączących miasta sąsiednich powiatów oraz część wschodnia województwa wzdłuż granicy państwowej.

Obszary o najgęstszej sieci międzypowiatowych przewozów pasażerskich w transporcie drogowym to tereny wokół Lublina, Chełma i Zamościa, co wynika z jednej strony z dużej gęstości zaludnienia stref podmiejskich największych miast w województwie, a z drugiej strony z podziału administracyjnego, gdzie największe miasta (dawne stolice województw) otrzymały status miast na prawach powiatów. Wyróżniającym się obszarem o dużej gęstości sieci są również tereny między Lublinem, Opolem Lubelskim i Puławami – najbardziej zaludnione tereny województwa lubelskiego, o gęstej sieci osadniczej ale i rozproszonej zabudowie.

Natężenie ruchu w transporcie drogowym jest zróżnicowane w zależności od typu dnia – najczęściej kursów realizowanych jest w dni robocze w roku szkolnym (9914). W okresie ferii, wakacji i dni wolnych od pracy oferta przewozowa jest ograniczana.

Struktura wewnętrzna sieci połączeń

Sieć połączeń międzypowiatowych nie jest homogeniczna. Jej struktura jest wewnętrznie złożona i jest następstwem występowania połączeń o zróżnicowanej długości linii i ich funkcji.

Najdłuższe połączenia sięgają od Lublina do najdalszych zakątków województwa przebiegając przez kilka powiatów. Są wśród nich linie łączące stolicę województwa z miastami powiatowymi (np. Lublin – Lubartów – Radzyń Podlaski – Biała Podlaska o długości 124 km), jak również takie, które wytyczone są z Lublina do najbardziej peryferyjnych miejscowości Lubelszczyzny (np. linia z Lisek w gminie Dołhobyczów do Lublina przez Hrubieszów o długości 190 km). Najdłuższe linie w województwie to jednak relacje dalekobieżne wychodzące poza województwo lubelskie, zazwyczaj zaczynające się we wschodnich powiatach województwa.

Najkrótsze linie to te realizowane w strefie podmiejskiej w ramach komunikacji miejskiej, organizowane przez miasta: Lublin (np. linia nr 25 do Prawiednik), Zamość (np. linia nr 3 do Kolonii Sitaniec), Chełm (np. linia nr 11A do Okszowa) i Biała Podlaska (np. linia D do Rakowisk) oraz połączenia realizowane przez innych przewoźników między powiatem grodzkim i miejscowościami powiatu ziemskiego jak linia Lublin – Świdnik Duży (długość 10 km) i dwoma różnymi powiatami, np. linie Lublin – Świdnik (długość od 9 do 18 km).

Linie komunikacyjne wchodzące w skład sieci połączeń międzypowiatowych województwa lubelskiego (z uwzględnieniem tych przekraczających granicę województwa) obsługuje 319 przewoźników, z czego 33 to przewoźnicy spoza województwa lubelskiego.

Poza długością linii, innym ważnym kryterium pozwalającym na rozpoznanie struktury sieci połączeń transportu publicznego, jest pełniona przez nie funkcja. Tak wyróżnione linie można zebrać w następujące grupy:

- *linie łączące miasta powiatowe sąsiednich powiatów.* Należą do nich linie komunikacyjne, których podstawowym zadaniem jest zapewnienie szybkiego połączenia sąsiadujących miast powiatowych (np. Tomaszów Lubelski – Zamość przez Krynice) oraz linie o typowym, lokalnym charakterze na trasach przebiegających poza głównymi ciągami komunikacyjnymi (np. grupa linii między Hrubieszowem i Zamościem);
- *linie łączące kilka miast powiatowych tylko w województwie lubelskim z pominięciem Lublina,* np. linia sezonowa Biłgoraj – Zamość – Krasnystaw – Chełm – Włodawa – Okuninka;
- *linie łączące miasta powiatowe ze stolicą województwa,* np. Hrubieszów – Zamość – Krasnystaw – Lublin. W tej grupie wyróżnić można linie pospieszne zatrzymujące się tylko w wybranych miastach i większych wsiach na trasie przejazdu, a także linie pełniące dodatkowo funkcję komunikacji lokalnej. Niektóre linie komunikacyjne łączące Lublin z miastami powiatowymi przyjmują charakter komunikacji ekspresowej bez przystanków pośrednich, np. część kursów na liniach Zamość – Lublin oraz Chełm – Lublin;
- *linie łączące miasto powiatowe z miejscowościami peryferyjnymi sąsiednich powiatów.* Są to miejscowości związane funkcjonalnie z miastem i innymi miejscowościami sąsiedniego

- powiatu. Przykładem takiej linii jest linia Turobin (powiat biłgorajski) – Radecznicza – Szczepieszyn – Zamość;
- *linie penetrujące obszary peryferyjne, łączące je z odległymi ośrodkami miejskimi, wśród których wyróżnić można dwie ich odmiany. Pierwsza podgrupa to z reguły linie prowadzące do Lublina z peryferyjnych miejscowości województwa, nierealizowane po najkrótszej trasie i czasami omijające miasta powiatowe. Przykładem takiej linii jest połączenie: Liski/Przewodów – Hrubieszów – Chełm – Lublin. Drugą podgrupę stanowią linie o trochę innym charakterze przebiegów tras. Są to również linie uruchamiane do Lublina, ale zbierające pasażerów tylko na początkowych odcinkach swoich relacji i zmierzających po najkrótszej trasie do stolicy województwa. Przykładem jest linia z Milejowa, która zapewniając bezpośredni przewóz do Lublina mieszkańcom okolicznych miejscowości, omija pobliskie miasto Piaski oraz wszystkie kolejne przystanki na trasie Piaski – Lublin;*
 - *dalekobieżne połączenia wykraczające poza województwo, których głównym celem jest skomunikowanie miast i większych miejscowości Lubelszczyzny z odległymi miastami kraju. Przykładem są linie: Hrubieszów – Wrocław, Lublin – Kraków. Większość tych linii pełni również funkcje przewozowe w obrębie województwa, jak np. linia Tomaszów Lubelski – Zamość – Krasnostaw – Lublin – Puławy – Kłodzko;*
 - *linie międzywojewódzkie przelotowe, np. Suwałki – Międzyrzec Podlaski – Lublin – Kraśnik – Kraków. Linii tych, z racji peryferyjnego położenia województwa lubelskiego, jest niewiele i obsługiwane są głównie przez przewoźników spoza województwa;*
 - *lokalne linie międzywojewódzkie, które łączą miejscowości sąsiednich powiatów, ale położonych w różnych województwach, np. Róża Podgórna (woj. lubelskie) – Siedlce (woj. mazowieckie);*
 - *linie międzywojewódzkie łączące miasta powiatowe np. Kozienice – Dęblin, Siedlce – Łuków;*
 - *linie sezonowe np. Warszawa – Okuninka, Kraków – Okuninka;*
 - *linie turystyczne np. Kazimierz Dolny – Warszawa.*

Wyżej wymienione rodzaje linii nie tworzą zbioru komplementarnego, zamkniętego. Są to jedynie ważniejsze grupy, do których przyporządkować można większość z linii komunikacyjnych tworzących sieć transportu drogowego w województwie lubelskim i dzięki którym prostszym staje się rozpoznanie struktury sieci. Funkcjonują również linie komunikacyjne, które można jednocześnie przyporządkować do kilku grup, gdyż pełnią one wielorakie funkcje w sieci połączeń. Przykładem takiej linii jest linia Tomaszów Lubelski – Zamość – Lublin – Warszawa.

Typologii linii komunikacyjnych można dokonać ze względu na częstość występowania przystanków w relacji. Zróżnicowanie liczby przystanków na trasie wpływa na czas przejazdu, a także charakter linii i pozwala na wyróżnienie następujących kategorii (rodzaj linii określony według udostępnionych zezwoleń przewoźników):

- linie zwykłe – pojazdy zatrzymują się na wszystkich przystankach napotkanych na trasie przejazdu,
- linie przyspieszone – niektóre przystanki wyłączone są z przebiegu danej linii,
- linie pospieszne – pojazdy obsługują tylko niektóre przystanki zlokalizowane wzdłuż trasy przejazdu,

- linie ekspresowe – liczba obowiązujących przystanków jest ograniczona do minimum, oprócz przystanków krańcowych pojazdy zatrzymują się tylko na nielicznych przystankach, np. węzłowych.

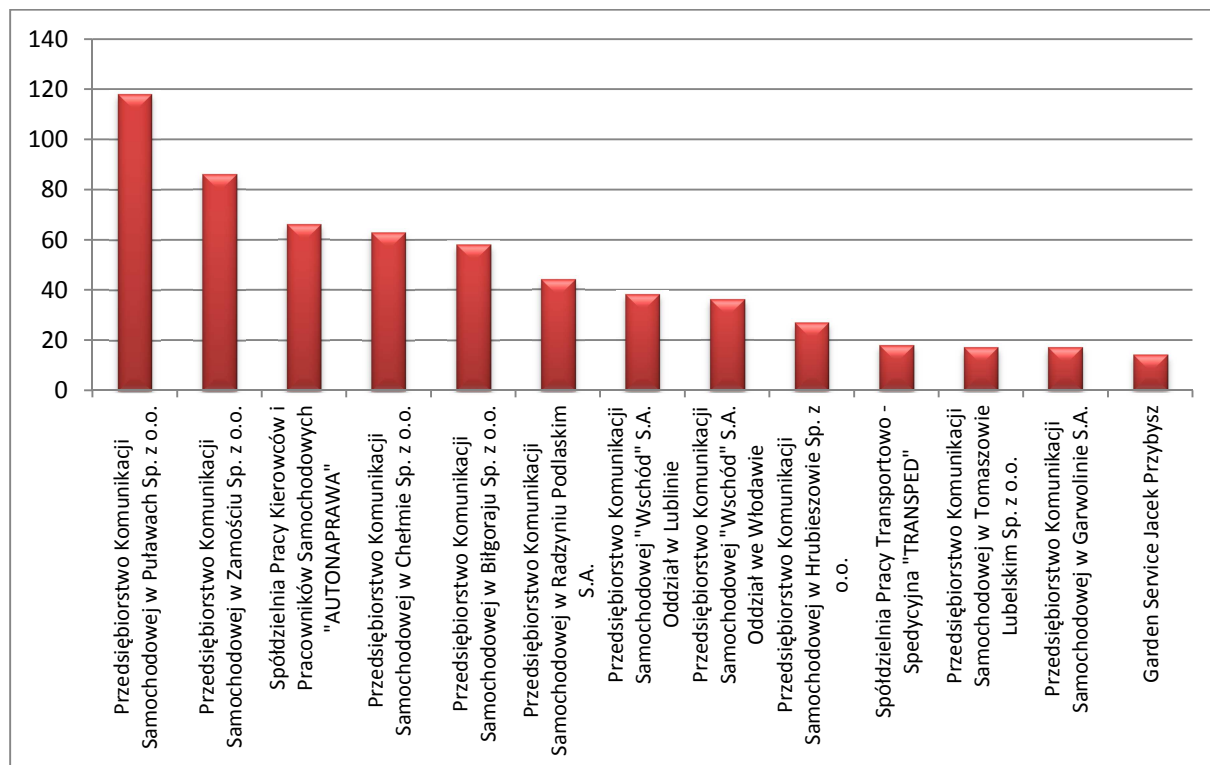
Liczba linii

Sieć połączeń regionalnych w transporcie drogowym na terenie województwa lubelskiego składa się z 1248 linii. Wśród nich:

- 38 linii to linie komunikacji miejskiej Lublina, Zamościa, Chełma i Białej Podlaskiej wychodzące poza granice miast, natomiast pozostałych 1210 linii funkcjonuje poza systemami w przewozach w komunikacji miejskiej,
- 945 linii funkcjonuje wewnątrz województwa lubelskiego a 303 linie wybiegają poza jego obszar,
- na 1111 liniach przewozy realizowane są przez przewoźników z województwa lubelskiego, zaś 137 linii obsługiwanych jest przez przewoźników spoza województwa lubelskiego.

Przewoźnicy obsługujący największą liczbę linii w komunikacji międzypowiatowej w województwie lubelskim to m.in. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Puławach Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Zamościu Sp. z o.o., Spółdzielnia Pracy Kierowców i Pracowników Samochodowych "AUTONAPRAWA".

Trzynastu przewoźników obsługuje w sumie 602 linii, czyli prawie połowę linii w wojewódzkich przewozach pasażerskich.

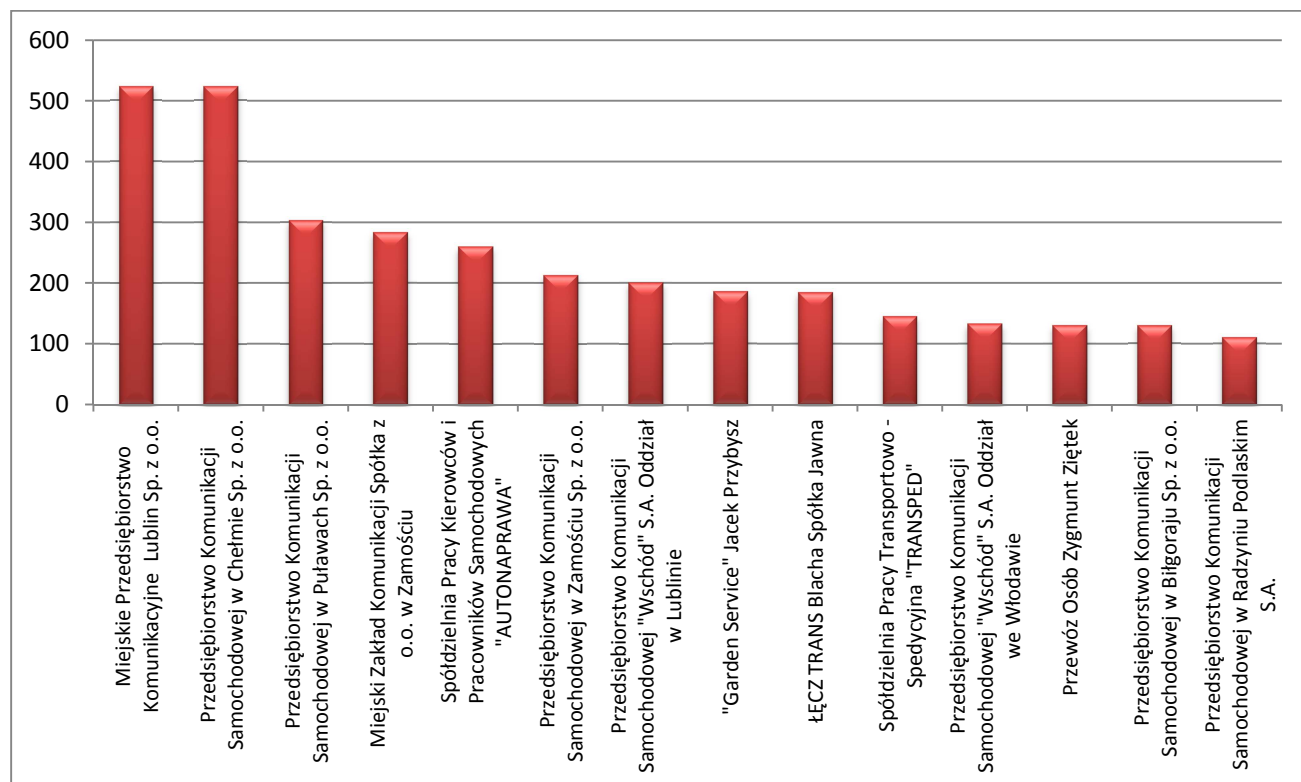


Rys. 1.4. Przewoźnicy obsługujący największą liczbę linii w województwie lubelskim.

Źródło: opracowanie własne.

Liczba przewoźników i operatorów

Najwięksi przewoźnicy i operatorzy pod względem liczby kursów na dobę w dni robocze wykonywanych w przewozach międzypowiatowych to Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Lublin Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Chełmie Sp. z o.o. oraz Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Puławach Sp. z o.o.



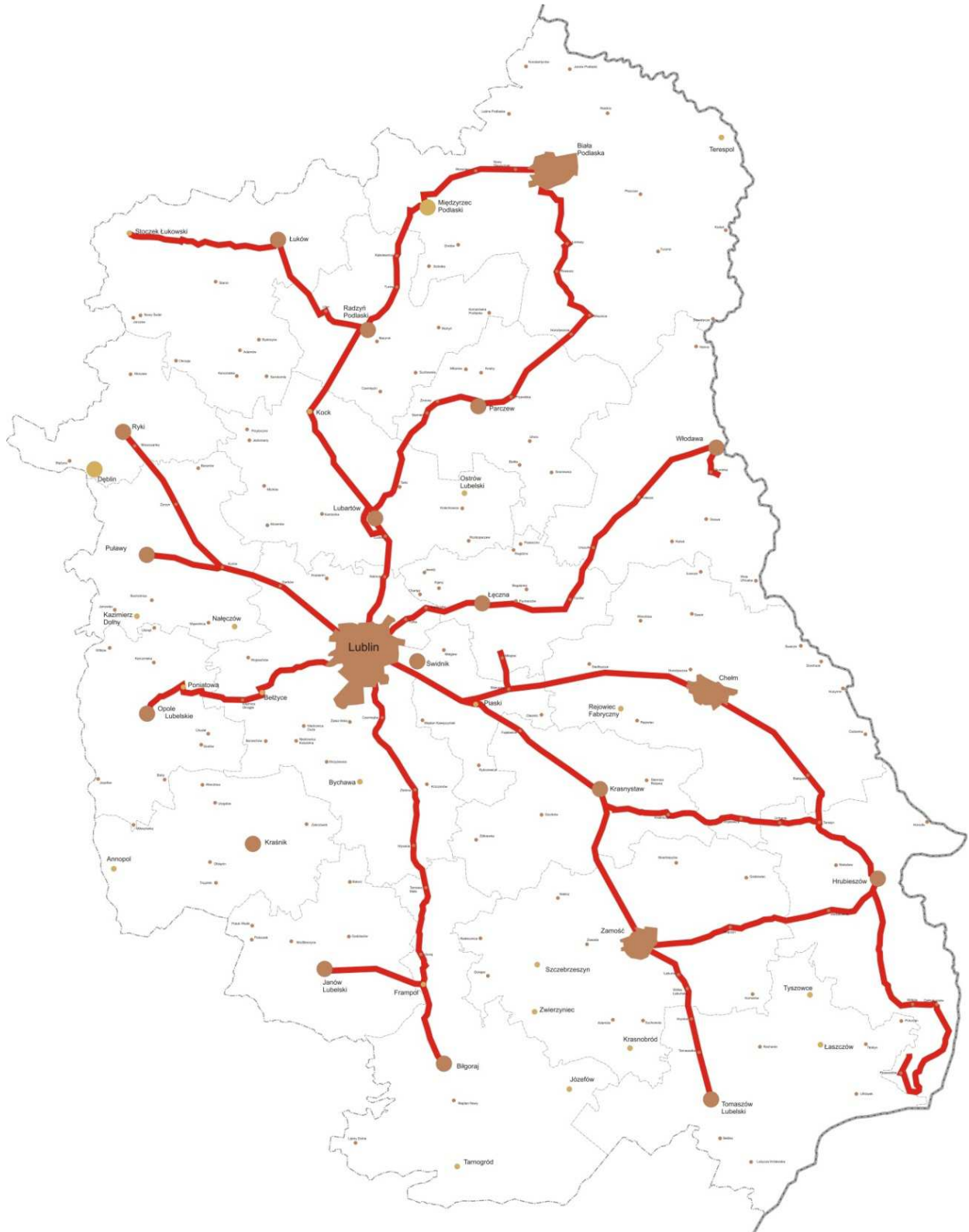
Rys. 1.5. Najwięksi przewoźnicy i operatorzy pod względem liczby kursów na dobę.

Źródło: opracowanie własne.

Połączenia pospieszne wewnątrz województwa

Sieć połączeń pospiesznych, zidentyfikowana na podstawie otrzymanych zezwoleń, w granicach województwa lubelskiego składa się głównie z linii obsługiwanych przez przewoźników nie będących operatorami publicznego transportu zbiorowego, pojazdami o różnicowanej liczbie miejsc siedzących i stojących. W tej grupie znajdują się przede wszystkim linie komunikacyjne łączące miasta powiatowe ze stolicą województwa.

Są jednak pewne wyjątki w postaci relacji pospiesznych tylko pomiędzy peryferyjnymi miastami powiatowymi, jak linia Janów Lubelski – Zofianka Górna – Zofianka Dolna – Krzemień – Dzwola – Kocudza – Frampol – Biłgoraj (22 kursy na dobę) lub linia Zamość – Hrubieszów (6 kursów na dobę) czy Tomaszów Lubelski – Zamość (3 kursy na dobę). Jest też grupa relacji, które omijają nawet leżące po drodze miasta powiatowe, np. linia Stoczek Łukowski – Jedlanka – Łuków – Lublin, Tomaszów Lubelski – Tarnawatka – Krynice – Łabunie – Lublin lub rozpoczynają bieg w miejscowościach nieposiadających praw miejskich np. Przewodów, Okuninka, Milejów.



Rys. 1.6. Sieć linii pospiesznych w transporcie drogowym wewnątrz województwa lubelskiego. Źródło: opracowanie własne.

1.2.2. Linie z miast na prawach powiatu

Biała Podlaska – powiat bialski

Sieć połączeń autobusowych między Białą Podlaską a powiatem bialskim jest bardzo rzadka, co wynika głównie z niskiej gęstości zaludnienia i rzadkiej sieci osadniczej w tej części województwa lubelskiego. Sieć tą tworzy 28 linii, z czego 5 to linie komunikacji miejskiej w Białej Podlaskiej (organizowane przez Zarząd Komunikacji Miejskiej). W dzień roboczy realizowanych jest 295 kursów, w soboty 120, a w niedziele 94. Najwięcej kursów w dzień roboczy realizuje firma „Garden Service” Jacek Przybysz – łącznie 194, co stanowi 65% spośród wszystkich połączeń. 29% kursów w dzień roboczy to kursy komunikacji miejskiej (ZKM). Jest ich 86 i mają charakter typowo podmiejski – ich odcinki wybiegają niezbyt daleko poza granice Białej Podlaskiej.

Chełm – powiat chełmski

Sieć komunikacyjna w transporcie drogowym pomiędzy Chełmem i miejscowościami w powiecie chełmskim składa z 63 linii komunikacyjnych. Większość, bo 45 linii obsługuje Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Chełmie Sp. z o.o., co stanowi ponad 70% spośród wszystkich linii. W dzień roboczy realizuje się w sumie 725 kursów, w sobotę – 233, w niedzielę – 141. Najwięcej kursów obsługuje Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Chełmie Sp. z o.o., w dzień roboczy wykonuje ich 390, czyli 53% wszystkich kursów.

Częstotliwość kursów na poszczególnych liniach jest zróżnicowana. Waha się od 1 kursu na dobę do 46 w obu kierunkach.

Lublin – powiat lubelski

Gęstą siecią połączeń autobusowych w relacjach powiat grodzki – powiat ziemski charakteryzuje się Lublin i powiat lubelski. Sieć tę tworzy 79 linii. Najwięcej linii obsługują operatorzy wykonujący usługi na zlecenie Zarządu Transportu Miejskiego w Lublinie (15 linii) oraz Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej "Wschód" S.A. Oddział Lublin (14 linii). W dzień roboczy wykonuje się w sumie 1483 kursów, w sobotę – 606 a w niedzielę – 404. Najwięcej kursów organizuje Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie, w dzień roboczy uruchamianych jest ich 523, czyli ponad 35% wszystkich kursów między Lublinem a powiatem lubelskim.

Zamość – powiat zamojski

Gęstą siecią w transporcie drogowym między powiatem grodzkim a miejscowościami powiatu ziemskiego charakteryzuje się również region zamojski. Sieć ta składa się ze 161 linii. Najwięcej linii obsługuje Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Zamościu Sp. z o.o. (62 linie – ponad 38% wszystkich linii), Spółdzielnia Pracy Kierowców i Pracowników Samochodowych „AUTONAPRAWA” (40 linii) i Miejski Zakład Komunikacji Spółka z o.o. w Zamościu (17 linii). Trzej wymienieni przewoźnicy obsługują w sumie prawie 74% linii. W dzień roboczy przewoźnicy wykonują w sumie 1154 kursów, w sobotę – 283 a w niedzielę – 225. Najwięcej kursów realizuje Miejski Zakład Komunikacji Spółka z o.o. w Zamościu, w dzień roboczy wykonuje ich 338, czyli ponad 29% wszystkich kursów między powiatem grodzkim, a miejscowościami powiatu zamojskiego. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Zamościu Sp. z o.o., obsługujące największą liczbę linii wykonuje tych

kursów znacznie mniej, bo 166 (10% wszystkich kursów w dzień roboczy). Są to bowiem linie o niskiej częstotliwości (1 – 12 kursów na dobę w dzień roboczy, z przewagą linii o częstotliwości do 4 kursów na dobę).

1.2.3. Linie transgraniczne

Przewozy pasażerskie w ruchu transgranicznym na terenie województwa lubelskiego odbywają się na 20 liniach autobusowych obsługiwanych przez przewoźników polskich i zagranicznych. Linie te łączą w sumie 11 miast województwa lubelskiego z miejscowościami Białorusi i Ukrainy. Przebiegają one przez 4 przejścia graniczne zlokalizowane po stronie polskiej w: Terespolu, Dorohusku, Zosinie oraz Hrebennem. 17 linii biegnie na Ukrainę, 3 na Białoruś. Najdłuższe linie to linia z Lublina przez Terespol do Brześcia nad Bugiem (Białoruś) oraz linia z Puław przez Lublin do Łucka (Ukraina). Najkrótsze linie, to te z miast przygranicznych np. Tomaszów Lubelski – Rawa Ruska (Ukraina). Wszystkie linie biegnące na Białoruś docierają jedynie do przygranicznego miasta Brześć nad Bugiem. Linie biegnące na Ukrainę wkraczają głębiej w jej terytorium docierając do 16 miejscowości, nawet tych bardziej oddalonych od granicy, jak Kowel lub Łuck.

Najwięcej połączeń w komunikacji międzynarodowej mają miasta przygraniczne (Chełm, Tomaszów Lubelski) oraz stolica regionu – Lublin. Liczba linii w komunikacji transgranicznej w miastach województwa lubelskiego:

- Chełm – 7,
- Tomaszów Lubelski – 7,
- Lublin – 5,
- Krasnystaw – 3,
- Terespol – 3,
- Biała Podlaska – 2,
- Hrubieszów – 1,
- Łęczna – 1,
- Międzyrzec Podlaski – 1,
- Puławy – 1,
- Zamość – 1.

Codziennie realizowanych jest 100 kursów, z czego 16 to połączenia do i z Białorusi. Największą częstotliwością kursów charakteryzują się 4 linie komunikacyjne, na których codziennie realizowanych jest 8 przejazdów (po 4 pary kursów). Są to następujące relacje:

- Tomaszów Lubelski – Hrebennie – Rawa Ruska – Żółkiew (Ukraina),
- Tomaszów Lubelski – Hrebennie – Mosty Wielkie (Ukraina),
- Lublin – Chełm – Dorohusk – Jagodzin – Kowel (Ukraina),
- Biała Podlaska – Terespol – Brześć nad Bugiem (Ukraina).

1.2.4. Linie międzywojewódzkie

1.2.4.1. Linie o charakterze lokalnym (pomiędzy sąsiadującymi powiatami i gminami)

Sieć międzypowiatowej komunikacji autobusowej województwa lubelskiego składa się między innymi z linii peryferyjnych obsługujących miejscowości z województwa lubelskiego oraz miejscowości województw ościennych. Są to linie o zróżnicowanej strukturze i funkcjach. Wśród nich wyróżnić można:

- linie lokalne wybiegające do jednej lub kilku miejscowości sąsiedniego województwa; celem takich linii jest połączenie bliskich miejscowości województwa sąsiedniego z najbliższym miastem w województwie lubelskim; przykładem jest linia z Międzyrzecza Podlaskiego do Mostowa (województwo mazowieckie);
- linie biegnące do najbliższego miasta powiatowego po drugiej stronie granicy, których celem jest skomunikowanie sąsiednich miast powiatowych i obsługa miejscowości pośrednich; w grupie tej wyróżnić można linię komunikacyjną z Łosic w województwie mazowieckim do Białej Podlaskiej;
- linie, których początek znajduje się w miejscowości leżącej w województwie lubelskim w pobliżu granicy między województwami; celem takich linii jest skomunikowanie peryferyjnych miejscowości województwa lubelskiego z bliższym lub dalszym miastem (najczęściej powiatowym) sąsiedniego województwa; przykładem jest linia z Jarczewa w powiecie łukowskim do Garwolina w województwie mazowieckim.

1.2.4.2. Linie o charakterze ponadregionalnym

Sieć linii pospiesznych w komunikacji międzywojewódzkiej, zidentyfikowana na podstawie otrzymanych zezwoleń, jest znacznie gęstsza niż w przypadku komunikacji pospiesznej wewnątrz województwa lubelskiego. Wykazuje ona też dysproporcje przestrzenne. Jej gęstość jest bowiem znacznie wyższa na Polesiu Lubelskim i Podlasiu, zaś niższa w pozostałej części województwa.

Są to linie o różnym charakterze. Z jednej strony uzupełniają słabo rozwiniętą sieć kolejową dostarczając peryferyjnym rejonom województwa możliwość odbywania bezpośrednich podróży się do miast i miejscowości w odległych rejonach kraju (Wrocław, Kraków, Suwałki, Białystok). Z drugiej strony są to linie będące odpowiedzią na wzrost migracji zarobkowej do silnych ośrodków takich jak np. aglomeracja warszawska. Przykładem są liczne linie z Włodawy, Radzyna Podlaskiego i Łukowa do Warszawy oraz połączenie Lubartów – Kock – Warszawa. Podobny charakter mają linie uruchomione na potrzeby codziennych dojazdów do i z miejsca pracy w Garwolinie z rejonu Łukowa i Stoczka Łukowskiego, jak np. linia Siedlce – Stoczek Łukowski – Garwolin, co skutkuje tym, że powiat łukowski jest lepiej skomunikowany z województwem mazowieckim niż z miejscowościami w innych powiatach województwa lubelskiego.

Inną cechą tej sieci jest obecność dalekobieżnych linii sezonowych, które są również odpowiedzią na niską gęstość sieci kolejowej. Przykładem są m.in. linie Ustka – Słupsk – Ryki – Lublin – Krasnystaw – Zamość oraz Lublin – Lubartów – Kock – Radzyń Podlaski – Łuków – Władysławowo.

1.2.5. Natężenie ruchu w transporcie drogowym

Niezwykle istotną cechą sieci połączeń w transporcie drogowym obok jej struktury i układu w przestrzeni jest również częstotliwość kursowania pojazdów świadczących usługi przewozu osób na poszczególnych odcinkach dróg.

W województwie lubelskim odcinki o największej liczbie pojazdów na dobę w dzień roboczy to główne trasy wylotowe z Lublina, co wynika ze skali miasta, jego rangi jako stolicy województwa, a przede wszystkim pełnionych funkcji. Jednocześnie jest to rejon o najgęstszej sieci linii wyróżniających się na tle całej sieci komunikacji drogowej znaczącą częstotliwością ruchu pojazdów świadczących usługi w segmencie transportu zbiorowego. Sieć o wysokiej częstotliwości kursowania sięga znacznie dalej, w stronę zachodnią aż do powiatu opolskiego i puławskiego, co jest zrozumiałe zważywszy na fakt, iż są to obszary o największej gęstości zaludnienia z dużą liczbą jednostek osadniczych i dużym stopniem rozproszenia zabudowy.

Drugim regionem o wyróżniającym się natężeniu ruchu jest powiat zamojski, z tymże dominują tu wyraźnie tylko 3 główne kierunki: w stronę Lublina, Szczębrzeszyna i Tomaszowa Lubelskiego. Jednakże skala wielkości podaży usług przewozowych wokół Zamościa jest o wiele niższa w odniesieniu do obszaru lubelskiego.

Poza przytoczonymi miastami wyróżnić można jeszcze 2 ośrodki koncentracji ruchu pojazdów transportu zbiorowego. Należą do nich: Chełm z ubogą siatką o relatywnie wysokich częstotliwościach kursowania oraz Biała Podlaska na trasie do Międzyrzecza Podlaskiego.

Najbardziej obciążone ruchem pojazdów transportu zbiorowego w województwie lubelskim są odcinki dróg krajowych, w szczególności łączące pobliskie miasta ze stolicą województwa. Głównym ośrodkiem generującym przewozy autobusowe we wszystkich segmentach tras jest **Lublin**, co jest widoczne w liczbie kursów autobusowych realizowanych w dni robocze: 4989. Główne trasy linii realizowanych przez przewoźników drogowych to połączenia w kierunku: Krasnegostawu, Łęcznej, Ryk, Puław, Kraśnika oraz Lubartowa.

Najwyższą częstotliwością kursowania charakteryzuje się odcinek Lublin – Dębówka na trasie Lublin – Warszawa, gdzie średni dobowy ruch pojazdów w dzień roboczy w międzypowiatowym transporcie zbiorowym wynosi **ponad 700** kursów.

Odcinek Dębówka – Kurów charakteryzuje się częstotliwością **600 – 700** pojazdów w dzień roboczy, podobnie jak odcinki Lublin – Niemce i Lublin – Piaski.

Od 500 do 600 pojazdów na dobę kursuje na odcinkach Lublin – Łuszczów (na trasie do Łęcznej) oraz Niemce – Lubartów.

Na odcinkach Lublin – Trojaczkowice (trasa do Kraśnika), Lublin – Czarniejów, Lublin – Świdnik, Łuszczów – Łęczna oraz Moszczanka – Ryki uruchamianych jest **od 400 do 500** połączeń w ciągu doby.

300 – 400 pojazdów na dobę kursuje odcinkami Trojaczkowice – Kraśnik, Czerniejów – Piotrków, Piaski – Krasnystaw, Kurów – Puławy, Żyrzyn – Moszczanka, Ryki – granica województwa i Lublin – Kozubszczyzna (droga do Bełżyc).

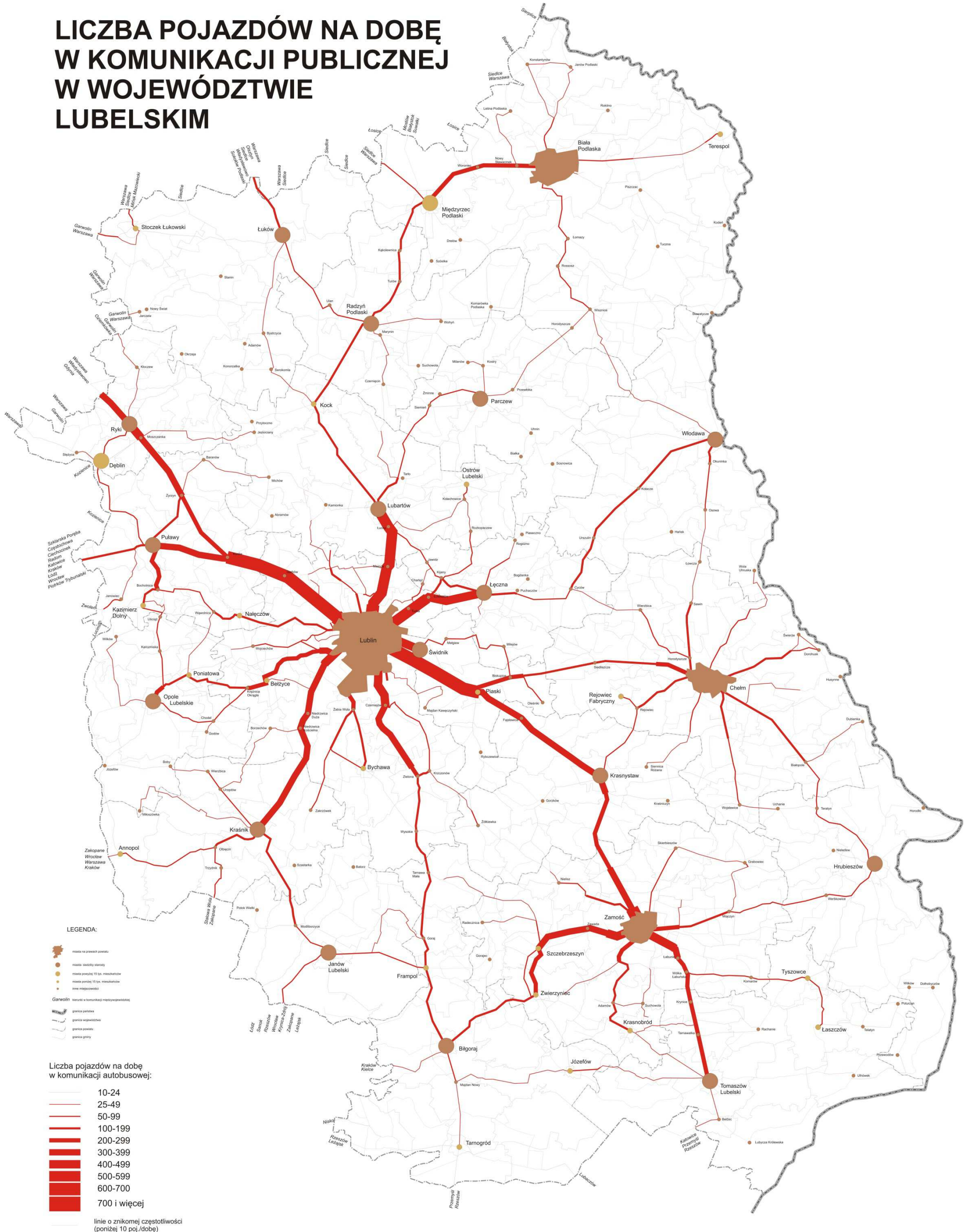
200 – 300 kursów dziennie realizowanych jest na odcinkach z Kozubszczyzny przez Bełżycę do Krężnicy Okrągłej, Lublin – Żabia Wola, Piotrków – Zielona, Piaski – Pełczyn (droga do Chełma), Kurów – Żyrzyn i Puławy – Bochoznica.

Z **Zamościa** realizowanych jest 1865 kursów autobusowych w dni robocze w roku szkolnym. Miasto Zamość w części południowej województwa stanowi silny ośrodek koncentrujący ruch autobusowy. Ruch wokół Zamościa jest zdecydowanie mniejszy niż w przypadku Lublina, ale i tutaj są odcinki o wyróżniającej się liczbie pojazdów w komunikacji międzypowiatowej. Są to odcinki Zamość – Jatutów (do Tomaszowa Lubelskiego), Zamość – Płoskie (droga do Szczepieszyna) – oba charakteryzujące się częstotliwością kursowania 400 – 500 pojazdów na dobę. Od 300 do 400 pojazdów przejeżdża odcinkami Płoskie – Szczepieszyn, Zamość – Stary Zamość i Jatutów – Łabunie, 200 – 300 odcinkami Szczepieszyn – Zwierzyniec, Łabunie – Tomaszów Lubelski i Stary Zamość – Krasnystaw.

Zdecydowanie mniejsze natężenie ruchu panuje wokół **Chełma**. Miasto to generuje ruch autobusowy na poziomie 1215 kursów w dni robocze. Najwyższą wartością (200 pojazdów na dobę) cechuje się jedynie fragment trasy wylotowej na Lublin i jest to odcinek Chełm – Nowosiółki. Pozostałe odcinki o wyróżniającej się częstotliwości kursowania (100 – 200 kursów na dobę) to Nowosiółki – Pełczyn (droga Chełm – Lublin), Chełm – Rejowiec, Chełm – Sielec, Chełm – Białopole, Chełm – Wólka Okopska (droga do przejścia granicznego w Dorohusku), Chełm – Nowiny oraz Chełm – Sawin.

Biała Podlaska, jako miasto generuje 604 kursy autobusowe w dni robocze; skierowane są one głównie w kierunku zachodnim – do Lublina przez Radzyń Podlaski, Kock. Dodatkowo z Białej Podlaskiej uruchamiane są kursy dalekobieżne w kierunku Warszawy. W przypadku częstotliwości kursowania pojazdów w międzypowiatowej komunikacji zbiorowej wokół Białej Podlaskiej wyróżnia się tylko jeden odcinek: Biała Podlaska – Międzyrzec Podlaski, gdzie średni dobowy ruch zawiera się w przedziale 200 – 300 pojazdów na dobę.

LICZBA POJAZDÓW NA DOBĘ W KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ W WOJEWÓDZTWIE LUBELSKIM



Rys. 1.7. Liczba pojazdów w drogowym publicznym transporcie zbiorowym w dzień roboczy szkolny.

Źródło: opracowanie własne.

2. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

2.1. Czynniki demograficzno – społeczne

LICZBA MIESZKAŃCÓW

Na koniec 2012 roku województwo lubelskie było zamieszkiwane przez 2,17 mln osób. Spośród powiatów i miast na prawach powiatów najwięcej mieszkańców liczył Lublin (ok. 350 000 mieszkańców). Do pozostałych powiatów o wysokiej liczbie mieszkańców, tj. powyżej 100 000 zaliczały się powiaty bialski, biłgorajski, lubelski, łukowski, puławski i zamojski. Do najmniej zaludnionych należały powiaty janowski i włodawski.

Tab. 2.1. Liczba ludności w województwie lubelskim według stanu na dzień 31.12.2012 r.

powiat	liczba mieszkańców
powiat bialski	113 672
powiat biłgorajski	103 569
powiat chełmski	79 786
powiat hrubieszowski	67 662
powiat janowski	47 500
powiat krasnostawski	66 896
powiat kraśnicki	99 137
powiat lubartowski	90 240
powiat lubelski	148 483
powiat łęczyński	57 736
powiat łukowski	109 555
Powiat m. Biała Podlaska	57 990
powiat m. Chełm	65 897
powiat m. Lublin	347 678
powiat m. Zamość	65 612
powiat opolski	62 244
powiat parczewski	36 147
powiat puławski	116 526
powiat radzyński	61 195
powiat rycki	58 324
powiat świdnicki	73 047
powiat tomaszowski	87 479
powiat włodawski	39 754
powiat zamojski	109 522
suma	2 165 651

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

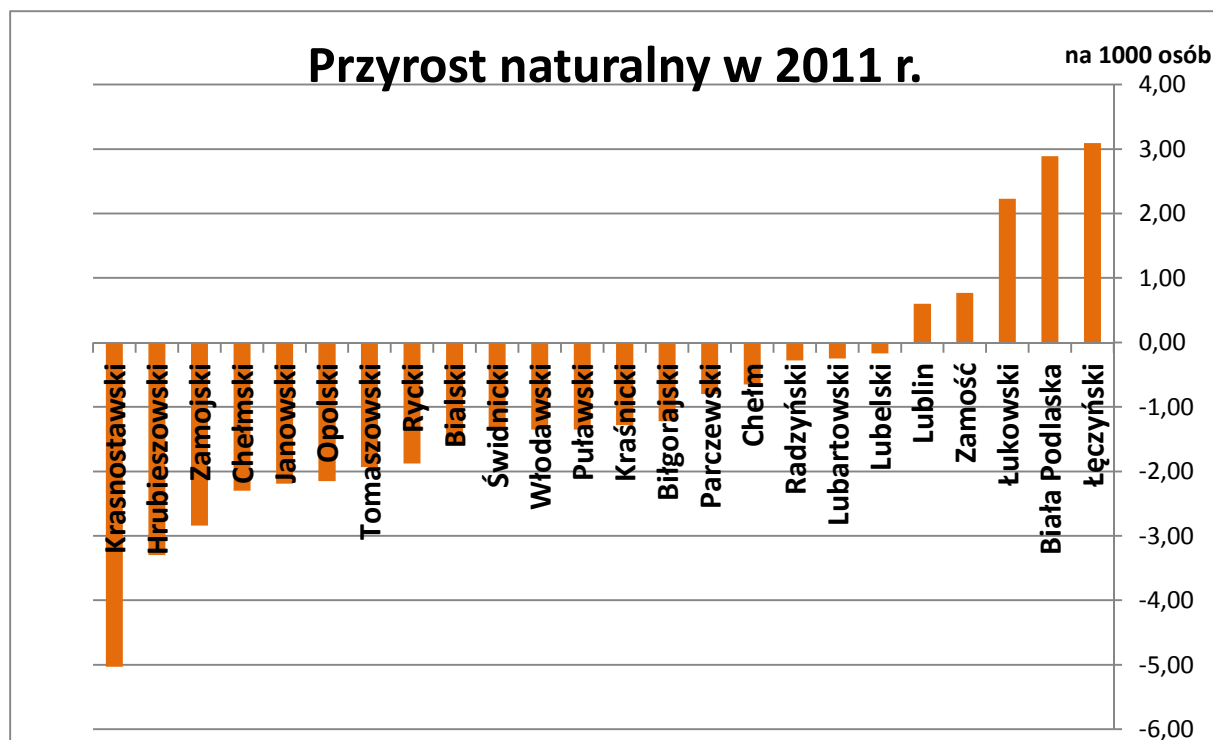
Prognoza liczby ludności na najbliższe lata przewiduje spadek liczby mieszkańców województwa z około 2,17 mln (2012 r.) do 1,87 mln (2035 r.).



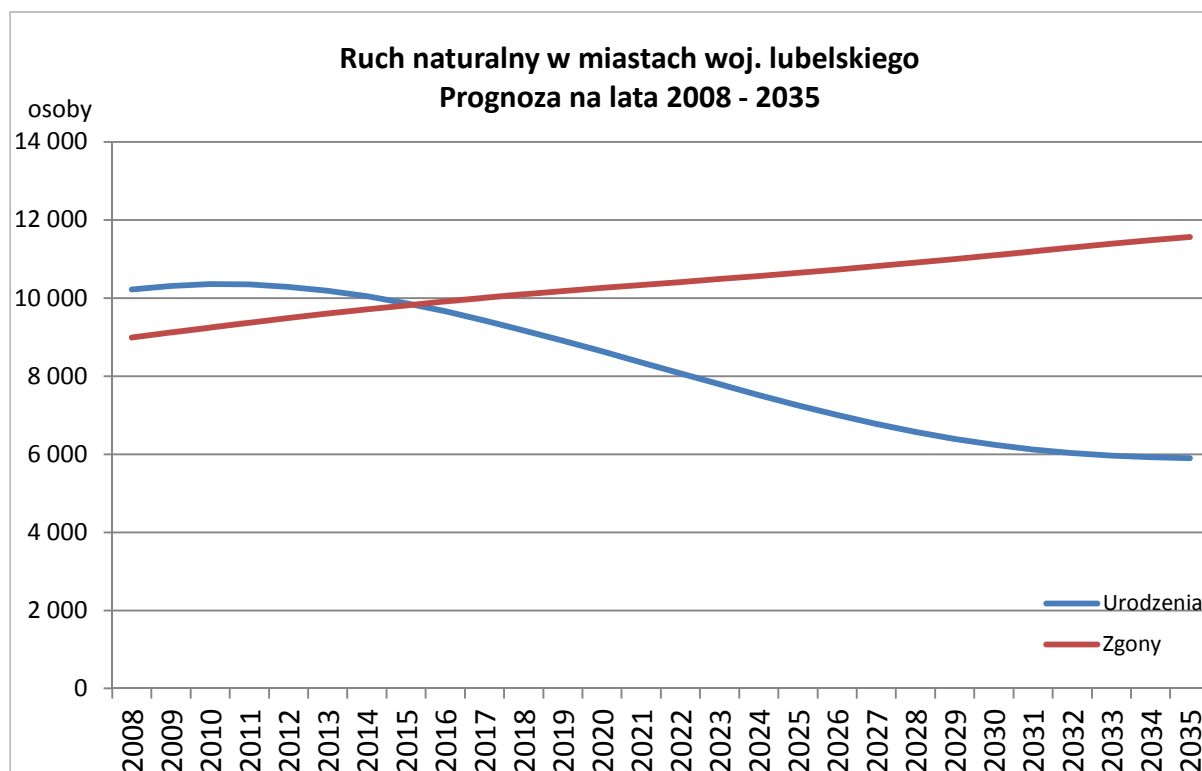
Rys. 2.1. Prognoza liczby mieszkańców. Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

W związku z wzrostem liczebności najstarszych grup wiekowych będzie wzrastać liczba zgonów. Przyrost naturalny będzie ulegał systematycznemu zmniejszaniu (rośnie liczba zgonów przy jednoczesnym spadku urodzeń).

Przyrost naturalny w większości powiatów przyjmuje ujemne wartości, powiat krasnostawski ma najniższy przyrost w województwie (-5,03); jednocześnie dodatni przyrost naturalny dotyczy tylko 5 powiatów (w tym miasta Lublina), a najwyższy jest w powiatach: łukowskim (2,23), łęczyńskim (3,09) oraz Białej Podlaskiej (2,89).



Rys. 2.2. Przyrost naturalny w województwie lubelskim. Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.



Rys. 2.3. Prognoza ruchu naturalnego Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Okolo 2015,2016 r. pojawi się zjawisko tzw. nożyc demograficznych – tzn. liczba urodzeń, która do 2015 r. będzie wyższa niż liczba zgonów, od 2015 r. będzie się stale zmniejszać. Różnica ilościowa między mieszkańcami wsi i miast będzie utrzymywać się na stosunkowo jednolitym poziomie i w 2035 r. w miastach będzie mieszkać około 840 tys. osób a na obszarach wiejskich 1,03 mln.

Tab. 2.2. Struktura wieku mieszkańców województwa lubelskiego (z prognozą do 2035 roku).

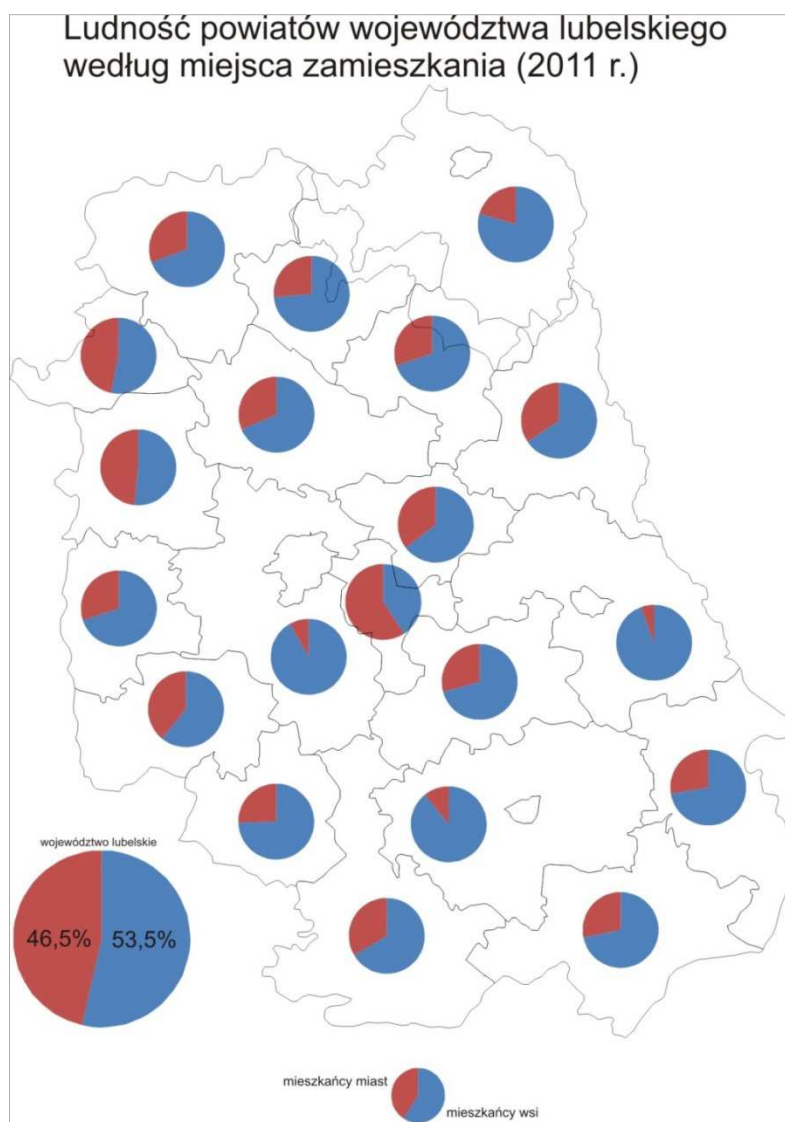
rok	2012	2015	2020	2025	2030	2035
0 – 4	110 906	113 315	104 446	90 099	76 194	68 604
5 – 9	105 008	108 902	111 424	102 679	88 324	74 662
10 – 14	110 230	101 241	108 363	110 844	101 974	87 676
15 – 19	133 618	116 521	100 777	107 956	110 292	101 406
20 – 24	160 562	142 036	113 414	98 104	105 104	107 132
25 – 29	176 656	158 366	134 161	107 331	92 470	98 788
30 – 34	171 182	171 683	148 538	125 864	100 083	85 958
35 – 39	156 773	153 797	167 218	144 802	122 374	97 320
40 – 44	136 988	140 975	151 860	164 908	142 702	120 654
45 – 49	133 757	127 636	138 764	149 855	162 646	140 922
50 – 54	148 363	131 813	124 333	135 796	147 088	159 870
55 – 59	159 943	151 611	126 934	120 288	132 015	143 610
60 – 64	137 427	145 839	143 826	121 026	115 302	127 331
65 – 69	92 483	114 963	135 203	134 077	113 473	108 809
70 – 74	74 370	71 879	102 870	121 705	121 490	103 626
75 – 79	66 308	63 855	59 947	87 029	103 778	104 489
80 – 84	53 635	48 933	46 772	44 743	66 329	80 028
85 i więcej	37 442	41 405	44 179	44 762	44 950	60 215
ogółem	2 165 651	2 104 770	2 063 029	2 011 868	1 946 588	1 871 100

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

W strukturze wieku mieszkańców województwa lubelskiego wyróżnić można najbardziej liczne grupy, czyli osoby w wieku od 20 do 34 lat oraz od 55 do 59. Prognoza na 2035 r. przewiduje spadek liczebności osób w wieku do 44 lat (spadek o 33%). Jednocześnie wzrośnie liczba osób w wieku powyżej 65 roku życia (wzrost o 41%). Takie tendencje mogą wskazywać na starzenie się społeczności województwa, co w powiązaniu z ujemnym saldem migracji oraz malejącym przyrostem naturalnym wpływa na zwiększenie się odsetka osób starszych.

MIESZKAŃCY MIAST I WSI

Rozmieszczenie ludności według miejsca zamieszkania wykazuje zróżnicowanie przestrzenne. Największy odsetek ludności mieszkającej w mieście jest w północno – zachodniej oraz centralnej części województwa. Szczególnie wyróżnia się powiat świdnicki jako jedyny z przewagą osób mieszkających w jednostkach miejskich. Wysoki udział ludności mieszkającej w ośrodkach miejskich występuje również w powiatach: ryckim, puławskim oraz krańickim. Odsetek ludzi mieszkających na wsi jest największy na wschodzie oraz południu województwa i największe wartości przyjmuje w powiatach: chełmskim (największy odsetek osób mieszkających na wsi spośród wszystkich powiatów), hrubieszowskim, janowskim, biłgorajskim oraz tomaszowskim. W większości powiatów na terenie województwa lubelskiego przeważają mieszkańcy obszarów wiejskich.

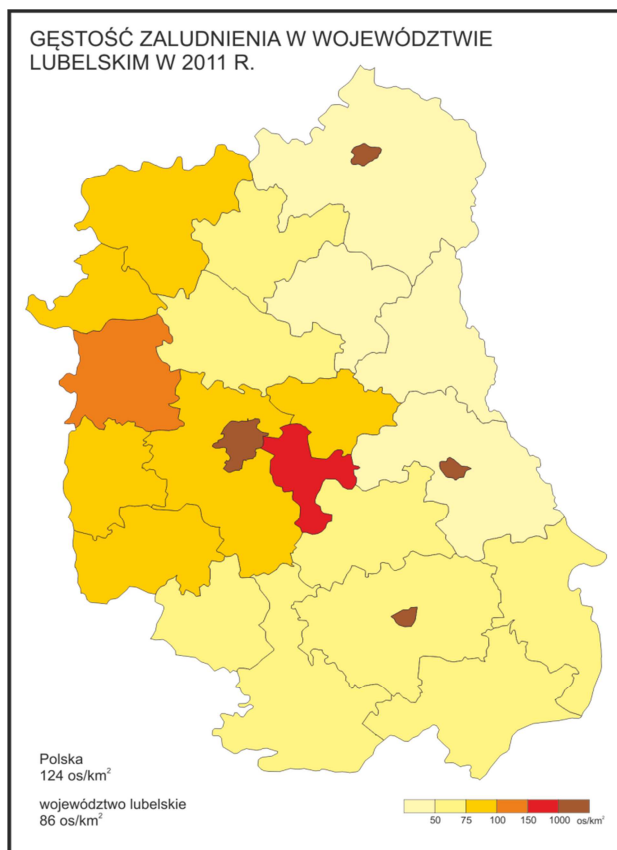


Rys. 2.4. Miejsce zamieszkania mieszkańców powiatów. Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA

Gęstość zaludnienia w województwie lubelskim wynosi 86 osób/ km². Największe wartości wskaźnika gęstości zaludnienia charakteryzują gminy miejskie, szczególnie w przypadku Lublina (2384 osób/km²), Zamościa (2168), Świdnika (1997), Chełma (1876) oraz inne, mniejsze miasta.

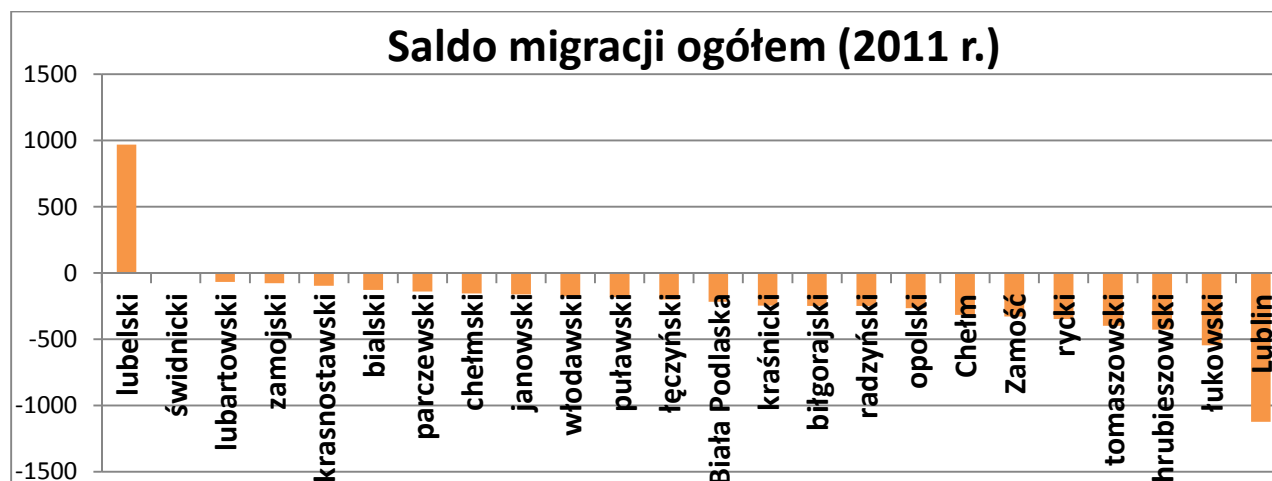
Największa gęstość zaludnienia jest w części województwa położonej na zachód od Lublina (m.in. powiaty puławski, opolski, rycki) oraz w powiecie świdnickim. Na tych terenach miernik ten przekracza poziom 75 os/km². Północ województwa charakteryzuje się występowaniem 5 większych skupisk miejskich układających się w kierunku zachód – wschód: Łuków, Międzyrzec Podlaski, Biała Podlaska oraz Terespol, a także położonego bardziej na południe Radzyna Podlaskiego. Na ścianie wschodniej województwa większość gmin ma gęstość zaludnienia do 49 os/km², a jednostkami osadniczymi, które się wyróżniają są: Hrubieszów, Włodawa, Chełm. Na południu województwa najwyższa gęstość zaludnienia występuje w Zamościu, Tomaszowie Lubelskim, Biłgoraju oraz Krasnymstawie. Na terenie województwa można wyróżnić pas zwiększonej gęstości zaludnienia przebiegający w kierunku północny zachód – południowy wschód.



Rys. 2.5. Gęstość zaludnienia w województwie lubelskim według powiatów i miast na prawach powiatów w 2011 r. Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS.

MIGRACJE

Saldo migracji ludności na większości obszaru województwa lubelskiego jest ujemne. Ujemne saldo migracji utrzymuje się we wszystkich powiatach oprócz lubelskiego, a szczególnie niskie jest w Lublinie.

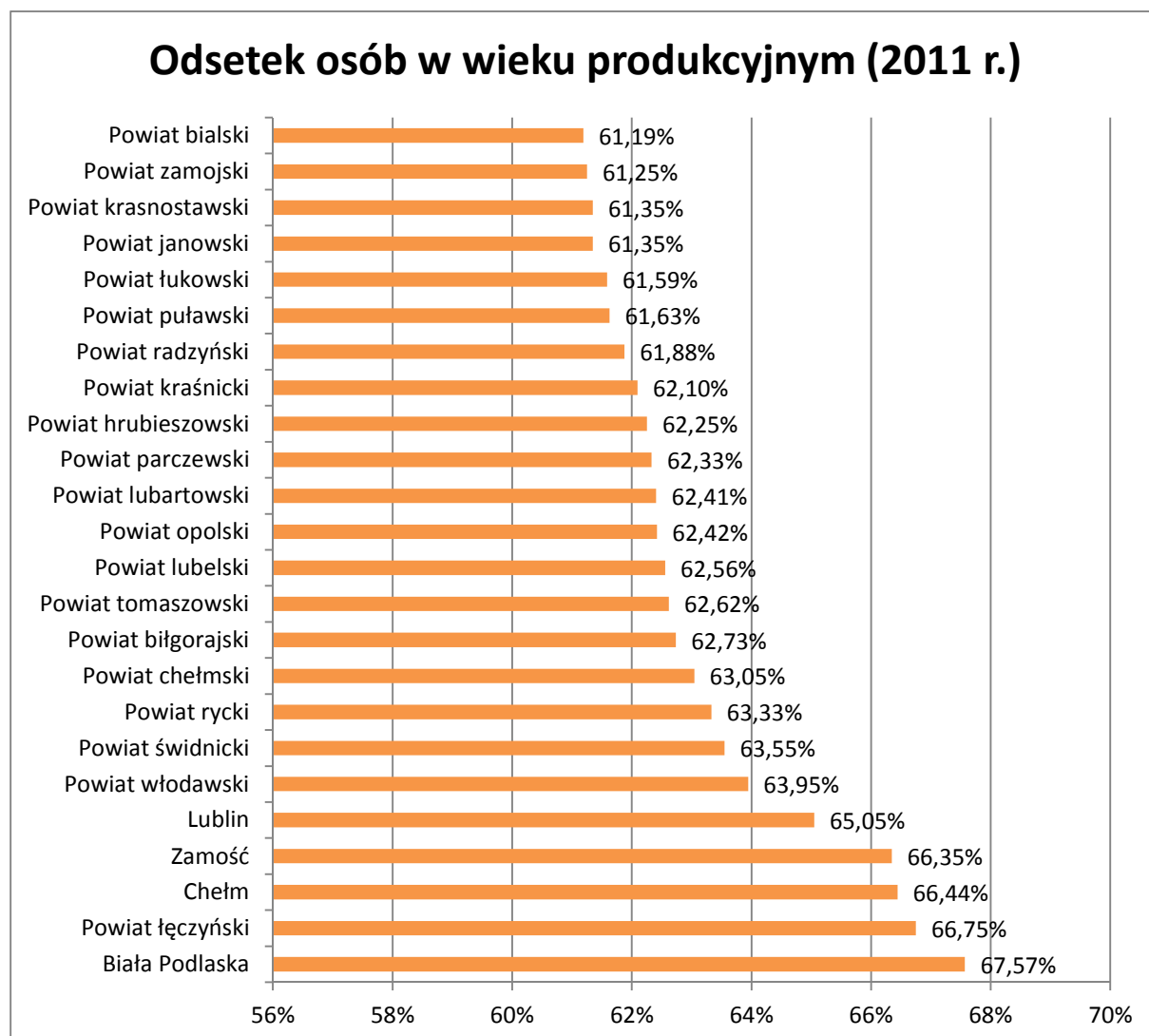


Rys. 2.6. Saldo migracji w województwie lubelskim Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS.

Uwagę zwraca niska różnica między wartościami bezwzględnymi sald migracji mieszkańców Lublina i powiatu lubelskiego, wskazująca na postępującą semiurbanizację w aglomeracji lubelskiej.

AKTYWNOŚĆ ZAWODOWA

Miernikiem opisującym sytuację społeczno – ekonomiczną oraz demograficzną jest odsetek osób w wieku produkcyjnym; świadczy on m.in o potencjalnej sile roboczej lub aktywności społeczeństwa.



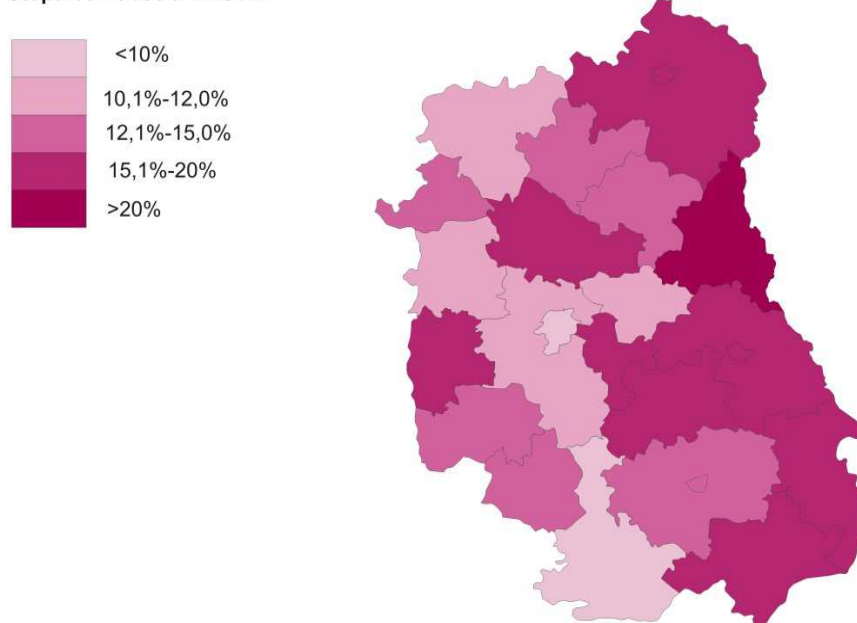
Rys. 2.7. Odsetek osób w wieku produkcyjnym Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

W województwie lubelskim największy udział osób w wieku produkcyjnym reprezentuje Białą Podlaską, kolejnymi jednostkami o dużym odsetku tego miernika są kolejno: Lublin, Zamość, Chełm oraz powiat ęczyński (ok. 66%). Ośrodki miejskie stanowią miejsca koncentracji ludzi, szczególnie młodych, którzy po uzyskaniu pełnoletniości przyjeżdżają np. w celach zarobkowych. Najniższe wartości odsetka ludności w wieku produkcyjnym występują w powiatach: bialskim, zamojskim oraz krasnostawskim. Związane to może być z dużym odsetkiem osób w przedziale wieku 18 – 65, które wyjeżdżają do większych miast w poszukiwaniu pracy lub w celu podjęcia nauki.

BEZROBOCIE

Najwyższe bezrobocie występuje we wschodnich obszarach województwa, przy granicy państwa, m.in. w powiatach: hrubieszowskim (18,6%), chełmskim (18,1%). Najwyższe bezrobocie jest w powiecie włodawskim (22,8%).

Stopa bezrobocia w 2011r.



Rys. 2.8. Bezrobocie na terenie województwa lubelskiego. Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Stopa bezrobocia w województwie lubelskim wynosiła 14,4% w 2011 r. W miarę przesuwania się w kierunku zachodnim spada bezrobocie; jedynym wyróżniającym się powiatem na zachodniej granicy województwa jest powiat opolski, który charakteryzuje się stosunkowo wysokim bezrobociem (16,1%). Ośrodki miejskie w powiatach z wysokim bezrobociem, np. Hrubieszów, Włodawa nie charakteryzują się mniejszym bezrobociem w porównaniu do otaczających je powiatów.

EDUKACJA

W województwie lubelskim liczba studentów wynosiła 443 na 10 tys. osób, w tym samym czasie (2011 r.) średnia dla Polski wynosiła 419.

Tab. 2.3. Liczba studentów w województwie lubelskim.

Jednostka	Liczba studentów na 10 tys. osób (2011)
województwo lubelskie	443
Polska	419

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Tab. 2.4. Liczba uczniów w województwie lubelskim.

Rok	Liczba uczniów w szkołach podstawowych	Liczba uczniów w gimnazjach	Liczba osób zdających maturę
2007	141 580	87 188	16 307
2008	136 652	81 811	16 200
2009	131 540	77 914	16 017
2010	127 790	74 083	15 001
2011	125 406	71 183	14 763

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Zauważalna jest tendencja spadku liczby osób w najniższych przedziałach wieku. Na przestrzeni 4 lat spadła o blisko 1,5 tys. liczba osób zdających maturę, podobnie kształtuje się sytuacja w przypadku uczniów gimnazjów oraz szkół podstawowych. Liczba uczniów w szkołach podstawowych zmniejszyła się o 12% na przestrzeni 5 lat, natomiast w gimnazjach o 18%.

ŚREDNIE WYNAGRODZENIA

Średnie wynagrodzenie brutto w województwie lubelskim wynosiło w 2011 r. 3257,14 zł, w tym samym czasie średnia wartość tego wskaźnika dla Polski wynosiła 3350,54 zł. Województwa ościenne (podkarpackie i świętokrzyskie) w tym samym czasie uzyskiwały przeciętne wynagrodzenie brutto na niższym poziomie, tj. odpowiednio na poziomie 3023,21 zł i 3137,91 zł.

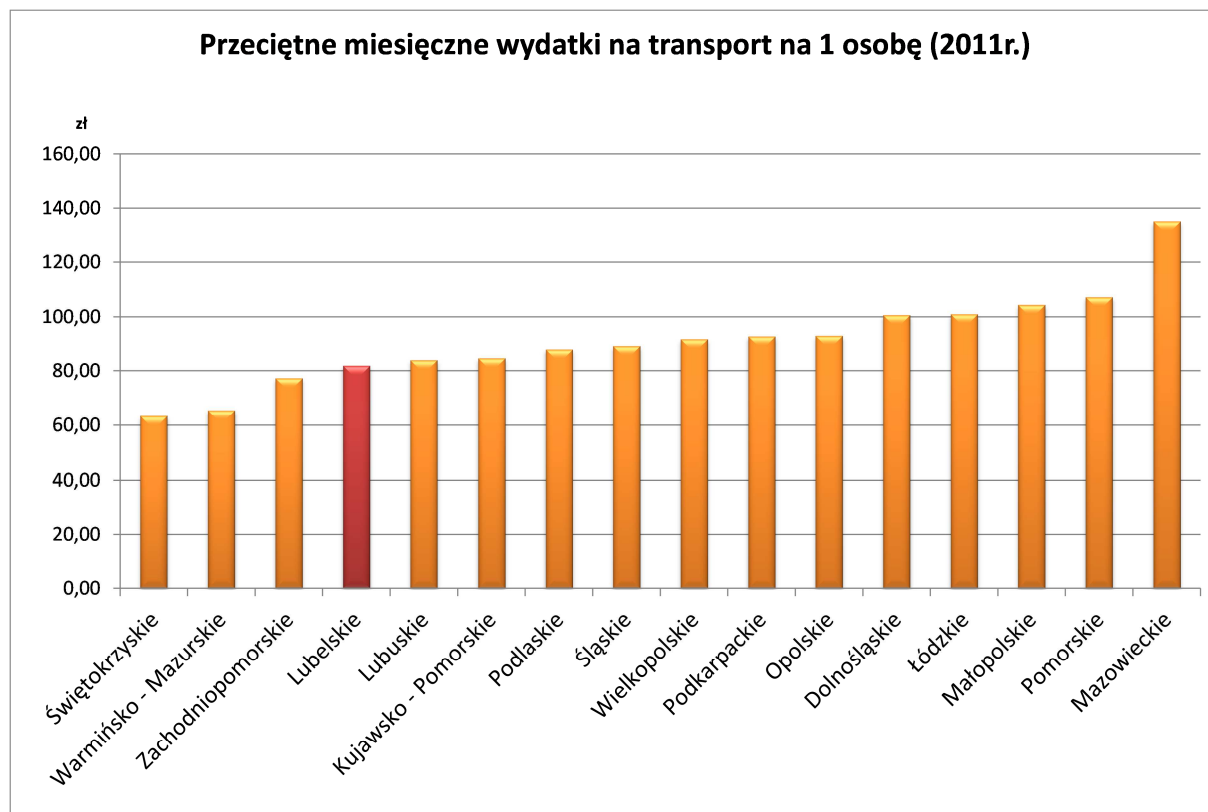
Tab. 2.5. Przeciętne wynagrodzenia.

Jednostka	Przeciętne wynagrodzenie brutto w zł
województwo lubelskie	3257,14
Polska	3350,54

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

WYDATKI NA TRANSPORT

Województwo lubelskie charakteryzuje się wydatkami na transport na poziomie 81,89 zł w przeliczeniu na 1 osobę, co plasuje je na 13 miejscu wśród województw (przy średniej dla kraju na poziomie 91,17 zł). Mniejsze wydatki mieszkańców na usługi transportowe charakteryzują województwa świętokrzyskie, warmińsko – mazurskie oraz zachodniopomorskie. W województwach graniczących z województwem lubelskim oprócz województwa świętokrzyskiego, na transport przeznaczane są większe kwoty (np. województwo podkarpackie – 92.54 zł lub mazowieckie – 135,20 zł).

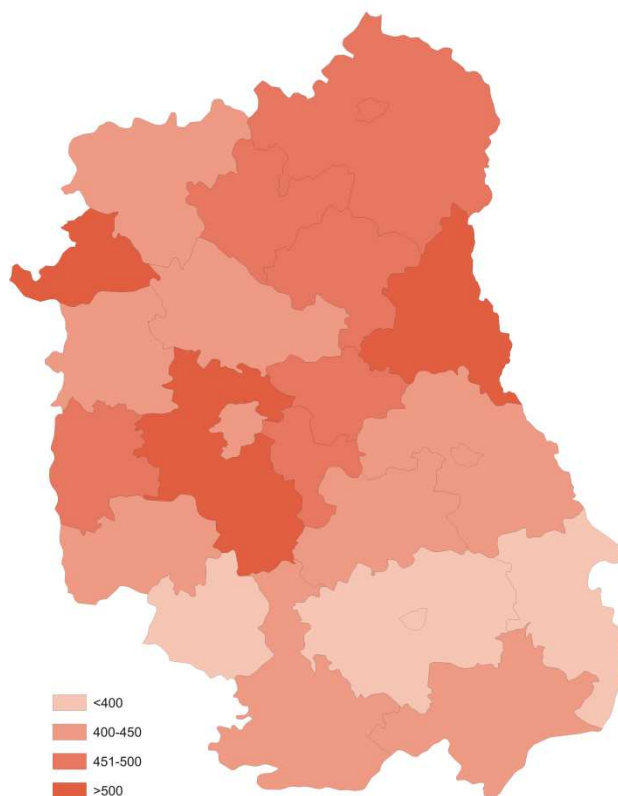


Rys.2.9. Przeciętne miesięczne wydatki na transport na 1 osobę. Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

LICZBA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH

Odsetek samochodów na 1000 osób rozkłada się stosunkowo równomiernie. Wskaźnik ten najwyższe wartości przyjmuje w powiecie ryckim (507,5) a najmniejsze w powiecie janowskim (368,3). Duża koncentracja zarejestrowanych samochodów występuje w powiatach lubelskim oraz włodawskim. Uwagę zwraca duża różnica w wartościach tego miernika dla powiatu lubelskiego oraz Lublina. Powiaty z najmniejszą ilością samochodów znajdują się w południowej części województwa.

LICZBA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH NA 1000 OSÓB (2011r.)



Rys. 2.10. Liczba samochodów osobowych na 1000 osób. Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

2.2. Potrzeby osób niepełnosprawnych

W województwie lubelskim liczba osób niepełnosprawnych oscylowała wokół 400 000 (w 2002 roku 396 920 osób). Liczba osób niepełnosprawnych na 1000 mieszkańców w województwie wynosiła 185, przy średniej dla kraju 142. Wyższa wartość niniejszego wskaźnika od wartości przeciętnej dla kraju powoduje konieczność zapewnienia dostępu do publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych, zdefiniowanego w rozdziale 7.2. Planu.

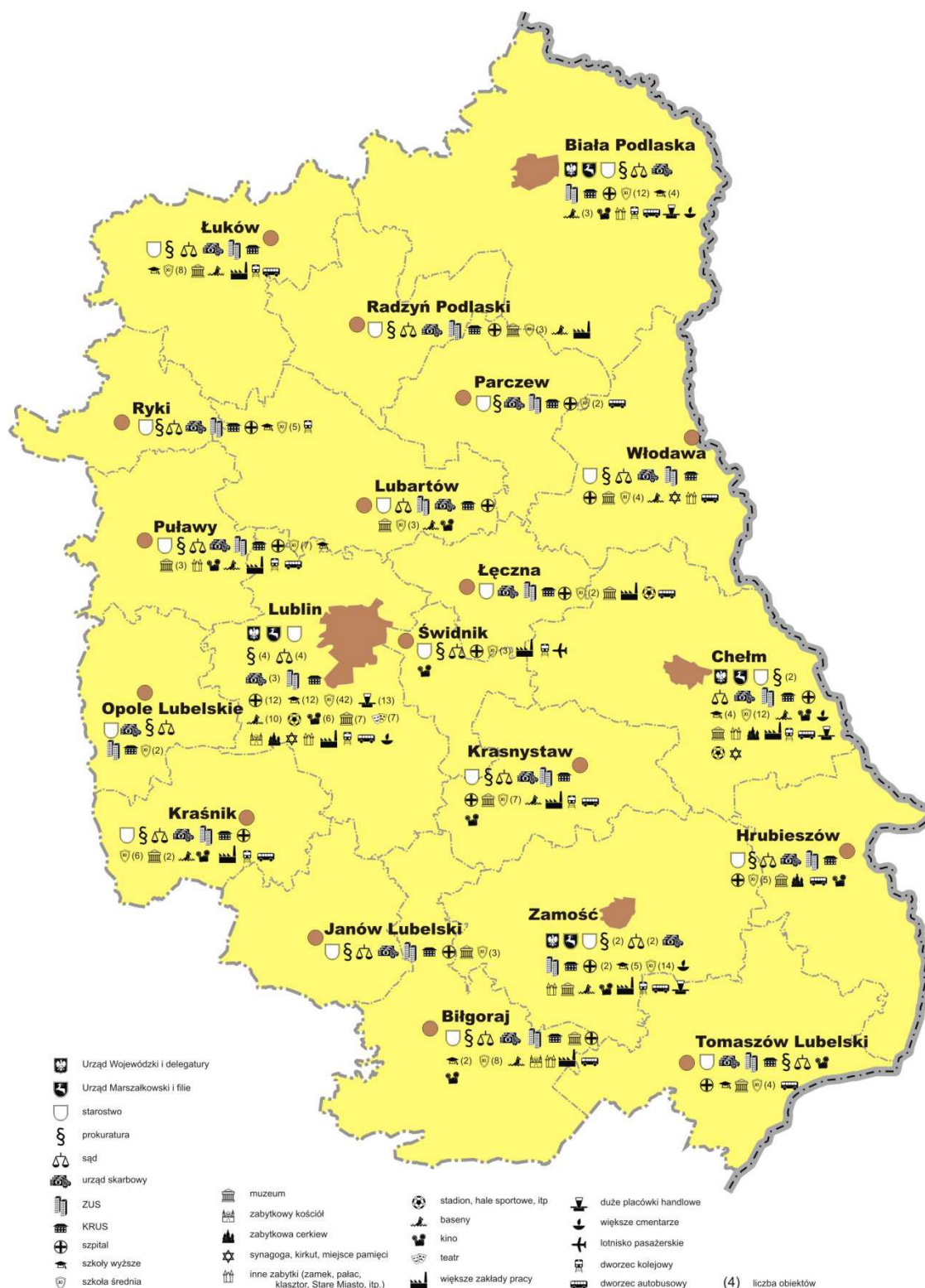
Tab. 2.6. Liczba osób niepełnosprawnych.

Jednostka	Liczba osób niepełnosprawnych/ 1000 os.
województwo lubelskie	185
Polska	142

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

2.3. Lokalizacja obiektów o charakterze użyteczności publicznej

Rysunek 2.11. przedstawia lokalizację generatorów ruchu w miastach – siedzibach powiatów w województwie. Wskazane obiekty noszą znamiona ośrodków o charakterze użyteczności publicznej, takich jak m.in. budynki administracji państwowej i samorządowej, ośrodki edukacji, zdrowia, kultu religijnego, rekreacji, handlu, itp.



Rys. 2.11. Lokalizacja obiektów o charakterze użyteczności publicznej. Źródło: opracowanie własne.

2.4. Kierunki, plany i uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego

Powiązania z Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030²³

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 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.

Lublin jest jednym z głównych polskich miast tworzących podstawowe węzły sieci współpracy miast w roku 2030 – na bazie których kształtuje się rdzeń krajowego systemu gospodarczego. Sieć współpracy miast stanowi współzależny, otwarty układ sieciowy obszarów funkcjonalnych najważniejszych polskich miast, które są zintegrowane w przestrzeni krajowej i międzynarodowej za pomocą wielokierunkowych silnych powiązań funkcjonalnych w zakresie gospodarczym, społecznym, edukacyjnym, kulturalnym oraz sektora badawczo – rozwojowego.

Do sieci współpracy miast dowiązane są ośrodki subregionalne i lokalne. Potencjał sieci współpracy miast wzmacnia funkcjonalne połączenie tych ośrodków z największymi miastami, co daje impuls rozwojowy obszarom słabszym ekonomicznie i społecznie, które położone są peryferyjnie w stosunku do głównych ośrodków społeczno – gospodarczych kraju.

Dokument ten wskazuje na potrzebę wzrostu mobilności przestrzennej wynikającej z dokonujących się zmian demograficznych w połączeniu z aktywizowaniem zasobów pracy. Rozwiązania w aspekcie zarządzania w miastach oraz rozwój transportu zbiorowego wpływać mają pozytywnie na rozwój najsilniejszych gospodarczo ośrodków i ich obszarów funkcjonalnych. Dlatego też poprzez zwiększenie zapotrzebowania na usługi transportowe należy upowszechnić dostępność do nich poprzez zmiany struktury systemu transportowego, przyczyniające się do dalszego wzrostu znaczenia kolejowych przewozów pasażerskich na poziomie międzyregionalnym oraz przewozów międzyaglomeracyjnych i aglomeracyjnych oraz przewozów miejskich, z uwzględnieniem ekologicznych systemów transportu zbiorowego.

Ekologia to kolejny ważny element w transporcie zbiorowym – alternatywne źródła napędu, silniki konwencjonalne spełniające najwyższe normy emisji spalin, a także nacisk na wykorzystanie potencjału transportu szynowego.

²³ Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (Monitor Polski z dnia 27 kwietnia 2012 r., poz. 252).

W ramach integracji obszarów funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich szczególne znaczenie będą miały działania służące poprawie dostępności transportowej, co wpłynie na rozszerzenie zasięgu potencjalnego rynku pracy.

Dzięki wprowadzeniu planów transportowych wdrożone zostaną zintegrowane rozwiązania dotyczące multimodalnego transportu zbiorowego obejmującego różne środki transportu i elementy infrastruktury, tj. kolej aglomeracyjną, autobusy, systemy sterowania ruchem, parkingi Park and Ride (P+R) i Bike and Ride (B+R), komunikację rowerową i pieszą, lub bezpieczne trasy rowerowe i pieszce oraz systemy wypożyczania i przechowywania rowerów.

Obszary o najniższym dostępie do usług, przede wszystkim w aspekcie wsparcia rozwoju obszarów wiejskich, powinny mieć zapewnioną m.in. dostępność do transportu zbiorowego i jego rozwój, a także rozwój infrastruktury transportowej.

Znaczącą rolę w poprawie dostępności do obszarów o najniższym poziomie dostępności czasowej do największych miast, ma organizacja transportu zbiorowego, zapewniającego dobre połączenia z miastami powiatowymi i subregionalnymi. Zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu może się odbywać za pomocą działań organizacyjnych i inwestycyjnych. Celowi temu służyć ma 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 będzie służyć modernizacja sieci kolejowej prowadzona pod kątem zapewnienia wysokiego jej standardu i skrócenia czasów przejazdu.

Powiązania ze Strategią Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014 – 2020²⁴

Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014 – 2020 wskazuje na możliwość spadku dynamiki rozwoju Polski 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 ma wzmocnienie aglomeracji, zapewniające 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,
- 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 dobrych parametrach pozwalających na przejazd z prędkością co najmniej 160 km/h, czy też kolejowych linii dużych prędkości),

²⁴ Uchwała Nr XXXIV/559/2013 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 24 czerwca 2013 roku w sprawie przyjęcia zaktualizowanej Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 (z perspektywą do 2030 r.). Źródło: www.bip.lublin.pl, www.lubelskie.pl.

- 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 wewnątrzregionalnej,
- 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,
- niskiego wykorzystania potencjału transportu lotniczego, szczególnie w aspekcie powiązań międzyregionalnych i międzynarodowych.

W związku z powyższym najważniejszą przesłanką dla kształtowania spójnego układu sieci dróg różnego rzędu, będzie rzeczywiste zapotrzebowanie na infrastrukturę transportową, będące 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 roku) strategiczne cele rozwoju regionu lubelskiego w aspekcie transportu, których realizacji będą służyły działania samorządu województwa, to:

- wzmocnienie 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 oraz funkcjonalną, przestrzenną, społeczną i kulturową integrację regionu, gdzie najważniejszym działaniem jest poprawa wewnętrznego skomunikowania regionu dzięki powiązaniu jego najważniejszych miast sprawną siecią drogową, budowaną w pierwszej kolejności tam, gdzie stanowi ona barierę rozwoju.

Powiązania ze Studium Programowo – Przestrzennym Integracji Systemów Komunikacji w Województwie Lubelskim²⁵

Studium Programowo – Przestrzenne Integracji Systemów Komunikacji w Województwie Lubelskim wskazuje obszary problemowe w zakresie transportu drogowego, kolejowego oraz komunikacji miejskiej:

- niska dostępność komunikacyjna obszaru województwa do korytarzy transportowych (paneuropejskie korytarze transportowe oraz sieć TEN-T),

²⁵ Uchwała Nr CCXXXVI/2936/09 Zarządu Województwa Lubelskiego z dnia 9 czerwca 2009 roku w sprawie przyjęcia opracowania Studium Programowo – Przestrzennym Integracji Systemów Komunikacji w Województwie Lubelskim. Źródło: www.bpp.lublin.pl

- niespójna i niedokończona sieć dróg szybkiego ruchu (autostrada A-2 i drogi ekspresowe S-12, S-17, S-19),
- nieodpowiadające zagospodarowaniu przestrzennemu województwa rozłożenie przestrzenne dróg krajowych oraz wojewódzkich,
- brak segregacji ruchu tranzytowego od lokalnego, pieszego i rowerowego od drogowego – brak obwodnic i tras alternatywnych,
- niski stan techniczny układu drogowego, szczególnie dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, a przez to obniżający się poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie niski na drogach lokalnych,
- niska dostępność transportowa północno – wschodnich oraz południowych obszarów województwa,
- niedostateczna liczba i zbyt rzadka lokalizacja mostów na Wiśle, Bugu oraz ich zły stan techniczny – wydłużanie tras przejazdu, wzrost kosztów transportu,
- spadek znaczenia transportu kolejowego w systemie transportowym województwa (zmniejszanie połączeń i ich liczby, nieatrakcyjny rozkład jazdy, likwidacje linii kolejowych),
- niewykorzystanie potencjału transportu lotniczego dla przewozów krajowych,
- wydłużający się czas przejazdu z różnych punktów regionu do stolicy województwa oraz stolic subregionów – ograniczona dostępność mieszkańców regionu do instytucji publicznych w Lublinie oraz w innych większych ośrodkach społeczno – gospodarczych regionu.

Przeciwdziałając pogłębianiu się powyższych obszarów problemowych planowane są następujące działania:

- budowa lub modernizacja infrastruktury transportu drogowego – drogi szybkiego ruchu, obwodnice miast i miejscowości, mosty istniejące i planowane,
- modernizacja lub przebudowa z dostosowaniem do wyższych prędkości linii kolejowych wraz z poprawą ich dostępności oraz przepustowości,
- integracja przewozów i infrastruktury komunikacyjnej,
- poprawa jakości dróg dojazdowych do przejść granicznych, rozbudowa i budowa nowych przejść granicznych.

Powiązania z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego²⁶

Głównym celem zagospodarowania przestrzennego obszaru województwa lubelskiego, według wskazań Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego (PZPWL) w zakresie infrastruktury transportowej, jest osiągnięcie zrównoważonego systemu transportowego pod względem technicznym, przestrzennym, gospodarczym, społecznym i środowiskowym.

PZPWL wskazuje także na równorzędność procesów budowy optymalnego modelu sieci transportowej wewnątrz regionu i procesu integracji systemu regionalnego z innymi regionami kraju, Unią Europejską oraz krajami Europy Wschodniej.

²⁶Uchwała Nr XLV/597/02 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 29 lipca 2002 r. w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego (Dz. Urz. Woj. Lub. z 2002 r. Nr 107,poz. 2449).

Dla osiągnięcia powyższego konieczna jest modernizacja i rozbudowa sieci transportowych, tj. sieci drogowej, sieci kolejowej i lotniczej oraz infrastruktury przejść granicznych.

PZPWL za priorytety w sferze infrastruktury transportowej wskazuje:

- integrację przewozów i infrastruktury komunikacyjnej,
- stworzenie multimodalnych korytarzy komunikacyjnych o parametrach zgodnych ze standardami Unii Europejskiej,
- osiągnięcie standardów europejskich w kompleksowej obsłudze osobowego i towarowego ruchu granicznego,
- polepszenie połączeń sieci transportowych województwa z sieciami państw i województw sąsiednich,
- zapewnienie warunków do szybkich połączeń lotniczych międzynarodowych i krajowych,
- zapewnienie zgodności rozwoju komunikacji z wymaganiami ochrony środowiska.

Zadania niezbędne do osiągnięcia powyższych priorytetów w aspekcie transportu publicznego według PZPWL to przede wszystkim:

- budowa autostrady A-2,
- dostosowanie do standardów europejskich najważniejszych dla województwa dróg w paneuropejskich korytarzach transportowych,
- dostosowanie innych ważnych połączeń międzyregionalnych do standardów europejskich,
- polepszenie połączeń sieci transportowej o znaczeniu regionalnym,
- poprawa stopnia otwartości regionu przez zwiększenie ilości przepraw mostowych przez Wisłę i Bug,
- zmniejszenie uciążliwości ruchu tranzytowego głównych tras przez realizację obwodnic obszarów zurbanizowanych,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- przystosowanie układu komunikacyjnego do potrzeb przyszłej aglomeracji lubelskiej,
- dostosowanie najważniejszych dróg dojazdowych do drogowych przejść granicznych do potrzeb wzrastającego transgranicznego ruchu drogowego,
- zapewnienie warunków (kompleksowa modernizacja) do szybkich połączeń kolejowych objętych umowami AGC i AGTC,
- zapewnienie warunków do szybkich połączeń kolejowych innymi ważnymi liniami o znaczeniu międzynarodowym i międzyregionalnym,
- zapewnienie warunków do sprawnej obsługi ruchu granicznego drogowego i kolejowego,
- stworzenie warunków do szybkich połączeń lotniczych.

Powiązania z dokumentami dotyczącymi zagospodarowania przestrzennego miast powiatowych i miast na prawach powiatu województwa lubelskiego

Część miast powiatowych posiada uchwalone i obowiązujące studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, których ustalenia są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – są to następujące miasta:

- Lublin – Uchwała Nr 359/XXII/2000 Rady Miasta Lublin z dnia 13 kwietnia 2000 r. ze zm., ostatnio zmieniona Uchwałą Nr 165/XI/2011 Rady Miasta Lublin z dnia 30 czerwca 2011 r.,

- Biała Podlaska – Uchwała Nr III/19/2000 Rady Miejskiej w Białej Podlaskiej z dnia 18 kwietnia 2000 r. ze zm., ostatnio zmieniona Uchwałą Nr XXIX/269/13 Rady Miasta Biała Podlaska z dnia 29 lipca 2013 r.,
- Chełm²⁷ – Uchwała Nr XIV/203/99 Rady Miejskiej w Chełmie z dnia 9 grudnia 1999 r. ze zm., ostatnio zmieniona Uchwałą Nr XXXIX/367/09 Rady Miasta Chełm z dnia 23 września 2009 r.,
- Zamość – Uchwała Nr XV/232/99 Rady Miejskiej w Zamościu z dnia 20 grudnia 1999 r. ze zm., ostatnio zmieniona Uchwałą Nr XVI/144/08 Rady Miejskiej w Zamościu z dnia 28 stycznia 2008 r.,
- Biłgoraj – Uchwała Nr LIV/247/98 Rady Miasta Biłgoraj z dnia 26 maja 1998 r., ze zm., ostatnio zmieniona Uchwałą LIX/490/10 Rady Miasta Biłgoraj z 30 lipca 2010 r.,
- Hrubieszów – Uchwała Nr XV/195/99 Rady Miejskiej w Hrubieszowie z dnia 29 grudnia 1999 r. ze zm., ostatnio zmieniona Uchwałą Nr LIX/538/2010 Rady Miejskiej w Hrubieszowie z dnia 9 listopada 2010 r.,
- Janów Lubelski²⁸ – Uchwała Nr XXX/150/01 Rady Miejskiej w Janowie Lubelskim z dnia 27 czerwca 2001 r. ze zm., ostatnio zmieniona Uchwałą Nr XXXVIII/247/09 Rady Miejskiej w Janowie Lubelskim z dnia 24 lipca 2009 r.,
- Krasnystaw – Uchwała Nr XLIII/283/98 Rady Miasta Krasnegostawu z dnia 29 kwietnia 1998 r., ze zm., ostatnio zmieniona Uchwałą Nr X/73/2011 Rady Miasta Krasnystaw z dnia 27 października 2011 r.,
- Kraśnik²⁹ – Uchwała Nr XXX/263/2009 Rady Miasta Kraśnik z dnia 28 maja 2009 r. ze zm., ostatnio zmieniona Uchwałą Nr XL/345/2010 Rady Miasta Kraśnik z dnia 13 maja 2010 r.,
- Lubartów³⁰ – Uchwała Nr XXXI/227/2001 Rady Miejskiej w Lubartowie z dnia 25 maja 2001 r.,
- Łęczna – Uchwała Nr XVIII/118/99 Rady Miejskiej w Łęcznej z dnia 27 października 1999 r. ze zm., ostatnio zmieniona Uchwałą Nr XXV/156/2012 Rady Miejskiej w Łęcznej z dnia 30 listopada 2012 r.,
- Łuków – Uchwała Nr XII/51/2007 Rady Miasta Łuków z dnia 5 października 2007 r. ze zm., ostatnio zmieniona Uchwałą XXXVI/431/2013 Rady Miasta Łuków z dnia 29 października 2013 r.,
- Opole Lubelskie³¹ – Uchwała Nr XXIII/208/01 Rady Miasta Opole Lubelskie z dnia 24 kwietnia 2001 r.,
- Parczew – Uchwała Nr XVIII/118/2000 Rady Miasta i Gminy w Parczewie z dnia 15 czerwca 2000 r. ze zm., ostatnio zmieniona Uchwałą Nr XLVIII/298/2010 Rady Miejskiej w Parczewie z dnia 3 września 2010 r.,

²⁷ Rada Miasta Chełm podjęła Uchwałą Nr XVII/200/12 z dnia 16 maja 2012 r. o przystąpieniu do sporządzenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Chełm.

²⁸ Rada Miejska w Janowie Lubelskim podjęła Uchwałą Nr XXII/138/12 z dnia 12 czerwca 2012 r. o przystąpieniu do sporządzenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Janów Lubelski.

²⁹ Rada Miasta Kraśnik podjęła Uchwałą Nr IX/49/2011 z dnia 26 maja 2011 r. o przystąpieniu do sporządzenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kraśnik.

³⁰ Rada Miejska w Lubartowie podjęła Uchwałą XXXVI/229/09 z dnia 19 października 2009 r. o przystąpieniu do sporządzenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Lubartów

³¹ Rada Miejska w Opolu Lubelskim podjęła Uchwałą XXVI/171/2013 z dnia 22 marca 2013 r. o przystąpieniu do sporządzenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Opole Lubelskie.

- Puławy³² – Uchwała Nr LIX/414/98 Rady Miasta Puławy z dnia 28 maja 1998 r. ze zm., ostatnio zmieniona Uchwałą Nr XLVI/410/06 Rady Miasta Puławy z dnia 25 maja 2006 r.,
- Ryki – Uchwała Nr XXIII/228/2000 Rady Miejskiej w Rykach z dnia 20 grudnia 2000 r. ze zm., ostatnio zmieniona Uchwałą Nr LII/269/2009 Rady Miasta Ryki z dnia 2 października 2009 r.,
- Świdnik – Uchwała Nr VII/73/2003 Rady Miejskiej w Świdniku z dnia 12 czerwca 2003 r. ze zm., ostatnio zmieniona Uchwałą Nr XXXVII/217/2009 Rady Miasta Świdnik z dnia 28 maja 2009 r.,
- Tomaszów Lubelski – Uchwała Nr XVIII/130/2000 Rady Miasta Tomaszów Lubelski z dnia 28 stycznia 2000 r. ze zm., ostatnio zmieniona Uchwałą Nr XXXIX/429/2010 Rady Miasta Tomaszów Lubelski z dnia 26 marca 2010 r.

Natomiast część miast powiatowych posiada uchwalone miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, obejmujące swoim zasięgiem cały obszar miasta:

- Łuków – Uchwała Nr V/31/2011 Rady Miasta Łuków z dnia 3 lutego 2011 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Lubelskiego z 2011 r., nr 49, poz. 1052), Uchwała Nr V/32/2011 Rady Miasta Łuków z dnia 3 lutego 2011 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Lubelskiego z 2011 r., nr 49, poz. 1053), Uchwała Nr VI/34/2011 Rady Miasta Łuków z dnia 8 marca 2011 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Lubelskiego z 2011 r., nr 76, poz. 1469), Uchwała Nr VI/35/2011 Rady Miasta Łuków z dnia 8 marca 2011 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Lubelskiego z 2011 r., nr 76, poz. 1470), Uchwała Nr VIII/56/2011 Rady Miasta Łuków z dnia 13 maja 2011 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Lubelskiego z 2011 r., nr 104, poz. 1852), Uchwała Nr VIII/57/2011 Rady Miasta Łuków z dnia 13 maja 2011 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Lubelskiego z 2011 r., nr 104, poz. 1853), Uchwała Nr XXXIV/381/2013 Rady Miasta Łuków z dnia 25 czerwca 2013 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Lubelskiego z 2013 r., poz. 3653),
- Radzyń Podlaski – Uchwała Nr XXX/153/13 Rady Miasta Radzyń Podlaski z dnia 28 marca 2013 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Lubelskiego z 2013 r., poz. 2819),
- Włodawa – Uchwała Nr XIII/139/04 Rady Miejskiej we Włodawie z dnia 27 lutego 2004 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Lubelskiego z 2004 r., nr 78, poz. 1382).

Zapisy w aspekcie transportu zbiorowego ww. miast wskazują na:

- podwyższenie komunikacyjnych standardów jakościowych w transporcie zbiorowym regionalnym, podmiejskim oraz miejskim,
- zaspokajanie potrzeb transportowych mieszkańców, szczególnie w relacjach obszar gminy – miasto,
- usprawnienie połączeń transportowych z obszarami istniejącymi oraz zapewnienie właściwej dostępności transportowej do nowych terenów i obszarów dotychczas wykluczonych,
- usprawnienie dostępności osób niepełnosprawnych do usług transportu publicznego,
- wzrost znaczenia dworców kolejowych i autobusowych oraz miejsc związanych z obsługą podróżnych – tworzenie węzłów przesiadkowych, dążenie do połączenia dworców kolejowych z autobusowymi,
- wykorzystanie potencjału transportu kolejowego, w tym przywrócenie przewozów pasażerskich na odcinkach wyłączonych z ruchu pasażerskiego,

³² Rada Miasta Puławy podjęła Uchwałę XVIII/194/12 z dnia 23 lutego 2012 r. o przystąpieniu do sporządzenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miasto Puławy.

- obsługę ośrodków lokalnej sieci osadniczej zapewnić mają połączenia regionalnej sieci połączeń kolejowych i autobusowych, także poprzez rozwój sprawnych połączeń pomiędzy alternatywnymi formami transportu,
- poprawę obsługi komunikacyjnej obszaru centrów miast poprzez budowę nowych odcinków i obwodnicowego układu drogowego, systemów parkingowych oraz uspokajanie ruchu, które pozwolą na odciążenie centrów z ruchu indywidualnego,
- modernizację i rozbudowę układu transportowego pod kątem poprawy sprawności systemu transportu miejskiego,
- wprowadzanie priorytetu w ruchu dla pojazdów publicznego transportu zbiorowego, szczególnie komunikacji miejskiej.

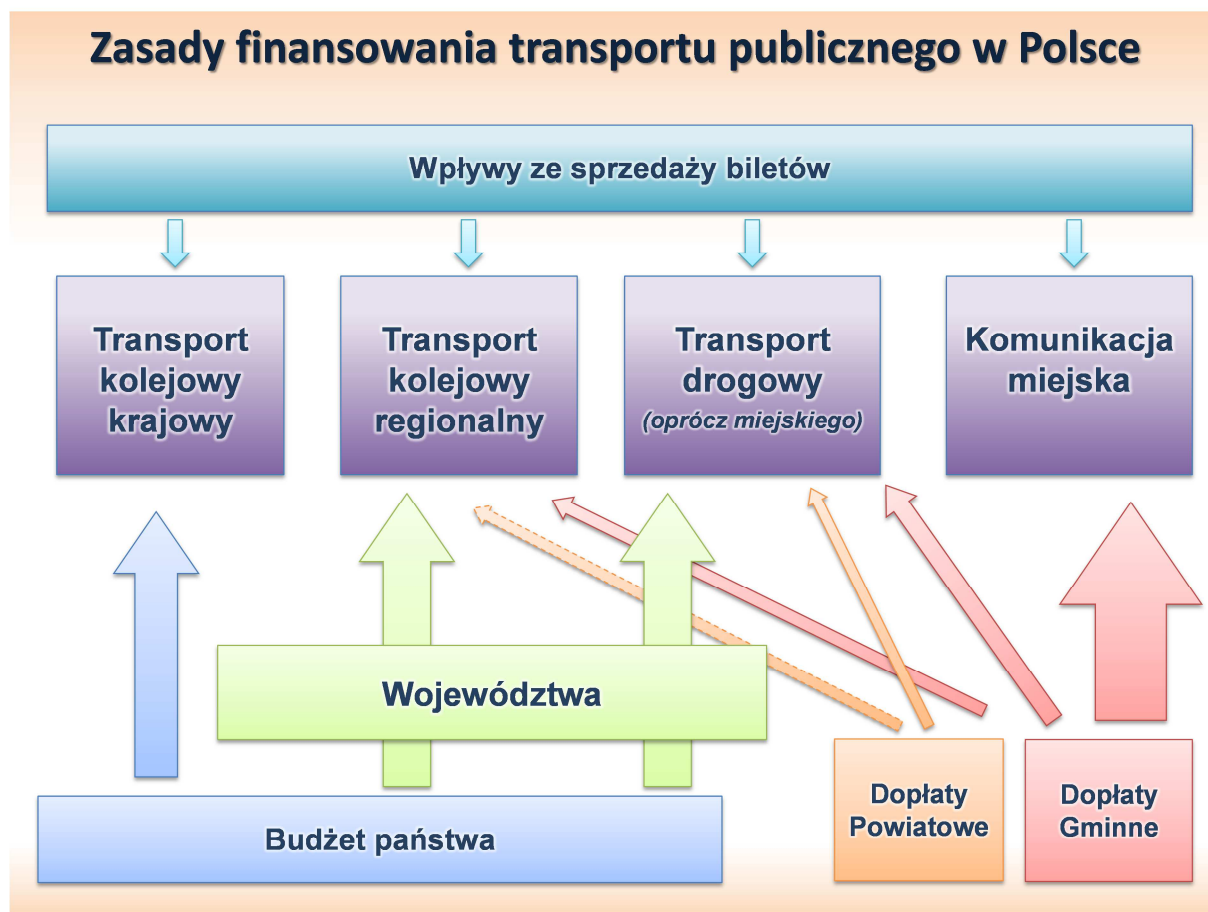
3. Finansowanie usług przewozowych

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

Do instrumentów i źródeł finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej zaliczane są:

- 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,
- środki pochodzące z Funduszu Kolejowego (finansowanie lub współfinansowanie zadań samorządów województw w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych – w latach 2009 – 2015)³³,
- oraz inne, jak np. środki zewnętrzne (fundusze europejskie).

³³ Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. 2006 r. Nr 12, poz. 61 z późn. zm.), art. 3. ust. 4.



Rys. 3.1. Podstawowe źródła finansowania publicznego transportu zbiorowego w Polsce.

Źródło: opracowanie własne.

Z organizacją przewozów związane są zależności pomiędzy organizatorem a operatorem w zakresie dofinansowania działalności operatora. Operatorowi przysługuje rekompensata z tytułu „utraconych przychodów w związku z stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym³⁴” lub „utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione³⁵” lub „poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego³⁶”.

Operatorom przysługuje tzw. „rozsądny zysk”, z wyjątkiem podmiotów:

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

³⁴ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 50 ust. 1 pkt 2 lit a).

³⁵ Ibidem, art. 50 ust. 1 pkt 2 lit b).

³⁶ Ibidem, art. 50 ust. 1 pkt 2 lit c).

- będącymi samorządowymi zakładami budżetowymi.

„Rozsądny zysk” jest określany jako „stopa zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne³⁷”.

Obecnie trwają prace w Ministerstwie Finansów nad rozporządzeniem, które będzie określało wysokość rozsądnego zysku przysługującego operatorowi. W takim przypadku trudno określić zasady jego obliczania. Najbardziej aktualny projekt rozporządzenia (z dnia 18 stycznia 2013 r.)³⁸ określa rozsądny zysk jako iloczyn wartości bieżącej kapitału zaangażowanego operatora i stopy zwrotu, który będzie określany na dany rok trwania umowy. O doborze składników (zostało zaproponowanych przez prawodawcę 5 składników) dla ustalenia wartości bieżącej kapitału zaangażowanego mają decydować wspólnie organizator i operator. Podobnie, wysokość stopy zwrotu jest ustalana w trakcie uzgodnień pomiędzy organizatorem i operatorem. Tak sformułowane zapisy będą dawać dużą swobodę organizatorowi w określeniu rozsądnego zysku. Należy zaznaczyć, że wcześniej przedstawiane projekty rozporządzenia dokładniej precyzowały stopę zwrotu (na poziomie maksymalnym 6% w skali roku). Wspomniany projekt rozporządzenia nie wspomina nic o zasadach przekazywania rozsądnego zysku. Na koniec rozważań o „rozsądnym zysku” należy zwrócić na fakt, że pomocnym w jego skalkulowaniu mogą być wytyczne Ministerstwa Rozwoju Regionalnego³⁹, które rekomendują 6% w ujęciu realnym jako stopę zwrotu z kapitału własnego dla przedsiębiorstw transportowych.

Organizator przekazuje operatorowi rekompensatę na podstawie pozytywnie zweryfikowanego wniosku o zwrot utraconych przychodów i poniesionych kosztów, złożonego przez operatora⁴⁰. We wniosku operator określa wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów oraz dołącza dokumenty potwierdzające jego wyliczenia⁴¹. W przypadku województwa lubelskiego, Marszałek Województwa wypłaca ze środków budżetowych województwa przyznaną operatorowi rekompensatę w części stanowiącej stratę z tytułu realizacji usług przewozowych lub utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora – o ile zostaną ustanowione. Część rekompensaty, związaną ze stratą poniesioną z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych, wypłacana jest przez Marszałka Województwa, ale pochodzi z budżetu państwa⁴². Operatorzy wykonujący przewozy w transporcie kolejowym do dnia 31 grudnia 2016 r. będą tą częścią

³⁷ 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.

³⁸ Projekt z dnia 18 stycznia 2013 r. Rozporządzenia Ministra Finansów w sprawie sposobu określenia wysokości rozsądnego zysku przysługującego operatorowi publicznego transportu zbiorowego. Źródło: Rządowe Centrum Legislacji, [dostęp: 24 września 2013], <http://legislacja.rcl.gov.pl/lista/502/projekt/33668/katalog/33675>.

³⁹ Wytyczne w zakresie dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym – Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007 – 2013, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, maj 2011, [dostęp: 24 września 2013], https://www.mrr.gov.pl/fundusze/wytyczne_mrr/obowiazujace/horyzontalne/Strony/lista.aspx.

⁴⁰ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 53 ust. 1 i 2.

⁴¹ Ibidem, art. 53 ust. 3.

⁴² Ibidem, art. 56 ust. 2.

rekompensaty (strata z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych w transporcie kolejowym) otrzymywać bezpośrednio z budżetu państwa w postaci dotacji przedmiotowej, po tym dniu będą otrzymywać te środki na tych samych zasadach co operatorzy przewozów w transporcie autobusowym⁴³. Operator nabywa uprawnienie do otrzymywania rekompensaty z tytułu stosowania uprawnień ustawowych do przejazdów ulgowych pod warunkiem stosowania kas rejestrujących posiadających pozytywną opinię ministra właściwego do spraw finansów publicznych, które umożliwiają określenie kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych⁴⁴. Z powyższego warunku czasowo są wyłączeni operatorzy wykonujący przewozy w transporcie kolejowym (okres karencji trwa do dnia 31 grudnia 2016 r.)⁴⁵.

Od 2008r. samorządy wojewódzkie są udziałowcami przedsiębiorstwa Przewozy Regionalne sp. z o.o., a od 2009r. ich przedstawiciele zasiadają w jej radzie nadzorczej. Samorządy mają wpływ na kształtowanie oferty przewozowej i handlowej, ponadto przedstawiciele urzędów marszałkowskich biorą udział w konstrukcji rozkładów jazdy. Dofinansowanie przekazane spółce Przewozy Regionalne przez Województwo Lubelskie wynosiło 32 266 tys. zł w 2009r. , 43 630 tys. zł w 2010 r., 52 577 tys. zł w 2011 r., a w 2012 r. 55 987 tys. zł. Dynamiczny wzrost dofinansowania w latach 2009 – 2011 wynikał zarówno z konieczności zapewnienia operatorowi środków na realizację zadania, w pełni rekompensujących poniesione koszty według zasad opisanych powyżej, jak też ze wzrostu wielkości pracy eksploatacyjnej pociągów.

3.1. Środki przeznaczane na dofinansowanie przejazdów osób uprawnionych do ulg

Zwrot utraconych przychodów, w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów, w przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego w regularnych przewozach osób, wykonywanych przez uprawnionych operatorów i przewoźników kolejowych i autobusowych, finansowany jest ze środków budżetu państwa. Wysokość ulg oraz kategorie osób uprawnionych reguluje Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r. poz. 1138).

⁴³ Ibidem, art. 80.

⁴⁴ Ibidem, art. 57 ust. 1.

⁴⁵ Ibidem, art. 81.

Tab. 3.1. Wydatki budżetu państwa na wyrównywanie przewoźnikom utraconych przychodów z tytułu stosowania uprawnień do ustawowych przejazdów ulgowych.

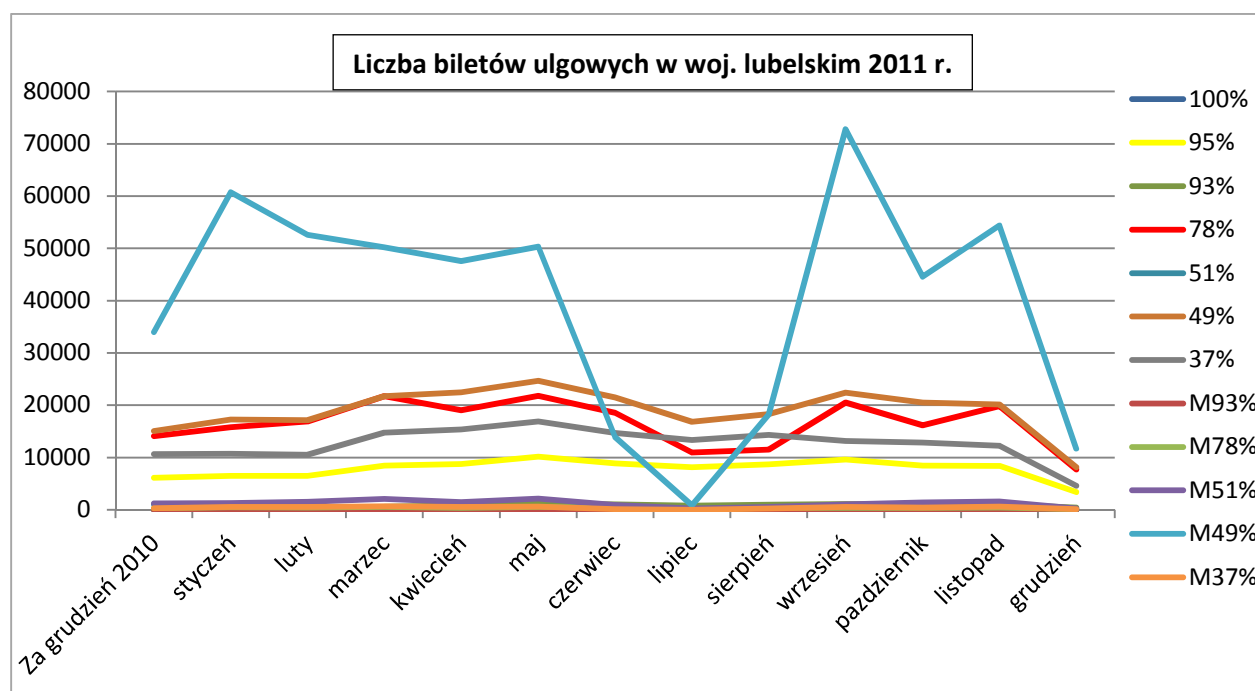
rok	transport publiczny (ogółem)	transport autobusowy	transport kolejowy – przewozy krajowe	inne (rezerwa celowa)
2010*	868 591 000,00 zł	543 456 000,00 zł	325 135 000,00 zł	
2011*	972 494 000,00 zł	558 461 000,00 zł	414 033 000,00 zł	
2012**	1 065 009 000,00 zł	591 709 000,00 zł	393 300 000,00 zł	80 000 000,00 zł

* – faktyczne wykonanie, ** – projekt ustawy budżetowej na 2012 rok.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Ustawy budżetowej na rok 2012 (Dz. U. z 15 marca 2012 r. poz. 273), Sprawozdania z wykonania Budżetu Państwa za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2010 r., (Rada Ministrów, Warszawa 2011) oraz Sprawozdania z wykonania Budżetu Państwa za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2010 r. (Rada Ministrów, Warszawa 2011).

Z budżetu państwa udzielane są dotacje na sfinansowanie utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym na poziomie ponad 1 mld złotych, z czego ok. 60% dotyczy przejazdów w transporcie autobusowym (592 mln zł w 2012 r.), a ok. 40% w transporcie kolejowym (393 mln zł w 2012 r.).

Najbardziej zauważalna zmiana miała miejsce w 2011 roku, kiedy zwiększeniu uległy wydatki na refundację ulg w transporcie kolejowych, gdyż wzrosły poziomy ulg dla studentów (z 37% do 51% w segmencie biletów jednorazowych). W transporcie autobusowym w latach 2010 – 2012 wysokość dopłat w skali kraju uległa zwiększeniu o 9%, podczas gdy dofinansowanie do przejazdów w transporcie kolejowym wzrosło o 20%.



Rys. 3.2. Liczba biletów ulgowych w transporcie drogowym w województwie lubelskim w 2011 r.

Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego.

W strukturze przejazdów objętych ulgami ustawowymi przeważają bilety miesięczne z ulgą 49%, która przysługuje uczniom do ukończenia 24. roku życia (Rys. 3.2.). W przypadku tego rodzaju biletów zauważalny jest spadek ich liczby w okresie wakacyjnym, co wynika z braku obowiązkowych podróży uczniów do szkół. Struktura pozostałych biletów w skali roku rozłożona jest stosunkowo równomiernie. Spośród biletów jednorazowych najczęściej sprzedawanych jest biletów z ulgą 49%, która przysługuje osobom niezdolnym do samodzielnej egzystencji.

Tab.3.2. Liczba biletów ulgowych jednorazowych w transporcie drogowym w województwie lubelskim w 2011 r.

Wysokość ulgi / miesiąc	ulga 100%	ulga 95%	ulga 93%	ulga 78%	ulga 51%	ulga 49%	ulga 37%
za grudzień 2010	15	6 119	0	14 103	1 030	15 052	10 631
styczeń	25	6 489	99	15 789	90	17 272	10 724
luty	32	6 506	202	16 920	100	17 122	10 501
marzec	32	8 424	540	21 750	104	21 756	14 746
kwiecień	38	8 729	932	19 032	579	22 491	15 381
maj	29	10 150	1 152	21 797	439	24 661	16 882
czerwiec	35	8 860	1 061	18 530	416	21 492	14 670
lipiec	12	8 107	784	10 933	179	16 804	13 341
sierpień	12	8 706	983	11 520	274	18 278	14 328
wrzesień	22	9 615	1 110	20 526	208	22 417	13 160
październik	12	8 440	1 008	16 126	647	20 476	12 870
listopad	13	8 371	1 051	19 829	260	20 133	12 236
grudzień	1	3 383	405	7 691	67	8 135	4 593

Źródło: opracowanie własne na pod. danych z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego.

Tab.3.3. Liczba biletów ulgowych miesięcznych w transporcie drogowym w województwie lubelskim w 2011 r.

liczba biletów ulgowych / miesiąc	ulga 93%	ulga 78%	ulga 51%	ulga 49%	ulga 37%
za grudzień 2010	0	294	1 236	33 967	280
styczeń	0	467	1 250	60 745	554
luty	0	422	1 529	52 603	533
marzec	2	557	2 086	50 227	642
kwiecień	52	384	1 476	47 538	530
maj	2	555	2 129	50 293	587
czerwiec	3	355	927	13 885	87
lipiec	0	27	242	864	0
sierpień	3	355	520	18 233	209
wrzesień	3	353	1 035	72 791	552
październik	3	337	1 416	44 567	450
listopad	3	402	1 570	54 338	584
grudzień	0	104	245	11 658	106

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego.

Do najmniej popularnych biletów okresowych należą miesięczne z ulgami w wysokości 93% oraz 78%. Łączna liczba sprzedanych biletów miesięcznych z ulgą 93% w opisywanym okresie wynosiła 71 sztuk. Tak niewielka liczba w przypadku tej ulgi wynika z faktu, że do jej wykorzystania uprawnione są jedynie osoby niewidome uznane za niezdolne do samodzielnej egzystencji.

Tab. 3.4. Dopłaty do biletów w transporcie drogowym w województwie lubelskim.

Rok	Dopłaty do biletów w transporcie drogowym ogółem – województwo lubelskie
2008	42 481 082,87 zł
2009	41 173 703,34 zł
2010	38 337 788,48 zł
2011	38 539 525,06 zł
2012	39 999 841,51 zł
2013 (plan)	40 000 000,00 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego.

Urząd Marszałkowski wypłaca przewoźnikom dopłatę stanowiącą różnicę kwoty pomiędzy ceną biletu ulgowego i normalnego. Analiza kwot dopłat do biletów ogółem pozwala zauważyć tendencję spadkową na przestrzeni lat 2008 – 2011. W roku 2008 dopłaty wyniosły 42 481 082,87 zł, natomiast 3 lata później już 38 539 525,06 zł, co oznacza spadek o 3 941 557,27 zł na przestrzeni 3 lat, jednakże w 2012 roku nastąpił nieznaczny wzrost do poziomu ok. 40 mln zł.

Prognozowana wielkość dopłat do przejazdów objętych ulgami ustawowymi w latach 2014 – 2016 będzie rosła m.in. ze względu na wzrost cen biletów oraz reorganizację sieci ośrodków edukacji.

Tab. 3.5. Prognoza wielkości dopłat do przejazdów ulgowych w transporcie drogowym w województwie lubelskim w latach 2014 – 2016.

Rok	Suma
2014	41 320 000,00 zł
2015	42 766 000,00 zł
2016	44 263 000,00 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego.

3.2. Przychody ze sprzedaży biletów w umowach netto i brutto

Wybór operatora, który realizować będzie przewozy o charakterze użyteczności publicznej, następować będzie w oparciu o tryby przewidziane w:

- Ustawie z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych,
- Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – zgodnie z zapisami dotyczącymi bezpośredniego zawarcia umowy,
- dopuszczalny jest również wybór operatora w trybie Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi.

Zawarcie umowy z operatorem w ramach udzielenia zamówienia na podstawie Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych lub w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy na podstawie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym może nastąpić w ramach następujących modeli:

- **umowa typu netto** – gdzie ryzyko rynkowe jest przeniesione na operatora,
- **umowa typu brutto** – organizator ponosi ryzyko przychodowe prowadzonej działalności przewozowej.

W umowach typu netto wpływy ze sprzedaży biletów oraz refundacja utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych ulg stanowią przychód operatora, toteż jest on odpowiedzialny za emisję i dystrybucję biletów. Czynności związane z promocją usług i utrzymaniem pożądanego standardu usług są domeną operatora, którego celem jest m.in. zwiększanie wielkości przychodów ze sprzedaży biletów. Organizator zaś, może być z tych działań zwolniony. Wynagrodzenie operatora obejmować będzie jego koszty pomniejszone o przychody ze sprzedaży biletów.

W umowach typu brutto przychody z tytułu sprzedaży biletów stanowią własność organizatora przewozów. Operator otrzymuje wynagrodzenie na podobnym poziomie, niezależnie od liczby przewożonych pasażerów i utargów z biletów. W sytuacji, gdy wielkość przychodów ze sprzedaży biletów ulega zmniejszeniu, deficyt jest pokrywany ze środków organizatora przewozów. W kontrakcie typu brutto organizator podejmuje działania na rzecz utrzymania stałego poziomu wpływów lub jego zwiększenia. Wynagrodzenie operatora pokrywać będzie poziom kosztów, który nie będzie pomniejszany o przychody ze sprzedaży biletów.

Tab. 3.6. Zalety i wady umów netto i brutto.

Rodzaj umowy	Zalety	Wady
Umowa netto	<ul style="list-style-type: none"> – możliwość zmniejszenia poziomu wielkości dopłat do przewozów, – stała wysokość dopłat dla operatora, – operator jest zainteresowany podnoszeniem jakości i efektywności usług, – ograniczenie skali kontroli jakości wykonywanych usług, – zadania związane z promocją usług przeniesione są na operatora 	<ul style="list-style-type: none"> – wyższe ryzyko dla operatorów, – utrudnione włączenie usług do systemów taryfowych istniejących oraz w szczególności – planowanych systemów zintegrowanych
Umowa brutto	<ul style="list-style-type: none"> – możliwość łatwego włączenia usług do istniejącego systemu taryfowego oraz do planowanych systemów zintegrowanych 	<ul style="list-style-type: none"> – ryzyko przychodowe leży po stronie organizatora, – wynagrodzenie operatora jest niezależne od liczby przewożonych pasażerów, – brak działań operatora dążących do podniesienia jakości i efektywności świadczonych usług, – dodatkowe koszty związane z kontrolowaniem jakości świadczonych usług, – za działania promocyjne odpowiada organizator, – ryzyko braku fiskalizacji sprzedaży biletów prowadzące do zwiększenia wielkości dopłat

Źródło: opracowanie własne.

Przewiduje się, iż stawka jednostkowa dopłaty do przewozów będzie niższa w przypadku kontraktów typu netto, ze względu na przeniesienie ryzyka przychodowego na operatora. W tabeli 3. 7. przedstawiono podział obowiązków w umowach typu netto i brutto.

$$\text{przychody ze sprzedaży biletów w kontrakcie brutto} < \text{przychody ze sprzedaży biletów w kontrakcie netto}$$

Tab. 3.7. Rodzaje umów z operatorami w transporcie drogowym.

Wyszczególnienie	Umowa typu netto	Umowa typu brutto
Przychody ze sprzedaży biletów	operator	organizator
Rekompensata za ulgi i zwolnienia ustawowe	operator	operator
Działania w celu zwiększenia przychodów z biletów (promocja, marketing)	operator	organizator

Źródło: opracowanie własne.

Za preferowany w wojewódzkich przewozach pasażerskich uważa się model z umowami typu netto, gwarantujący organizatorowi eliminację ryzyka zmienności wielkości przychodów ze sprzedaży biletów, które zostanie przeniesione na operatora usług. Co więcej, w modelu tym do zadań organizatora nie będą należały czynności związane z dystrybucją i emisją biletów, co wykluczy konieczność tworzenia nowych komórek i stanowisk pracy w Urzędzie Marszałkowskim, odpowiedzialnych za stronę przychodową w publicznym transporcie zbiorowym w segmencie drogowym.

3.3. Dopłaty gminne i powiatowe oraz możliwości zawierania umów przez organizatora przewozów wojewódzkich a gminami lub powiatami

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym precyzyjnie określa podmioty odpowiedzialne za organizowanie oraz związane z nim finansowanie linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej. Ze względu na zasięg przewozów:

- **dopłaty gminne** – mogą być stosowane tylko w przypadku linii komunikacyjnych przebiegających na obszarze jednej gminy lub zespołu gmin sąsiadujących, o ile zostało zawarte porozumienie na powierzenie organizacji publicznego transportu zbiorowego lub istnieje związek międzygminny,
- **dopłaty powiatowe** – mają zastosowanie tylko na liniach komunikacyjnych wytyczonych w granicach jednego powiatu lub powiatów sąsiadujących, jeśli zostało zawarte porozumienie na przekazanie zadań związanych z organizacją publicznego transportu zbiorowego lub istnieje związek powiatów.

Dopłaty Województwa Lubelskiego do przewozów o charakterze użyteczności publicznej będą przekazywane do linii w wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich (przebiegających przez obszar co najmniej dwóch powiatów w granicach województwa lubelskiego lub wykraczających poza obszar województwa lubelskiego, o ile zostało zawarte porozumienie na przekazanie organizacji publicznego transportu zbiorowego).

Zainteresowane samorządy gminne i powiatowe mogą partycypować finansowo w utrzymaniu linii organizowanych przez Województwo Lubelskie. Środki finansowe na utrzymanie linii komunikacyjnych będą przekazywane na podstawie porozumień o udzielaniu pomocy finansowej w formie dotacji celowej⁴⁶, zawieranych pomiędzy Województwem Lubelskim i samorządami lokalnymi, przez teren których przebiegać będzie linia komunikacyjna.

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

⁴⁶ Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2009 r. Nr 157, poz. 1240 z późn. zm.), art. 220, Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity: Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.), art. 10 ust. 2, Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1592 z późn. zm.), art. 7a.

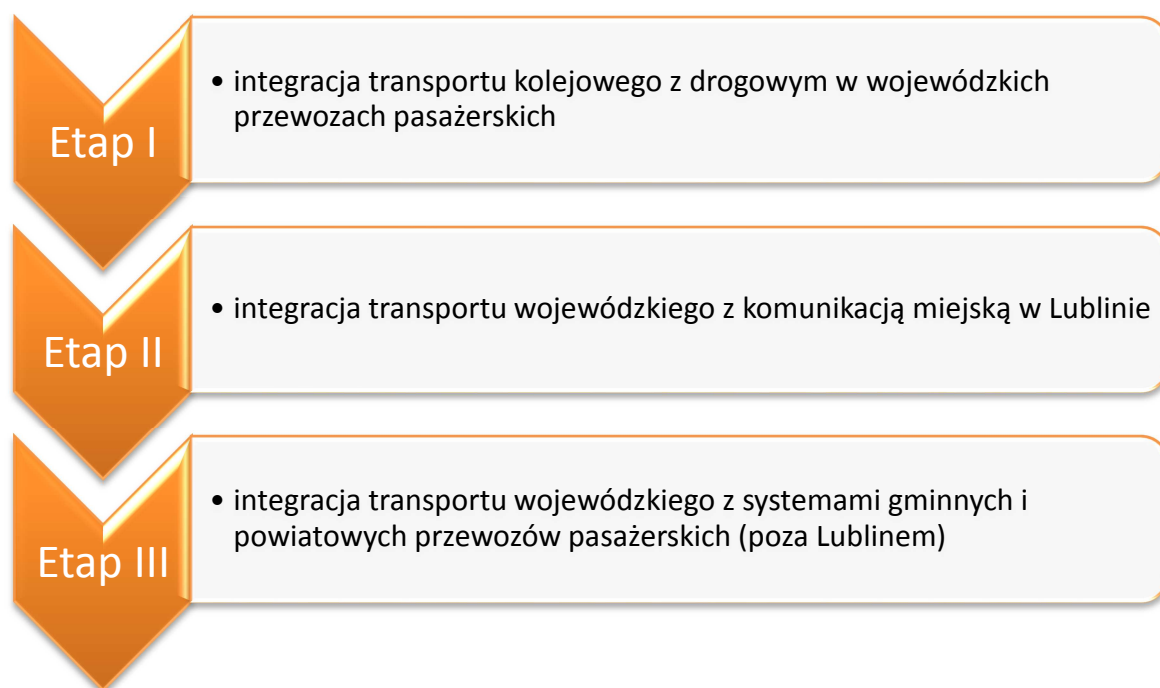
3.4. Integracja taryf i systemów biletowych w aspekcie przyjętych wariantów finansowania transportu publicznego

Integracja transportu publicznego w Polsce na poziomie regionów nie została jeszcze zapoczątkowana. Przewozy zintegrowane funkcjonują jedynie na obszarach typowo aglomeracyjnych, w otoczeniu największych zespołów miejskich (np. Warszawa, Górnośląski Okręg Przemysłowy, Trójmiasto). Tylko niektóre subregiony prowadzą projekty koncepcyjne mające na celu usprawnienie podróżowania transportem publicznym, przy wykorzystaniu różnych środków lokomocji (np. Legnicko – Głogowski Okręg Miedziowy). Podstawowym czynnikiem utrudniającym pełną integrację transportu publicznego w Polsce jest zakres ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych, gdyż dla niektórych grup społecznych wymiar przyznanych ulg różni się w zależności od rodzaju komunikacji i zakupionego biletu. Przykładowo, uczniowie w komunikacji autobusowej niemieckiej posiadają uprawnienia do ulgi tylko przy przejazdach na podstawie biletów miesięcznych (ulga 49%). W komunikacji kolejowej wymiary ulg dla uczniów różnią się w zależności od rodzaju nabytego biletu – dla biletów jednorazowych obowiązuje ulga w wysokości 37%, natomiast dla miesięcznych jest ona ustalona na poziomie 49%. Z kolei w segmencie przewozów komunikacji miejskiej istnieją wybrane grupy społeczne, którym ustawodawca przyznał uprawnienia do ulgowych przejazdów (np. postowie i senatorowie)⁴⁷. W praktyce wszystkie samorządy rozszerzyły zakres uprawnień do ulg i zwolnień z opłat za przejazdy kształtując je indywidualnie, przeważnie ustalając je na poziomach innych od założonych w Ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

Podniesienie atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego może nastąpić dzięki zintegrowaniu jego podsystemów, w zakresie integracji taryfowo – biletowej. Województwo Lubelskie będzie czynić starania o zintegrowanie komunikacji kolejowej z autobusową regionalną i miejską, co ułatwi mieszkańcom regionu podróżowanie różnymi środkami transportu zbiorowego. Ideą zaproponowanych działań, różniących się między sobą w zależności od rodzaju umowy zawartej pomiędzy organizatorem a operatorem, jest umożliwienie korzystania z różnych środków transportu na podstawie jednego biletu.

Proces integracji taryfowej transportu publicznego w województwie lubelskim powinien przebiegać wieloetapowo, gdyż wymagać on będzie współpracy wielu jednostek samorządowych.

⁴⁷ Ustawa z dnia 9 maja 1996 r. o wykonywaniu mandatu posła i senatora (tekst jednolity: Dz. U. z 2011 r. Nr 7, poz. 29 z późn. zm.), art. 43 ust. 1; Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 101, poz. 648 z późn. zm.), art. 16 ust. 1 i 2; Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. Prawo o szkolnictwie wyższym (tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r. poz. 572 z późn. zm.), art. 188 ust. 1; Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (tekst jednolity: Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572 z późn. zm.), art. 77 ust. 4; Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (tekst jednolity: Dz. U. Nr 42, poz. 371 z 2002 r. z późn. zm.), art. 20 ust. 1.



Rys. 3.3. Proces integracji taryfowej publicznego transportu zbiorowego. Źródło: opracowanie własne.

Procesy integracji publicznego transportu zbiorowego będą mniej skomplikowane w kontraktach typu brutto o prostszych mechanizmach przepływu przychodów ze sprzedaży biletów, stanowiących dochód właściwego organizatora. W pierwszym etapie, integracja dotyczyć będzie wyłącznie przewozów organizowanych przez Województwo Lubelskie, toteż przy umowach brutto nie będą następować czynności związane z podziałem przychodów ze sprzedaży biletów zintegrowanych, niezależnie od ich rodzaju (jednorazowy, okresowy). Kolejne etapy, polegające na integrowaniu wojewódzkich przewozów pasażerskich z gminnymi oraz powiatowymi przewozami pasażerskimi, przede wszystkim wymagać będą ustalenia skali wykorzystania zintegrowanych biletów okresowych poprzez organizację cyklicznych badań marketingowych lub instalację urządzeń rejestrujących podróże przesiadkowe. Podział przychodów ze sprzedaży biletów zintegrowanych będzie oparty proporcjonalnie do składowych ich cen, ustalonych przez poszczególnych organizatorów z uwzględnieniem ulg komunalnych i ustawowych.

Przy kontraktach typu netto, procesy integracji transportu publicznego będą wymagały zastosowania rozwiązań organizacyjno – technicznych, umożliwiających pełną identyfikację i rejestrację wykorzystania biletów zintegrowanych. W początkowej fazie integracji wewnętrznej transportu wojewódzkiego (etap I), operator sprzedający bilet zintegrowany jednorazowy, część przychodu przekaże innemu operatorowi obsługującemu trasę, na której dany bilet będzie wykorzystany. Podział wpływów ze sprzedaży będzie wyznaczany proporcjonalnie do cen biletów obowiązujących w pojazdach operatorów na odcinkach, na które dany bilet zostanie wydany. Etapy kolejne wiążą się z koniecznością zapewnienia systemów rejestrujących przejazdu z wykorzystaniem biletów jednorazowych, kodowanych na nośnikach elektronicznych. Przychód ze sprzedaży biletu jednorazowego będzie podzielony np. proporcjonalnie do składowych jego ceny. Należna część dla organizatora (operatora) komunikacji gminnej lub powiatowej zostanie najpierw przekazana

organizatorowi wojewódzkich przewozów pasażerskich, który po rozliczeniu zwróci ją właściwemu organizatorowi (operatorowi) linii, na której została zrealizowana część podróży przesiadkowej z biletem zintegrowanym.

Funkcjonowanie biletów zintegrowanych okresowych przy umowach netto wiązać się będzie z wyposażeniem pojazdów operatorów o urządzenia rejestrujące podróże pasażerów lub z wykonywaniem cyklicznych i kompleksowych badań struktury biletowej. Uzyskiwane dane będą pozwalały na ustalenie wykorzystania biletów wieloprzejazdowych w aspekcie częstotliwości, długości i zasięgu podróży. W pierwszym etapie operator sprzedający bilet zintegrowany okresowy, przekaze odpowiednią część przychodu organizatorowi przewozów, który rozdzieli ją na pozostałych operatorów, z pojazdów których korzystali posiadacze przedmiotowego biletu. W kolejnych etapach podział przychodów z biletów zintegrowanych zostanie rozszerzony o organizatorów (operatorów) pozostałych rodzajów publicznego transportu zbiorowego w województwie, tj. gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich.

4. Preferencje wyboru środka lokomocji przez mieszkańców województwa

4.1. Aktualny podział zadań przewozowych pomiędzy różne środki lokomocji – indywidualne oraz zbiorowe

Na podstawie przeprowadzonych w 2013 roku badań napełnień w pojazdach komunikacji zbiorowej, kursujących na terenie województwa lubelskiego oraz na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu przeprowadzonego w 2010 roku na drogach krajowych i wojewódzkich, zidentyfikowano obecny podział zadań przewozowych, czyli skalę preferencji mieszkańców co do wyboru rodzaju środka transportu jakim odbywają podróże pozamiejskie, niepiesze w granicach województwa lubelskiego. Został on zdefiniowany jako zbiór proporcji liczby podróży niepieszych realizowanych przez poszczególne środki transportu⁴⁸ do liczby podróży niepieszych ogółem. Danymi wejściowymi dla transportu indywidualnego były liczby pojazdów zaobserwowanych na punktach wylotowych na drogach krajowych i wojewódzkich wokół miast województwa lubelskiego. Na ich podstawie obliczono napełnienie pojazdów samochodowych⁴⁹ oraz motocykli na poszczególnych kierunkach wychodzących z poszczególnych miejscowości. Danymi wejściowymi dla komunikacji zbiorowej były bezpośrednio wyniki wspomnianych badań. Proces obliczeniowy podziału zadań przewozowych polegał na porównaniu danych wejściowych dla poszczególnych środków transportu i określeniu proporcji zaprezentowanych poniżej.

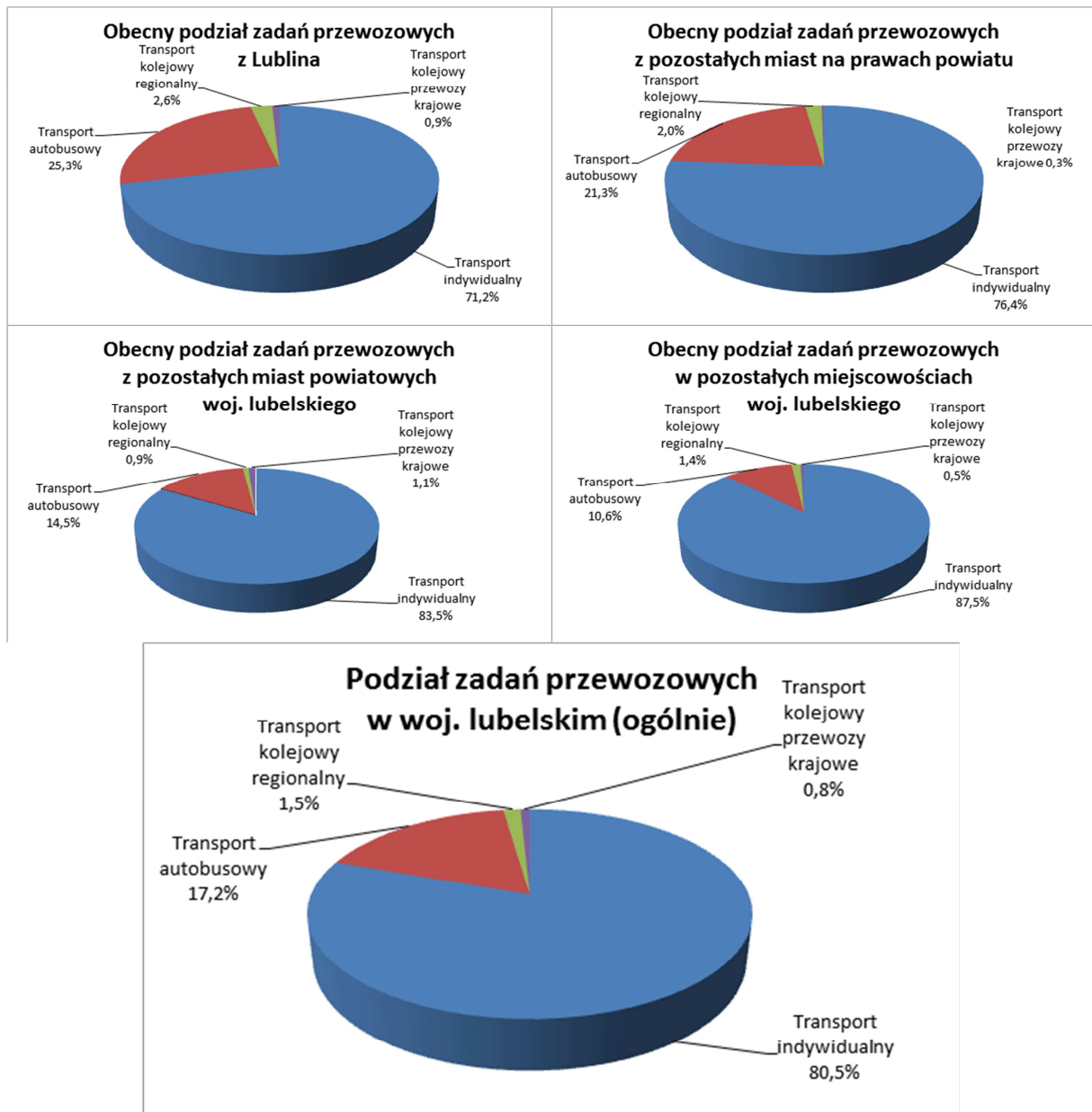
Tab. 4.1. Aktualny podział zadań przewozowych w podróżach pozamiejskich na terenie województwa lubelskiego.

Realizacja podróży Obszar	transport indywidualny	transport autobusowy	transport kolejowy – regionalny	transport kolejowy – przewozy krajowe	komunikacja zbiorowa ogółem
Lublin	71,2%	25,3%	2,6%	0,9%	28,8%
pozostałe miasta na prawach powiatu	76,4%	21,3%	2,0%	0,3%	23,6%
pozostałe miasta powiatowe	83,5%	14,5%	0,8%	1,1%	16,5%
pozostałe miejscowości	87,5%	10,6%	1,4%	0,5%	12,5%
województwo	80,5%	17,2%	1,5%	0,8%	19,5%

Źródło: opracowanie własne.

⁴⁸ Nie uwzględniono podróży rowerem.

⁴⁹ Dla samochodów osobowych przyjęto uśrednione napełnienie rzędu 1,5 osoby.



Rys. 4.1. Obecny podział zadań przewozowych w województwie lubelskim (podróże pozamiejskie).
 Źródło: opracowanie własne.

4.2. Preferencje wyboru środka lokomocji wynikające z oferty obecnie funkcjonującej komunikacji, w tym z jej zdolności przewozowej

Dobrze rozwinięta sieć drogowa województwa lubelskiego oraz rozproszenie osadnictwa sprzyja rozwojowi transportu drogowego zarówno indywidualnego, jak i zbiorowego. Specyfiką komunikacji autobusowej w województwie lubelskim jest wielość podmiotów gospodarczych – przewoźników oferujących dużą częstotliwość kursów i niskie opłaty za przejazd na podstawowych kierunkach podróży.

W przypadku transportu kolejowego, niewielki odsetek osób korzystających z tej formy komunikacji jest skutkiem małej gęstości sieci kolejowej oraz niekorzystnej lokalizacji stacji i przystanków w stosunku do centrów obszarów zurbanizowanych będących podstawowymi generatorami ruchu w województwie lubelskim. Niska gęstość linii kolejowych, jak również omijanie centrów miast i wsi jest skutkiem strategii obowiązujących w ówczesnym zaborze rosyjskim w okresie powstawania i rozbudowy sieci kolejowej. Stosunkowo niska częstotliwość kursów (oprócz odcinka Lublin – Chełm), rozproszenie osadnictwa oraz oddalenie przystanków i stacji kolejowych od generatorów potoków podróży są przyczyną małego zainteresowania podróżami tym środkiem transportu. Przepustowość istniejących tras kolejowych jest znacznie wyższa od natężenia ruchu pociągów. Analizując przepustowość należy pamiętać, że jest ona parametrem opisującym średnie dobowe wykorzystanie szlaków kolejowych. Nie odzwierciedla ona sytuacji mających miejsce w godzinach szczytu przewozowego. Przy konstrukcji rozkładu jazdy, organizator musi liczyć się z: ograniczeniami wynikającymi z niedostatecznej liczby posterunków ruchu na liniach jednotorowych, okresowymi zamknięciami torowymi, ograniczeniami czasowymi w użytkowaniu niektórych posterunków ruchu, brakiem wolnych krawędzi peronowych na stacjach węzłowych w okresie porannego szczytu przewozowego, niższym priorytetem pociągów regionalnych w sytuacji krzyżowań z pociągami wyższej kategorii.

W przypadku najchętniej wybieranego przez mieszkańców województwa lubelskiego transportu indywidualnego, barierą jego rozwoju jest niedostosowanie podaży miejsc parkingowych w centrach miast średniej i dużej wielkości do zwiększającej się liczby samochodów. W Lublinie dodatkową barierą rozwoju komunikacji indywidualnej stanowi zatłoczenie podstawowych dróg dojazdowych do miasta oraz dróg łączących największe osiedla z centrum, w szczególności w godzinach szczytów komunikacyjnych. Ponadto z racji zwiększających się kosztów utrzymania pojazdów samochodowych 27% osób korzystających z usług transportu autobusowego oraz 32% respondentów, którzy używają do podróży transportu kolejowego deklaruje, że mimo chęci nie planuje w najbliższym czasie zmiany środka transportu publicznego na samochód osobowy (decydują powody ekonomiczne).

4.3. Preferencje wyboru środka lokomocji wynikające z potrzeby zrównoważonego rozwoju

Aktualnie 80,5% podróży międzypowiatowych w województwie lubelskim realizowanych jest przez transport indywidualny, natomiast 19,5% przez komunikację zbiorową. Zgodnie z europejską polityką zrównoważonego rozwoju transportu, stworzoną między innymi w wyniku coraz większych negatywnych konsekwencji ekspansji motoryzacji indywidualnej (zanieczyszczenie spalinami, kongestia, wypadki drogowe, itp.), należy zmieniać podział zadań przewozowych pomiędzy transportem indywidualnym a publicznym do stosunku 75% : 25% w perspektywie do 2028 roku, zwiększając udział transportu autobusowego do 22%, zaś kolejowego do 3%.

Działania zasadniczej poprawy oferty, ukierunkowane na osiągnięcie powyższego wskaźnika, koncentrować się powinny szczególnie w otoczeniu największych miast, do których w województwie zaliczyć można jedynie Lublin. Na pozostałym obszarze, Województwo Lubelskie powinno zapewnić sprawne przemieszczanie się mieszkańców pomiędzy powiatami, a przede wszystkim wysokiego standardu połączeń miast powiatowych ze stolicą województwa.

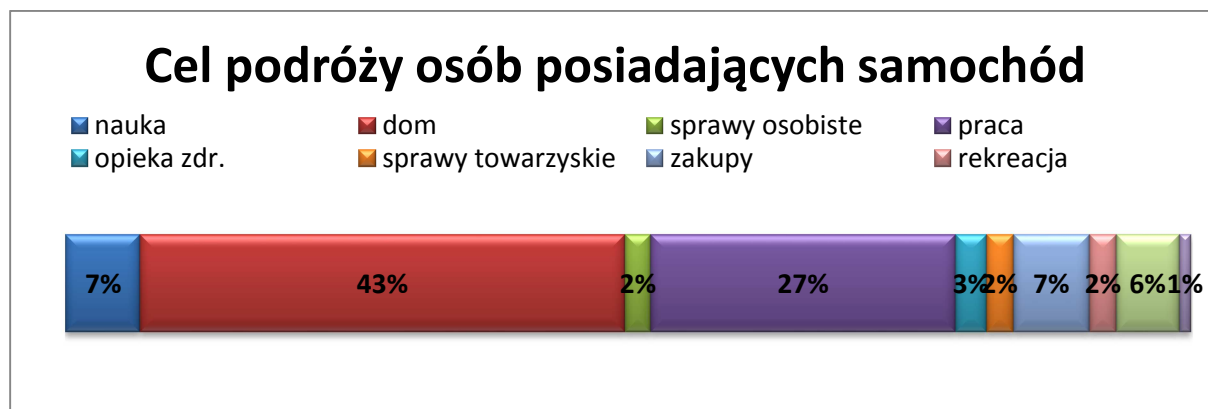
Województwo Lubelskie, oprócz obowiązku zapewnienia mieszkańcom dostępności do usług wojewódzkich (ponad powiatowych) przewozów pasażerskich, odpowiadającego na ich podstawowe potrzeby przewozowe, powinno podejmować działania w kierunku podnoszenia jakości publicznego transportu zbiorowego i zwiększania liczby podróży tym transportem, kosztem liczby podróży realizowanych transportem indywidualnym. Priorytetem powinna być współpraca z organizatorami systemów komunikacji miejskich, gminnych i powiatowych, mająca na celu stworzenie jednolitego systemu transportowego w całym województwie. Wspólne sfery działania organizatorów publicznego transportu zbiorowego i władz politycznych różnego szczebla koncentrować się powinny na następujących działaniach:

- rozwijanie systemów publicznego transportu zbiorowego poprzez poprawę stanu infrastruktury transportowej, wprowadzenie nowoczesnego taboru, zapewnianie atrakcyjnej oferty przewozowej poprzez np. wprowadzanie modułowych częstotliwości kursowania,
- utrzymywanie niskiego poziomu opłat za przejazd oraz wprowadzanie zintegrowanych taryf przewozowych – jednolitych pomimo istnienia wielu organizatorów transportu oraz operatorów i przewoźników,
- koordynacja rozkładów jazdy różnych linii oraz systemów publicznego transportu zbiorowego; stworzenie jednolitego systemu informacji pasażerskiej obejmującego wszystkie środki publicznego transportu zbiorowego w województwie,
- wprowadzanie priorytetów w ruchu dla komunikacji zbiorowej („buspasy”, „zielona fala” dla publicznego transportu zbiorowego) na drogach, gdzie tworzą się zatory w ruchu drogowym (szczególnie na wlotach do największych miast oraz na drogach dojazdowych do ich centrów), w miastach tych należy nadać priorytet dla komunikacji zbiorowej,
- zwiększanie w miastach (ich centrach) stref przestrzeni publicznej dostępnych wyłącznie dla pieszych, rowerzystów oraz komunikacji zbiorowej,
- zwiększanie w strukturze przewozów udziału transportu kolejowego, konkurencyjnego pod względem bezpieczeństwa przewozów i ochrony środowiska.

Powyższe działania, realizowane kompleksowo przez wszystkie szczeble administracji są konieczne dla znacznego podniesienia atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego i uzyskania wzrostu liczby pasażerów.

4.4. Preferencje wyboru środka lokomocji wnioskowane przez mieszkańców

Aktualnie w celu realizacji podróży o charakterze wojewódzkim (z przekroczeniem granicy co najmniej jednego powiatu) lub powiatowym (z przekroczeniem granicy co najmniej jednej gminy) najwięcej osób wybiera samochód osobowy. Jest to spowodowane faktem, że stanowi on dla nich niezależny, najszybszy, komfortowy, pozwalający dotrzeć bezpośrednio do celu środek transportu. Wybierają go przeważnie osoby pracujące, przy codziennych dojazdach. 33% respondentów badań preferencji i zachowań komunikacyjnych posiadających samochody wykonuje podróże do miejsc pracy oraz w sprawach zawodowych. Część osób nie ma możliwości korzystania z samochodu ze względu na wiek, stan zdrowia lub sytuację ekonomiczną.



Rys. 4.2. Cele podróży respondentów będących właścicielami samochodów. Źródło: opracowanie własne.

Transport autobusowy w podróżach obligatoryjnych jest najczęściej wybierany przy dojazdach do pracy (14% respondentów), oraz do ośrodków edukacji (łącznie 10%) oraz przez osoby nieposiadające uprawnień do prowadzenia pojazdów. Główne atuty tego środka lokomocji to stosunkowo niskie ceny oraz wysoką częstotliwość (sytuacja szczególna w województwie lubelskim będąca następstwem rozwiniętej konkurencji wśród przewoźników komercyjnych). 76% badanych pasażerów komunikacji autobusowej korzysta z jej usług przy codziennych oraz kilku na tydzień podróżach. Podstawowe czynniki zniechęcające mieszkańców województwa do tego środka transportu to: zatłoczenie pojazdów oraz ich zły stan techniczny, zbyt niska w ocenie pasażerów częstotliwość kursów, niska estetyka dworców i przystanków.

Transport kolejowy jest najrzadziej wybieranym środkiem transportu. Z racji niskiej gęstości linii kolejowych w województwie lubelskim oraz ich usytuowaniem – z dala od centrów miast i wsi, charakteryzuje się on słabym zainteresowaniem ze strony mieszkańców. Jest wybierany ze względu na niskie koszty podróży głównie przez uczniów i studentów oraz inne grupy posiadające szerokie uprawnienia do przejazdów ulgowych. Największą barierą rozwoju tego środka transportu według pasażerów korzystających z jego usług jest niska częstotliwość, zdekaptalizowany tabor (dotyczy

to elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN57), brak wspólnego biletu z innymi środkami transportu, zły stan dworców i przystanków kolejowych oraz ich oddalenie od centrów miejscowości. Przykładowo, z pociągów w relacji Lublin – Zamość korzysta niewielu podróżnych (oprócz weekendów) z powodu zbyt długiego czasu przejazdu koleją w porównaniu z komunikacją autobusową. Spowodowane jest to koniecznością dwukrotnej zmiany kierunku jazdy na stacjach Rejowiec i Zawada oraz względnego wydłużenia trasy przejazdu.

4.5. Preferencje wyboru środka lokomocji wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych

W województwie lubelskim obecnie żyje około 400 tysięcy osób o różnych stopniach niepełnosprawności⁵⁰. Stanowi to około 18,5% mieszkańców województwa. Jest to spory odsetek osób mających utrudnione możliwości rozwoju kariery zawodowej oraz pasji. Aby zapobiec ich wykluczeniu społecznemu należy im umożliwić transport do pracy, na leczenie, rehabilitację, udział w imprezach kulturalnych itp.

W związku z ich ograniczoną możliwością poruszania się lub niedowidzeniem należy wprowadzić szereg ułatwień dotyczących transportu zbiorowego, aby osoby niepełnosprawne miały możliwość skorzystania z usług transportu zbiorowego.

Informacja pasażerska powinna mieć osobne oznaczenia o kursowaniu pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych. W środku pojazdów powinny być głosowe oraz wizualne tablice informacyjne dotyczące zbliżających się przystanków oraz innych informacji związanych z danym kursem. Na peronach i stanowiskach powinny być zamontowane elektroniczne tablice z aktualnym rozkładem jazdy, informacjami o opóźnieniach zarówno w formie wizualnej, jak i głosowej.

4.6. 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. Przy większych potokach pasażerskich, przekraczających pojemność kilku autobusów, zdecydowanie bardziej przyjaznym dla środowiska jest transport kolejowy. Mimo znacznych wartości ekologicznych tego środka lokomocji, szczególnie w przypadku napędu elektrycznego nieemitującego spalin w miejscu ruchu, w województwie lubelskim jest on wykorzystywany w małym stopniu. Dzieje się to przede wszystkim z powodu małej liczby połączeń, znacznego oddalenia tras kolejowych od generatorów potoków podróżnych oraz wyeksploatowania i niskiego komfortu przejazdów elektrycznymi zespołami trakcyjnymi serii EN57.

⁵⁰ Źródło: Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2002.

Korzystny efekt środowiskowy osiągnąć można poprzez połączenie możliwości wykorzystania roweru w celu podjeżdżania do stacji kolejowej. W celu upowszechnienia tego rodzaju przejazdów należy stworzyć infrastrukturę rowerową w postaci bezpiecznych dróg dla rowerów, dojazdowych do linii kolejowych oraz parkingów na stacjach w celu bezpiecznego pozostawiania rowerów. Dla innej grupy potencjalnych pasażerów kolei należy tworzyć miejsca postojowe w celu pozostawienia samochodu na czas podróży pociągiem.

4.7. Preferencje wyboru środka lokomocji wynikające z bezpośredniości połączeń, częstotliwości, dostępności, kosztów, niezawodności, prędkości, wygody i punktualności

❖ Bezpośredniość połączeń

Przy wyborze środka transportu jednym z najważniejszych kryteriów jest bezpośredniość połączenia. W związku z tym najdogodniejszym środkiem lokomocji, który zapewnia bezpośredniość podróży jest samochód osobowy. Postulat bezpośredniości połączeń jest uważany za najważniejszy aspekt mogący zachęcić użytkowników transportu indywidualnego do korzystania z transportu zbiorowego (41% respondentów).

W przypadku transportu drogowego oraz kolejowego nie jest to dla respondentów istotny czynnik wymagający poprawy. Dla transportu drogowego 3% ankietowanych wskazało ten czynnik jako ważny i wymagający poprawy, w przypadku transportu kolejowego żaden z respondentów nie wskazał go jako istotnego.

❖ Częstotliwość połączeń

Spośród użytkowników transportu autobusowego, 61% respondentów oceniło ten aspekt jako dobry⁵¹ lub bardzo dobry. Mimo niskiej, bądź bardzo niskiej częstotliwości kursowania transportu kolejowego w województwie lubelskim 46% ankietowanych oceniło ten stan jako dobry (27% badanych) i bardzo dobry (19% badanych).

Spośród użytkowników transportu indywidualnego 35% respondentów zadeklarowało, że poprawa częstotliwości kursowania może skłaniać ich do zmiany indywidualnego środka lokomocji na środki komunikacji zbiorowej.

❖ Niezawodność, punktualność

Użytkownicy transportu zbiorowego punktualność komunikacji autobusowej oceniają stosunkowo wysoko. Podobnie oceniano niezawodność. Połowa ankietowanych oceniła wysoko punktualność tych środków transportu oraz 44% respondentów wysoko oceniło ich niezawodność. Oceny dla transportu kolejowego (bardziej wrażliwego na zakłócenia ruchu spowodowane brakiem możliwości objazdów w czasie zamknięć torowych, wypadków itp.) przedstawiają się następująco: 26% ankietowanych oceniło je dostatecznie, natomiast 37% respondentów uznało je jako dobre.

⁵¹ Oceny ankietowanych w skali od 1 do 5. Nota 1 oznacza ocenę bardzo złą, 2 złą, 3 dostateczną, 4 dobrą i 5 bardzo dobrą.

❖ Dostępność

Większość badanych, tj. 90% pasażerów komunikacji autobusowej, akceptuje długość drogi do przystanków. Akceptacja długości drogi dojścia wśród pasażerów kolei jest o wiele niższa – odległości dzielące źródła podróży od przystanków i stacji kolejowych są akceptowane przez 45% pasażerów komunikacji kolejowej. Wynika to z faktu, że stacje i przystanki kolejowe są zwykle położone z dala od centrów miejscowości oraz odległości pomiędzy nimi są większe niż w transporcie drogowym. Ponadto wyżej wymienione obiekty często znajdują się w miejscach wyludnionych z nieoświetlonymi drogami dojść, co wpływa na podejmowanie decyzji o niekorzystaniu z usług transportu kolejowego przez potencjalnych podróżnych (szczególnie w okresach z krótkimi porami dziennymi).

❖ Koszty

Koszty przejazdów transportem zbiorowym zwykle są niższe niż koszty przejazdów komunikacją indywidualną. Jednak użytkownicy samochodów zwykle porównują koszty zakupu biletów do kosztów zakupu paliwa, nie wliczając do kosztów użytkowania samochodu, takich jak: wydatki na naprawy, ubezpieczenia oraz amortyzacji. W tego typu prostej kalkulacji, koszty zakupu paliwa do samochodu osobowego wynoszą około 0,40 zł. za kilometr. Oznacza to że za równowartość biletu na odległość 20 km – 4 złote można przejechać 10 km samochodem, za równowartość biletu na odległość 35 km – 6 złotych można przejechać 15 km samochodem, natomiast za równowartość biletu na 50 km – 8 złotych można przejechać samochodem 30 kilometrów. Generalnie, można zauważyć, że wysokość kosztów przejazdu jednej osoby w miarę wzrostu odległości podróży staje się bardziej atrakcyjna w przypadku korzystania ze środków transportu publicznego. Z badań ankietowych wynika, że niskie ceny biletów zachęcą 73% użytkowników samochodów osobowych do skorzystania z transportu zbiorowego.

❖ Prędkość (czas przejazdu)

Całkowity czas przejazdu od źródła do celu podróży składa się z następujących elementów składowych: czasu dojścia pieszo na przystanek (stację), czasu oczekiwania na przyjazd pojazdu, czasu przejazdów, czasu przemieszczania się pomiędzy przystankami (stacjami) w przypadku przesiadania się oraz czasu dojścia z przystanku (stacji) do celu. Zatem czas jazdy poszczególnym środkiem lokomocji stanowi tylko jeden element całkowitego czasu podróży, dlatego największe korzyści – oszczędności czasu przy korzystaniu z szybszych, bezkolizyjnych środków lokomocji występują przy przejazdach na większe odległości. W krótszych relacjach większe znaczenie mają odległości dojść pieszych oraz czasu oczekiwania na pojazdy. W godzinach szczytu, w niektórych relacjach (szczególnie w Lublinie) występuje zatłoczenie dróg, które bardzo spowalnia przemieszczanie się transportem drogowym, dlatego w otoczeniu dużych miast nawet na krótkie odległości transport szynowy jest najbardziej niezawodnym, najszybszym środkiem lokomocji. W województwie lubelskim jest to czynnik, który należy poprawić w celu zwiększenia roli transportu zbiorowego. Pasażerowie, korzystający na co dzień z usług transportu drogowego i kolejowego, nie sygnalizują zbytnio kwestii konieczności poprawy tego stanu rzeczy – odpowiednio 7% i 12% respondentów postuluje konieczność zwiększenia prędkości transportu publicznego. Natomiast 36% badanych korzystających z transportu indywidualnego wskazuje prędkość podróży jako ważny

argument wyboru rodzaju środka lokomocji. Oznacza to konieczność dbałości organizatora transportu o zapewnienie podróżnym atrakcyjnych czasów podróży poprzez:

- zapewnienie sprawnej komunikacji szynowej w otoczeniu Lublina pozwalającej na ominięcie zatorów drogowych tworzących się na wlotach do stolicy województwa oraz na drogach dojazdowych do centrum miasta,
- budowę nowych przystanków transportu zbiorowego w bliższym sąsiedztwie generatorów ruchu i celów podróży,
- usprawnianie warunków przesiadania się poprzez zbliżanie przystanków (peronów) różnych linii i środków lokomocji w celu skrócenia czasów przejść pieszych pasażerów przesiadających się.

❖ **Komfort podróży**

Ankietowani pasażerowie transportu autobusowego w województwie lubelskim wysoko oceniają jakość komfortu podróży tymi środkami transportu. Wygodę podróżowania 25% pasażerów ocenia jako dobrą, natomiast ocenę bardzo dobrą temu czynnikowi przyznało 32% respondentów. W przypadku aspektów związanych z podróżowaniem takich jak zatłoczenie oraz wentylacja pojazdów ankietowani ocenili je również wysoko. W przypadku czystości pojazdów ocenę dobrą przydzieliło 38%, natomiast ocenę bardzo dobrą wskazało 30% badanych.

Ankietowani pasażerowie kolei ocenili wygodę podróży jako dostateczną (28% respondentów) oraz dobrą (30% badanych). Poważnym problemem jest czystość pociągów. Respondenci ocenili ją notą dostateczną (34% ankietowanych) oraz dobrą (również 34% badanych).

Wyraźna poprawa komfortu podróży transportem zbiorowym została uznana przez 36% ankietowanych kierowców jako czynnik silnie motywujący ich do zmiany preferencji z samochodu osobowego na transport zbiorowy.

4.8. Oczekiwane zmiany podziału zadań przewozowych

Przewidywane są 2 scenariusze związane z podziałem zadań przewozowych w województwie lubelskim.

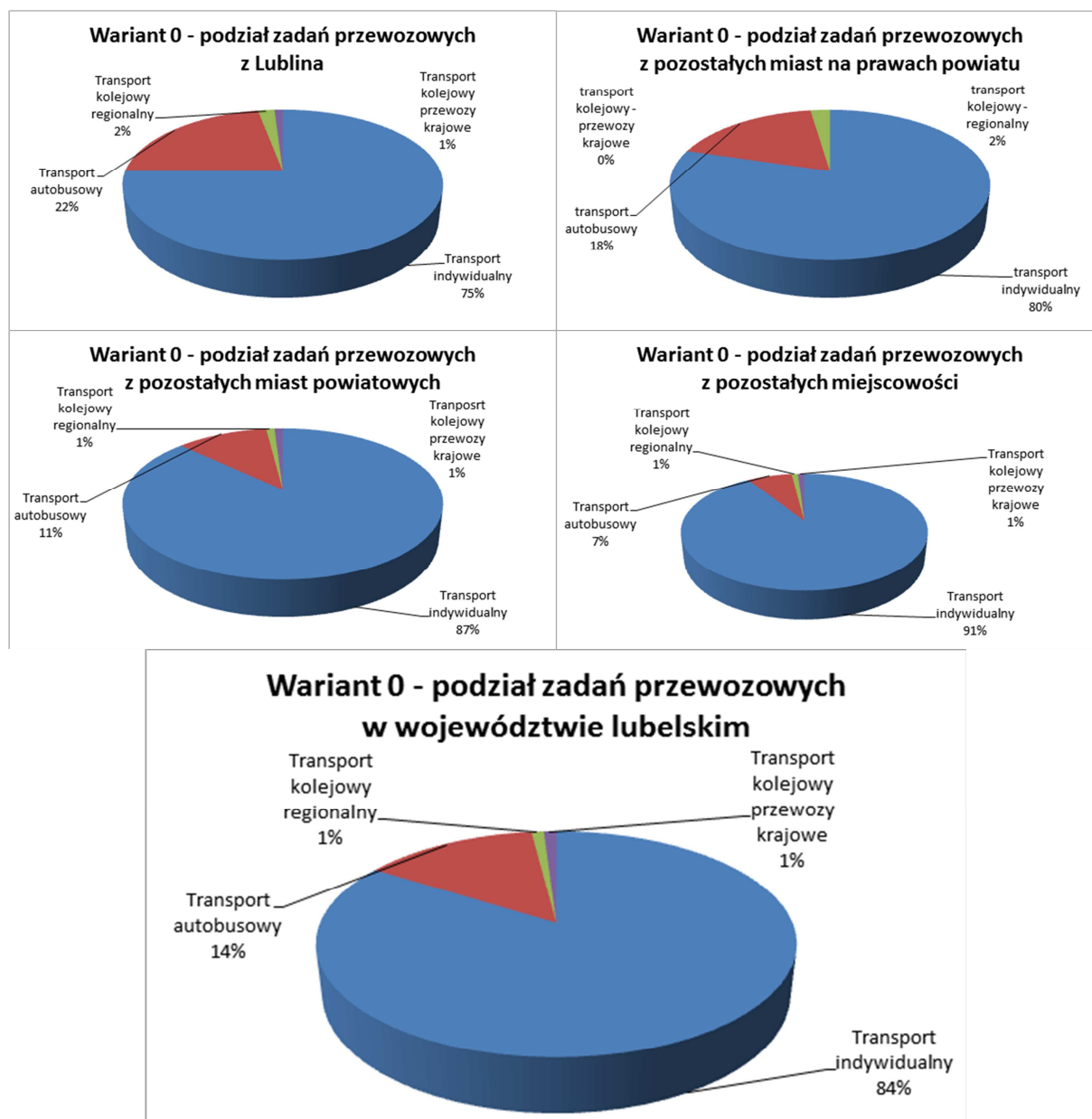
Wariant „0” – utrzymanie stanu istniejącego

Charakteryzuje się on niepodjęciem żadnych działań związanych z promocją i rozwojem publicznego transportu zbiorowego oraz brakiem organizacji linii komunikacyjnych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym wskazanych w Planie. Następstwem przyjęcia tego rozwiązania będzie spadek udziału transportu zbiorowego w podróżach po województwie lubelskim na przestrzeni lat 2014 – 2028.

Tab. 4.2. Podział zadań przewozowych zakładanym wariantcie „0”.

Obszar \ Realizacja podróży	Transport indywidualny	Transport autobusowy	Transport kolejowy – regionalny	Transport kolejowy – krajowy	Komunikacja zbiorowa (łącznie)
Lublin	75%	22%	2%	1%	25%
pozostałe miasta na prawach powiatu	80%	18%	2%	0%	20%
pozostałe miasta powiatowe	87%	11%	1%	1%	13%
pozostałe miejscowości	91%	7%	1%	1%	9%
województwo	84%	14%	1%	1%	16%

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 4.3. Przewidywany podział zadań przewozowych w województwie lubelskim w wariantcie 0 (podróże niemiejskie). Źródło: opracowanie własne.

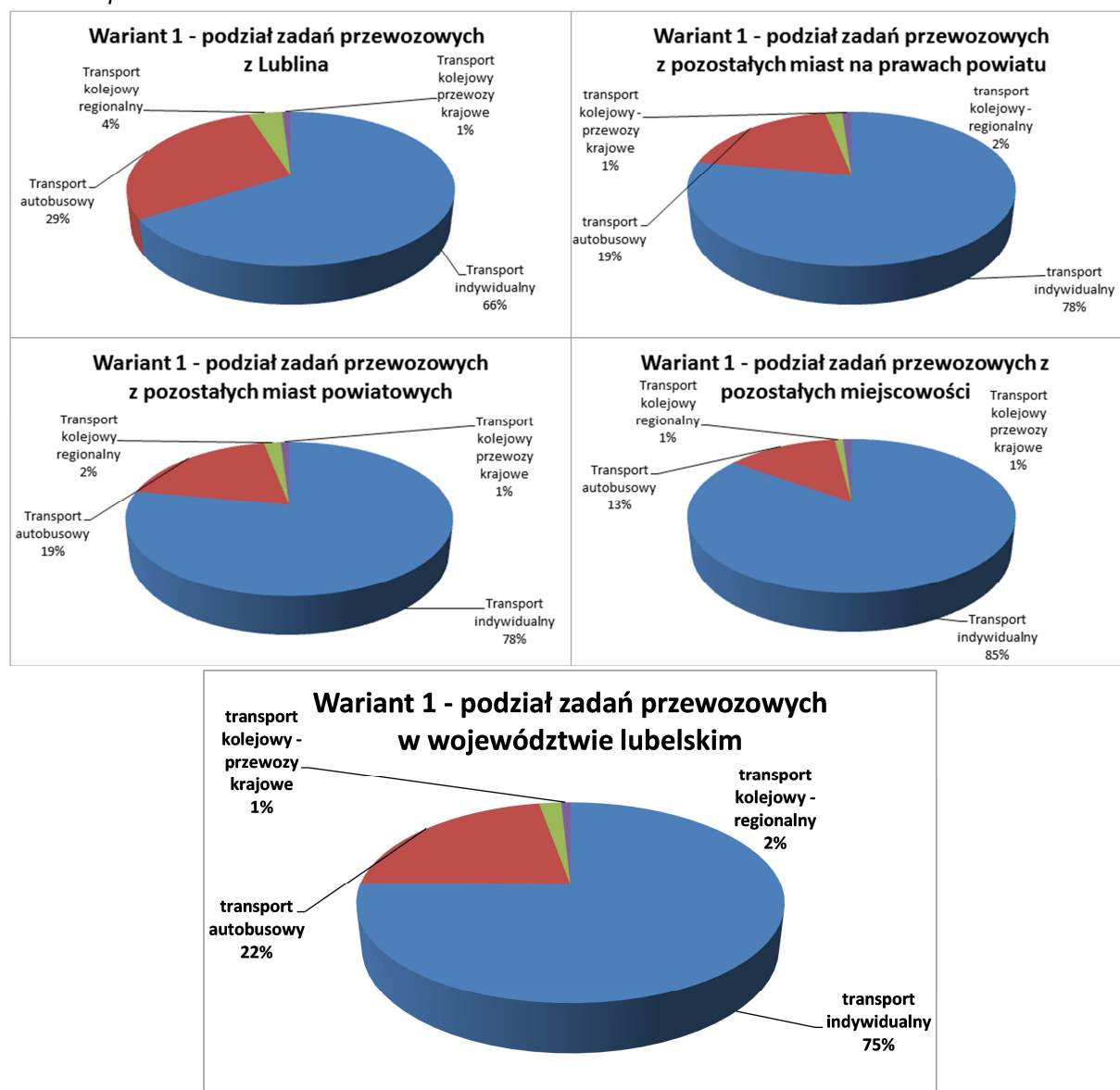
Wariant „1” – rozwój publicznego transportu zbiorowego

W tym wariantcie organizator przewozów w województwie lubelskim podejmuje szereg działań promujących publiczny transport zbiorowy oraz uruchamia przewozy na liniach o charakterze użyteczności publicznej, których oferta przewozowa będzie wysoce atrakcyjna i zgodna z oczekiwaniami mieszkańców regionu. Działania te będą skutkować nie tylko zatrzymaniem regresu transportu zbiorowego, ale również stopniowym zwiększeniem jego roli w obsłudze komunikacyjnej województwa w perspektywie do 2028 roku.

Tab. 4.3. Podział zadań przewozowych zakładanym wariantie „1”.

Obszar	Realizacja podróży	Transport indywidualny	Transport autobusowy	Transport kolejowy – regionalny	Transport kolejowy – krajowy	Komunikacja zbiorowa (łącznie)
Lublin		66%	29%	4%	1%	34%
pozostałe miasta na prawach powiatu		72%	25%	3%	0%	28%
pozostałe miasta powiatowe		78%	19%	2%	1%	22%
pozostałe miejscowości		85%	13%	1%	1%	15%
województwo		75%	22%	2%	1%	25%

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 4.4. Przewidywany podział zadań przewozowych w województwie lubelskim w wariantie 1 (podróże niemiejskie) Źródło: opracowanie własne.

4.9. Warunki konieczne do spełnienia dla uzyskania planowanych efektów zmian

Dla zwiększenia udziału transportu publicznego w realizowanych podróżach, na różnych poziomach władz samorządowych, należy podejmować szereg działań:

a) z zakresu organizacji ruchu drogowego:

- ograniczanie w centrach miast średnich i dużych liczby miejsc parkingowych,
- ograniczanie dostępności ścisłego centrum dla ruchu samochodowego,
- powiększanie stref płatnego parkowania w centrach miast,
- budowanie parkingów przy węzłach komunikacyjnych, łącznie z preferencjami dla kierowców zostawiających tam swoje pojazdy (na przykład zniżki na przejazd w pojazdach komunikacji zbiorowej),
- wyznaczanie pasów dla pojazdów komunikacji zbiorowej na odcinkach kluczowych dla transportu zbiorowego, na których tworzą się zatory w ruchu drogowym;

b) z zakresu organizacji komunikacji autobusowej:

- tworzenie wspólnego systemu taryfowego obejmującego wszystkie środki lokomocji na danym obszarze,
- wprowadzanie atrakcyjnej oferty taryf rabatowych,
- koordynacja rozkładów jazdy,
- zwiększenie częstotliwości na trasach postulowanych przez podróżnych,
- przy przetargach na obsługę linii w publicznym transporcie zbiorowym w specyfikacji istotnych warunków zamówień należy przyjąć wymogi jakościowe zbieżne z oczekiwaniami mieszkańców województwa,
- wraz z administratorami przystanków i dworców należy poprawić estetykę i wizerunek dworców oraz przystanków autobusowych;

c) z zakresu organizacji komunikacji kolejowej:

- dołączenie kolei 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, wsi; poprawa estetyki i wizerunków 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, aby skrócić czas przejazdu pociągiem,
- zakup i wprowadzenie do eksploatacji nowych elektrycznych pojazdów kolejowych o wysokim standardzie wyposażonych w niską podłogę (maksymalna wysokość nad główką szyny 550 mm) oraz innymi ułatwieniami podróży dla osób niepełnosprawnych;

d) z zakresu organizacji komunikacji rowerowej:

- budowa parkingów w centrach miast obok budynków użyteczności publicznej,
- budowa parkingów typu „Bike and Ride” na przystankach i stacjach kolejowych,
- budowa dróg rowerowych.

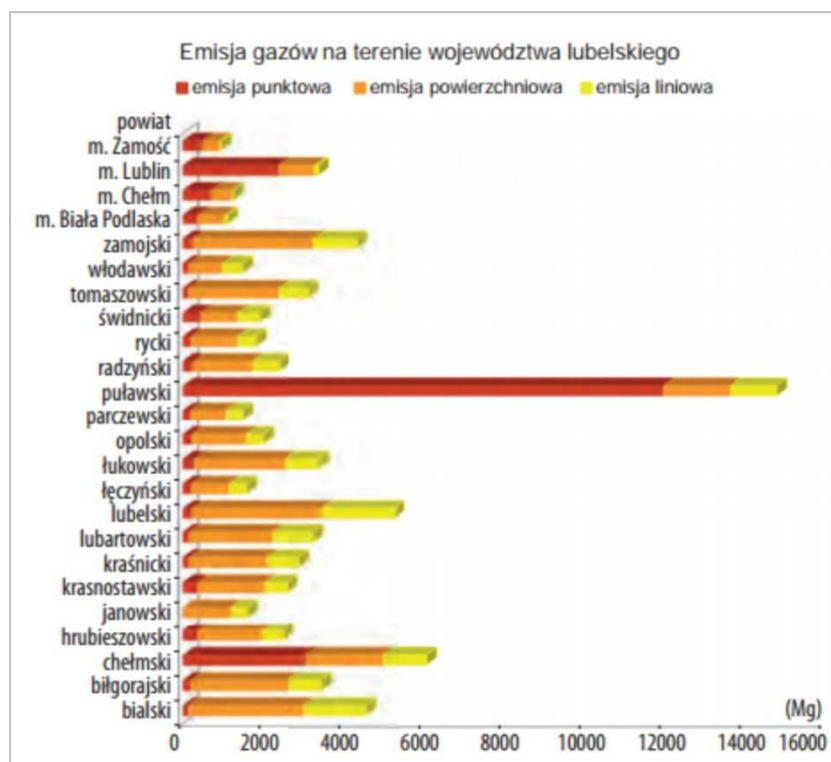
4.10. Wpływ transportu na środowisko

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.

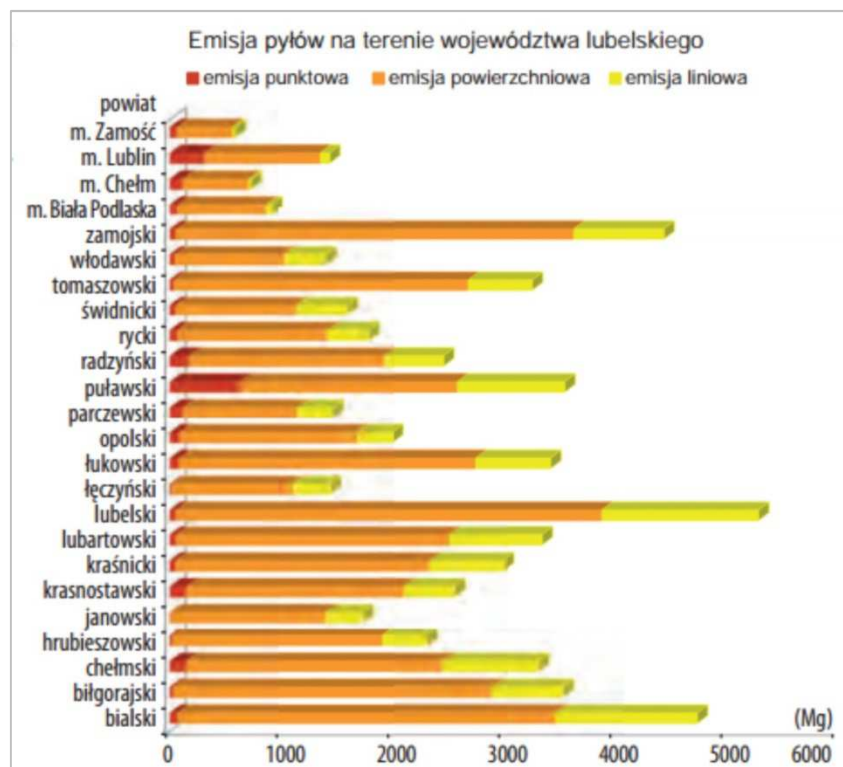
Oddziaływanie transportu kolejowego na środowisko sprowadza się przede wszystkim do emisji hałasu i drgań oraz zanieczyszczeń (z pojazdów o napędzie spalinowym), jest jednakże nieporównywalnie mniejsze niż w przypadku transportu drogowego.

Wielkość emisji spalin, wygenerowanej przez transport, określa wartość liniowej emisji gazów i cząstek stałych. W 2012 roku z dróg województwa lubelskiego wyemitowano łącznie 16240,01 Mg zanieczyszczeń gazowych i 12812,08 Mg pyłu⁵². Transport jest także odpowiedzialny za emisję 40,7% tlenków azotu, przy czym wskaźnik ten wzrasta na obszarach silnie zurbanizowanych oraz o największym zagęszczeniu drogowych szlaków komunikacyjnych.

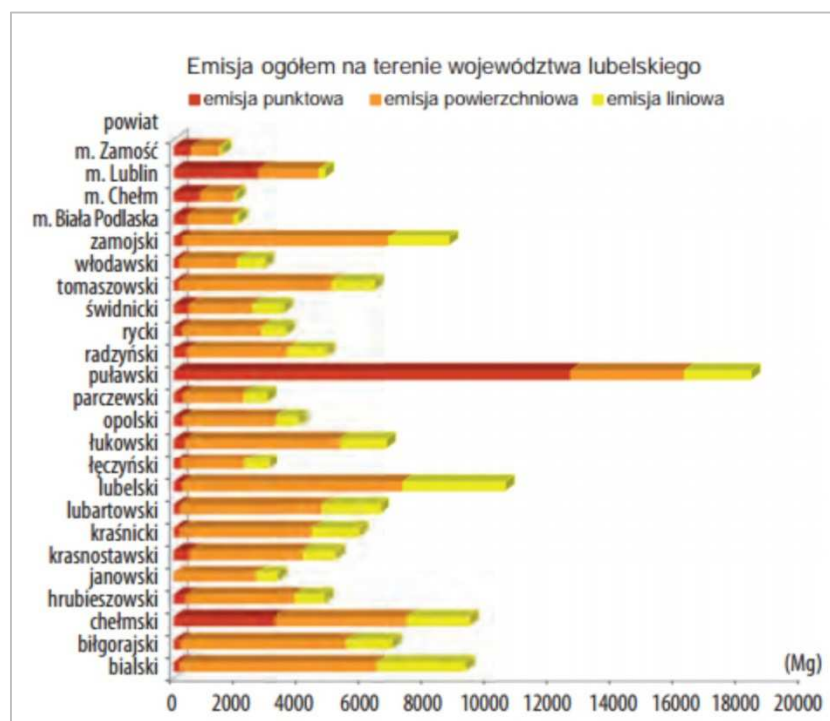


Rys. 4.5. Udział źródeł emisji zanieczyszczeń w emisji gazów w powiatach województwa lubelskiego w 2012 r. Źródło: EKOMETRIA, WIOŚ w Lublinie [w:] Raport o stanie środowiska województwa lubelskiego.

⁵² Raport o stanie środowiska województwa lubelskiego w 2012 roku, WIOŚ Lublin 2012



Rys. 4.6. Udział źródeł emisji zanieczyszczeń w emisji pyłów w powiatach województwa lubelskiego w 2012 r. Źródło: EKOMETRIA, WIOŚ w Lublinie [w:] Raport o stanie środowiska województwa lubelskiego w 2012 roku.



Rys. 4.7. Udział źródeł emisji zanieczyszczeń w emisji całkowitej w powiatach województwa lubelskiego w 2012 r. Źródło: EKOMETRIA, WIOŚ w Lublinie [w:] Raport o stanie środowiska województwa lubelskiego w 2012 roku.

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. 4.4. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO⁵³.

[g/km]	Pojazdy z silnikiem benzynowym						Pojazdy z silnikiem wysokoprężnym						Pojazdy dwukołowe		
	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	EURO 1	EURO 2	EURO 3
CO	2,72	2,2	2,3	1	1	1	3,16	1	0,64	0,5	0,5	0,5	13	5,5	2
HC	-	-	0,2	0,1	0,1	0,1	-	0,15	0,06	0,05	0,05	0,09	3	1	0,3
NO _x	-	-	0,15	0,08	0,06	0,06	-	0,55	0,5	0,25	0,18	0,08	0,3	0,3	0,15
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/technika-w-szczegolach/sondy-lambda/podstawowa-wiedza-o-spalinach/normy-euro/>.

W województwie lubelskim głównym źródłem hałasu jest transport. Hałas jest emitowany przede wszystkim przez ruch drogowy i w niewielkim stopniu kolejowy oraz lotniczy. Przewiduje się, że wraz z otwarciem w grudniu 2012 roku Portu Lotniczego Lublin, klimat akustyczny województwa uległ (bądź ulegnie w przyszłości) zmianie, jednakże brak jest obecnie stosownych opracowań poruszających tę kwestię.

W tabeli 4.5. przedstawiono dopuszczalne wartości poziomu hałasu w środowisku⁵⁴ generowane przez transport.

⁵³ <http://www.ngk.de/pl/technika-w-szczegolach/sondy-lambda/podstawowa-wiedza-o-spalinach/normy-euro/>

⁵⁴ Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2007 Nr 120, poz. 826).

Tab. 4.5. 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 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 r. Nr 120, poz. 826) oraz Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 października 2010 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2012 r., poz. 1109).

Na terenie województwa lubelskiego opracowano mapy akustyczne dla miasta Lublina, jako aglomeracji o liczbie mieszkańców większej niż 250 tys., a także dla obszarów, przez które przebiegają główne drogi kołowe, wykorzystywane przez ponad 6 milionów pojazdów rocznie. Analiza wspomnianych map wykazała przekroczenie dopuszczalnych norm hałasu na wszystkich badanych drogach w granicach Lublina. Przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu zanotowano także na większości dróg krajowych i wojewódzkich objętych pomiarami (do 5 dB w dzień oraz w nocy), przy czym największe wartości przekroczenia (powyżej 20 dB) wystąpiły na odcinku drogi wojewódzkiej 835 pomiędzy Lublinem i Mętowem oraz w Biłgoraju⁵⁵. W poniższej tabeli przedstawiono wyniki krótkotrwałych pomiarów hałasu drogowego, wykonanych w latach 2010 – 2012 na obszarach nieobjętych obowiązkiem opracowania map akustycznych. Wybrano punkty o największej wartości przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu.

⁵⁵ Raport o stanie środowiska województwa lubelskiego w 2012 roku, WIOŚ Lublin 2012

Tab. 4.6. Wyniki pomiarów krótkookresowych hałasu drogowego z 2012 roku.

L.p.	Lokalizacja	LAeq D dzień T=16 h	LAeq N noc T=8 h	Wartość przekroczenia*		Źródło danych**
				Dzień [dB]	Noc [dB]	
1	Biłgoraj, ul. Zamojska	66,8	58,2	11,8	8,2	WIOŚ
2	Łuków, ul. Wyszyńskiego	71,2	66,6	11,2	16,6	WIOŚ
3	Hrubieszów, ul. Zamojska	66,0	59,0	11,0	9,0	IOŚ
4	Zamość, ul. Młyńska	65,4	55,7	10,4	5,7	WIOŚ
5	Puławy, ul. Lubelska	69,0	60,0	14,0	10,0	IOŚ

* – względem ówczesnych wartości dopuszczalnych ** – WIOŚ – Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska, IOŚ – Instytut Ochrony Środowiska

Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportu o stanie środowiska województwa lubelskiego w 2012 roku, WIOŚ Lublin 2012.

Z uwagi na ubogą sieć linii kolejowych na terenie województwa, hałas powstający w wyniku ich użytkowania nie jest tak dotkliwy jak w przypadku transportu drogowego. W 2010 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – Zakład Linii Kolejowych w Lublinie przeprowadziły pomiary hałasu w 9 punktach przy liniach kolejowych na terenie województwa⁵⁶. W tabeli 4.7. przedstawiono punkty, w których przekroczona została dopuszczalna norma.

Tab. 4.7. Wyniki pomiarów hałasu na liniach kolejowych w 2010 roku.

L.p.	Lokalizacja	Nr linii	LAeq D dzień T=16 h	LAeq N noc T=8 h	Wartość przekroczenia*	
					Dzień [dB]	Noc [dB]
1	Zarzeka – Puławy Azoty	7	70,4	67,4	10,4	17,4
2	Lublin	7	55,1	51,1	0,0	1,1
3	Rejowiec – Zawadówka	7	58,2	55,5	0,0	5,5
4	Motycz – Lublin	7	55,5	51,0	0,0	4,0
5	Łuków – Radom	26	53,5	54,5	0,0	4,5
6	Zwierzyniec – Biłgoraj	66	52,9	55,9	0,0	5,9

* – względem ówczesnych wartości dopuszczalnych

Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportu o stanie środowiska województwa lubelskiego w 2012 roku, WIOŚ Lublin 2012.

Stan klimatu akustycznego wokół dróg krajowych i wojewódzkich ulega ciągłym zmianom, spowodowanych 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, w tym obwodnic (działanie to ma duże znaczenie w polityce ochrony terenów wysoce zurbanizowanych przed hałasem), 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 przełoży się na zmniejszenie ruchu samochodowego, zanieczyszczenia powietrza oraz spadku poziomu hałasu.

⁵⁶ Prognoza oddziaływania na środowisko projektu programu ochrony środowiska województwa lubelskiego na lata 2012 – 2015 z perspektywą do roku 2019, Lublin 2012

5. Zasady organizacji rynku przewozów

5.1. Organizatorzy transportu publicznego w aspekcie podziału na obszary kompetencji. Zasady podziału kompetencji pomiędzy poszczególnymi organizatorami

5.1.1. Obecni organizatorzy publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze⁵⁷.

Organizatorami mogą być: gminy, związki międzygminne, powiaty, związki powiatów, województwa oraz minister właściwy do spraw transportu (odpowiada za kolejowe przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe). Obszar działania lub zasięgu przewozów systemu transportowego bezpośrednio wpływa na to, kto jest organizatorem, np. powiat odpowiada za linie komunikacyjne lub sieci komunikacyjne w powiatowych przewozach pasażerskich. Do ustawowych zadań organizatora należą:

- planowanie rozwoju transportu,
- organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Różnica między związkiem, a porozumieniem międzygminnym przejawia się w tym, że w przypadku porozumienia, wśród gmin pojawia się jedna wiodąca, która przejmuje zadanie organizacji transportu na obszarze gmin wchodzących w skład porozumienia, a w przypadku związku międzygminnego wybierany jest zarząd związku.

Obowiązki organizatora zależnie od poziomu terytorialnego są wykonywane w:

- gminach: przez wójta, burmistrza lub prezydenta miasta,
- związkach międzygminnych: przez zarząd związku międzygminnego,
- miastach na prawach powiatu: przez prezydenta miasta,
- powiatach: przez starostę,
- związkach powiatów: przez zarząd związku powiatów,
- województwach: przez marszałka województwa.

W tabeli na kolejnej stronie przedstawiono wykaz wszystkich organizatorów publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa lubelskiego, z wyszczególnieniem:

- powiatów,
- gmin miejskich,
- gmin miejsko – wiejskich,
- gmin wiejskich.

⁵⁷ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 7.

Tab. 5.1. Wykaz aktualnych organizatorów transportu na obszarze województwa lubelskiego (pominięto gminy, które powierzyły innym gminom zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego).

powiaty	gminy miejskie	gminy miejsko – wiejskie	gminy wiejskie			
bialski	Biała Podlaska	Annopol	Abramów	Kamień	Potok Górny	Turobin
biłgorajski	Biłgoraj	Bełżyce	Adamów	Kamionka	Potok Wielki	Uchanie
chełmski	Chełm	Bychawa	Adamów	Karczmiska	Puchaczów	Ulan – Majorat
hrubieszowski	Dęblin	Frampol	Aleksandrów	Kąkolewnica Wschodnia	Rachanie	Ułhówek
janowski	Hrubieszów	Janów Lubelski	Baranów	Kłoczew	Radecznicza	Ułęż
krasnostawski	Krasnystaw	Józefów	Batorz	Kodeń	Radzyń Podlaski	Urszulin
kraśnicki	Kraśnik	Kock	Bełżec	Komarówka Podlaska	Rejowiec	Urzędów
lubartowski	Lubartów	Krasnobród	Biała Podlaska	Komarów – Osada	Rejowiec Fabryczny	Uścimów
lubelski	Lublin	Łaszczów	Białopole	Konstantynów	Rokitno	Wąwolnica
łęczyński	Łuków	Łęczna	Biłgoraj	Krasnystaw	Rossosz	Werbkowice
łukowski	Międzyrzec Podlaski	Nałęczów	Biszczka	Kraśniczyn	Ruda – Huta	Wierzbica
opolski	Puławy	Opole Lubelskie	Borki	Kraśnik	Rudnik	Wilkołaz
parczewski	Radzyń Podlaski	Ostrów Lubelski	Borzeczów	Krynice	Rybczewice	Wilków
puławski	Rejowiec Fabryczny	Parczew	Chodel	Krzczonów	Sawin	Wisznice
radzyński	Stoczek Łukowski	Piaski	Chrzanów	Krzywda	Serniki	Włodawa
rycki	Terespól	Poniatowa	Cyców	Księżpól	Serokomla	Wołyń
świdnicki	Tomaszów Lubelski	Ryki	Czemierniki	Kurów	Siedliszcze	Wojciechów
tomaszowski	Włodawa	Szczebrzeszyn	Dębowa Kłoda	Leśna Podlaska	Siemień	Wojcieszków
włodawski	Zamość	Tarnogród	Dołhobyczów	Leśniowice	Siennica Różana	Wojstawice
zamojski		Tyszowce	Dorohusk	Lubartów	Sitno	Wola Mysłowska
			Drelów	Lubycza Królewska	Skierbieszów	Wola Uhurska
			Dubienka	Ludwin	Sławatycze	Wiryki
			Dzierzkowice	Łabunie	Sosnowica	Wysokie
			Dzwola	Łaziska	Sosnowka	Zakrzew
			Fajstawice	Łomazy	Spiczyn	Zakrzówek
			Firlej	Łopiennik Górny	Stanin	Zalesie
			Garbów	Łukowa	Stary Brus	Żmudź
			Godziszów	Łuków	Stary Zamość	Żółkiewka
			Goraj	Markuszów	Stężyca	
			Gorzków	Mełgiew	Stoczek Łukowski	
			Gościeradów	Michów	Sułów	
			Grabowiec	Międzyrzec Podlaski	Susiec	
			Hanna	Milanów	Szastarka	
			Hańsk	Milejów	Tarnawatka	
			Horodło	Mircze	Telatyn	
			Hrubieszów	Modliborzycze	Terespól	
			Izbica	Niedźwiada	Terespól	
			Jabłonna	Nielisz	Tomaszów Lubelski	
			Jabłoń	Nowodwór	Trawniki	
			Janów Podlaski	Obsza	Trzebieszów	
			Jarczów	Ostrówek	Trzeszczany	
			Jeziorzany	Piszczac	Trzydnik Duży	
			Józefów nad Wisłą	Podedwórze	Tuczna	
Województwo Lubelskie						

Źródło: opracowanie własne.

W Lublinie za wykonywanie zadań związanych z organizacją i zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym odpowiada Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie, natomiast w Białej Podlaskiej – Zarząd Komunikacji Miejskiej w Białej Podlaskiej.

5.1.2. Przewidywani organizatorzy transportu

Na obszarach funkcjonalnych wokół największych zespołów miejskich wskazana jest koordynacja pomiędzy liniami komunikacji miejskiej, liniami typowo lokalnymi oraz regionalnymi. Proponuje się, aby wokół miast posiadających systemy komunikacji miejskiej za zadania związane z organizacją lokalnego transportu zbiorowego odpowiadał jeden organizator. Do objęcia tychże zadań predystynowane są jednostki, które obecnie organizują komunikację miejską, gdyż posiadają one największe doświadczenie w obszarze organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym. Organizacja linii komunikacyjnych wewnątrz miast jak i również wokół nich umożliwi podwyższenie ich efektywności, ze względu na koordynację rozkładów jazdy, a także podniesie ich atrakcyjność poprzez implementację zintegrowanych systemów taryfowo – biletowych.

Potencjalny organizator dla **Lublina i okolic** może wykonywać zadania związane z organizacją i zarządzaniem publicznego transportu zbiorowego dla następujących jednostek administracyjnych:

- miasto Lublin,
- gmina Świdnik,
- gmina Głusk,
- gmina Wólka,
- gmina Niemce,
- gmina Jastków,
- gmina Konopnica,
- gmina Niedzwica Duża,
- gmina Spiczyn,
- gmina Wojciechów,
- gmina Bełżyce,
- gmina Bychawa,
- gmina Jabłonna,
- gmina Strzyżewice.

Organizator publicznego transportu zbiorowego dla **Białej Podlaskiej i okolic** może sprawować swoje obowiązki dla:

- miasta Biała Podlaska,
- gminy Biała Podlaska,
- gminy Leśna Podlaska,
- gminy Konstantynów,
- gminy Janów Podlaski,
- gminy Rokitno,
- gminy Zalesie,
- gminy Piszczac,

- gminy Łomazy,
- gminy Międzyrzec Podlaski,
- miasta Międzyrzec Podlaski.

Na terenie **Chełma i okolicznych gmin** organizator może wykonywać ustawowe zadania dla następujących jednostek:

- miasto Chełm,
- gmina Wierzbica,
- gmina Sawin,
- gmina Ruda Huta,
- gmina Dorohusk,
- gmina Chełm,
- gmina Kamień,
- gmina Leśniowice,
- gmina Rejowiec Fabryczny,
- miasto Rejowiec Fabryczny.

Integracja lokalnego transportu zbiorowego w **okolicach Kraśnika** może być realizowana na terenie następujących jednostek administracyjnych:

- miasto Kraśnik,
- gmina Kraśnik,
- gmina Wilkołaz,
- gmina Dzierzkowice,
- gmina Trzydnik Duży,
- gmina Szastarka,
- gmina Zakrzówek,
- gmina Urzędów,
- gmina Wilkołaz.

Potencjalny organizator dla **Puław i okolic** może wykonywać zadania związane z organizacją i zarządzaniem publicznego transportu zbiorowego dla następujących jednostek:

- miasto Puławy,
- gmina Puławy,
- gmina Janowiec,
- gmina Kazimierz Dolny,
- gmina Końskowola,
- gmina Żyrzyn.

Dla **Zamościa i okolic** organizator może wypełniać swoje obowiązki dla:

- miasta Zamość,
- gminy Zamość,
- gminy Stary Zamość,
- gmin Skierbieszów,
- gminy Nielisz,

- gminy Łabunie,
- gminy Adamów,
- gminy Krasnobród,
- gminy Szczepietyn,
- gminy Zwierzyniec.

Powierzenie zadań z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego wokół miast na prawach powiatów może odbyć się na podstawie zawarcia porozumienia międzygminnego lub międzypowiatowego (pomiędzy prezydentem miasta na prawach powiatu a starostą odpowiedniego powiatu ziemskiego). Wadą porozumienia międzygminnego w przypadku przewozów wykonywanych na obszarze miasta i gminy albo miast albo miasta i gmin sąsiadujących, jest brak możliwości uzyskania dopłat z budżetu państwa na pokrycie strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych, gdyż posiadają one charakter przewozów w komunikacji miejskiej⁵⁸. Porozumienie międzypowiatowe dotyczy organizacji linii w powiatowych przewozach pasażerskich, do których obowiązują dopłaty z tytułu honorowania ulg ustawowych. Zatem zaleca się, aby integracja lokalnego transportu zbiorowego następowała przy współudziale starostów, co pozwoli podnieść rentowność przewozów dzięki dopłatom z budżetu państwa.

W części graficznej niniejszego planu transportowego przedstawiono planowaną sieć komunikacyjną, na której planowane jest wykonywanie wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej. Województwo Lubelskie organizować będzie przewozy zarówno w transporcie kolejowym, jak i drogowym. Połączenia w publicznym transporcie zbiorowym połączą Lublin ze wszystkimi miastami powiatowymi. Dodatkowo, przewiduje się uruchamianie połączeń pomiędzy wybranymi miastami powiatowymi w zależności od potrzeb. Linie komunikacyjne organizowane przez Województwo Lubelskie będą posiadały charakter typowo regionalny i będą umożliwiały poruszanie się na większe odległości po województwie. Za zapewnienie dojazdu liniami lokalnymi do miast powiatowych i innych miejscowości posiadających połączenia wojewódzkie, odpowiedzialni będą starostowie, wójtowie, burmistrzowie/ prezydenci miast lub inni organizatorzy w zależności od zawartych porozumień lub utworzonych związków międzygminnych/ powiatowych. Zwraca się uwagę na potrzebę podejmowania przez samorzady właściwych szczebli działań zmierzających do stopniowego przejmowania roli organizatora przewozów kolejowych na liniach komunikacyjnych o znaczeniu gminnym i powiatowym (w tym w ramach związków tworzonych przez te samorzady).

Linie podmiejskie, które obecnie w wielu przypadkach uruchamiane są w ramach komunikacji miejskiej, mogą być organizowane według różnych modeli, które determinowane będą przez status miasta. Krótka linia wybiegająca do miejscowości w gminach ościennych może być uruchomiona w ramach komunikacji miejskiej (w zależności od zawartych porozumień międzygminnych) lub w zakresie przewozów powiatowych (w przypadku miast na prawach powiatu wymagane będzie porozumienie pomiędzy starostą a prezydentem miasta, natomiast dla pozostałych miast będących siedzibami powiatów, organizatorem z mocy Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym jest starosta).

⁵⁸ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 56 ust. 2.

Zaleca się, aby podejmowane były starania o organizację przedmiotowych linii w ramach przewozów powiatowych, gdyż będą do nich przysługiwały dopłaty z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów, regulowanych przez odpowiednie akty prawne. Rozwiązanie to zapewni podniesienie poziomu rentowności przewozów, co obniży poziom dopłat samorządów lokalnych do funkcjonowania linii publicznych. Przewidywane możliwości organizacji linii podmiejskich przedstawiono w kolejnej tabeli 5.2.

Tab. 5.2. *Możliwe modele organizacji linii podmiejskich – przykład teoretyczny.*

Linia z miasta na prawach powiatu (np. z Białej Podlaskiej do pierwszej miejscowości na terenie gminy Biała Podlaska)	Linia z miasta powiatowego bez praw powiatu (np. z Puław do pierwszej miejscowości na terenie gminy Puławy)
organizacja przez miasto na podstawie zawartego porozumienia międzygminnego – <i>komunikacja miejska lub gminna</i>	organizacja przez miasto na podstawie zawartego porozumienia międzygminnego – <i>komunikacja miejska lub gminna</i>
<u>organizacja przez starostę powiatu bialskiego lub prezydenta Białej Podlaskiej w wyniku zawartego porozumienia – <i>komunikacja międzypowiatowa</i></u>	<u>organizacja przez starostę powiatu puławskiego – <i>komunikacja międzypowiatowa</i></u>

Źródło: opracowanie własne.

5.1.3. Zasady podziału kompetencji

Publiczny transport zbiorowy to powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej⁵⁹.

Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora lub przewoźnika spełniających warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób określone w:

- Ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.),
- Ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2001 r. Nr 5, poz. 43 z późn. zm.),
- Ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2001 r. Nr 125, poz. 1371 z późn. zm.),
- Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 86, poz. 789 z późn. zm.),
- Ustawie z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2004 r. Nr 173, poz. 1807 z późn. zm.),
- Ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2001 r. Nr 138, poz. 1545 z późn. zm.).

⁵⁹ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 14.

Publiczny transport zbiorowy na danym obszarze stanowią:

- organizator, tzn. właściwa jednostka samorządu terytorialnego, albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniająca funkcjonowanie transportu publicznego na tym obszarze, oraz
- operatorzy transportu publicznego; operatorem może być samorządowy zakład budżetowy, a także przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem transportu publicznego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej określonej w umowie,
- i przewoźnicy, czyli 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, jest⁶⁰:

- gmina:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
 - której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami – 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,
 - któremu 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;
- województwo:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz w transporcie morskim,
 - właściwe 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 powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, na obszarze województw, które zawarły porozumienie;

⁶⁰ Ibidem, art. 7.

- minister właściwy do spraw transportu – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

5.1.3.1. Zasady podziału kompetencji w przewozach w strefie transgranicznej

Przewozy pasażerskie realizowane w strefie transgranicznej są wyłączone z międzynarodowych przewozów pasażerskich⁶¹, co oznacza, że nie są przewozami, których organizatorem jest minister właściwy do spraw transportu⁶². Definicja ustawowa „strefy transgranicznej”⁶³ wskazuje, że jest nią obszar co najmniej jednej jednostki samorządu terytorialnego położonej bezpośrednio przy granicy Rzeczypospolitej Polskiej i obszar odpowiedniej jednostki administracyjnej położonej poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej.

Na Ukrainie i Białorusi odpowiednikami polskich jednostek samorządu terytorialnego: województw, powiatów i gmin są odpowiednio: obwody, rejon (lub miasta na prawach rejonów) i rady (Ukraina) albo sielsowiety (Białoruś).

Zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego w strefie transgranicznej (transport kolejowy i drogowy) należy do organizatora właściwego ze względu na zasięg przewozów⁶⁴.

Obecnie przewozy o charakterze użyteczności publicznej w strefie transgranicznej realizowane są tylko w transporcie kolejowym, w relacji Terespol – Brześć nad Bugiem (Białoruś).

Województwo Lubelskie, jako organizator publicznego transportu zbiorowego w strefie transgranicznej, nie przewiduje uruchamiania w tej strefie linii o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym i drogowym.

5.2. Zasady podziału rynku przewozowego w transporcie drogowym

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

⁶¹ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 6,

⁶² Ibidem, art. 7 ust. 1 pkt 6, art. 7 ust. 3

⁶³ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 17

⁶⁴ Ibidem, art. 7 ust. 1 pkt 1 – 5.

pasażerskich w transporcie drogowym, będą one egzystowały równoległe z przewozami komercyjnymi.

Przewoźnicy planujący wykonywać regularny przewóz osób na liniach komunikacyjnych w transporcie krajowym na zasadach komercyjnych:

- do dnia 31.12.2016 r. występują do właściwego organu o zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych,
- od dnia 01.01.2017 r. – dokonują zgłoszenia przewozu u organizatora właściwego ze względu na obszar lub zasięg przewozów.

Zezwolenia na regularny przewóz osób mogą być wydawane na okres do dnia 31.12.2016 r., natomiast potwierdzenie zgłoszenia przewozu może być wydane maksymalnie na okres 5 lat. Pierwsze zgłoszenia przewozu będzie można składać właściwemu organizatorowi transportu publicznego od dnia 01.07.2016, jednakże będą one zatwierdzane najwcześniej w dniu 01.01.2017 r.⁶⁵. Wydane dotąd zezwolenia na przewozy regularne będą obowiązywały do dnia 31.12.2016r. Zapisy Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, w zakresie możliwości uruchomienia linii komercyjnej, są węższe w odniesieniu do wymogów, które nakłada na przewoźnika Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Jedyną, potencjalną barierą wejścia na rynek przewozów komercyjnych przy dokonywaniu zgłoszenia na przewozy będzie uzyskanie potwierdzenia uzgodnienia zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych położonych w granicach administracyjnych miast i dworców, dokonane z ich właścicielami lub zarządcami. Zatem, począwszy od dnia 01.01.2017 r., województwo nie będzie miało wpływu na rozmiar i kształt rynku przewozów komercyjnych.

W praktyce linie komercyjne będą podlegały uregulowaniom miast w zakresie możliwości korzystania z przystanków na podstawie odpowiednich uchwał rad miejskich, które nie będą miały wpływu na rynek usług przewozowych w transporcie na poziomie wyższym niż szczebel gminny, w szczególności w wojewódzkich przewozach pasażerskich. Jedynymi rozwiązaniami protekcyjnymi w odniesieniu do linii o charakterze użyteczności publicznej, organizowanych przez Województwo Lubelskie, są:

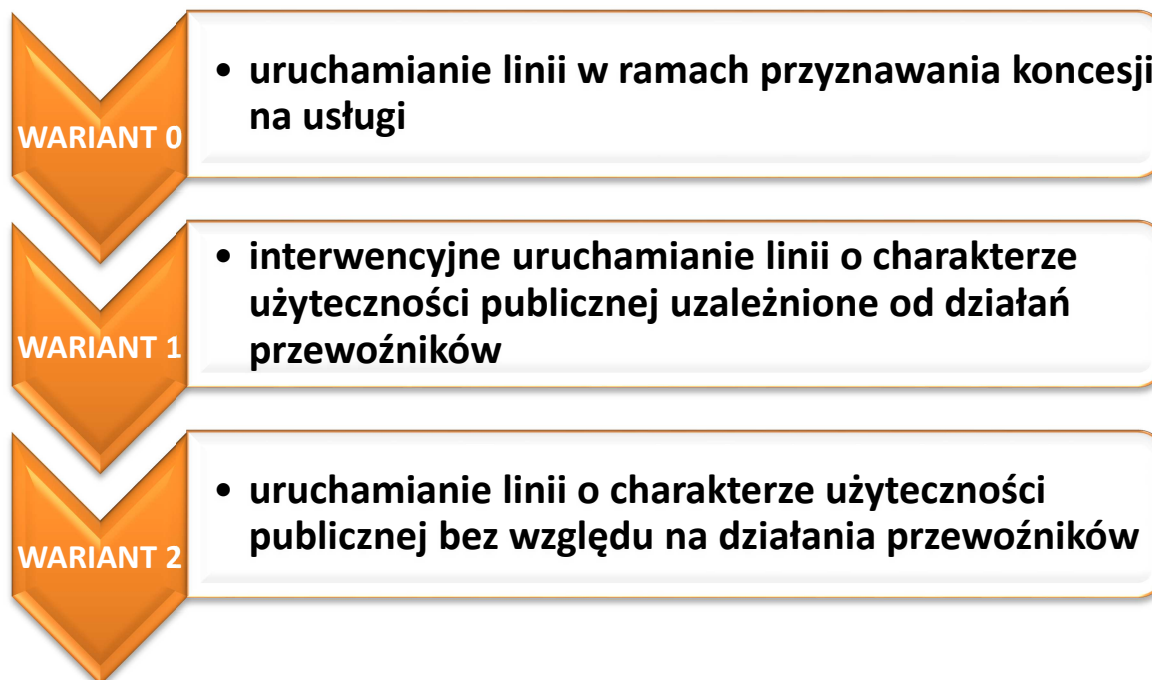
- art. 79 ust. 3 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym mówiący o możliwości odmowy wydania lub zmiany lub przedłużenia zezwolenia na przewóz regularny, jeśli na usługę objętą zezwoleniem została podpisana umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z operatorem publicznego transportu zbiorowego,
- oraz art. 22a ust. 1 pkt 1 i 2 Ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Z uwagi na funkcjonowanie instrumentu zezwoleń w terminie ograniczonym do dnia 31.12.2016 roku, powyższe narzędzia ochrony dla linii o charakterze użyteczności publicznej przed liniami komercyjnymi, przestaną obowiązywać od dnia 01.01.2017 r.

Powyższa analiza dowodzi, iż przewozy o charakterze użyteczności publicznej będą funkcjonowały równoległe z liniami komercyjnymi. W zależności od stopnia nasycenia rynku transportu pasażerskiego, zasadna będzie wnikliwa analiza sensowności uruchamiania dodatkowych połączeń, organizowanych przez Województwo Lubelskie. Zapisane w Planie standardy dotyczące

⁶⁵ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 85.

częstotliwości kursowania linii w transporcie drogowym określone są jako minimalne, ustalone na poziomie niższym od obecnie uruchamianej liczby kursów przez przewoźników niebędących operatorami publicznego transportu zbiorowego. Proponuje się przyjąć trzy warianty decyzyjne w zakresie rozpoczynania funkcjonowania danej linii o charakterze użyteczności publicznej:



- wariant 0 (zachowawczy) – linie komunikacyjne będą uruchamiane na podstawie Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi; operatorom będzie przysługiwać tylko rekompensata z tytułu stosowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym 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; w przypadku braku odpowiednich środków finansowych w budżecie Województwa Lubelskiego na finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym, stosowany będzie niniejszy wariant;
- wariant 1 (ewolucyjny) – Województwo Lubelskie uruchamia linię komunikacyjną o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym, gdy przewoźnicy obsługujący trasę na planowanej linii przestają wykonywać działalność lub liczba oferowanych przez nich kursów będzie mniejsza od założonych w Planie minimalnych standardów częstotliwości kursowania. Częstotliwość kursowania nowej linii organizowanej przez województwo będzie nie mniejsza niż wskazana w Planie;
- wariant 2 (rewolucyjny) – Województwo Lubelskie uruchamia linie o charakterze użyteczności publicznej bez względu na otoczenie linii komercyjnych. Liczba kursów na trasach komunikacyjnych wzrośnie więc o poziom wynikający z założonej minimalnej częstotliwości kursowania danej linii.

Województwo Lubelskie może odstąpić od organizowania linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym, jeśli ustawodawca przyzna również

przewoźnikom komercyjnym prawo do otrzymywania rekompensaty w związku ze stosowaniem ulgowych uprawnień do przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym.

5.3. Zasady wyłaniania operatorów linii o charakterze użyteczności publicznej i rodzaje umów z operatorami

Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora lub przewoźnika, spełniających określone warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób⁶⁶.

Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania w celu dokonania wyboru operatora oraz zawarcie umowy na świadczenie usług przewozowych należy do organizatora transportu publicznego⁶⁷. Przewidywane tryby wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim⁶⁸:

- w oparciu o Ustawę z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 113, z późn. zm.),
- 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.),
- w oparciu o bezpośrednie zawarcie umowy w przypadkach, gdy⁶⁹:
 - usługi przewozowe mają być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, powołany do świadczenia usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, 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 wymienione wyżej ustawy (umowa zawarta w tym przypadku nie może trwać dłużej, niż 12 miesięcy, a w określonych przypadkach – 24 miesiące), albo
 - umowa dotyczy transportu kolejowego.

Umowa może dotyczyć jednej linii komunikacyjnej, kilku linii albo całej sieci komunikacyjnej. Zawierana jest na czas oznaczony, jednak nie dłuższy, niż 10 lat w transporcie drogowym i 15 lat w szynowym⁷⁰. W umowie określa się w szczególności jej przedmiot (zgodny z opisem przedmiotu zamówienia w specyfikacji istotnych warunków zamówienia)⁷¹:

- opis usług oraz wynikających z zamówienia,
- linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa,

⁶⁶ Ibidem, art. 6.

⁶⁷ Ibidem, art. 15.

⁶⁸ Ibidem, art. 19.

⁶⁹ Ibidem, art. 22 ust. 1.

⁷⁰ Ibidem, art. 25 ust. 2.

⁷¹ Ibidem, art. 25 ust. 3.

- czas trwania umowy,
- warunki dotyczące norm jakości oraz podnoszenia jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- warunki zmiany opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli stroną umowy, której przysługują wpływy z tych opłat, jest operator,
- warunki, na jakich jest dopuszczalne podwykonawstwo w realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- sposób rozpatrywania skarg i reklamacji składanych przez pasażerów oraz przyznawania ewentualnych odszkodowań wynikających z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- częstotliwość składania sprawozdań z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym informacji dotyczących liczby pasażerów na danej linii komunikacyjnej,
- zasady rozliczeń, w szczególności zasady podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania przez operatora ulg ustawowych oraz ulg ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora,
- zasady rozliczeń za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie tych usług z przyczyn niezależnych od operatora,
- sposób dystrybucji biletów oraz sposób prowadzenia ich kontroli w środkach transportu,
- stroną umowy, której przysługują wpływy z opłat przejazdowych oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- stroną umowy, która jest zobowiązana do podawania do publicznej wiadomości:
 - rozkładów jazdy,
 - cenników opłat przejazdowych,
 - regulamin przewozu osób,
- sposób, w jaki jest obliczana rekompensata,
- stroną umowy, która obowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi,
- warunki korzystania ze środków transportu organizatora, jeżeli są udostępnione operatorowi,
- warunki wykorzystywania środków transportu w zależności od natężenia ruchu pasażerów,
- warunki zakupu przez operatora środków transportu niezbędnych do realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów,
- w transporcie kolejowym – zakres korzystania z infrastruktury, w szczególności zakres przepustowości trasy oraz standard jakości dostępu będące przedmiotem umowy,
- kary umowne,

- warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

Wybór operatorów powinien opierać się w ramach trybów konkurencyjnych, które pozwolą na uzyskanie bardziej atrakcyjnych warunków cenowych, przejawiających się niższymi kwotami rekompensat. W przypadku bezpośredniego zawarcia umowy zostanie dokonany wybór operatora, który wejdzie w system linii o charakterze użyteczności publicznej z ulgami i zwolnieniami ustawowymi w zamian za określone wymagania techniczno – taborowe. Preferowane będą opisane w rozdziale 3.2. niniejszego dokumentu umowy typu netto, w których ryzyko przychodowe będzie przeniesione na firmy przewozowe.

Przeprowadzenie postępowania na wybór operatora świadczącego usług przewozowe na linii o charakterze użyteczności publicznej wiąże się z koniecznością wcześniejszego opublikowania przez organizatora ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia⁷².

Treść ogłoszenia powinna zawierać następujące informacje:

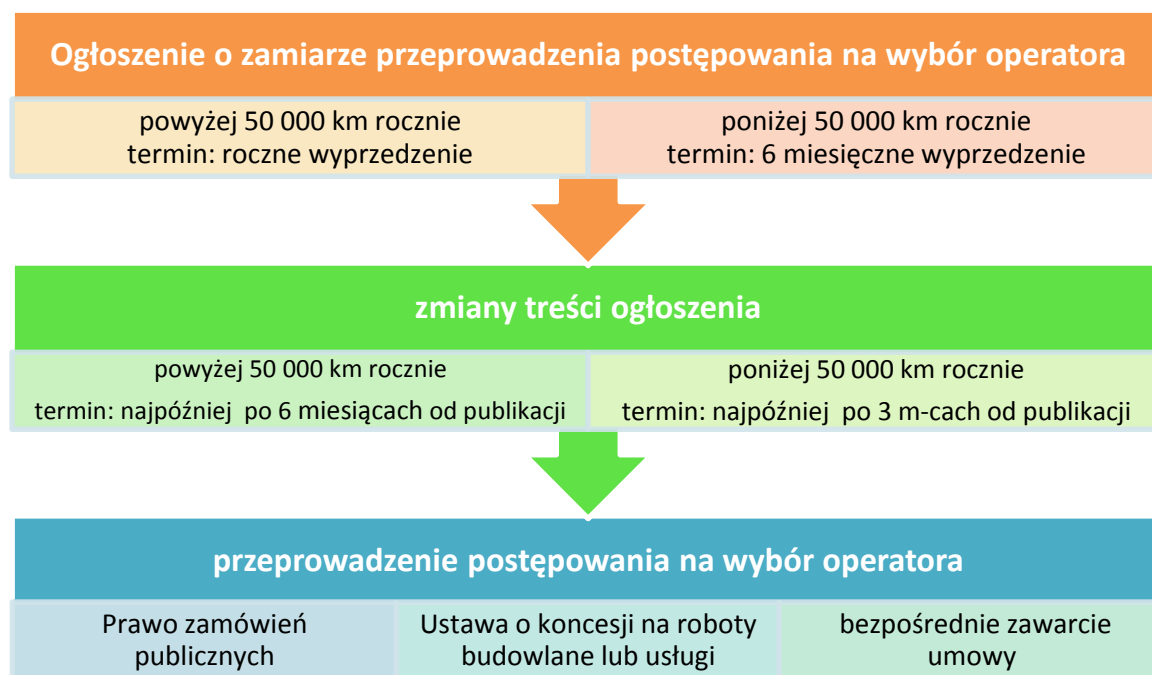
- nazwa i adres właściwego organizatora przewozów,
- określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia,
- określenie rodzaju transportu, linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy,
- przewidywana data rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym, lub bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w art. 22 ust. 1 pkt 1–3 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym.

W zależności od wielkości zadania przewozowego, ogłoszenie to powinno być opublikowane na rok przed wszczęciem postępowania o wybór operatora lub z wyprzedzeniem 6 – miesięcznym (gdy planowana roczna wielkość pracy przewozowej nie przekroczy poziomu 50 000 km). Treść ogłoszeń może ulegać zmianom nie później niż do połowy okresów publikacji (6 lub 3 miesiące).

W kontekście zmian uregulowań prawnych w zakresie możliwości stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych po 1 stycznia 2017 roku, Województwo Lubelskie chcąc zapewnić ciągłość dostępu mieszkańców do ulgowych przejazdów w środkach transportu publicznego, powinno opublikować wyżej wymienione ogłoszenia najpóźniej do:

- dnia 01.01.2015 r. (w przypadku przeprowadzenia postępowania na wybór operatora o udzielenie zamówienia w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym),
- do dnia 01.01.2016 r. (w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy).

⁷² Ibidem, art. 23.



Rys. 5.1. Schemat wyboru operatora świadczącego usługi przewozowe. Źródło: opracowanie własne.

Rekomenduje się, by w skład umów na świadczenie usług przewozowych wchodziły co najmniej następujące części⁷³:

- 1) Preambuła, odnosząca się do:
 - celu zawarcia umowy,
 - planu transportowego obowiązującego na obszarze, którego dotyczy umowa oraz organizacji systemu transportu publicznego na tym obszarze,
 - podstawy zawarcia umowy,
 - dokumentów powiązanych, m. in. odpowiedniej uchwały organu stanowiącego organizatora funkcjonującego na obszarze, którego dotyczy umowa, porozumień międzygminnych itp.,
 - źródeł finansowania usług określonych w umowie.
- 2) Postanowienia wstępne, zawierające:
 - definicje służące jednoznacznemu rozumieniu używanych w umowie terminów,
 - opis przedmiotu umowy (umowa może dotyczyć także działalności związanej z przewozami, np. sprzedaż i kontrola biletów itp.),
 - zakres świadczonych usług:
 - wielkość przewidywanej pracy przewozowej w całym okresie umownym oraz w podziale na poszczególne lata jej funkcjonowania; w aspekcie określania wielkości dotyczących okresów przyszłych należy przewidzieć mechanizm zapewniający względną elastyczność,
 - linie objęte umową z możliwością dodania nowych linii i likwidowania istniejących,
 - rozkłady jazdy,

⁷³ Podstawowe elementy umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie lokalnego transportu zbiorowego – wersja 1.0, Inicjatywa JASPERS, luty 2010, [dostęp: 24 września 2013], <http://www.pois.gov.pl/WstepDoFunduszyEuropejskich/Strony/Inicjatywa_JASPERS.aspx>

- dodatkowe usługi przewozowe (przewozy na trasach zastępczych, przewozy okazjonalne),
 - obszar geograficzny świadczonych usług.
- 3) Prawa i obowiązki organizatora, dotyczące m. in.:
- wypłaty rekompensaty,
 - opracowywania dokumentów odnoszących się do lokalnego transportu publicznego, w tym taryfy,
 - opracowywania rozkładów jazdy,
 - zapewnienia operatorowi dostępu do infrastruktury transportowej,
 - określania parametrów ilościowych i jakościowych świadczonych usług,
 - monitoringu i kontroli realizacji usług.
- 4) Prawa i obowiązki operatora, dotyczące m. in.:
- wykonywania usług o określonych w umowie parametrach ilościowych i jakościowych,
 - posiadanie wymaganych licencji, zezwoleń, dopuszczeń, ubezpieczeń.
- 5) Zasady i warunki świadczenia usług. Umowa powinna:
- konkretyzować wielkość pracy przewozowej, treść rozkładu jazdy, możliwości i sposoby wprowadzania zmian do rozkładu,
 - określać parametry jakościowe świadczonych usług: punktualność, sposoby zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom, dostępność pojazdów dla osób niepełnosprawnych, wyposażenie pojazdów, czystość wewnętrzna i zewnętrzna, oznakowanie, ubiór kierowców i kontrolerów, sposób udostępniania informacji pasażerskiej, dostępność biletów; parametry powinny być określone przy pomocy sprawdzalnych kryteriów,
 - określać parametry techniczne świadczonych usług np. poprzez wskazanie normy ogólnej i odniesienie do taboru używanego przez operatora, poprzez wskazanie wymagań technicznych i wielkości tolerancji, poprzez załączenie listy pojazdów wraz z ich właściwościami technicznymi,
 - określać sposób obliczenia rekompensaty, w tym poziom potrąceń (kary umowne) z tytułu niedotrzymania określonych parametrów.
- 6) System taryfowo – biletowy. Umowa powinna:
- wskazać kto opracowuje plany taryfowe,
 - wskazać w jaki sposób rozliczane są przychody z biletów,
 - określić sposób dystrybucji biletów,
 - określić sposób dokonywania kontroli biletów.
- 7) Infrastruktura transportowa – jest zazwyczaj administrowana przez organizatora, jednakże tabor może być używany operatorowi przez organizatora, może też być własnością operatora – umowa powinna zawierać odniesienie do tych kwestii.
- 8) Podwykonawstwo: umowa powinna określić, czy dopuszczalne jest podwykonawstwo i w jakim zakresie.
- 9) Monitoring i kontrola świadczonych usług. Umowa powinna zawierać:
- zasady wykonywania monitoringu i kontroli świadczonych usług,
 - zasady przyjmowania skarg pasażerów i ich rozpatrywania,
 - postanowienia odnośnie do przeprowadzania okresowych badań opinii pasażerów,
 - określenie, w jaki sposób skargi pasażerów i wyniki badania ich opinii będą wpływać na wysokość rekompensaty.

- 10) System finansowania usług, tzn.:
 - sposób prowadzenia rachunkowości dotyczącej świadczonych usług przewozowych,
 - metodykę obliczania rekompensaty,
 - sposób oraz terminy rozliczenia i wypłaty rekompensaty,
 - system płatności: zaliczkowy (płatność z góry), albo oparty o rzeczywiście poniesione koszty (płatność z dołu),
 - kary umowne.
- 11) Okres obowiązywania umowy.
- 12) Zmiany umowy.
- 13) Siła wyższa. W umowie powinno się wskazać na wyłączenia odpowiedzialności stron z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania usług w przypadku wystąpienia siły wyższej oraz przewidzieć możliwość rozwiązania umowy w przypadku wystąpienia siły wyższej, która uniemożliwia świadczenie usług.
- 14) Rozwiązywanie sporów.
- 15) Przesłanki rozwiązania umowy.
- 16) Postanowienia końcowe, dotyczące m. in. sposobów wymiany informacji między stronami.
- 17) Załączniki: należy rozważyć zawarcie części ustaleń umownych, ze względu na ich czasowy charakter, w formie załączników, co ułatwi ich wymianę.

5.4. Kontrola usług przewozowych

5.4.1. Kontrola poprawności systemu odpłatności za przejazdy

Wykonywanie przewozów w publicznym transporcie zbiorowym wiąże się z pobieraniem opłat za przejazdy, na podstawie przyjętej taryfy opłat. Obowiązujące ceny biletów oraz ustalony zakres ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych regulują zasady dla każdego pasażera w kwestii uiszczenia odpowiedniej opłaty lub zwolnienia z niej przy podróżowaniu pojazdem komunikacji zbiorowej. W praktyce część podróżnych prowadzi działania dążące do omińnięcia dokonywania opłat za przejazdy, co w konsekwencji skutkuje obniżeniem wielkości przychodów ze sprzedaży biletów. Zjawisko to wymusza prowadzenie kontroli odpłatności pasażerów za przejazdy, której celem jest ustalenie:

- czy pasażer posiada ważny bilet,
- czy pasażer posiadający bilet ulgowy jest uprawniony do korzystania z niego,
- oraz w sytuacji gdy ustalono wysokość opłat za przewóz bagażu, czy pasażer przewożący niniejszy bagaż dokonał zapłaty za jego transport.

Stwierdzenie odbywania podróży niezgodnej z przyjętą taryfą opłat, umożliwia przewoźnikowi, operatorowi lub organizatorowi nałożenie na pasażera opłaty dodatkowej, której wysokość może być ustalona na poziomie odpowiadającym wielokrotności ceny biletu jednorazowego. Opłata ta jest swoistym ostrzeżeniem dla klientów transportu zbiorowego, którzy próbują ominąć system odpłatności za przejazdy. Zasady przeprowadzania kontroli dokumentów przewozu osób lub bagażu regulują zapisy Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe.

Zakres zadań związanych z kontrolą biletową oraz odpowiedzialność za nie będą różniły się w zależności od przyjętego rodzaju kontraktu z operatorem. Przy umowach typu brutto podmiotem

odpowiedzialnym za weryfikację szczelności systemu odpłatności za przejazdy jest organizator przewozów. Realizacja zadań kontrolnych może być wykonywana przez personel organizatora lub wyspecjalizowane podmioty zewnętrzne przy „outsourcingu” tychże czynności. W umowach typu brutto operator nie będzie zainteresowany zwiększaniem przychodów ze sprzedaży biletów, gdyż jego wynagrodzenie będzie niezależne od liczby i struktury biletowej przewożonych pasażerów. Dlatego też jednostka zarządzająca i organizująca publiczny transport zbiorowy powinna dbać o należyłą realizację kontroli dokumentów przejazdowych pasażerów, aby nie dopuścić do niskiego poziomu odpłatności w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.

W kontraktach typu netto, w których ryzyko przychodowe jest po stronie operatora, za wykonywanie kontroli biletowej odpowiada podmiot wykonujący przewozy. Przy konieczności maksymalizacji poziomu przychodów ze sprzedaży biletów, podejmuje on dobrowolnie działania idące w kierunku uszczelnienia systemu opłat za przejazdy. W kontraktach typu netto, organizator przewozów może ograniczyć się do weryfikacji poprawności wydawania biletów z ulgami ustawowymi. Skala zadań organizatora przewozów związanych z kontrolowaniem dokumentów przejazdowych w umowach netto jest nieporównywalnie mniejsza niż w przypadku kontraktów brutto.



Rys. 5.2. Typy kontraktów związanych z kontrolą biletową. Źródło: opracowanie własne.

5.4.2. Kontrola jakości wykonywanych usług

Organizator publicznego transportu zbiorowego, zawierając umowę z operatorem na wykonywanie przewozów, może określić wymagania jakościowe względem zamawianych usług. Dotyczyć one mogą rozwiązań technicznych w pojazdach obsługujących linie komunikacyjne, udogodnień dla osób niepełnosprawnych, liczby i wielkości pojazdów, itp. W związku z ponoszeniem kosztów związanych ze spełnieniem warunków stawianych przez organizatora, operator jest upoważniony do otrzymywania rekompensaty ze środków publicznych. Finansowanie usług przewozowych z budżetów jednostek samorządu terytorialnego rodzi konieczność weryfikacji poprawności wydatkowania środków publicznych. Narzędziem umożliwiającym sprawdzenie zgodności realizacji umowy o przewóz osób jest kontrola jakości świadczonych usług.

Za kontrolę jakości usług w pełni odpowiedzialny jest organizator przewozów, który wykonywać ją powinien na wszystkich liniach komunikacyjnych objętych pomocą publiczną według swojej

właściwości. Kontrolę powinni przeprowadzać pracownicy organizatora przewozów, natomiast charakter i zakres kontroli są jednakowe w umowach typu brutto i netto. Przedmiotem kontroli jakości świadczonych usług mogą być:

- wielkość taboru przypisanego do danego zadania przewozowego,
- wyposażenie pojazdu (np. liczba miejsc siedzących, przestrzeń dla wózków),
- czystość pojazdu,
- punktualność,
- oznakowanie pojazdu,
- malowanie poszycia zewnętrznego pojazdu,
- wyposażenie pojazdu w odpowiednią informację pasażerską (np. tablice kierunkowe, wyświetlacze kierunkowe, schematy sieci komunikacyjnej, cennik opłat, system zapowiedzi głosowych, wyświetlacze z przebiegiem trasy linii wewnątrz pojazdu),
- umundurowanie personelu.

Niespełnienie wymagań zapisanych w umowie będzie upoważniało organizatora przewozów do nałożenia kary na operatora, która będzie zmniejszała jego wynagrodzenie za świadczone usługi przewozowe. Dodatkowo jednym z warunków rozwiązania umowy o świadczenie usług przewozowych powinno być przekroczenie zapisanego w tej umowie poziomu zaobserwowanych uchybień ze strony operatora.

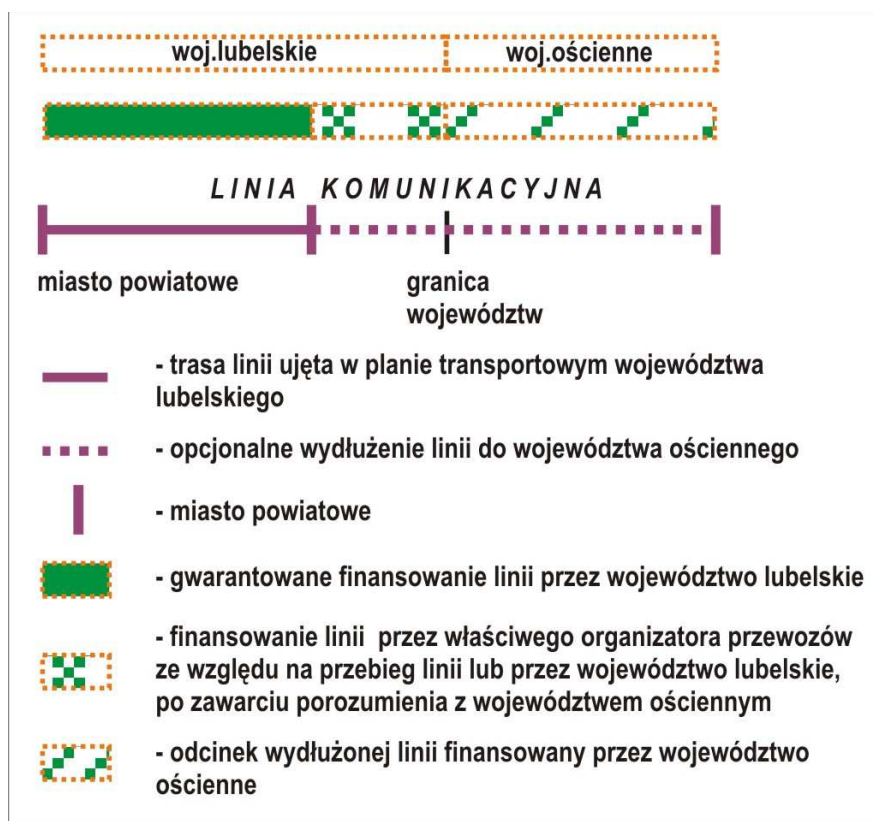
5.5. Zasady współpracy organizatorów na styku obszarów ich kompetencji w zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym

Sprawność publicznego transportu zbiorowego zależy m.in. od integracji pomiędzy jego systemami oraz środkami transportu obsługujących poszczególne sieci komunikacyjne. W województwie lubelskim postulowana jest integracja transportu w zakresie taryf i rozkładów jazdy:

- pomiędzy liniami wojewódzkimi a pozostałymi lokalnymi (w powiatowych przewozach pasażerskich) oraz fakultatywnie liniami komunikacji miejskiej,
- pomiędzy liniami organizowanymi przez Województwo Lubelskie, a liniami leżącymi w gestii sąsiednich województw,
- oraz zgodnie z założeniami krajowego planu transportowego – w zakresie wybranych kolejowych linii regionalnych, na których rozkład jazdy pociągów regionalnych (należących do wojewódzkich przewozów pasażerskich) powinien być skorelowany z godzinami odjazdów pociągów międzywojewódzkich na wybranych stacjach węzłowych.

Województwo Lubelskie wyraża gotowość do uruchomienia przewozów z przekroczeniem granicy województwa w transporcie drogowym i kolejowym na podstawie porozumień zawieranych z innymi województwami, w których:

- określone zostaną zasady finansowania dopłat do nierentownych przewozów – wymagana jest partycypacja finansowa zainteresowanego województwa na poziomie 100% wysokości deficytu na odcinku poza terenem województwa lubelskiego na danej linii komunikacyjnej; na obszarze województwa lubelskiego – realizacja kursów do granicy województwa będzie współfinansowana przez właściwych organizatorów z terenu województwa lubelskiego ze względu na przebieg linii lub przez Województwo Lubelskie z uwagi na szczególnie uzasadnione potrzeby przewozowe.



Rys. 5.3. Model teoretyczny finansowania opcjonalnych wydłużeń linii wojewódzkich do województw ościennych w transporcie drogowym. Źródło: opracowanie własne.

Wyżej wymienione porozumienia dotyczyć będą linii wojewódzkich ujętych w niniejszym planie transportowym, które mogą zostać wydłużone do miast powiatowych (lub innych miejscowości ze względu na szczególnie ważny interes społeczny) leżących na obszarze województw zainteresowanych uruchomieniem linii komunikacyjnych łączących województwo lubelskie z miejscowościami na swoim terenie.

Dopuszczalne jest także zawieranie porozumień międzywojewódzkich z innymi województwami, którym powierzone będzie zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich na obszarze województw, które zawrą porozumienie. Porozumienie to będzie mogło być zawarte, o ile zostanie zasygnalizowana potrzeba uruchomienia linii komunikacyjnej do województwa lubelskiego przez inne województwo, która nie jest uwzględniona w niniejszym Planie.

5.6. Koncepcja integracji publicznego transportu zbiorowego

5.6.1. Koncepcja „Biletu Lubelskiego”

Jedną z istotnych barier w korzystaniu ze środków komunikacji zbiorowej jest brak powiązań pomiędzy różnymi systemami publicznego transportu zbiorowego, które przy podróżach

przesiadkowych powodują wiele uciążliwości związanych m.in. ze znalezieniem kompleksowej informacji o różnych liniach komunikacyjnych na jednym obszarze, koniecznością zakupu kilku biletów (co wiąże się z poszukiwaniem punktów dystrybucji biletów przez pasażerów w różnych miejscowościach) oraz uciążliwymi przesiadkami w przypadku braku zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Rozwiązaniem, które może niwelować wymienione utrudnienia, jest integrowanie środków komunikacji zbiorowej na danym obszarze. Integracja publicznego transportu zbiorowego może przebiegać na następujących poziomach:

- taryfowo – biletowym – kiedy organizatorzy transportu dążą do wprowadzenia zintegrowanych systemów taryfowych, w których pasażerowie posiadają możliwość nabycia jednego, wspólnego biletu na różne środki lokomocji; integracja w tym zakresie jest niepełna,
- organizacyjno – funkcjonalnym – oprócz wprowadzania taryfy zintegrowanej, prowadzone są działania mające na celu pełną integrację systemów publicznego transportu zbiorowego, jak np. organizacja przewozów na obszarze objętym integracją, koordynacja rozkładów jazdy, tworzenie węzłów przesiadkowych, itp.

W ramach działań podnoszących atrakcyjność transportu publicznego godnym rozważenia jest wprowadzenie biletu zintegrowanego, umożliwiającego podróżowanie różnymi środkami transportu zbiorowego. Bilet ten może być dystrybuowany jako „Bilet Lubelski”, którego nazwa będzie identyfikowała jego docelowy zasięg obowiązywania – obszar województwa lubelskiego. System ten powinien integrować wojewódzkie przewozy pasażerskie z pozostałymi systemami, w szczególności zaś z sieciami komunikacji miejskich.

System „Bilet Lubelski” może być nową jakością dla podróżujących transportem zbiorowym. Jeden rodzaj biletu elektronicznego mógłby umożliwiać swobodne podróżowanie wszystkimi środkami lokomocji na obszarze województwa lubelskiego pozostającymi w gestii Samorządu Województwa Lubelskiego oraz innych jednostek samorządu terytorialnego, które wyraziłyby chęć udziału w powyższym przedsięwzięciu. „Bilet Lubelski” mógłby obejmować – na zasadzie dobrowolności - także przewozy realizowane przez przewoźników komercyjnych.

Bilet elektroniczny będzie mógł pełnić rolę biletu okresowego lub tzw. elektronicznej portmonetki, przy pomocy której będzie można wносить opłaty za przejazdy jednorazowe. Jest to istotne udogodnienie, które zaowocować może podniesieniem atrakcyjności całego systemu publicznego transportu zbiorowego, a w konsekwencji wzrostem liczby jego użytkowników.

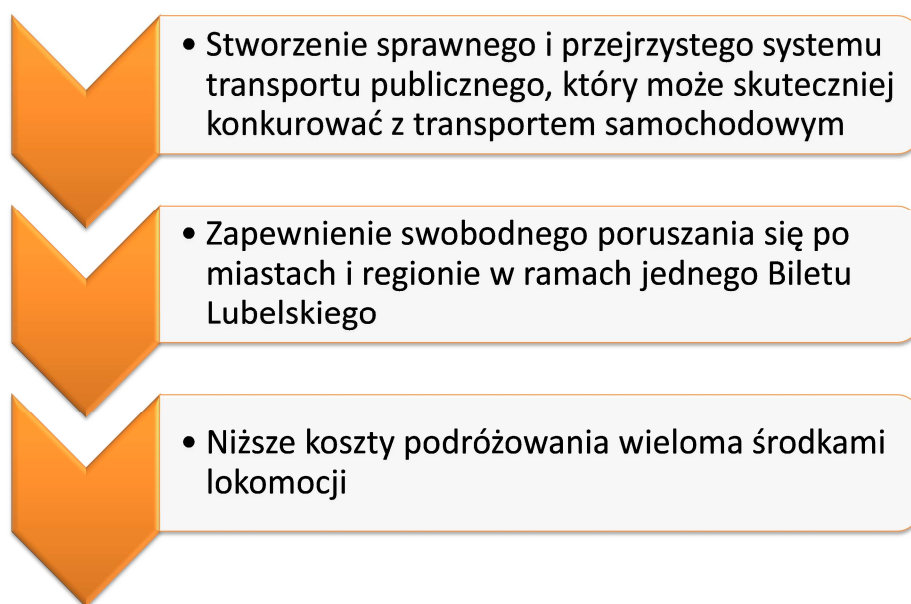
W zależności od poziomu rozwoju technologii teleinformatycznych, „Bilet Lubelski” może funkcjonować w oparciu o dedykowane karty elektroniczne lub być dodatkową funkcjonalnością istniejących systemów, np. elektronicznych legitymacji studenckich.

Operatora „Biletu Lubelskiego” należałoby wyłonić w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego na dostawę i zarządzanie BL. W tym celu niezbędnym byłoby zawarcie porozumienia pomiędzy wszystkimi jednostkami samorządu terytorialnego, na obszarze których system miałby funkcjonować. Umowa pomiędzy JST powinna w takim przypadku określać w szczególności zasady współfinansowania niniejszego zadania. Innym wariantem zarządzania „Biletem Lubelskim” może być powołanie do tego celu spółki, której udziałowcami będą wszystkie JST objęte wspólnym biletem. Taka spółka stanowiłaby podmiot wewnętrzny tych jednostek samorządu terytorialnego i mogłaby wykonywać ich zadanie własne z zakresu art. 15 ust. 1 pkt 3 lit d ustawy o publicznym transporcie

zbiorowym (UPTZ) w zakresie administracji „Biletem Lubelskim” z obostrzeniami opisanymi w następnym punkcie.

5.6.2. Jednostka organizująca zintegrowany publiczny transport zbiorowy

Funkcjonowanie zintegrowanego biletu elektronicznego wymaga współdziałania władz samorządowych wielu szczebli, które odpowiedzialne są za transport zbiorowy w celu wypracowania zasad: zintegrowanej taryfy opłat za przejazdy, podziału wpływów ze sprzedaży biletów, koordynacji rozkładów jazdy wszystkich środków lokomocji, dofinansowywania linii komunikacyjnych oraz jednolitego systemu informacji pasażerskiej.



Rys. 5.4. Korzyści mieszkańców województwa ze współpracy samorządów różnego szczebla.

Źródło: opracowanie własne.

Podkreślić należy, iż warunkiem powodzenia „Biletu Lubelskiego” jest wyrażenie woli współdziałania w jego wdrażaniu przez JST niższego szczebla, tak aby obejmował on jak największy obszar i liczbę linii komunikacyjnych.

Akty prawne, regulujące działalność samorządów, określają możliwe formy wykonywania przez nie zadań publicznych. Jednostka samorządu terytorialnego zadania publiczne może wykonywać poprzez odpowiednią strukturę organizacyjną⁷⁴:

- merytoryczną jednostkę organizacyjną funkcjonującą w ramach odpowiedniego urzędu,
- jednostkę budżetową, utworzoną przez organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego,
- spółkę kapitałową (jedno – lub wieloosobową),
- związek gmin, związek powiatów.

⁷⁴ Ustawy o samorządach gminnym, powiatowym i wojewódzkim stwierdzają, że organy stanowiące tych samorządów mogą tworzyć jednostki organizacyjne pozostające w strukturze samorządu – jednostki budżetowe bez osobowości prawnej oraz podmioty mające osobowość prawną.

Dla określonych wyżej wariantów integracji funkcjonujących na obszarze województwa lubelskiego rodzajów publicznego transportu zbiorowego opartych o zintegrowany system taryfowo – biletowy, możliwości prawne utworzenia konkretnej struktury wykonującej zadania związane z tą integracją, będą oparte o możliwości realizacji przepływów finansowych pomiędzy zainteresowanymi uczestnikami systemu transportowego województwa.

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 3 lit d Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym do zadań organizatora transportu należy m.in. zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo – biletowego. Tym samym należy wskazać, iż czynności związane z administrowaniem systemu „Bilet Lubelski” stanowiłyby realizację zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego uczestniczących w powyższym przedsięwzięciu.

Zgodnie z art. 10 ust. 1 Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym wykonywanie zadań publicznych przez gminy może następować w drodze współdziałania z innymi jednostkami samorządu terytorialnego. Współdziałanie to nie może jednakże przybierać formy takiej, iż gmina powierzy wykonywanie swoich zadań powiatowi lub województwu, gdyż wówczas zostanie naruszona zasada subsydiarności⁷⁵. Istnieje natomiast możliwość odwrotna, to znaczy województwo lub powiat mogą powierzyć gminie zadania z zakresu właściwości powiatu lub z zakresu właściwości województwa⁷⁶, Tym samym gmina jest uprawniona jedynie do przekazania swojego zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego drugiej gminie lub związkowi międzygminnemu.

Kolejnym elementem, poza systemem „Bilet Lubelski”, mogącym w znacznym stopniu integrować publiczny transport zbiorowy na terenie województwa jest jednostka zarządzająca transportem.

Możliwe jest utworzenia takiej jednostki w postaci spółki kapitałowej, której udziałowcami (akcjonariuszami) będą wszystkie JST objęte zintegrowanym transportem publicznym. Taka spółka stanowiłaby podmiot wewnętrzny tych jednostek samorządu terytorialnego i pełniłaby rolę wspierającą w zakresie koordynacji transportu publicznego. Podkreślić w tym miejscu należy, iż mając na uwadze potencjalny zasięg terytorialny rozważanej integracji podmiotem inicjującym wdrożenie biletu zintegrowanego, jak i powołanie jednostki zarządzającej powinno być Województwo Lubelskie.

Planując integrację publicznego transportu zbiorowego pamiętać należy, iż w świetle obowiązujących przepisów brak jest aktualnie podstaw prawnych do współdziałania wielu organizatorów transportu różnych szczebli w celu wspólnego wykonywania zadań publicznych w taki sposób, iż zadanie określone w art. 15 ust. 1 pkt 3) lit d) Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym będzie wykonywane przez Marszałka Województwa Lubelskiego zarówno w zakresie transportu regionalnego, jak i komunikacji miejskiej. Zgodnie z art. 8 ust. 2 Ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa może ono zawierać z innymi województwami oraz jednostkami lokalnego samorządu terytorialnego z obszaru województwa porozumienia w sprawie powierzenia zadań publicznych. Brak jest jednakże odpowiedniej regulacji w Ustawie z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym. Dlatego też utworzenie jednej jednostki, która miałaby wpływ na

⁷⁵ Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. Nr 78, poz. 483, z 2001 r. Nr 28, poz. 319, z 2006 r. Nr 200, poz. 1471 oraz z 2009 r. Nr 114, poz. 946), art. 163 oraz art. 164 ust. 3.

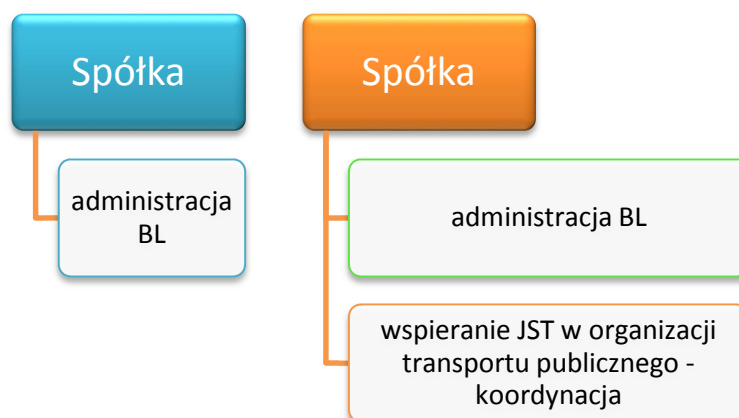
⁷⁶ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity: Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.), art. 8 ust. 2a.

koordynację całego transportu publicznego w województwie, zarówno komunikacji regionalnej, jak i miejskiej /gminnej/ powiatowej dopuszczalne jest wyłącznie poprzez zawiązanie spółki prawa handlowego, w której udziały posiadałoby województwo oraz zainteresowane integracją samorządy lokalne (gminy, powiaty). Podkreślić jednak należy, iż w świetle obowiązujących uregulowań brak jest podstaw prawnych do przekazania ww. spółce jakichkolwiek kompetencji związanych z wykonywaniem władztwa administracyjnego⁷⁷.

W tym miejscu należy jednakże wskazać, iż jak każdy podmiot wewnętrzny, spółka taka powinna mieć następujące cechy:

- być spółką ze 100 % udziałem publicznym,
- przeważającą część działalności spółki musi stanowić wykonywanie zadań publicznych na rzecz „swoich” samorządów,
- spółka musi pozostawać pod kontrolą „swoich” samorządów,
- spółka musi być rozliczana i kontrolowana z rekompensaty w oparciu o prawodawstwo europejskie,
- rekompensaty winny być odpowiednio rozdzielone tak, aby można było przyporządkować odpowiednio koszty i przychody do danej działalności publicznej.

Aby rozpoczęcie działalności spółki z udziałami województwa i innych samorządów było prawnie wykonalne, niezbędne będzie podjęcie odpowiednich uchwał o utworzeniu i przystąpieniu do spółki przez organy stanowiące województwa oraz gmin i powiatów, podpisanie umowy powierzenia oraz określenie modelu finansowania spółki, w tym zasad dotyczących rekompensat.



Rys. 5.5. Warianty utworzenia jednostki integrującej publiczny transport zbiorowy.

Źródło: opracowanie własne.

Podsumowanie:

Wariant 1:

Województwo wraz z pozostałymi JST administruje systemem „Bilet Lubelski” w publicznym transporcie zbiorowym na obszarze województwa, w tym na liniach w komunikacji miejskiej,

⁷⁷ Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (tekst jednolity: Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1590 z późn. zm.), art. 46.

gminnych oraz powiatowych przewozach pasażerskich - podmiotów uczestniczących w projekcie, poprzez spółkę wieloosobową (podmiot wewnętrzny gmin, powiatów i województwa). Wariant ten zakłada integrację jedynie w ramach administrowania „Biletem Lubelskim”.

Administrowanie Biletem Lubelskim w formie wieloosobowej spółki kapitałowej pozwala na włączenie w ten proces partnerów projektu (miast, gmin i powiatów).

Wariant 2:

Województwo wraz z pozostałymi JST administruje systemem „Bilet Lubelski” w publicznym transporcie zbiorowym na obszarze województwa lubelskiego oraz koordynuje publiczny transport zbiorowy w wojewódzkich przewozach pasażerskich poprzez spółkę wieloosobową (podmiot wewnętrzny województwa oraz zainteresowanych jednostek samorządu terytorialnego na poziomie gmin i powiatów).

Forma wieloosobowej spółki kapitałowej pozwala na włączenie w ten proces partnerów projektu (miast, gmin i powiatów).

Wariant 2 wariant różni się od wariantu 1 tym, iż podmiot zarządzający obok administrowania „Biletem Lubelskim” zajmuje się także koordynacją publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym systemem.

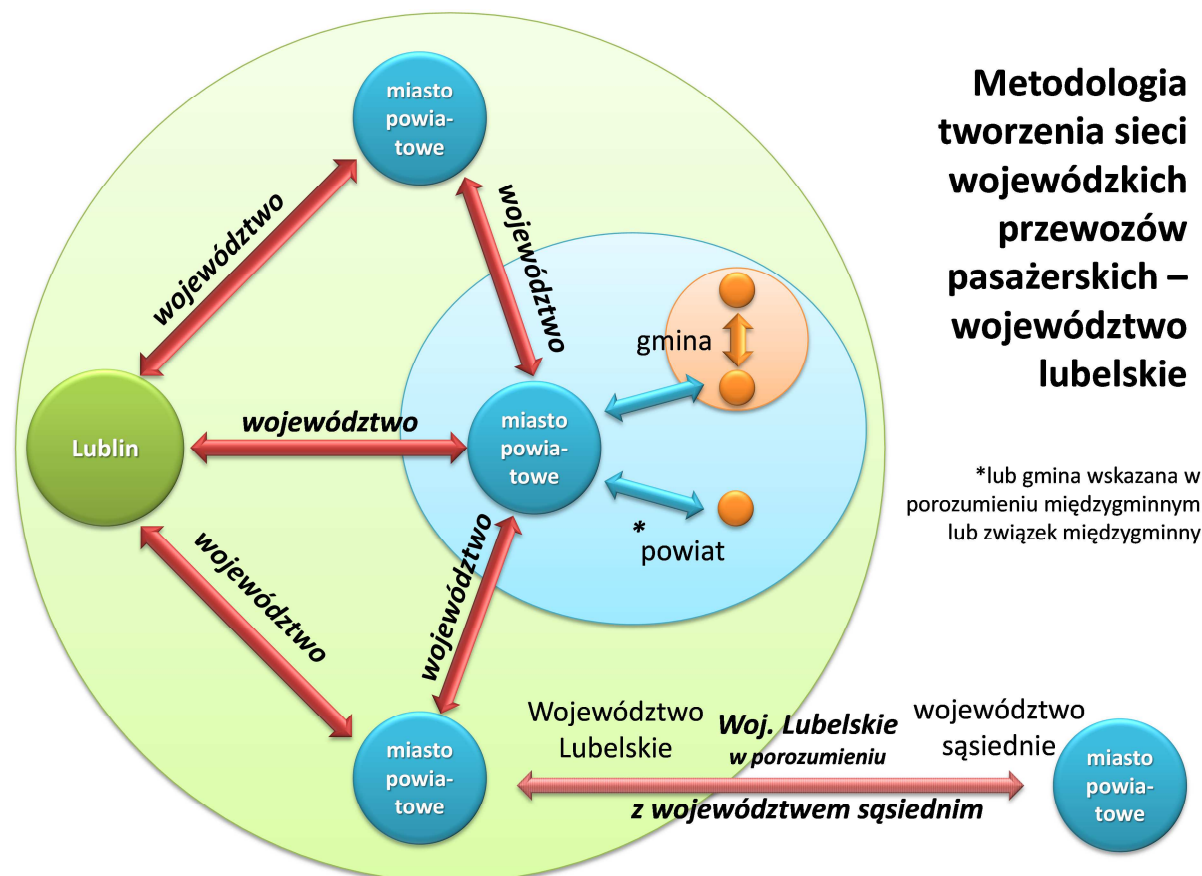
6. Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej

Sieć komunikacyjna Województwa Lubelskiego w wojewódzkich przewozach pasażerskich zostanie oparta na transporcie kolejowym i drogowym, w celu zapewnienia wysokiej dostępności mieszkańców do usług o charakterze użyteczności publicznej.

Województwo Lubelskie będzie dążyło do zapewnienia dostępu do linii o charakterze regionalnym, które pozwolą mieszkańcom regionu swobodnie podróżować pomiędzy największymi miastami, będącymi siedzibami powiatów. Linie komunikacyjne organizowane przez Województwo Lubelskie będą tworzyły dwa następujące rodzaje połączeń:

- trasy, które będą łączyły Lublin z miastami powiatowymi województwa,
- trasy gwarantujące połączenia bezpośrednie pomiędzy sąsiadującymi miastami będącymi siedzibami powiatów.

Ze względu na powiązania pomiędzy subregionami Lubelszczyzny a sąsiadującymi województwami, przewidziana została również możliwość wydłużenia linii wojewódzkich do miast powiatowych w sąsiednich województwach (lub innych miejscowości ze względu na szczególnie ważny interes społeczny), niezależnie od rodzaju transportu – kolejowego lub drogowego. Województwo Lubelskie przewiduje również powierzanie zadań innym województwom z zakresu organizacji linii komunikacyjnych na mocy odpowiednich porozumień, które będą uruchamiane do miejscowości w województwie lubelskim, w odpowiedzi na potrzeby tychże województw.



Rys.6.1. Zasady tworzenia sieci komunikacyjnej w województwie lubelskim.

Źródło: opracowanie własne.

Zgodnie z odpowiednimi zapisami ustawowymi⁷⁸, za organizację linii komunikacyjnych do:

- siedzib powiatów – odpowiadać będą właściwe powiaty lub związki międzypowiatowe lub gminy – w przypadku zawarcia porozumienia międzygminnego lub zawiązania związku międzygminnego (pod warunkiem, że porozumienie lub związek międzygminny obejmie gminę będącą siedzibą powiatu),
- siedzib gmin – odpowiadać będą właściwe gminy lub związki międzygminne lub inne gminy po zawarciu porozumienia międzygminnego, w którym właściwa gmina powierzy innej gminie zadania z zakresu organizacji lokalnego transportu zbiorowego.

W transporcie kolejowym obowiązywać będą oznaczenia pociągów składające się z litery „R” oraz liczby oznaczającej kierunek jazdy. W transporcie drogowym numer linii komunikacyjnej składać się będzie z 3 cyfr:

- pierwsza cyfra numeru linii oznaczać będzie charakter linii o znaczeniu wojewódzkim – dla połączeń wojewódzkich numery będą nadawane z zakresu 500 – 599,
- druga cyfra numeru linii nadawana będzie kolejno dla linii w powiązanej grupie,
- ostatnia cyfra oznaczać będzie kierunek wylotowy z Lublina a w przypadku połączeń pomiędzy sąsiadującymi pozostałymi miastami powiatowymi będzie ona tożsama z oznaczeniami linii łączących przedmiotowe miasta z Lublinem.

Ostatnia cyfra numeru linii dla połączeń wybiegających z Lublina w tym samym kierunku będzie jednakowa zarówno w transporcie drogowym, jak i kolejowym, zgodnie z poniższym przykładem:

- R6 pociągi Lublin – Kraśnik,
- 506 autobusy Lublin – Kraśnik – Janów Lubelski,
- 516 autobusy Lublin – Niedzwica – Kraśnik.

W tabelach 6.1. i 6.2. przedstawiono planowane linie komunikacyjne w wojewódzkich przewozach pasażerskich ze wskazaniem przewidywanego modelu organizacji połączeń o charakterze użyteczności publicznej.

⁷⁸ Ibidem, art. 7 ust. 1 pkt 1 – 4 oraz art. 7 ust. 2.

Tab. 6.1. Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym w województwie lubelskim.

Linia komunikacyjna	Odcinek trasy linii komunikacyjnej (wybrane miejscowości)	Uwagi
R1	Lublin – Niemce – Lubartów – Parczew	organizacja przez Województwo Lubelskie
R3	Lublin – Świdnik – Trawniki – Rejowiec Fabryczny – Chełm	organizacja przez Województwo Lubelskie
	Chełm – Dorohusk	możliwa organizacja przez Województwo Lubelskie po zapewnieniu współfinansowania przez organizatorów właściwych ze względu na zasięg przewozów lub z uwagi na ważny interes społeczny
R34	Lublin – Świdnik Port Lotniczy	organizacja przez Województwo Lubelskie
R4	Lublin – Świdnik – Trawniki – Rejowiec Fabryczny – Krasnystaw – Izbica – Zawada – Zamość	organizacja przez Województwo Lubelskie
R44	Zawada – Szczepreszyn – Zwierzyniec – Józefów – Susiec – Bełzec – Lubycza Królewska – granica województwa (kierunek Jarosław)	możliwa organizacja przez Województwo Lubelskie po zapewnieniu współfinansowania przez organizatorów właściwych ze względu na zasięg przewozów lub z uwagi na ważny interes społeczny lub po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Podkarpackim
R6	Lublin – Niedzwica Duża – Wilkołaz – Kraśnik	organizacja przez Województwo Lubelskie
	Kraśnik – Szastarka	możliwa organizacja przez Województwo Lubelskie po zapewnieniu współfinansowania przez organizatorów właściwych ze względu na zasięg przewozów lub z uwagi na ważny interes społeczny
	Kraśnik – Szastarka – granica województwa (kierunek Stalowa Wola, Rzeszów)	możliwa organizacja przez Województwo Lubelskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Podkarpackim
R8	Lublin – Puławy – Dęblin	organizacja przez Województwo Lubelskie
R81	Terespol – Biała Podlaska	możliwa organizacja przez Województwo Lubelskie po zapewnieniu współfinansowania przez organizatorów właściwych ze względu na zasięg przewozów lub z uwagi na ważny interes społeczny
R81	Biała Podlaska – Międzyrzec Podlaski – Łuków – Krzywda – Ryki – Dęblin – Puławy – Lublin	organizacja przez Województwo Lubelskie
	Dęblin – granica województwa (kierunek Piława, Warszawa)	możliwa organizacja przez Województwo Lubelskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Mazowieckim; w przypadku braku porozumienia możliwa organizacja przez Województwo Lubelskie do najbliższej stacji w Województwie Mazowieckim umożliwiającej przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu oraz przewóz powrotny
	Łuków – granica województwa (kierunek Siedlce, Warszawa)	możliwa organizacja przez Województwo Lubelskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Mazowieckim; w przypadku braku porozumienia możliwa organizacja

		przez Województwo Lubelskie do najbliższej stacji w Województwie Mazowieckim umożliwiającej przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu oraz przewóz powrotny
--	--	---

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 6.2. Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym w województwie lubelskim*.

Linia komunikacyjna	Odcinek trasy linii komunikacyjnej (wybrane miejscowości)	Uwagi
501	Lublin – Niemce – Lubartów – Firlej – Kock – Borki – Radzyń Podlaski – Kąkolewnica – Międzyrzec Podlaski – Biała Podlaska	organizacja przez Województwo Lubelskie
511	Lublin – Niemce – Lubartów – Firlej – Kock – Borki – Radzyń Podlaski	organizacja przez Województwo Lubelskie
521	Lublin – Niemce – Lubartów – Firlej – Kock – Serokomla – Wojcieszków – Łuków	organizacja przez Województwo Lubelskie
502	Lublin – Łęczna – Cyców – Urszulin – Włodawa	organizacja przez Województwo Lubelskie
512	Lublin – Łęczna	organizacja przez Województwo Lubelskie
503	Lublin – Chełm – Kamień – Białopole – Hrubieszów	organizacja przez Województwo Lubelskie
504	Lublin – Piaski – Fajstławice – Łopiennik Górny – Krasnystaw – Izbica – Zamość – Łabunie – Krynice – Tarnawatka – Tomaszów Lubelski	organizacja przez Województwo Lubelskie
	Tomaszów Lubelski – Bełzec – granica województwa (kierunek Lubaczów)	możliwa organizacja przez Województwo Lubelskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Podkarpackim; realizacja kursów na terenie województwa lubelskiego będzie zapewniona po zapewnieniu współfinansowania przez organizatorów właściwych ze względu na zasięg przewozów lub przez Województwo Lubelskie z uwagi na ważny interes społeczny
514	Lublin – Piaski – Fajstławice – Łopiennik Górny – Krasnystaw – Izbica – Zamość	organizacja przez Województwo Lubelskie
524	Lublin – Piaski – Fajstławice – Łopiennik Górny – Krasnystaw	organizacja przez Województwo Lubelskie
505	Lublin – Jabłonna Pierwsza – Wysokie – Goraj – Frampol – Biłgoraj	organizacja przez Województwo Lubelskie
	Biłgoraj – Tarnogród – granica województwa (kierunek Przeworsk)	możliwa organizacja przez Województwo Lubelskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Podkarpackim; realizacja kursów na terenie województwa lubelskiego będzie zapewniona po zapewnieniu współfinansowania przez organizatorów właściwych ze względu na zasięg przewozów lub przez Województwo Lubelskie z uwagi na ważny interes społeczny
506	Lublin – Niedrzwica Duża – Wilkołaz Pierwszy – Kraśnik – Modliborzycze – Janów Lubelski	organizacja przez Województwo Lubelskie

	Janów Lubelski – granica województwa (kierunek Nisko)	możliwa organizacja przez Województwo Lubelskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Podkarpackim; realizacja kursów na terenie województwa lubelskiego będzie zapewniona po zapewnieniu współfinansowania przez organizatorów właściwych ze względu na zasięg przewozów lub przez Województwo Lubelskie z uwagi na ważny interes społeczny
516	Lublin – Niedzwica Duża – Wilkołaz Pierwszy – Kraśnik	organizacja przez Województwo Lubelskie
	Kraśnik – Gościeradów Ukazowy – Annopol – granica województwa (kierunek Opatów, Sandomierz)	możliwa organizacja przez Województwo Lubelskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Świętokrzyskim; realizacja kursów na terenie województwa lubelskiego będzie zapewniona po zapewnieniu współfinansowania przez organizatorów właściwych ze względu na zasięg przewozów lub przez Województwo Lubelskie z uwagi na ważny interes społeczny
507	Lublin – Bełżyce – Poniatowa – Opole Lubelskie	organizacja przez Województwo Lubelskie
	Opole Lubelskie – Łaziska – granica województwa (kierunek Lipsko)	możliwa organizacja przez Województwo Lubelskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Mazowieckim; realizacja kursów na terenie województwa lubelskiego będzie zapewniona po zapewnieniu współfinansowania przez organizatorów właściwych ze względu na zasięg przewozów lub przez Województwo Lubelskie z uwagi na ważny interes społeczny
508	Lublin – Nałęczów – Wąwolnica – Kazimierz Dolny – Puławy	organizacja przez Województwo Lubelskie
	Puławy – granica województwa (kierunek Zwoleń)	możliwa organizacja przez Województwo Lubelskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Mazowieckim; realizacja kursów na terenie województwa lubelskiego będzie zapewniona po zapewnieniu współfinansowania przez organizatorów właściwych ze względu na zasięg przewozów lub przez Województwo Lubelskie z uwagi na ważny interes społeczny
551	Parczew – Jabłoń – Wisznice – Rossosz – Łomazy – Biała Podlaska	organizacja przez Województwo Lubelskie
	Biała Podlaska – Konstantynów – granica województwa (kierunek Łosice)	możliwa organizacja przez Województwo Lubelskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Mazowieckim; realizacja kursów na terenie województwa lubelskiego będzie zapewniona po zapewnieniu współfinansowania przez organizatorów właściwych ze względu na zasięg przewozów lub przez Województwo Lubelskie z uwagi na ważny interes społeczny
561	Parczew – Wiryki – Włodawa	organizacja przez Województwo Lubelskie
571	Radzyń Podlaski – Parczew	organizacja przez Województwo Lubelskie
581	Radzyń Podlaski – Ulan Majorat – Łuków	organizacja przez Województwo Lubelskie
	Łuków – Stoczek Łukowski – granica województwa (kierunek Garwolin)	możliwa organizacja przez Województwo Lubelskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Mazowieckim; realizacja kursów na terenie województwa lubelskiego będzie zapewniona po zapewnieniu współfinansowania przez organizatorów właściwych ze względu na zasięg przewozów lub przez Województwo Lubelskie z uwagi na ważny

		interes społeczny
552	Włodawa – Wisznice – Rossosz – Łomazy – Biała Podlaska	organizacja przez Województwo Lubelskie
553	Włodawa – Sawin – Chełm	organizacja przez Województwo Lubelskie
563	Chełm – Wierzbica – Cyców – Łęczna	organizacja przez Województwo Lubelskie
573	Chełm – Rejowiec – Krasnystaw	organizacja przez Województwo Lubelskie
554	Zamość – Szczepieszyn – Zwierzyniec – Biłgoraj	organizacja przez Województwo Lubelskie
	Biłgoraj – Tarnogród – granica województwa (kierunek Nisko)	możliwa organizacja przez Województwo Lubelskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Podkarpackim; realizacja kursów na terenie województwa lubelskiego będzie zapewniona po zapewnieniu współfinansowania przez organizatorów właściwych ze względu na zasięg przewozów lub przez Województwo Lubelskie z uwagi na ważny interes społeczny
564	Zamość – Miączyn – Werbkowice – Hrubieszów	organizacja przez Województwo Lubelskie
574	Tomaszów Lubelski – Rachanie – Tyszowice – Hrubieszów	organizacja przez Województwo Lubelskie
555	Biłgoraj – Aleksandrów – Józefów – Tomaszów Lubelski	organizacja przez Województwo Lubelskie
	Biłgoraj – granica województwa (kierunek Nisko)	możliwa organizacja przez Województwo Lubelskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Podkarpackim; realizacja kursów na terenie województwa lubelskiego będzie zapewniona po zapewnieniu współfinansowania przez organizatorów właściwych ze względu na zasięg przewozów lub przez Województwo Lubelskie z uwagi na ważny interes społeczny
566	Biłgoraj – Frampol – Dzwola – Janów Lubelski	organizacja przez Województwo Lubelskie
	Biłgoraj – Tarnogród – Obsza – granica województwa (kierunek Lubaczów)	możliwa organizacja przez Województwo Lubelskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Podkarpackim; realizacja kursów na terenie województwa lubelskiego będzie zapewniona po zapewnieniu współfinansowania przez organizatorów właściwych ze względu na zasięg przewozów lub przez Województwo Lubelskie z uwagi na ważny interes społeczny
556	Opole Lubelskie – Kraśnik	organizacja przez Województwo Lubelskie
557	Opole Lubelskie – Puławy	organizacja przez Województwo Lubelskie
* – nie wyklucza się uruchomienia innych linii o charakterze użyteczności publicznej wybiegających poza obszar województwa lubelskiego w przypadku zawarcia stosownych porozumień, zgodnie z zasadami opisanymi na stronie 109; wskazać należy, iż w przypadku linii wybiegających poza obszar województwa, w razie zawarcia porozumienia z innym województwem, nie wyklucza się możliwości przekazania organizacji linii temu województwu		

Źródło: opracowanie własne.

6.1.1. Połączenia wojewódzkie łączące Lublin z innymi miastami powiatowymi województwa

Lublin, jako największy generator podróży regionalnych w województwie lubelskim, zostanie skomunikowany bezpośrednio ze wszystkimi miastami powiatowymi w regionie. Przewozy o charakterze użyteczności publicznej wykonywane będą zarówno w transporcie drogowym, jak i kolejowym. Podstawowym środkiem transportu na liniach łączących Lublin z miejscowościami będącymi siedzibami powiatów będzie kolej, niezależna od sieci drogowej narażonej na liczne zakłócenia wynikające z wysokiej kongestii ruchu. Na trasach o krótszym czasie przejazdu transportem drogowym, oprócz przewozów kolejowych, planuje się również rozpoczęcie świadczenia usług o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym. Planowane jest uruchomienie 14 linii komunikacyjnych w transporcie drogowym oraz 7 w transporcie kolejowym. Każdy pojazd obsługujący linię organizowaną przez Województwo Lubelskie będzie posiadał oznaczenie handlowe linii komunikacyjnej – zarówno w transporcie kolejowym, jak i drogowym.

Transport kolejowy, jako podstawowy środek publicznego transportu zbiorowego, zapewni połączenia na trasach pomiędzy Lublinem a Chełmem, Kraśnikiem, Lubartowem, Parczewem, Puławami, Rykami i Świdnikiem. Autobusowy transport drogowy będzie stanowić dominującą rolę w przewozach na odcinkach, na których jest on bardziej konkurencyjny niż transport kolejowy (czas trwania podróży), tj. pomiędzy Lublinem i: Białą Podlaską, Łukowem, Zamościem oraz Krasnymstawem. Do pozostałych miast powiatowych docierać będą tylko autobusy, gdyż nie posiadają one dostępu do infrastruktury kolejowej lub nie jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym (Włodawa, Łęczna, Radzyń Podlaski, Janów Lubelski, Opole Lubelskie, Tomaszów Lubelski, Hrubieszów).

Na wybranych odcinkach sieci komunikacyjnej będą kursowały grupy linii podążających w podobnym kierunku. Będą one traktowane jako jeden produkt na wspólnych odcinkach tras, dzięki czemu uzyskana zostanie wysoka, wspólna częstotliwość kursowania (np. pomiędzy Lublinem i Lubartowem, Lublinem i Piaskami).

Obsługą komunikacyjną objęte będą wszystkie miejscowości znajdujące się na trasach w wojewódzkich przewozach pasażerskich. Dopuszcza się wyłączenie z trasy danej linii wybranych miejscowości, gdy dany ciąg komunikacyjny będzie obsługiwany przez zespół linii.

Niektóre linie komunikacyjne będą obsługiwały kilka miejscowości powiatowych leżących na trasie przejazdu, jak np. linia z Lublina do Tomaszowa Lubelskiego przez Krasnystaw, Zamość (linia komunikacyjna nr 504). Funkcjonowanie linii komunikacyjnych na trasach łączących Lublin z miastami powiatowymi zapewni wysoką dostępność do usług publicznych, w ramach których mieszkańcy wszystkich powiatów będą posiadali możliwość korzystania z ustawowych przejazdów ulgowych.

Trasy linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym będą wytyczane z uwzględnieniem technicznych możliwości zmiany biegu pociągów. Bieg pociągu będzie mógł się kończyć na stacjach kolejowych, w miejscowościach niebędących stolicami powiatów (np. Dęblin). Pociągi kursujące na odcinkach wewnątrz gmin i powiatów mogą być uruchamiane przez Województwo Lubelskie przy uzyskaniu współfinansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej ze strony

odpowiednich jednostek samorządu terytorialnego, właściwych ze względu na zasięg przewozów lub z uwagi na ważny interes społeczny.

Należy również zadbać o właściwą korelację w rozkładach jazdy pomiędzy pociągami i kursami linii autobusowych do Lublina, gdyż te połączenia drogowe mogą również pełnić rolę dowozu do węzłowych stacji kolejowych w innych miejscowościach (np. linia z Lublina do Łukowa dla mieszkańców Kocka).

6.1.2. Połączenia wojewódzkie łączące miasta powiatowe między sobą

Sieć komunikacyjna w wojewódzkich przewozach pasażerskich zostanie wzbogacona o linie komunikacyjne, które łączyć będą sąsiednie miasta powiatowe z wyłączeniem Lublina. Zdecydowana większość połączeń w tej grupie będzie organizowana w transporcie drogowym – planowane jest uruchomienie 15 linii autobusowych dojeżdżających do Białej Podlaskiej, Włodawy, Łukowa, Puław, Opoła Lubelskiego, Radzyna Podlaskiego, Parczewa, Łęcznej, Chełma, Hrubieszowa, Tomaszowa Lubelskiego, Zamościa, Biłgoraja, Janowa Lubelskiego i Kraśnika. Główną rolą tychże tras będzie zapewnienie bezpośrednich połączeń pomiędzy największymi ośrodkami miejskimi, które dadzą możliwość swobodnego podróżowania do zakładów pracy oraz ośrodków edukacji itp. Kolejnym zadaniem połączeń w tej grupie będzie dowóz do węzłowych i końcowych stacji kolejowych, z których pasażerowie będą mogli kontynuować podróż do Lublina lub innych miejscowości w kraju; stąd rozkłady jazdy linii autobusowych winny być dostosowane do godzin odjazdów i przyjazdów pociągów:

- z Białej Podlaskiej – linie 551 w kierunku Parczewa i 552 do Włodawy,
- z Łukowa – linia 581 do Radzyna Podlaskiego,
- z Parczewa – linie 551 do Białej Podlaskiej, 561 do Włodawy i 571 do Radzyna Podlaskiego,
- z Puław – linia 557 do Opoła Lubelskiego,
- z Kraśnika – linia 556 do Opoła Lubelskiego,
- z Chełma – linia 553 do Włodawy.

Niektóre sąsiednie miasta powiatowe uzyskają bezpośrednie połączenie w ramach linii prowadzących do Lublina:

- Lubartów z Radzynie Podlaskim (501, 511),
- Łęczna z Włodawą (502),
- Kraśnik z Janowem Lubelskim (556),
- Zamość z Tomaszowem Lubelskim (504),
- Zamość z Krasnymstawem (504, 514),
- Chełm z Hrubieszowem (503).

W transporcie kolejowym rolę linii łączącej sąsiadujące siedziby powiatów wypełniać będą pociągi oznaczane jako R81 na trasie pomiędzy Białą Podlaską, Łukowem i Rykami.

6.2. Linie międzywojewódzkie o charakterze lokalnym

Województwo Lubelskie wyraża chęć organizowania linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej wybiegających poza jego obszar. Połączenia poza granice województwa będą realizowane po podpisaniu stosownych porozumień z sąsiednimi województwami określających

metody zarządzania i organizowania linii oraz partycypacji finansowej w dotowaniu kursów. Uruchomienie linii międzywojewódzkich o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym organizowanych przez Województwo Lubelskie będzie możliwe tylko w przypadku połączeń łączących miasta powiatowe w województwie lubelskim z miastami powiatowymi w innych województwach. Dopuszcza się również możliwości realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej do miejscowości nie będących miastami powiatowymi, po zawarciu stosownego porozumienia oraz ze względu na ważny interes społeczny.

W graficznej części Planu prezentującej sieć komunikacyjną z przewozami o charakterze użyteczności publicznej, połączenia te zostały oznaczone linią przerywaną.

Dodatkowo, po podpisaniu odpowiednich porozumień (patrz rozdział 5.5.) z Województwem Mazowieckim lub Województwem Podkarpackim, dopuszczalne będzie organizowanie przez Województwo Lubelskie lub przekazanie kompetencji organizowania innemu województwu, przykładowych linii komunikacyjnych w segmencie kolejowym:

- Lublin – Kraśnik – Stalowa Wola lub Lublin – Kraśnik – Stalowa Wola – Rzeszów,
- Łuków – Siedlce lub Łuków – Siedlce – Warszawa,
- Lublin – Puławy – Dęblin – Pilawa – Warszawa,
- Dęblin – Pilawa – Warszawa,
- Dęblin – Radom,
- Zawada – Bełzec – Horyniec Zdrój – Jarosław.

Jednocześnie Województwo Lubelskie, stwierdza że w myśl litery prawa jest potencjalnym organizatorem publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym (bez konieczności zawierania stosownego porozumienia) na trasach Łuków – Pilawa (województwo mazowieckie) oraz Zamość – Biłgoraj – Stalowa Wola (województwo podkarpackie), jednakże połączenia te będą realizowane zgodnie z założeniami dotyczącymi wznawiania regionalnego ruchu pasażerskiego opisanymi w rozdziale 9.3.3.

Przykładowe możliwości wydłużenia linii komunikacyjnych w transporcie drogowym:

- linia 551 od Białej Podlaskiej do Łosic przez Janów Podlaski,
- linia 581 od Łukowa do Garwolina przez Stoczek Łukowski,
- linia 528 od Puław do Zwolenia,
- linia 507 od Opola Lubelskiego do Lipska przez nowy most na Wiśle w ciągu drogi wojewódzkiej nr 747,
- linia 516 od Kraśnika przez Annopol do Opatowa (przez Ożarów) oraz Sandomierza (przez Zawichost),
- linia 506 z Janowa Lubelskiego do Niska (dopuszczalne wydłużenie do Rzeszowa),
- linia 555 z Biłgoraja do Niska przez Ulanów,
- linia 505 z Biłgoraja do Przeworska przez Tarnogród i Sieniawę,
- linia 554 z Biłgoraja do Leżajska przez Tarnogród,
- linia 566 z Biłgoraja do Lubaczowa przez Tarnogród, Cieszanów,
- linia 504 z Tomaszowa Lubelskiego do Lubaczowa przez Narol, Cieszanów.

6.3. Zapotrzebowanie na wojewódzkie przewozy pasażerskie

6.3.1. Popyt na usługi przewozowe w roku bazowym

W kolejnej tabeli przedstawiono liczbę pasażerów na liniach międzypowiatowych w województwie lubelskim w dzień roboczy szkolny. Podane wartości, które opracowano na podstawie wyników badań napełnień przeprowadzonych w 2012 i 2013 roku, dotyczą wielkości popytu w środkach transportu zbiorowego na granicach niżej wymienionych miast.

Tab. 6.3. Liczba pasażerów w komunikacji regionalnej w dzień roboczy szkolny.

miejsowość	transport drogowy	transport kolejowy
Biała Podlaska	7 181	2 012
Biłgoraj	4 530	
Chełm	14 945	1 756
Hrubieszów	2 204	
Janów Lubelski	2 510	
Krasnystaw	2 105	782
Kraśnik	2 885	684
Lubartów	3 676	
Lublin	52 468	5 907
Łęczna	3 771	
Łuków	1 078	1 392
Opole Lubelskie	1 222	
Parczew	1 052	
Puławy	4 597	1 587
Radzyń Podlaski	3 039	
Ryki	999	752
Świdnik	5 397	7 734
Tomaszów Lubelski	2 723	
Włodawa	1 203	
Zamość	15 507	304

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań napełnień TRAKO („Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim. Etap II – Projekt sieci połączeń. Załącznik 1:Raport z wyników badań napełnień pojazdów transportu publicznego”, 2013) i IRiPK („Analiza potoków pasażerskich w pociągach organizowanych przez Województwo Lubelskie”, Poznań 2012).

6.3.2. Prognoza wielkości potrzeb przewozowych

Prognoza wielkości potrzeb przewozowych została opracowana na okres od 2014 do 2028 roku. Została ona zbudowana w modelu wielokryterialnym uwzględniającym zmiany w liczbie ludności na terenie województwa lubelskiego, zachowania komunikacyjne pasażerów transportu zbiorowego oraz użytkowników komunikacji indywidualnej. Model ten uwzględnia linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej, objęte niniejszym Planem w transporcie drogowym i kolejowym. W prognozie założono również brak istotnych zmian w wielkości generatorów ruchu.

Za rok bazowy przyjmuje się rok 2013. Zdefiniowane wielkości zapotrzebowania na wojewódzkie przewozy pasażerskie dotyczą popytu potencjalnego, toteż przy występowaniu konkurencji ze strony przewoźników niebędących operatorami publicznego transportu zbiorowego – szczególnie w transporcie drogowym – liczba pasażerów korzystających z usług linii publicznych będzie mniejsza.

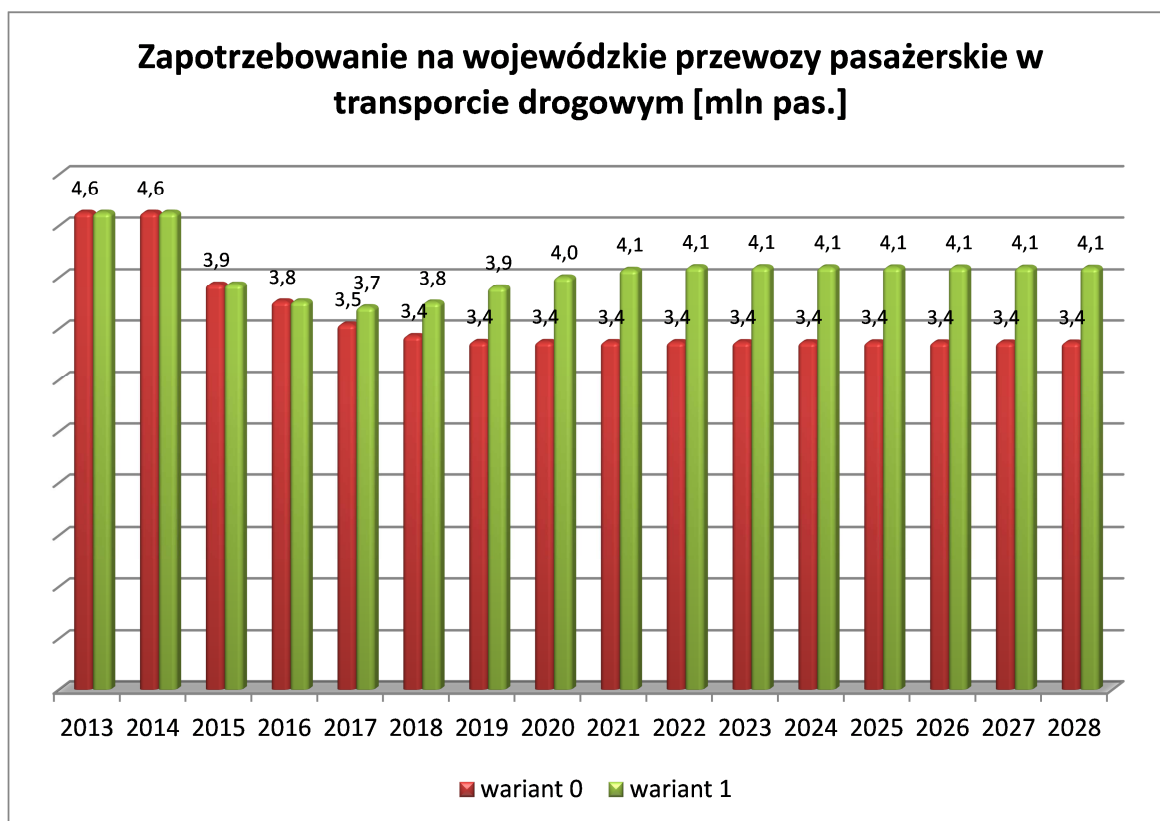
Przygotowano dwa warianty prognoz:

- wariant 0 – pesymistyczny – zakładający brak działań ze strony organizatora przewozów w zakresie kształtowania oferty przewozowej na liniach komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym, co spowoduje zwiększenie udziału transportu indywidualnego w podziale zadań przewozowych (Rys. 6.2. i Rys. 6.3.),
- wariant 1 – optymistyczny – przewidujący aktywną politykę Urzędu Marszałkowskiego w zakresie kreowania sieci wojewódzkich przewozów pasażerskich, cechującej się nowoczesnymi rozwiązaniami elementów oferty przewozowej, dostosowanej do oczekiwań mieszkańców (Rys. 6.2. i Rys. 6.3.).

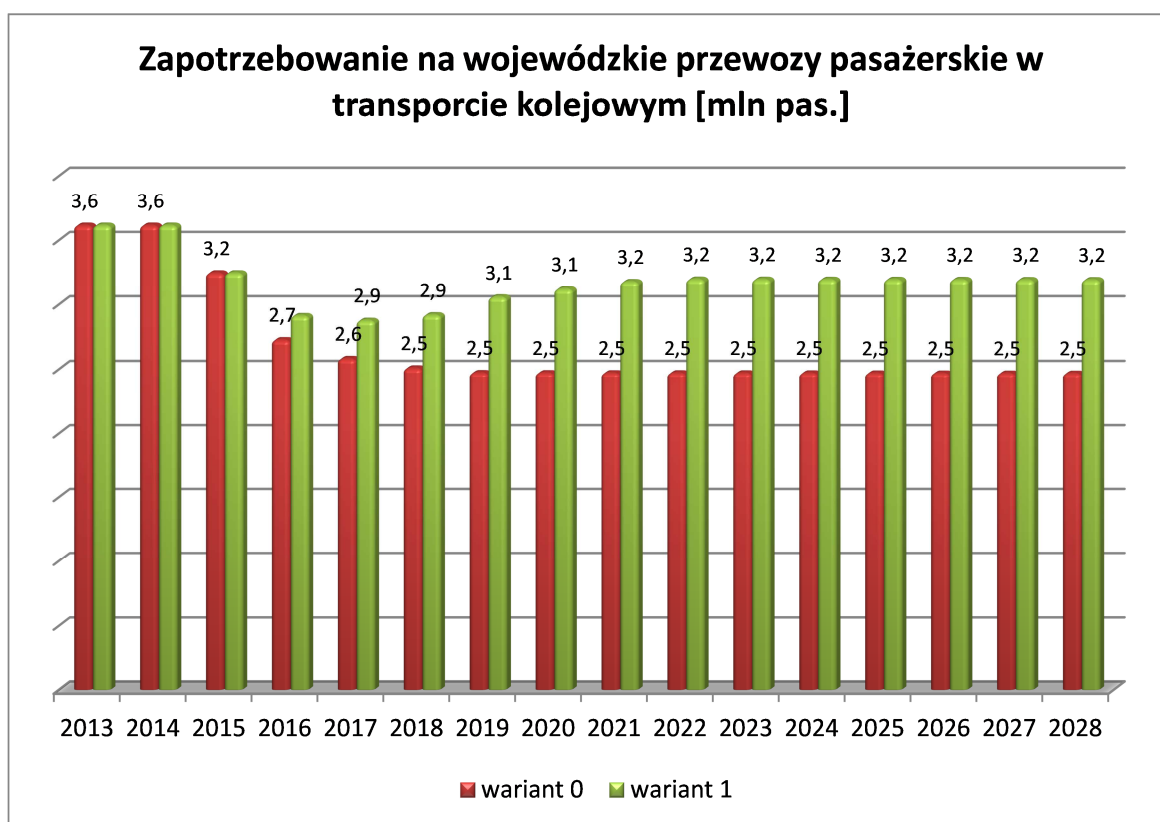
Niezależnie od wariantu, liczba pasażerów korzystających z usług transportu publicznego na trasach uwzględnionych w planie transportowym w latach 2014 – 2028 zmniejszy się. Należy spodziewać się dużego spadku liczby pasażerów w 2014 roku, gdyż 11% użytkowników transportu kolejowego oraz 15% pasażerów autobusów planuje właśnie wtedy rozpocząć korzystanie z samochodów osobowych. W kolejnych latach, tj. od 2015 do 2019 roku przewiduje się dalszy odpływ pasażerów komunikacji zbiorowej na rzecz indywidualnej, jednakże w mniejszej skali. Niekorzystne prognozy dotyczące ujemnego trendu w liczbie mieszkańców województwa lubelskiego decydować będą o zmniejszaniu się liczby pasażerów w okresie objętym prognozą.

Przy założeniu o rozpoczęciu świadczenia usług o charakterze użyteczności publicznej w roku 2017, w wariantcie 1 nastąpi wzrost zainteresowania podróżami środkami publicznego transportu zbiorowego. Atrakcyjna oferta przewozowa, z nowymi pojazdami na liniach o wysokich częstotliwościach kursowania, zachęci część użytkowników samochodów osobowych do zmiany preferencji wyboru środka transportu na rzecz pojazdów komunikacji zbiorowej. W wariantcie 1 przewidziano wzrost liczby podróży środkami transportu zbiorowego w latach 2018 – 2022.

Spadek liczby pasażerów na liniach objętych planowanymi przewozami o charakterze użyteczności publicznej w latach 2014 – 2028 uwarunkowany przez zmniejszającą się liczbę mieszkańców województwa oraz przewidywanymi zmianami zachowań komunikacyjnych pasażerów transportu publicznego w wariantcie 0 wyniesie 29%, natomiast w wariantcie 1 – 12%.



Rys. 6.2. Prognoza wielkości popytu potencjalnego na liniach autobusowych w wojewódzkich przewozach pasażerskich w latach 2014 – 2028. Źródło: opracowanie własne.



Rys. 6.3. Prognoza wielkości popytu potencjalnego na liniach kolejowych w wojewódzkich przewozach pasażerskich w latach 2014 – 2028. Źródło: opracowanie własne.

6.4. Przewidywane finansowanie wojewódzkich przewozów pasażerskich

W transporcie kolejowym w wojewódzkich przewozach pasażerskich wskaźnik odpłatności (stopień pokrycia kosztów przychodami ze sprzedaży biletów) w 2008 r. wynosił 34%, natomiast w latach 2009 – 2012 wahał się on na poziomie od 20% do 25%. Przewiduje się, iż w krótkim okresie nie będzie on przekraczał poziomu 25%.

Tab. 6.4. Koszty i przychody w regionalnym transporcie kolejowym w latach 2008 – 2013.

Wyszczególnienie	2008	2009	2010	2011	2012	2013 (plan)
Praca eksploatacyjna [pckm]	2 565 219,090	2 317 309,710	2 514 734,188	2 786 312,013	2 960 742,292	2 998 725,576
Koszty [zł]	53 185 720,18	58 658 454,49	63 209 638,05	64 491 975,16	73 464 022,90	
Przychody [zł]	18 054 897,22	12 029 242,85	12 609 820,76	14 959 125,34	18 282 291,51	
Deficyt [zł]	35 130 822,96	46 629 211,64	50 599 817,29	49 532 849,82	55 181 731,39	
Dopłata/rekompensata [zł]	28 900 000,00	32 266 719,00	43 629 974,00	52 577 708,69	55 987 636,74	58 250 000,00
Rekompensata na 1 pckm [zł]	11,27	13,92	17,35	18,87	18,91	19,42
Koszt 1 pckm [zł]	20,73	25,31	25,14	23,15	24,81	
Odpłatność	34%	21%	20%	23%	25%	

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego.

W tabeli 6.5. zawarta została prognoza wielkości rekompensaty do wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym. Podstawą kalkulacji na lata 2014 – 2016 są dane z umowy ramowej z operatorem przewozów kolejowych, zawartej na niniejszy okres. Przewidywany jest nieznaczny wzrost stawki rekompensaty za 1 pckm, jednakże wielkość udzielonej rekompensaty wzrośnie o 20,5%. Obliczenia na lata 2017 – 2028 zostały sporządzone w oparciu o niższą wielkość pracy eksploatacyjnej wynikającej z gwarantowanych niniejszym Planem standardów minimalnych częstotliwości kursowania pociągów. Założono wzrost wysokości stawki rekompensaty za 1 pckm na poziomie 3% rocznie oraz stałą wielkość pracy eksploatacyjnej od 2017 r.

Tab. 6.5. Przewidywana rentowność linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym w województwie lubelskim.

Rok	Transport kolejowy			Uwagi
	Praca eksploatacyjna w pociągokilometrach (pockm)	Stawka rekompensaty w zł na 1 pockm	Rekompensata w zł	
2014	3 131 720,2	19,79	do kwoty 62 000 000,00	Dane według projektu umowy na 2014 r. (po negocjacjach z operatorem)
2015	3 290 000,0	max. 20,87	do kwoty 68 750 000,00	Dane wstępne według umowy ramowej z operatorem na lata 2014 – 2016
2016	3 500 000,0	max. 21,36	do kwoty 74 700 000,00	
2017	min. 2 869 662,2	ok. 22,00	min. 63 134 859,73	Szacunek uwzględniający kursowanie na liniach kolejowych oraz minimalnych częstotliwości kursowania wymienionych w punktach 6.1.1., 6.1.2., 7.1.2. planu transportowego
2018	min. 2 869 662,2	ok. 22,66	min. 65 028 905,52	
2019	min. 2 869 662,2	ok. 23,34	min. 66 979 772,69	
2020	min. 2 869 662,2	ok. 24,04	min. 68 989 165,87	
2021	min. 2 869 662,2	ok. 24,76	min. 71 058 840,84	
2022	min. 2 869 662,2	ok. 25,50	min. 73 190 606,07	
2023	min. 2 869 662,2	ok. 26,27	min. 75 386 324,25	
2024	min. 2 869 662,2	ok. 27,06	min. 77 647 913,98	
2025	min. 2 869 662,2	ok. 27,87	min. 79 977 351,40	
2026	min. 2 869 662,2	ok. 28,71	min. 82 376 671,94	
2027	min. 2 869 662,2	ok. 29,57	min. 84 847 972,10	
2028	min. 2 869 662,2	ok. 30,45	min. 87 393 411,26	

Źródło: opracowanie własne, dane Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego.

Rentowność linii komunikacyjnych w transporcie drogowym została podana w kolejnej tabeli 6.6. Została ona wyznaczona w oparciu o prognozowane wskaźniki cenowe na 2014 rok:

- pracę eksploatacyjną wynikającą z minimalnych częstotliwości kursowania zapisanych w punkcie 7.1.2 w niniejszym Planie,
- średni koszt realizacji przewozów uwzględniający wymagania jakościowe odnoszące się do wyposażenia pojazdów w punkcie 7.1.5. Planu (średnio 3,90 zł na 1 km trasy dla sieci komunikacyjnej),
- prognozowane przychody ze sprzedaży biletów zróżnicowane dla każdej linii komunikacyjnej, zależne od długości trasy danej linii (średni przychód ze sprzedanego biletu na poziomie 0,1494 zł na 1 km trasy dla sieci komunikacyjnej).

Tab. 6.6. Rentowność linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym w skali roku kalendarzowego.

Linia	Relacja	Praca eksploatacyjna (wozokm)	Przewidywane przychody ze sprzedaży biletów	Koszty wykonania przewozów	Rekompensata w zł	Wskaźnik rentowności	Wskaźnik odpłatności
501	Lublin – Biała Podlaska	643 808,00	1 157 173,66 zł	2 510 851,20 zł	1 353 677,54 zł	-117%	46%
511	Lublin – Radzyń Podlaski	245 616,00	600 137,88 zł	957 902,40 zł	357 764,52 zł	-60%	63%
521	Lublin – Łuków	463 645,60	687 722,20 zł	1 808 217,84 zł	1 120 495,64 zł	-163%	38%
502	Lublin – Włodawa	448 588,80	406 255,80 zł	1 749 496,32 zł	1 343 240,52 zł	-331%	23%
512	Lublin – Łęczna	423 820,80	615 740,29 zł	1 652 901,12 zł	1 037 160,83 zł	-168%	37%
503	Lublin – Hrubieszów	643 808,00	778 304,74 zł	2 510 851,20 zł	1 732 546,46 zł	-223%	31%
504	Lublin – Tomaszów Lubelski	638 616,00	484 366,17 zł	2 490 602,40 zł	2 006 236,23 zł	-414%	19%
514	Lublin – Zamość	466 760,80	747 701,00 zł	1 820 367,12 zł	1 072 666,12 zł	-143%	41%
524	Lublin – Krasnystaw	193 328,00	143 287,47 zł	753 979,20 zł	610 691,73 zł	-426%	19%
505	Lublin – Biłgoraj	1 218 484,80	2 621 077,23 zł	4 752 090,72 zł	2 131 013,49 zł	-81%	55%
506	Lublin – Janów Lubelski	433 532,00	1 503 235,79 zł	1 690 774,80 zł	187 539,01 zł	-12%	89%
516	Lublin – Kraśnik	676 483,20	1 232 126,68 zł	2 638 284,48 zł	1 406 157,80 zł	-114%	47%
507	Lublin – Opole Lubelskie	724 027,20	1 182 590,52 zł	2 823 706,08 zł	1 641 115,56 zł	-139%	42%
508	Lublin – Puławy	517 708,80	778 196,70 zł	2 019 064,32 zł	1 240 867,62 zł	-159%	39%
551	Parczew – Biała Podlaska	433 147,20	619 641,27 zł	1 689 274,08 zł	1 069 632,81 zł	-173%	37%
561	Parczew – Włodawa	78 267,36	209 854,05 zł	305 242,70 zł	95 388,65 zł	-45%	69%
571	Radzyń Podlaski – Parczew	238 368,00	227 995,43 zł	929 635,20 zł	701 639,77 zł	-308%	25%
581	Radzyń Podlaski – Łuków	100 635,20	143 615,65 zł	392 477,28 zł	248 861,63 zł	-173%	37%
552	Włodawa – Biała Podlaska	140 772,80	100 915,57 zł	549 013,92 zł	448 098,35 zł	-444%	18%
553	Włodawa – Chełm	163 241,60	123 251,63 zł	636 642,24 zł	513 390,61 zł	-417%	19%
563	Chełm – Łęczna	83 421,60	203 932,78 zł	325 344,24 zł	121 411,46 zł	-60%	63%
573	Chełm – Krasnystaw	136 015,20	309 611,00 zł	530 459,28 zł	220 848,28 zł	-71%	58%
554	Zamość – Biłgoraj	300 154,40	1 098 075,77 zł	1 170 602,16 zł	72 526,39 zł	-7%	94%
564	Zamość – Hrubieszów	314 249,60	391 125,35 zł	1 225 573,44 zł	834 448,09 zł	-213%	32%
574	Tomaszów Lubelski – Hrubieszów	244 128,00	171 729,36 zł	952 099,20 zł	780 369,84 zł	-454%	18%
555	Biłgoraj – Tomaszów Lubelski	89 582,40	295 817,97 zł	349 371,36 zł	53 553,39 zł	-18%	85%
566	Biłgoraj – Janów Lubelski	167 145,60	188 287,13 zł	651 867,84 zł	463 580,71 zł	-246%	29%
556	Opole Lubelskie – Kraśnik	268 838,40	275 031,09 zł	1 048 469,76 zł	773 438,67 zł	-281%	26%
557	Opole Lubelskie – Puławy	211 519,20	309 193,62 zł	824 924,88 zł	515 731,26 zł	-167%	37%
suma		10 707 715	17 132 343,30 zł	41 760 086,78 zł	24 627 743,48 zł	śr. -144%	śr. 41%

Źródło: opracowanie własne.

W tabeli 6.7. zestawiono przewidywane wydatki Województwa Lubelskiego na dofinansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w latach 2017 – 2028 związane z udzielaniem operatorom rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatorów usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W transporcie drogowym założono stałą wielkość pracy eksploatacyjnej uwzględniającej minimalne standardy częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych (patrz punkt 7.1.2), wzrost poziomu rekompensaty do przewozów o charakterze użyteczności publicznej na poziomie 3% rocznie (w stosunku do przewidywanych cen z 2014 roku).

Tab. 6.7. Przewidywane finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w latach 2017 – 2028 dla sieci komunikacyjnej wojewódzkich przewozów pasażerskich.

rok	rekompensata w zł – transport drogowy	rekompensata w zł – transport kolejowy
2017	26 911 400,26	min. 63 134 859,73
2018	27 718 742,27	min. 65 028 905,52
2019	28 550 304,53	min. 66 979 772,69
2020	29 406 813,67	min. 68 989 165,87
2021	30 289 018,08	min. 71 058 840,84
2022	31 197 688,62	min. 73 190 606,07
2023	32 133 619,28	min. 75 386 324,25
2024	33 097 627,86	min. 77 647 913,98
2025	34 090 556,70	min. 79 977 351,40
2026	35 113 273,40	min. 82 376 671,94
2027	36 166 671,60	min. 84 847 972,10
2028	37 251 671,75	min. 87 393 411,26

Źródło: opracowanie własne

7. Pożądany standard usług przewozowych

7.1. Określenie wymaganych standardów dostępności usług transportu publicznego dla mieszkańców województwa

7.1.1. Dostępność przestrzenna

Organizator wojewódzkich przewozów pasażerskich będzie dążył do zapewnienia możliwości bezpośredniego dojazdu do Lublina (w transporcie kolejowym lub drogowym) z każdego miasta powiatowego. Nie gwarantuje się natomiast możliwości połączeń bezpośrednich ze sobą wszystkich miast siedzib powiatów:

- **Lublin:** należy dążyć do zapewnienia połączenia bezpośredniego z każdym miastem powiatowym,
- **Miasta na prawach powiatu** (Biała Podlaska, Chełm, Zamość): należy dążyć do zapewnienia połączenia bezpośredniego z każdym sąsiednim miastem powiatowym oraz z Lublinem,
- **Pozostałe miasta powiatowe:** z Lublinem oraz wybranymi, sąsiednimi miastami powiatowymi bez konieczności organizacji połączeń bezpośrednich między:
 - Rykami a Lubartowem,
 - Łęczną a Parczewem,
 - Łęczną a Świdnikiem.

W przewozach wykonywanych w transporcie drogowym obsługiwane będą wszystkie miejscowości leżące na trasach zaplanowanych linii komunikacyjnych w wojewódzkich przewozach pasażerskich. W uzasadnionych przypadkach, szczególnie w miastach, dopuszcza się obsługę kilku przystanków, dworców i węzłów przesiadkowych w celu zwiększenia dostępności mieszkańców do transportu autobusowego. W miejscowościach o niskiej liczbie ludności pojazdy zatrzymywać się będą na co najmniej jednym przystanku. Najkrótsze odległości pomiędzy przystankami dotyczyć będą obszarów miejskich oraz o gęstej sieci osadniczej, najdłuższe zaś – na obszarach typowo wiejskich o niskiej gęstości zaludnienia. W transporcie kolejowym obsługiwane będą wszystkie przystanki i stacje zlokalizowane wzdłuż linii kolejowych, na których będą wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

7.1.2. Dostępność transportu publicznego wojewódzkiego w czasie

W odniesieniu do obecnie panującej sytuacji na rynku przewozu osób w transporcie drogowym na terenie województwa lubelskiego oraz wielkości potoków pasażerskich zarejestrowanych podczas badań napełnień pojazdów transportu zbiorowego wykreowany został standard minimalnych częstotliwości kursowania na liniach komunikacyjnych objętych planem transportowym:

- w transporcie drogowym – składa się on z pięciu kategorii (od I do V) interwałów o zróżnicowanych długościach, w kolejności malejącej – od linii kursujących najczęściej (kategoria I) do linii kursujących najrzadziej (kategoria V),
- w transporcie kolejowym – wyodrębnione są cztery kategorie minimalnych częstotliwości kursowania (A, B, C, D).

Zaproponowane interwały stanowią dzielniki lub wielokrotności liczby 60, co umożliwi wprowadzenie łatwych do zapamiętania dla pasażerów końcówek godzin odjazdów (np. odjazdy z Lublina do Biłgoraja zawsze 45 minut po pełnej godzinie). Rozwiązanie to dodatkowo zapewni możliwość zastosowania synchronizacji godzin odjazdów na wspólnych odcinkach tras, dzięki czemu uzyskane zostaną wyższe, wspólne częstotliwości kursowania (np. linie z Tomaszowa Lubelskiego i Zamościa do Lublina kursujące co 2 godziny na wspólnym odcinku z Zamościa do Lublina powinny kursować co godzinę). Funkcjonowanie wybranych grup linii o najmniejszym potencjale przewozowym (kategorie IV i V w transporcie drogowym) może zostać zawieszona w soboty i niedziele. Podane częstotliwości kursowania należy uznawać za minimalne, gwarantowane przez organizatora, bez względu na wielkość potoku pasażerskiego. W przypadku wzrostu wielkości popytu na usługi organizator przewozów będzie posiadał możliwość zwiększenia liczby oferowanych połączeń. Zakłada się, iż linie komunikacyjne będą funkcjonować w godzinach 5 – 23. Częstotliwości kursowania zależą będą od typu dnia – ze względu na tygodniową zmienność wielkości potoków pasażerskich. Przyjęto również odrębne standardy dla dnia roboczego szkolnego, roboczego w okresie letnich wakacji szkolnych (bez szczytów komunikacyjnych w porównaniu do dnia roboczego w roku szkolnym), sobót oraz niedziel. Dopuszcza się zawieszanie przewozów autobusowych w pierwszy dzień świąt Bożego Narodzenia i Wielkanocy oraz do godziny 12.00 w Nowy Rok. Przewiduje się możliwość zwiększania liczby odjazdów w godzinach szczytów komunikacyjnych w dni robocze (5 – 9, 14 – 17) oraz w niedziele (pomiędzy 13 a 21). W poniższej tabeli przedstawiono proponowane częstotliwości kursowania w zależności od kategorii linii komunikacyjnej, typu oraz pory dnia.

Tab. 7.1. Minimalne częstotliwości kursowania linii w transporcie drogowym o charakterze użyteczności publicznej. W godzinach 5 – 6 częstotliwość dla kategorii I jak poza szczytem.

Kategoria linii	Dzień roboczy szkolny		Dzień roboczy wakacyjny	Sobota	Niedziela	
	Godziny szczytu 5 – 9, 14 – 17	Godziny pozaszczytowe			5 – 13, po 21	13 – 21
I	30 (do godz. 6:00 co 60')	60	60	120	120	120
II	60	120	120	120	120	120
III	120	120	120	4 pary kursów	–	2 pary kursów
IV	120	2 pary kursów	4 pary kursów	4 pary kursów	–	–
V	2 pary kursów	1 para kursów	3 pary kursów	–	–	–

Źródło: opracowanie własne.

Podział linii komunikacyjnych ze względu na kategorię minimalnych częstotliwości kursowania w transporcie drogowym:

- kategoria I – 505, 507, 512, 516,
- kategoria II – 508, 554, 557, 564,
- kategoria III – 501, 502, 503, 504, 506, 514, 521, 551, 573,

- kategoria IV – 511, 524, 553, 556, 571, 581,
- kategoria V – 552, 555, 561, 563, 566, 574.

Tab. 7.2. Minimalna liczba kursów na liniach w transporcie drogowym o charakterze użyteczności publicznej obliczona na podstawie Tabeli 7.1.

Kategoria linii	Liczba par kursów dziennie			
	Robocze szkolne	Robocze wakacyjne	Soboty	Niedziele
I	24	18	9	9
II	12	12	9	9
III	9	9	4	2
IV	6	4	4	–
V	3	3	–	-

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 7.1. Proponowane minimalne częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych w transporcie drogowym o kategoriach I, II, III, IV, V w dni robocze szkolne. Źródło: opracowanie własne.

Podobnie jak w przypadku linii autobusowych, również dla połączeń kolejowych należy dążyć do konstruowania rozkładu jazdy w równym odstępie czasu (cyklicznie) – wymaga to szczególnej uwagi ze strony organizatora i operatora przy współpracy z zarządcą infrastruktury kolejowej przy pracach nad rozkładem jazdy.

Tab. 7.3. Minimalne częstotliwości kursowania linii w transporcie kolejowym o charakterze użyteczności publicznej w dni robocze szkolne.

Odcinek sieci	Godziny szczytu (6 – 9)	Godziny szczytu (14 – 17)	Godziny pozaszczytowe
Kategoria A Lublin – Rejowiec	30 w kierunku Lublina (przyjazdy do Lublina na godz. 6:30, 7:00, 7:30, 8:00), w kierunku Rejowca co 60	30 w kierunku Rejowca (odjazdy z Lublina po 14:30, 15:00, 15:30, 16:00, 16:30, w kierunku Lublina co 60	60
Kategoria B Lublin – Dęblin, Rejowiec – Chełm	60 w kierunku Lublina (przyjazdy do Lublina na 7:00, 8:00, 9:00), 120 w kierunku Chełma i Dęblina	60 w kierunku Chełma i Dęblina (odjazdy z Lublina po 14:00, 15:00, 16:00), 120 w kierunku Lublina	120 (Rejowiec – Chełm: 2 pary połączeń więcej)
Kategoria C Lublin – Kraśnik, Dęblin – Biała Podlaska	120	120	120
Kategoria D Parczew – Lublin	6 par kursów dziennie		
	przyjazdy do Lublina z Parczewa co 120 (na godz. 6:00, 8:00)	odjazdy z Lublina do Parczewa co 120 (po 14:00, 16:00)	180

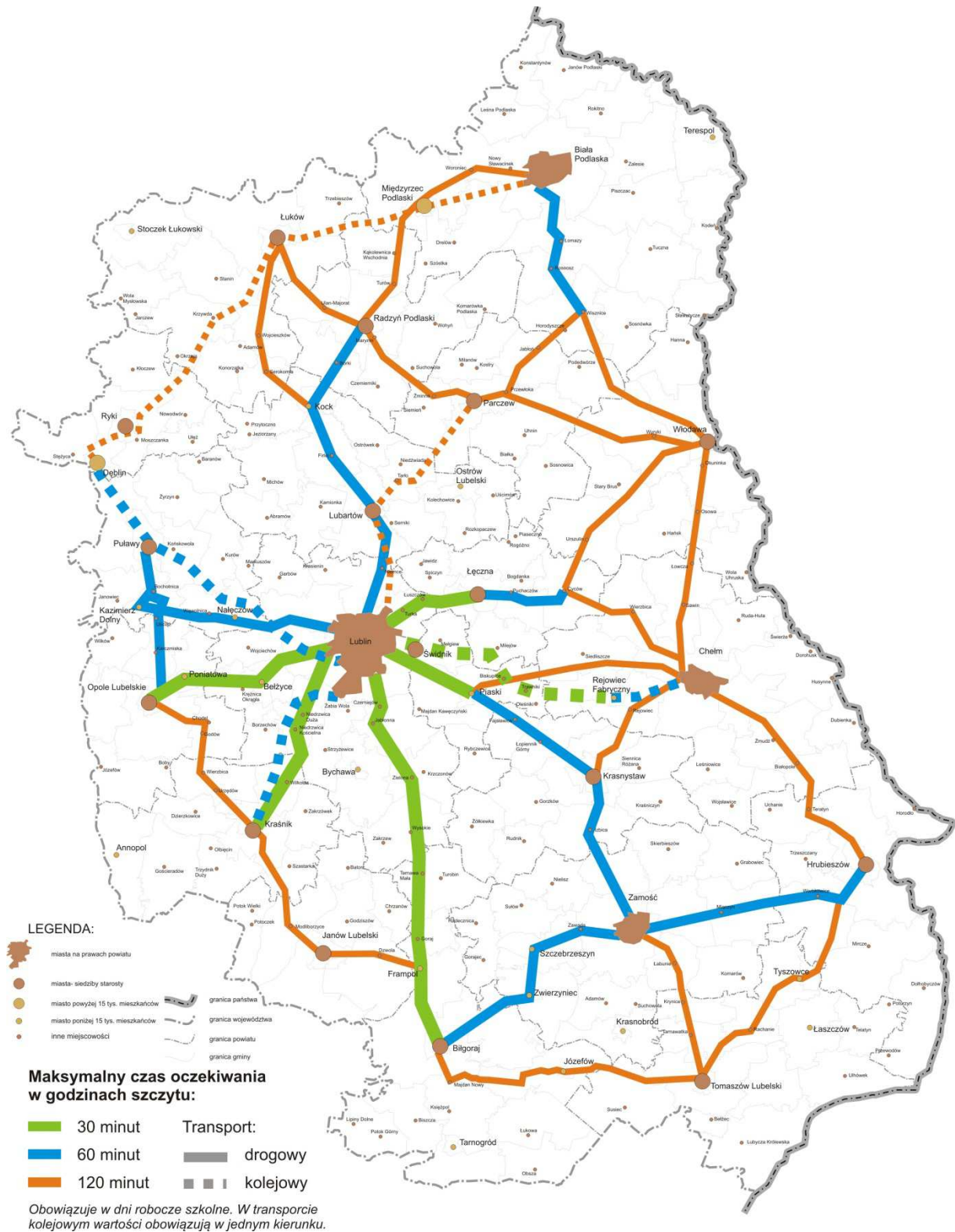
Źródło: opracowanie własne.

W pozostałe typy dni stosowane będą następujące zasady kategoryzacji linii kolejowych:

- w dni robocze w okresie wakacji szkolnych – dopuszczalne jest przyjęcie częstotliwości pozaszczytowych w godzinach szczytów komunikacyjnych na odcinkach z kategoriami typu A i B,
- w dni wolne, tj. soboty, niedziele i święta – częstotliwości zostaną dostosowane do potrzeb przewozowych, z uwzględnieniem powtarzalności godzin odjazdów.

Na linii kolejowej z Lublina do Portu Lotniczego Świdnik należy dążyć do zapewnienia liczby połączeń równej co najmniej liczbie operacji lotniczych wykonywanych w porcie lotniczym. Godziny odjazdów pociągów należy skorelować z rozkładem odlotów i przylotów.

Na linii Rejowiec – Zamość należy zaoferować co najmniej 2 pary pociągów kursujących w weekendy (piątek – niedziela). Składy z Chełma i Zamościa powinny kursować w pełnych relacjach do Lublina.



Rys. 7.2. Kategoryzacja linii komunikacyjnych na przykładzie godzin szczytów komunikacyjnych w dni robocze szkolne. Źródło: opracowanie własne.

7.1.3. Skomunikowania połączeń przesiadkowych

W ramach skomunikowań międzywojewódzkich, Województwo Lubelskie jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie czyniło starania dopasowania rozkładu jazdy pociągów regionalnych do międzywojewódzkich ujętych w krajowym planie transportowym (dotyczy pociągów na liniach Dęblin – Łuków, Lublin – Kraśnik – granica województwa, Lublin – Chełm/ Zamość) w celu zachowania możliwości kontynuacji podróży z przesiadką. Na stacjach węzłowych Łuków oraz Dęblin należy wraz organizatorem przewozów w województwie mazowieckim zapewnić skomunikowania pociągów regionalnych, aby umożliwić dogodne przesiadki w relacjach do oraz z Warszawy.

Jednocześnie organizatorom komunikacji miejskiej, gminnej oraz powiatowej zaleca się dopasowywanie rozkładów jazdy linii autobusowych dojeżdżających w pobliże dworców i przystanków kolejowych do godzin przyjazdów i odjazdów pociągów, których organizatorem jest minister właściwy ds. transportu oraz Województwo Lubelskie, w celu zapewnienia pasażerom możliwości kontynuacji podróży. Środki publicznego transportu zbiorowego w komunikacjach miejskich, gminnych oraz powiatowych powinny przyjeżdżać na stację lub przystanek przesiadkowy w odstępie od 8 do 20 minut przed odjazdem pociągu i autobusu wojewódzkiego oraz od 8 do 20 minut po przyjeździe pociągu i autobusu wojewódzkiego.

Projektowanie modułowych rozkładów jazdy w wojewódzkich przewozach pasażerskich, zakładających koordynację godzin odjazdów różnych środków transportu, odbywać się może z wykorzystaniem specjalistycznego oprogramowania informatycznego.

7.1.4. Punktualność kursowania

Dla transportu kolejowego należy przyjąć wskaźnik punktualności równy maksymalnej odchyłce od rozkładu jazdy (podstawowego, bądź zarządzonego na okoliczność robót i zamknięć torowych) jako opóźnienie do 10 minut. Opóźnienia odjazdów będą liczone na stacjach i przystankach kolejowych: Terespol, Biała Podlaska, Łuków, Dęblin, Lublin, Chełm, Zamość, Świdnik Port Lotniczy. Opóźnienie do 10 minut z wyżej wymienionych stacji i przystanków kolejowych należy traktować jako odjazd punktualny. W przypadku odwołania kursu należy w czasie 60 minut zapewnić komunikację zastępczą. W pierwszej kolejności ma to być inny pojazd szynowy do przewozu pasażerów, w drugiej autobus lub minibus dostosowany do potoków pasażerskich. W przypadku komunikacji zastępczej realizowanej przez pojazd szynowy przewoźnikowi będzie przysługiwać dopłata do działalności przewozowej zgodnie z umową z organizatorem przewozów.

Dla transportu drogowego nie dopuszcza się przyspieszonych odjazdów o więcej niż 2 minuty oraz opóźnień większych niż 10 minut. Nie dotyczy to sytuacji działania siły wyższej (np. zatory na drodze, klęska żywiołowa), gdzie odjazd powyżej 10 minut od założonego rozkładu jazdy jest uznawany za prawidłowy.

W przypadku odwołania kursu należy zapewnić komunikację zastępczą maksymalnie w przeciągu 60 minut lub zapewnić możliwości odbycia podróży w czasie krótszym niż 60 minut od powstania zdarzenia/ odwołania kursu – pojazdem innego przewoźnika lub operatora.

7.1.5. Dostępność ekonomiczna – opłaty za przejazd

Dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej (zarówno w transporcie drogowym jak i kolejowym) realizowanych przez operatorów publicznego transportu zbiorowego, należy przyjąć ujednoliczoną taryfę przewozową, oferowaną ogółowi społeczeństwa bez jakiegokolwiek dyskryminacji⁷⁹. Ceny biletów dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej nie będą przewidywały opłat dodatkowych⁸⁰. Taryfa dla wojewódzkich przewozów pasażerskich powinna być konkurencyjna wobec kosztów przejazdów samochodem osobowym oraz linii pozostałych przewoźników wykonujących kursy komercyjne. Będzie przewidywała honorowanie ulg i niżek ustawowych.

Założenia do taryfy komunikacji zbiorowej:

– **Bilet jednorazowy**

W przedziale od 1 do 10 km należy przyjąć górną granicę ceny biletu normalnego dla jednej osoby jako koszt paliwa zużytego na tym odcinku przez samochód osobowy.⁸¹ W przypadku biletu na odległość powyżej 30 km należy przyjąć założenia maksymalnej ceny biletów dla dwóch osób jako koszt spalania paliwa przez samochód osobowy na odcinku o tej samej długości.

– **Bilet okresowy (miesięczny)**

Dla stałych klientów – osób dojeżdżających codziennie do pracy, szkoły itp. powinny być dostępne tańsze bilety okresowe. Opłata za bilet miesięczny powinna wynosić maksymalnie 30 – krotność ceny biletu jednorazowego.

Oprócz stosowania w taryfie przewozowej podstawowych rodzajów biletów, tj. jednorazowych i miesięcznych, proponuje się także dystrybucję biletów grupowych oraz karnetów wieloprzejazdowych.

⁷⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004, art. 4 ust. 2.

⁸⁰ Ibidem, art. 9 ust. 2.

⁸¹ Założono średnie spalanie samochodu osobowego jako 6,5 litrów benzyny na 100 km jazdy.

7.1.6. Komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu

Należy przyjąć wskaźniki komfortu podróży jako maksymalnego zapełnienia dla poszczególnych środków komunikacji zbiorowej.

Tab. 7.4. Dopuszczalne maksymalne napełnienia środków publicznego transportu zbiorowego.

wyszczególnienie	maksymalne napełnienie pojazdu
Transport kolejowy – skład	100% zajętych wszystkich miejsc siedzących i nie więcej niż 50% miejsc stojących przewidzianych przez producenta
Transport drogowy – na liniach komunikacyjnych o długości do 50 km	100% zajętych wszystkich miejsc siedzących i nie więcej niż 50% miejsc stojących przewidzianych przez producenta
Transport drogowy – na liniach komunikacyjnych o długości powyżej 50 km	100% zajętych wszystkich miejsc siedzących

Źródło: opracowanie własne.

W przypadku transportu drogowego występuje podział na odległości do i od 50 km. Podróż autobusem lub minibusem powyżej 50 km powinna się odbywać wyłącznie do maksymalnej frekwencji rzędu 100% zajętych miejsc siedzących. Po przekroczeniu napełnień granicznych danego rodzaju środka transportu należy zastosować bardziej pojemny bądź dodatkowy pojazd.

7.1.7. Komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów

Należy przyjąć minimalny standard podróży środkami komunikacji zbiorowej w zakresie ich wyposażenia. Z racji specyfiki konstrukcji pojazdów kolejowych oraz autobusowych przyjęto podział ze względu na ich wewnętrzne wyposażenie. Przyjęte minimalne standardy wyposażenia wnętrza pojazdów wynikają m.in. z badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców województwa lubelskiego przeprowadzonych w 2013 roku.

Tab. 7.5. Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym.

Wyszczególnienie	Transport drogowy		Transport kolejowy	
	pojazdy nowe	pojazdy pozostałe	pojazdy nowe	pojazdy pozostałe
siedzenia z miękkimi oparciami	x	x (poza liniami o długości do 50 km)	x	
podłokietniki (na obie ręce)			x	
tapicerka, siedzenia oraz podłoga powinny być wykonane z łatwych do czyszczenia materiałów i odpornych na wandalizm	x		x	
klimatyzacja w części pasażerskiej	x		x	
automat biletowy			x	
pojemniki na kolportaż rozkładów jazdy oraz innych informacji	x	x	x	x
wyświetlacze elektroniczne przednie z kierunkiem i numerem linii	x		x	x
tablice kierunkowe przednie z kierunkiem i numerem linii		x		
wyświetlacze boczne z numerem i kierunkiem linii	x (pojazdy o pojemności powyżej 25 miejsc)		x	
głosowe zapowiedzi przystanków	x		x	
elektroniczne zapowiedzi przystanków (tablice wewnątrz pojazdu)	x	x (oprócz linii o długości powyżej 50 km)	x	x

Źródło: opracowanie własne.

Przy zakładanych minimalnych standardach wyposażenia przyjęto podział na pojazdy fabrycznie nowe oraz pozostałe. W przypadku tych drugich należy w nich dokonać niewielkich, jednakże niezbędnych inwestycji z punktu widzenia zagwarantowania minimalnego standardu komfortu podróży oraz informacji pasażerskiej.

Organizator będzie dążył do uzyskania wysokiego udziału fabrycznie nowych środków transportu publicznego, obsługujących linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej.

Dopuszczalne jest odstępianie od wyżej wymienionych minimalnych standardów wyposażenia pojazdów, jeśli Województwo Lubelskie będzie organizowało przewozy o charakterze użyteczności publicznej w oparciu o wariant „0” (zachowawczy), opisany w rozdziale 5.2. Planu.

7.2. Określenie standardów dostępności do pojazdów dla osób niepełnosprawnych

Część kursów na liniach do 50 km w transporcie drogowym realizować należy autobusami przynajmniej z częściowo obniżoną podłogą (wejście bez stopni co najmniej jednymi drzwiami). Nie przewiduje się autobusów z obniżoną podłogą na trasach powyżej 50 km długości, ponieważ podróż takim pojazdem może być w odczuciu pasażerów niekomfortowa z uwagi na twardość zawieszania oraz brak przestrzeni na większy bagaż. Część kursów na liniach komunikacyjnych o długości powyżej 50 km powinna być obsługiwana przez autobusy wyposażone w specjalne podnośniki transportujące osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich. W nowo zakupywanych pojazdach kolejowych wysokość podłogi nad szyną powinna wynosić nie więcej niż 550 mm na długości co najmniej 50% przestrzeni pasażerskiej. Wysokość peronów na dworcach i stacjach nie może być wyższa niż wysokość podłogi w pociągach (dotyczy części najniżej położonej przy drzwiach pociągu).

Linie komunikacji zbiorowej, które powinny być obsługiwane przez pojazdy niskopodłogowe to: 512, 516, 556, 557, 561, 566, 571, 573.

Oprócz stosowania pojazdów z obniżoną wysokością podłogi w środkach publicznego transportu zbiorowego zaleca się także stosowanie innych usprawnień ułatwiających niepełnosprawnym korzystanie z transportu regionalnego, takie jak:

- czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów, w tym dodatkowe boczne za I drzwiami na wysokości wzroku,
- głosowe i elektroniczne zapowiedzi kolejnego przystanku w autobusach i pociągach,
- zapowiedzi megafonowe na stacjach i przystankach kolejowych,
- oznakowane i wydzielone miejsca w autobusie dla osób niepełnosprawnych, w tym miejsce na wózek inwalidzki lub wózek dziecięcy wraz z dostępem do przycisków sygnalizacyjnych,
- perony i platformy przeznaczone do wsiadania należy projektować i budować o możliwie zbliżonej wysokości w stosunku do wysokości podłogi w pojazdach komunikacji zbiorowej. Na peronach kolejowych należy umieścić fizyczne zaznaczenie (np. wypustki) stref niebezpieczeństwa przy wjeździe pociągu,
- toalety w pojazdach kolejowych powinny być zaprojektowane tak, aby umożliwić swobodne korzystanie z nich przez osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich.



Rys. 7.3. Przykład autobusu z częściowo obniżoną podłogą przystosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych w komunikacji regionalnej. Źródło: materiały własne TRAKO.



Rys. 7.4. Przykład pojazdu kolejowego z obniżoną podłogą do znormalizowanej wysokości peronu (550 mm nad główką szyny). Dodatkowym elementem elektrycznego zespołu trakcyjnego są wysuwane schodki w przypadku znacznej różnicy wysokości do peronu. Źródło: materiały własne TRAKO.

7.3. Określenie warunków i zasad dostępności infrastruktury przystankowej dla pasażerów transportu zbiorowego, w tym dla osób niepełnosprawnych

Należy przyjąć standard, że na odcinkach sieci objętych przewozami o charakterze użyteczności publicznej w każdej miejscowości zaplanowane zostaną postoje środków publicznego transportu zbiorowego. Na przystankach zatrzymywać się będą pojazdy co najmniej jednej linii, jeśli dany odcinek obsługiwany będzie przez dwie lub więcej linii komunikacyjnych.

Proponuje się, aby pociągi regionalne zatrzymywały się na wszystkich przystankach i stacjach kolejowych (kategoria pociągów „osobowa”).

Dla zwiększenia zasięgu obszaru obsługiwanego komunikacją zbiorową, a w konsekwencji zwiększenia liczby pasażerów należy lokalizować przy stacjach, dworcach oraz ważniejszych przystankach parkingi „Bike and Ride” oraz „Park and Ride”. Dla umożliwienia osobom niepełnosprawnym samodzielnego przemieszczania się transportem zbiorowym, należy przyjąć odpowiednio zaprojektowany standard wysokości peronów kolejowych oraz peronów autobusowych na dworcach i przystankach, dopasowany do wysokości podłogi w pojazdach przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych.



Rys. 7.5. 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.



Rys. 7.6. Przerwa między peronem przystankowym a autobusem. Źródło: materiały własne TRAKO.

Dodatkowym ułatwieniem dla osób niepełnosprawnych jest faktura peronu przystankowego, która naprowadza osoby niedowidzące dokładnie na pierwsze drzwi autobusu, przeznaczone do wsiadania.



Rys. 7.7. Strefa wejściowa – inny rodzaj nawierzchni naprzeciwko pierwszych drzwi autobusu. Źródło: materiały własne TRAKO.

Po zaprojektowaniu i przyjęciu określonego standardu peronów kolejowych i autobusowych, należy zachęcać wszystkich zarządców dróg oraz infrastruktury kolejowej w województwie do stosowania przyjętego wzorca przy okazji wszelkich modernizacji, remontów i rozbudowy infrastruktury.

7.4. Standard usług przewozowych w aspekcie wymogów ochrony środowiska

Od 1 maja 2004 roku, kiedy Polska została członkiem Unii Europejskiej, zobowiązała się m. in. do wypełniania jej wymogów prawnych, szczególnie tych z zakresu ochrony środowiska. Wskazuje to art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r.: *Rzeczpospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju*. Zrównoważony rozwój jest fundamentem, na którym powinny opierać się krajowe i lokalne dokumenty strategiczne w odniesieniu do wszelkich dziedzin społecznych i gospodarczych, funkcjonowania kraju i jego poszczególnych regionów. Dotyczy to szczególnie miast, w których poprawienie stanu środowiska naturalnego wpłynie znacząco na poprawę warunków życia ich mieszkańców, co w konsekwencji spowoduje, że miasta w dłuższej perspektywie pozostaną miejscami zamieszkiwania, nauki, pracy i odpoczynku, postępu społecznego, wzrostu, innowacji oraz rozwoju.

Dlatego, oprócz dążenia do stosowania pojazdów z ekologicznymi silnikami (normy emisji spalin Euro 6 dla autobusów fabrycznie nowych oraz Euro 3 dla pozostałych pojazdów w transporcie drogowym), należy promować niskoemisyjne sposoby poruszania się, takie jak np. publiczny transport zbiorowy, carpooling, skutery, motorowery, a także bezemisyjne – np. rower.

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój miast i wsi. Jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne w miejscach koncentracji ruchu, szczególnie w obszarach zurbanizowanych stanowi znaczącą uciążliwość życia dla mieszkańców. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych na kierunkach najczęściej uczęszczanych (głównie do największych ośrodków miejskich województwa), w największym stopniu wpływa na ograniczenie ilości zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów. Zakładając, że w godzinach szczytów przewozowych, gdy napętnienia autobusów wynoszą 50 osób, a pociągów 250 osób oraz że w jednym samochodzie podróżuje w relacji dom – praca średnio 1,5 osoby należy zauważyć, że jeden autobus zastępuje 33 samochody osobowe a pociąg aż 165 samochodów. Zatem zapewnienie dobrej jakości transportu publicznego, przejmującego podróży od samochodów na najbardziej uczęszczanych kierunkach, jest najbardziej skutecznym działaniem sprzyjającym ochronie środowiska.

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

- wprowadzanie przywilejów w ruchu dla autobusów na trasach dojazdowych do największych miast województwa,
- ograniczanie ruchu pojazdów indywidualnych w ścisłych centrach miast poprzez tworzenie:
 - stref ruchu uspokojonego,
 - ciągów pieszo – jezdnych,
 - ciągów pieszych na drogach wyłączonych z ruchu pojazdów silnikowych,
- ograniczanie liczby miejsc parkingowych w ścisłych centrach ośrodków miejskich wraz z rozszerzaniem granic stref płatnego parkowania.

Na najbardziej uczęszczanych kierunkach należy preferować ekologiczny transport kolejowy poprzez stosowanie nowoczesnych pojazdów oraz atrakcyjnych taryf opłat. W województwie lubelskim spośród 642 km linii kolejowych po których kursują pociągi pasażerskie 54% to linie zelektryfikowane.

Pociągi pasażerskie trakcji elektrycznej praktycznie nie emitują żadnych szkodliwych substancji dla ludzi oraz środowiska naturalnego. Ponadto nowoczesne składy elektryczne nie są też generatorem podwyższonego poziomu hałasu oraz drgań w otoczeniu linii kolejowych. W związku z tym poprzez odpowiednią politykę taryfową (w tym uprawnienia do przejazdów ulgowych) należy w pierwszej kolejności stosować wszelkie bonifikaty w transporcie kolejowym. Nie jest natomiast działaniem ekologicznym utrzymywanie połączeń kolejowych na kierunkach o niewielkiej liczbie podróży, ponieważ pociąg zużywa znacznie więcej energii od autobusu. Na liniach kolejowych, na których maksymalne napełnienia pociągów w szczycie, przy zastosowaniu taryf promocyjnych nie będą przekraczały poziomu 70 osób, a wzdłuż tych linii przebiegają drogi, na których nie występują stałe, znaczące zakłócenia ruchu dopuszcza się zastępowanie pociągów komunikacją autobusową.

Jednym z elementów ochrony środowiska jest utrzymanie wysokiego udziału taboru autobusowego wyposażonego w niskoemisyjne silniki, które spełniać będą aktualnie obowiązujące rygorystyczne normy ekologiczne. Nowoczesne silniki spalinowe, które spełniają co najmniej wymogi normy Euro 5 lub EEV, charakteryzują się obecnie emisją zanieczyszczeń spalin na poziomie emisji silników zasilanych gazem.

Producenci, wykorzystując osiągnięcia postępu technicznego oraz nowych technologii, pracują nad doskonaleniem autobusów napędzanych napędem elektrycznym oraz napędem hybrydowym, łącząc silnik elektryczny ze spalinowym. Równolegle testowane są inne napędy alternatywne, m.in. ogniwa wodorowe. Jednak, w pełni satysfakcjonujące efekty ograniczenia emisji spalin silników autobusowych wprowadzone zostaną wymogami obowiązującej od 2014 roku normy Euro 6.

Zatem przy kontraktowaniu usług oraz przy wymianie taboru przewoźników i operatorów w ramach programów unijnych, nie znajduje uzasadnienia promowanie zakupu autobusów z napędem alternatywnym. Uwzględniając znaczny koszt wymiany taboru oraz długość procesu wynikającą z 20 letniej żywotności pojazdów, należy przyjąć, że w ramach służb całodziennych oraz w dni wolne od pracy powinien być eksploatowany nowy, ekologiczny tabor, natomiast do obsługi linii autobusowych dopuszczać również należy starszy tabor, w ograniczonym zakresie – służby szczytowe, jednozmianowe, rezerwa.

8. Organizacja systemu informacji pasażerskiej

8.1. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie godzin przyjazdu lub odjazdu środków transportu

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy określa informacje dotyczące rozkładów jazdy jakie powinny się znaleźć na przystankach i dworcach autobusowych. W przypadku przystanków są to odjazdy środków transportowych bądź określona w minutach częstotliwość kursowania. Dodatkowo przy każdym z kursów należy podać terminy kursowania (nie dotyczy kursów drogowego transportu zbiorowego wykonywanego codziennie).

Pasażerska komunikacja kolejowa bazuje na oznaczeniach terminów kursowania zarządzanych przez Regulaminy Przydzielania Tras Pociągów w danych edycjach rozkładów jazdy opracowane przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Symbole terminów kursowania pociągów różnią się znacząco od tych przyjętych dla transportu drogowego. Od grudnia 2013 roku ma nastąpić ujednoczenie stosowanych oznaczeń i symboli w rozkładach jazdy, gdyż stosowane w transporcie drogowym od dnia 01.03.2013 r. oznaczenia i symbole obejmą wówczas również transport kolejowy⁸².

W obydwu przypadkach obowiązywać będą wspólne oznaczenia kursów pospiesznych i ekspresowych (pogrubiona czerwona linia) i kursów zwykłych bądź przyspieszonych (czarna linia zwykłej grubości).

W przypadku dworców kolejowych oraz autobusowych dodatkowo należy podać dane dotyczące przyjazdów środków transportu. Przytoczone powyżej rozporządzenie wyznacza kolory tablic odjazdowych (żółte) i przyjazdowych (białe). Proponuje się, aby dworcowe tablicowe rozkłady jazdy były skonstruowane w następujący sposób:

- z lewej strony tablica z godzinami przyjazdów,
- z prawej tablica z godzinami odjazdów,
- na środku pomiędzy przyjazdowym a odjazdowym rozkładem jazdy kolumna z przystankami końcowymi oraz pośrednimi (na białym tle).

Organizator winien dążyć do narzucenia jednakowego wzorca przystankowej informacji dotyczącej rozkładu jazdy (tabliczki przystankowej) zgodnej z projektem opisanym w rozdziale 8.9. Konieczność przekazywania w transporcie drogowym rozkładów jazdy i informacji dotyczącej rozkładu jazdy właścicielowi lub zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem⁸³, nie ułatwia wprowadzenia jednolitego wzorca tej informacji. Zapisy prawnie nie określają która ze stron – przewoźnicy i operatorzy czy właściciele i zarządcy infrastruktury przystankowej decyduje o wyglądzie informacji o rozkładzie jazdy. Wymienione są tylko dane jakie muszą się znaleźć na tej informacji⁸⁴. Mając na celu powyższe, organizator planuje zastosować następujące działania, umożliwiające ujednoczenie wzorca informacji:

⁸² Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 25.04.2012 r., poz. 451), § 22.

⁸³ Ibidem, § 11 ust. 1 pkt 3.

⁸⁴ Ibidem, § 12 ust. 1.

- wprowadzenie odpowiednich zapisów do umów z operatorami publicznego transportu zbiorowego (narzucenie wzorca operatorom)⁸⁵,
- odpowiednie sformułowanie uchwałą Sejmiku Województwa Lubelskiego, warunków i zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest Województwo Lubelskie (dotyczy wszystkich, nieprzekazanych innym jednostkom samorządu terytorialnego, przystanków komunikacyjnych położonych w pasie drogowym dróg wojewódzkich)⁸⁶,
- podjęcie rozmów z pozostałymi właścicielami i zarządcami przystanków komunikacyjnych i dworców, mających na celu przekonanie ich do stosowania wspólnego, jednolitego wzorca informacji dotyczących rozkładów jazdy (dotyczy tych podmiotów, które będą żądać od operatorów wojewódzkich przewozów pasażerskich stosowania innego wzorca tej informacji niż zapisanego w umowie o świadczenie usług przewozowych).

8.2. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie obowiązujących opłat za przejazd

Podstawą oferty przewozowej oprócz częstotliwości i warunków przewozu jest taryfa opłat. W przypadku stosowania cen wyznaczonych przez organizatora przewozów ustanawia się poniższe zasady informacji o obowiązujących taryfach.

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 o publicznym transporcie zbiorowym narzuca wyłącznie obowiązek umieszczenia cennika tylko na dworcach oraz jako wyciąg w pojazdach komunikacji zbiorowej. W publicznym transporcie zbiorowym organizowanym przez Województwo Lubelskie należy dodatkowo umieszczać informacje o cenach biletów ulgowych z uwzględnieniem ulg ustawowych.

W przypadku wprowadzenia zintegrowanego systemu taryfowo – biletowego organizator zobowiąże operatorów do przyjęcia do użytku oraz w przekazywaniu informacji pasażerskiej znaków graficznych jednoznacznie wskazujących na wspólną taryfę (logo publicznego transportu zbiorowego). Znakiem graficznym zintegrowanej taryfy należy oznaczyć pojazdy operatora publicznego transportu zbiorowego w miejscach dobrze widocznych dla podróżnych.

Szczegółowe informacje o zintegrowanym systemie taryfowo – biletowym należy umieścić na stronie internetowej, ulotkach wydawanych przez organizatora, w punktach obsługi podróżnych. Natomiast wyciąg z taryfy musi się znajdować w pojazdach operatora.

W przypadku promocji zintegrowanego systemu taryfowo – biletowego zaleca się działania związane z przekazaniem informacji o niej poprzez billboardy oraz środki masowego przekazu.

⁸⁵ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 25 ust. 3 pkt. 13.

⁸⁶ Ibidem, art. 15 ust. 1 pkt. 6.

8.3. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego

Zestaw obowiązujących ulg ustawowych obowiązujących operatorów i przewoźników zawiera Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Informacje o ulgach ustawowych opracowane na podstawie powyższej ustawy (z możliwością ich wydruków) powinny się pojawić na stronie internetowej organizatora i operatorów oraz w środkach publicznego transportu zbiorowego.

Na dworcach autobusowych i kolejowych należy zamieszczać informacje o obowiązujących taryfach w publicznym transporcie zbiorowym w najbliższym sąsiedztwie kas biletowych. Zaleca się stosowanie piktogramów w systemach informacji pasażerskiej podobnie jak na rysunku 8.3.



Rys. 8.1. Herb i logotyp województwa, które będą umieszczone na burtach pojazdów na liniach o charakterze użyteczności publicznej z honorowanymi ulgami ustawowymi. Źródło: www.lubelskie.pl.

8.4. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie zintegrowanych węzłów przesiadkowych

Podstawą sprawnej sieci komunikacyjnej są węzły przesiadkowe. Inwestycje w zakresie zintegrowanych węzłów przesiadkowych powinny być zgodne z założeniami niniejszego Planu. Inwestorzy realizujący nowe inwestycje oraz remonty i modernizacje układu drogowego a także infrastruktury transportu szynowego w otoczeniu istniejących i planowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych powinni przekazywać informacje o planowanych przedsięwzięciach organizatorowi wojewódzkich przewozów pasażerskich.

Zaleca się, aby potencjalni inwestorzy:

- uwzględniali potrzeby społeczne w zakresie lokalizacji przystanków transportu publicznego,
- właściwie kształtowali węzły przesiadkowe w celu maksymalnego skrócenia dróg dojść pieszych pasażerów pomiędzy miejscami odjazdów różnych linii oraz różnych środków lokomocji,
- zapewniali osobom niepełnosprawnym dojścia do przystanków, peronów i dworców w celu umożliwienia im samodzielnego korzystania ze środków transportu publicznego,
- uzgadniali lokalizację urządzeń przystankowych: tablic informacyjnych, wiat, oświetlenia przystanków oraz ustalali warunki podłączeń do sieci elektrycznej urządzeń przystankowych itp.,
- zapewniali właściwą liczbę miejsc parkingowych dla samochodów i rowerów dla osób przesiadających się na środki transportu publicznego,

- zapewniali łatwy dojazd do węzłów przesiadkowych dla publicznego transportu drogowego poprzez zastosowanie niezbędnych elementów priorytetów w ruchu drogowym tam, gdzie są one konieczne,
- dostosowywali przepustowość przystanków i dworcowych stanowisk odjazdowych pod kątem prognozowanych potoków pasażerskich i natężenia ruchu pojazdów transportu publicznego.

Zaleca się stosowanie następujących rodzajów informacji o zintegrowanych węzłach przesiadkowych w publicznym transporcie zbiorowym:

- w postaci znormalizowanych symboli na schematach i mapach poglądowych sieci według jednolicie uzgodnionego wzoru,




Rys. 8.2. Przykład piktogramów oznaczających środki transportu oraz infrastrukturę transportową.
Źródło: opracowanie własne.

- na rozkładach jazdy przystankowych, tabelarycznych oraz w wyszukiwarkach internetowych należy oznaczać zintegrowane węzły przesiadkowe określone w niniejszym Planie odpowiednim piktogramem środka transportowego wzorowanych na poniżej przedstawionych przykładach.

16 Komorní Lhotka-Hnojník		Platf															
zajišťuje: Veolia Transport Morava a.s., Vítkovická 3133/5,, 702 00 Ostrava - Moravská Ostrava, provozovna Třinec, tel. 558 337 980																	
		8	206	302	10	310	12	14	2	216	4	18	20	320	322	24	324
od Hnojník, škola polská		⌘					⌘										
Hnojník, obch.stř.		27	Ⓞ†		†	⌘	17										
Hnojník, škola polská		5 10	6 08		7 55	8 05	8 05	13 07		27	17	Ⓞ†		⌘	⌘		
Hnojník, želez. st.		5 10	6 10		7 58	8 08	8 08						15 05		16 03	16 03	17 17
Hnojník, konečný		5 12			7 59	8 09	8 09	13 08		13 08	14 02	14 13	14 22	15 06		16 04	16 04
Hnojník, u Kubisze		5 14	6 12		8 00	8 10	8 10	13 10		13 10	14 04	14 15	14 24	15 07		16 05	16 05
Komorní Lhotka, Kamenec		5 16	6 14		8 02	8 12	8 12	13 12		13 12	14 06	14 17	14 26	15 08		16 07	16 07
Komorní Lhotka, škola		5 18	6 16		8 04	8 14	8 14	13 14		13 14	14 07	14 19	14 28	15 10		16 09	16 09
Komorní Lhotka, náměstí		5 20	6 18		8 06	8 16	8 16	13 16		13 16	14 08	14 20	14 29	15 11		16 11	16 11
Komorní Lhotka, U Gadliny		5 23	6 20		8 08	8 18	8 18	13 18		13 18		14 23	14 31	15 13		16 13	16 13
pr Komorní Lhotka, konečná		5 25	6 22		8 10	8 20	8 20	13 20		13 20		14 25	14 33	15 15		16 15	16 15

Rys. 8.3. Rozkład jazdy linii autobusowej Komorní Lhotka– Hnojník w Czechach. Przy dworcu kolejowym w Hnojniku znajduje się węzeł przesiadkowy z przystankiem kolejowym. Źródło: www.kodis.cz.

Linka 66, Nádraží Hlučín > Křižíkova			
3.7.2013 St (celý týden)			
Min.	Zastávka	Pásmo	Hod. Pracovní den
0	Nádraží Hlučín  	20	0
2	Pneuservis	20	1
4	Hlučín cihelna	13-20	2
11	Hornické muzeum	1-13	3
13	Hlučinská	1	4
15	Důl Odra	1	5 30
17	Sad B.Němcové 	1	6 30
18	Sad B.Němcové	1	7 30
20	Křižíkova	1	8
			9
			10
			11
			12
			13 30
			14 30
			15 30
			16 30
			17
			18
			19
			20
			21
			22
			23

Rys. 8.4. Przykład przystankowego rozkładu jazdy z zaznaczonymi piktogramami.

Źródło: www.kodis.cz.

- w pojazdach publicznego transportu zbiorowego: na schematach sieci komunikacyjnej (identycznie jak na schematach umieszczanych na przystankach), w postaci piktogramów na wyświetlaczach elektronicznych, oraz w postaci zapowiedzi głosowej, zaleca się podawanie oznaczeń linii komunikacyjnych, na które możliwa jest przesiadka,



Rys. 8.5. Przykład piktogramu umieszczonego na tablicy kierunkowej autobusu.

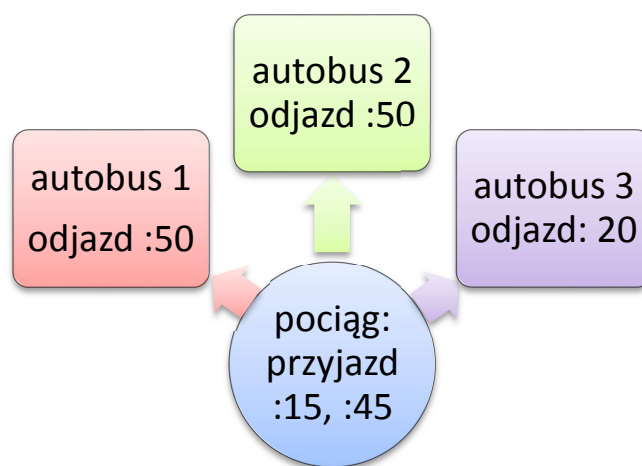
Źródło: materiały własne TRAKO.

- dodatkowo, na przystankach i dworcach stanowiących węzły przesiadkowe zaleca się stosowanie mapek sytuacyjnych ze wskazaniem, z których peronów, stanowisk oraz przystanków odjeżdżają poszczególne środki transportu oraz oznaczenie dróg dojścia pomiędzy tymi przystankami odpowiednimi piktogramami i strzałkami, o ile jest to konieczne.

Na dworcach i ważniejszych węzłach przesiadkowych zaleca się umieszczenie tablic elektronicznych z wyświetlanymi na bieżąco najbliższymi odjazdami (dodatkowo z przyjazdami, ewentualnie opóźnieniami i innymi informacjami dodatkowymi) wraz z oznaczeniem stanowisk, peronów, przystanków.

8.5. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu

Koordynacja różnych środków transportu jest konieczna dla zapewnienia sprawnej obsługi komunikacyjnej mieszkańców województwa. Podstawą jest skoordynowany rozkład jazdy, opierający się o system taktowania odjazdów (środki transportu odjeżdżają co pewien stały odstęp czasu, będący dzielnikiem lub wielokrotnością liczby 60).–W przypadku środków publicznego transportu zbiorowego kursujących rzadko (rzadziej niż co 60 minut) należy zagwarantować pasażerom pewność połączenia poprzez odpowiednią konstrukcję rozkładów jazdy.



Rys. 8.6. Przykład koordynacji rozkładu jazdy transportu kolejowego z drogowym.

Źródło: opracowanie własne.

Przyjmuje się, że w ramach rocznych wojewódzkich planów zadań przewozowych szczegółowo określone będą takty kursowania dla poszczególnych linii o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, które gwarantować powinny zachowanie niezbędnych przesiadek w podstawowych relacjach. W celu koordynacji różnych środków transportu publicznego, zaleca się organizatorom powiatowych i gminnych przewozów pasażerskich dostosowanie godzin odjazdów zarządzanych przez siebie systemów transportowych do ustalonych przez organizatora rozkładów jazdy wojewódzkich przewozów pasażerskich w zintegrowanych węzłach przesiadkowych w celu zapewnienia podróżnym ciągłości realizacji podróży z przesiadkami⁸⁷.

8.6. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie regulaminów przewozu osób

Podstawowe zasady relacji na styku pasażer – przewoźnik regulują przepisy regulaminów przewozów osób. 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

⁸⁷ Ibidem, art. 15, ust. 1, pkt 3 lit. c)

z tytułu przewozu osób, zabranych ze sobą do przewozu rzeczy i zwierząt oraz wysokości opłaty manipulacyjnej).

Regulamin przewozu osób opracowany przez przewoźnika, operatora (zatwierdzony przez organizatora) lub przewoźnika powinien się znajdować na dworcu, natomiast jego wyciąg w pojeździe transportu publicznego.

8.7. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie określenia zasad numeracji linii komunikacyjnych

Dla ułatwienia wyboru usług komunikacyjnych przez konsumentów wprowadza się obowiązek oznaczeń handlowych linii komunikacyjnych publicznego transportu zbiorowego według zasad przyjętych przez organizatora przewozów wojewódzkich, który został opisany w rozdziale 6.

W poniższej tabeli przedstawione zostały zasady numeracji linii komunikacyjnych z Lublina w wojewódzkich przewozach pasażerskich.

Tab. 8.1. Zasady oznaczania linii komunikacyjnych wybiegających z Lublina.

Oznaczenie linii	Wylot z Lublina (transport drogowy)	Kierunki (transport drogowy, kolejowy)
5x1, R1	Al. Spółdzielczości Pracy	Lubartów, Parczew, Radzyń Podlaski, Biała Podlaska, Łuków
5x2	Turystyczna	Łęczna, Włodawa
5x3, R3	Al. Witosa	Chełm, Hrubieszów
5x4, R4	Al. Witosa	Krasnystaw, Zamość, Tomaszów Lubelski
5x5	Abramowicka	Biłgoraj
5x6, R6	Al. Kraśnicka	Kraśnik, Janów Lubelski
5x7	Al. Kraśnicka	Opole Lubelskie
5x8, R8	Warszawska, Nałęczowska (Rondo Honorowych Krwiodawców)	Puławy, Ryki

Źródło: opracowanie własne.

Schematy linii komunikacyjnych powinny być opracowywane w czytelny sposób, z naciskiem na wyodrębnienie wszystkich linii komunikacyjnych poprzez zastosowanie różnych kolorów linii (osobne barwy dla tras kolejowych oraz linii autobusowych w danych obszarach).

8.8. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie sposobów podawania do publicznej informacji o rozkładach jazdy

Przytoczone Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy reguluje kwestie podawania do publicznej wiadomości informacji o rozkładach jazdy. Zarówno operatorzy i przewoźnicy kolejowi, jak i autobusowi zobowiązani są do:

- umieszczenia rozkładu jazdy na swojej stronie internetowej (o ile takowe posiadają),
- przekazania rozkładu jazdy organizatorowi publicznego transportu drogowego – Województwu Lubelskiemu, na którego obszarze dany podmiot wykonuje przewozy, celem podania do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera⁸⁸.

Dodatkowo operatorzy i przewoźnicy w transporcie drogowym są zobowiązani do przekazywania rozkładów jazdy oraz informacji dotyczącej rozkładów jazdy właścicielowi lub zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem, celem zamieszczenia informacji dotyczącej rozkładu jazdy na danym obiekcie.⁸⁹

⁸⁸ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 25.04.2012 r., poz. 451), § 11 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz ust. 2

⁸⁹ Ibidem, § 11 ust. 1 pkt 3

Tworzeniem i umieszczaniem informacji o rozkładach jazdy w transporcie kolejowym, zajmuje się wyłącznie zarządca infrastruktury kolejowej, którego obowiązkiem jest podanie do publicznej wiadomości rozkładów na wszystkich stacjach i przystankach kolejowych.

Podstawowym nośnikiem informacji o ofercie rozkładowej są wspomniane informacje dotyczące rozkładu jazdy, wywieszane na przystankach komunikacyjnych lub dworcach publicznej zamieszczone przez właściciela lub zarządcę danego obiektu. W transporcie drogowym właściciel lub zarządca danego obiektu powinien otrzymać rozkład jazdy w postaci pliku w formacie .pdf oraz w wersji elektronicznej umożliwiającej edycję tekstu⁹⁰.

Województwo Lubelskie jest właścicielem przystanków komunikacyjnych, które są położone w pasie drogowym dróg wojewódzkich, poza miastami na prawach powiatu (pod warunkiem, że nie przekazało ich zarządu innym jednostkom samorządu terytorialnego). W jego imieniu funkcję zarządcy pełni własna jednostka organizacyjna – Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie.

W przyszłości organizator (Województwo Lubelskie) planuje stworzenie internetowego systemu informacji pasażerskiej.

8.9. Zasadność stworzenia własnego wojewódzkiego systemu informacji pasażerskiej oraz normalizacji formatu i wyglądu informacji przystankowej

Stan obecny

Z powodu wykonywania na trasach w województwie lubelskim kursów przez wielu przewoźników występuje nieporządek informacyjny na przystankach, dworcach oraz w sieci Internet. Każdy z przewoźników stosuje różny format informacji o rozkładzie jazdy czy taryfie. Na dworcach autobusowych efekt powieszenia wielu rozkładów jazdy i tym podobnych informacji odznacza się małą estetyką oraz przejrzystością informacji. W przypadku pasażerskiego transportu kolejowego zarządca infrastruktury publikuje informacje rozkładowe wszystkich kursujących w danym rejonie przewoźników i operatorów.

Nie wszyscy przewoźnicy decydują się na publikację rozkładów jazdy w Internecie. Bazy najbardziej popularnych wyszukiwarek połączeń nie są kompletne.

Powyższe problemy utrudniają wyszukiwanie informacji przez klientów, co może być przyczyną rezygnacji z usług transportu zbiorowego.

Wojewódzki system informacji pasażerskiej

Zaleca się stworzenie systemu informacji pasażerskiej zawierającej informacje rozkładowe wszystkich przewoźników oraz operatorów działających w województwie lubelskim. Składałby się on:

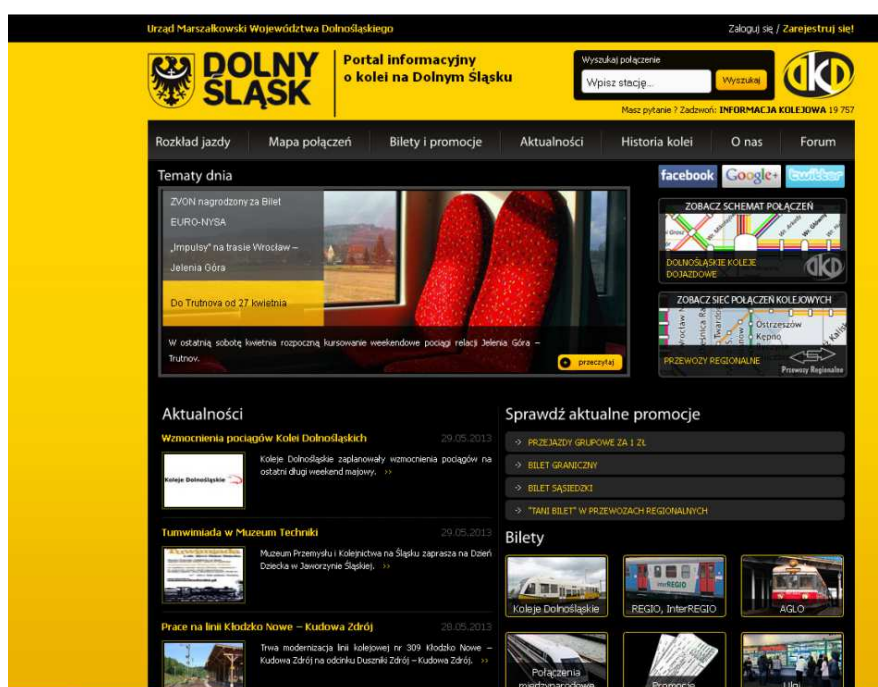
- ze strony internetowej,
- ze znormalizowanej formatki informacji przystankowej,
- aplikacji przeznaczonej na przenośne urządzenia elektroniczne.

⁹⁰ Ibidem, § 11 ust. 3 pkt 2

Strona internetowa

Podstawą informacji o sieci oraz ofercie transportu zbiorowego winien być portal internetowy. Przede wszystkim powinien mieć wbudowaną wyszukiwarkę wszystkich połączeń transportu publicznego na terenie województwa.

Kolejnymi informacjami zamieszczonymi na portalu powinny być znormalizowane tabelaryczne rozkłady jazdy na danych liniach komunikacji zbiorowej (format A4 plik .doc lub .pdf). Na stronie głównej portalu należy umieścić odnośniki do cenników za przejazd, ewentualnych promocji biletowych, map połączeń, zmian w rozkładach jazdy oraz informacji o utrudnieniach w ruchu. W dalszej części należy informować odbiorców o danych organizatorów, operatorów i przewoźników. Portal powinien przyjąć kolorystykę w barwach województwa lubelskiego, należy również uwypuklić logo wojewódzkich przewozów pasażerskich.



Rys. 8.7. Przykład portalu informacji pasażerskiej – koleje na Dolnym Śląsku – stworzony przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego. Źródło: www.koleje.donyslask.pl.

Aktualności i informacje o zmianach w ofercie przewozowej mogą być także publikowane na popularnych portalach społecznościowych, pozwalających dotrzeć do szerokiego grona odbiorców.

Aplikacja

Kolejnym elementem wojewódzkiego systemu informacji pasażerskiej będzie aplikacja przeznaczona na cieszące się coraz większą popularnością przenośne urządzenia elektroniczne, takie jak smartfony, tablety etc. Powinna ona składać się z modułów zawierających co najmniej:

- pełną informację o rozkładzie jazdy wszystkich przewoźników oraz operatorów w województwie lubelskim,

- wyszukiwarkę połączeń,
- informacje o zmianach w ofercie przewozowej,
- komunikaty o zakłóceniach w ruchu.



Informacja przystankowa

W ramach porządkowania systemu informacji o transporcie publicznym oraz standaryzowania procesu tworzenia rozkładu jazdy, proponuje się przyjęcie znormalizowanych formatów przesyłanych organizatorowi przez operatorów i przewoźników rozkładów jazdy np. pliku w formacie .xls, który (w formie tabelarycznej) wypełniać będą przewoźnicy i operatorzy (zgodnie z załączoną instrukcją). Następnie będzie on przesyłany do organizatora przewozów, który będzie mógł bezpośrednio z tego pliku tworzyć jednolite dla całego województwa wydruki przystankowej informacji pasażerskiej oraz informacji internetowej.

Przewoźnik:		TR -Trans-Bus ul. Autobusowa 2 55-560 L	Numer linii:	506							
Skrót literowy przewoźnika:		TR									
Rozkład jazdy ważny od dnia:		30.06.2013	Rodzaj przewozu (regularny/specjalny itp.):	Regularny							
Relacja od:		Lublin dw. Aut.									
Relacja do:		Kraśnik dw. Aut.									
		Numery kursów	1	3	5	7	9	11	13	15	
		Terminy kursowania	m	C	5	6	m	C	6	5	
Lp.	Odległość od początku (km)	Odległości między przystankami	przystanki								
1	0	0	Lublin dw. Aut.	5:30	8:29	12:00	13:35	15:30	16:20	17:00	22:05
2	8	8	Stasin Polny	5:33	8:33	12:05	13:45	15:35	16:35	17:15	22:20
3	13	5	Strzeszkowice	5:41	8:39	12:10	13:55	15:45	16:45	17:30	22:35
4	18	5	Niedrzwica	5:49	8:45	12:15	14:05	15:55	16:55	17:45	22:46
5	30	12	Wilkołaz	5:57	8:51	12:20	14:15	16:05	17:05	18:00	22:57
6	35	5	Pułankowice	6:05	8:57	12:25	14:25	16:15	17:15	18:15	23:08
7	41	6	Kraśnik dw. Aut.	6:13	9:03	12:30	14:35	16:25	17:25	18:30	23:19

Rys. 8.8. Zalecana forma arkusza, w którym przewoźnicy/operatorzy powinni przekazywać organizatorowi dane dotyczące rozkładu jazdy. Źródło: opracowanie własne.

Końcowym efektem działania programu jest stworzenie ujednoczonego przystankowego rozkładu jazdy dla wszystkich przewoźników i operatorów w transporcie drogowym na liniach regionalnych w województwie lubelskim. Na rys. 8.10. przedstawiono przykład takiego rozkładu jazdy z elementami graficznymi oraz tekstowymi wskazującymi Województwo Lubelskie jako organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Rozkład jazdy komunikacji zbiorowej							
Przystanek: Niedrzwica							
		 WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE					
Kierunek:	Godziny odjazdu:						
Kraśnik Dw. Aut.	05:49 m TR	08:45 C TR	12:15 5 TR	14:05 6 TR	15:55 m TR	16:55 C TR	17:45 6 TR
	22:46 5 TR						
Lublin Dw. Aut.	05:35 5 TR	06:20 m TR	07:45 6 TR	11:08 C TR	13:46 6 TR	15:52 5 TR	19:30 m TR

Objaśnienia terminów kursowania:
 C - kursuje w soboty, niedziele i święta,
 5 - kursuje w piątki
 6 - kursuje w soboty,
 m - nie kursuje 24.XII,

Aktualizacja: 30.06.2013

Przewoźnicy:
 TR - Trans-Bus ul. Autobusowa 2 55-560 Lublin

Rys. 8.9. Przykładowy arkusz wyjściowy – znormalizowany przystankowy rozkład jazdy gotowy do wydruku. Źródło: opracowanie własne.

Efektom poprawy i standaryzacji informacji pasażerskiej w przewozach wojewódzkich powinno być ułatwienie jej dotarcia do klienta oraz wzrost zainteresowania publicznym transportem zbiorowym.

9. Kierunki rozwoju transportu publicznego

9.1. Zadania wyznaczające kierunki rozwoju transportu publicznego

Zarządzanie rozwojem publicznego transportu zbiorowego jest strategicznym zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego. Procesy zarządcze muszą opierać się na założeniach planów transportowych, polityki transportowej, parkingowej i ekologicznej, muszą także wychodzić naprzeciw rosnącym oczekiwaniom społecznym w aspekcie jakości usług, świadczonych przez transport publiczny 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 komunikacyjnej województwa (w zakresie działań zwiększających udział transportu publicznego w przewozach wojewódzkich) 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 do integracji wszystkich środków transportu publicznego na terenie województwa, 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 osób niepełnosprawnych,
- wykorzystywanie nowoczesnych narzędzi (informatyka, elektronika) dla tworzenia platformy kontaktów z pasażerami, zapewniającej wszechstronne informacje o komunikacji zbiorowej (operatorach, przewoźnikach, liniach, przystankach, rozkładach jazdy, możliwościach przesiadek, kursowaniu pojazdów, systemie taryfowo – biletowym, uprawnieniach do korzystania z ulg ustawowych, itp.),
- realizacja własnych inwestycji infrastrukturalnych mających wpływ na funkcjonowanie transportu publicznego oraz wspieranie samorządów innych szczebli w realizowanych przez nie przedsięwzięciach na terenie województwa lubelskiego.

9.2. Integracja transportu publicznego

9.2.1. Integracja funkcjonalna – węzły przesiadkowe

Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych pomiędzy regionalnym transportem kolejowym, lokalnym i regionalnym transportem autobusowym oraz komunikacją miejską stanowi szansę dla rozwoju wszystkich systemów transportu publicznego. Zintegrowany węzeł przesiadkowy powinien zapewnić co najmniej jak najkrótsze i bezpośrednie przejście pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu (najlepiej w systemie „door – to – door”). Konieczne jest również zniwelowanie wszelkich przeszkód dla osób niepełnosprawnych. Aktualnie największym problemem występującym w wielu miastach w województwie lubelskim jest znaczne oddalenie dworców kolejowych od dworców autobusowych i brak sprawnej komunikacji pomiędzy nimi, pozwalającej na wygodne dokonywanie przesiadek osób przyjeżdżających koleją do linii autobusowych komunikacji regionalnej rozprowadzającej podróżnych do pozostałych miejscowości oraz zbyt słaba oferta linii komunikacji miejskiej: o stosunkowo skromnym zasięgu obsługi, niedopasowana do godzin kursowania pociągów. Zintegrowane węzły przesiadkowe są warunkiem funkcjonowania transportu publicznego w oparciu o zasady komplementarności usług w publicznym transporcie zbiorowym w województwie lubelskim, w myśl których przewozy autobusowe nie będą konkurowały z komunikacją kolejową, a obie gałęzie będą się wzajemnie uzupełniały.

W województwie lubelskim funkcjonować powinny dwie kategorie zintegrowanych węzłów przesiadkowych:

- węzły przesiadkowe międzygałęziowe integrujące transport kolejowy z drogowym – ich podstawowym zadaniem będzie rozprowadzanie ruchu pasażerskiego pomiędzy koleją, a transportem autobusowym regionalnym i liniami komunikacji miejskiej. Zapewnią one możliwość wygodnych przesiadek do pojazdów kursujących w kierunku osiedli mieszkaniowych w miastach oraz innych miejscowościach w subregionach. Powinny one pełnić dodatkowo rolę integracji wewnętrznej w transporcie kolejowym oraz drogowym. Zaleca się, aby zintegrowane węzły przesiadkowe powstały co najmniej w każdym zespole miejskim z regularnymi połączeniami kolejowymi. W wielu miastach stacje kolejowe są znacznie oddalone od ich centrów i osiedli mieszkaniowych, toteż stworzenie węzłów może być szansą na zwiększenie dostępności i atrakcyjności transportu kolejowego. W miastach, do węzłów przesiadkowych powinny dojeżdżać dedykowane autobusowe linie dowozowe, skracające czas dojścia do stacji kolejowych;
- węzły przesiadkowe integrujące wewnątrzgałęziowo transport drogowy w miejscowościach pozbawionych dostępu do transportu kolejowego – celem tego rodzaju węzłów będzie ułatwienie przesiadania się pomiędzy autobusami obsługującymi różne linie, zarówno w segmencie przewozów dalekobieżnych, międzypowiatowych, powiatowych, jak i gminnych (w tym miejskich).

Lokalizacja części zintegrowanych węzłów przesiadkowych została wyznaczona w krajowym planie transportowym:

- Lublin,
- Dęblin,
- Łuków,

- Biała Podlaska,
- Terespol,
- Puławy,
- Zamość,
- Rejowiec Fabryczny,
- Kraśnik,
- Chełm.

Kolejne zintegrowane węzły przesiadkowe o znaczeniu wojewódzkim, oprócz tych wskazanych w krajowym planie transportowym, powinny powstać w:

- Krasnymstawie,
- Międzyrzeczu Podlaskim,
- Parczewie,
- Lubartowie,
- Rykach,
- Świdniku.

W węzłach tych należy stosować rozwiązania, które zniwelują trudności związane z przesiadaniem się zarówno z pociągów do autobusów, jak i pomiędzy samymi autobusami (np. przesiadki typu „door to door”).

Należy zadbać o zapewnienie skomunikowań do/z pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych z/do pociągów regionalnych organizowanych przez Województwo Lubelskie⁹¹:

- ze stacji Lublin – w kierunku Chełma, Zamościa i Stalowej Woli,
- ze stacji Łuków – w kierunku Lublina przez Dęblin,
- ze stacji Dęblin – w kierunku Radomia (obecnie Województwo Lubelskie nie organizuje kolejowych przewozów pasażerskich na linii nr 26 w kierunku Łukowa).

Zintegrowane węzły przesiadkowe w transporcie drogowym będą lokalizowane przede wszystkim w miastach, w których nie są wykonywane przewozy w transporcie kolejowym. Powinny one powstać co najmniej tam, gdzie aktualnie istnieje dwa lub więcej głównych zespołów przystankowo – dworcowych, z których korzystają linie w komunikacji regionalnej a przesiadanie się między nimi ze względu na duże odległości jest utrudnione. Węzły integrujące tylko transport drogowy powinny zostać utworzone w:

- Biłgoraju,
- Janowie Lubelskim,
- Tomaszowie Lubelskim,
- Hrubieszowie,
- Opolu Lubelskim,
- Włodawie,
- Łęcznej,

⁹¹ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 roku sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z dnia 23.10.2012 r., poz. 1151), s. 16.

- Radzynie Podlaskim.

We wszystkich wskazanych planowanych lokalizacjach zintegrowanych węzłów przesiadkowych powinny być organizowane skomunikowania linii gminnych i powiatowych z liniami komunikacyjnym w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie drogowym.

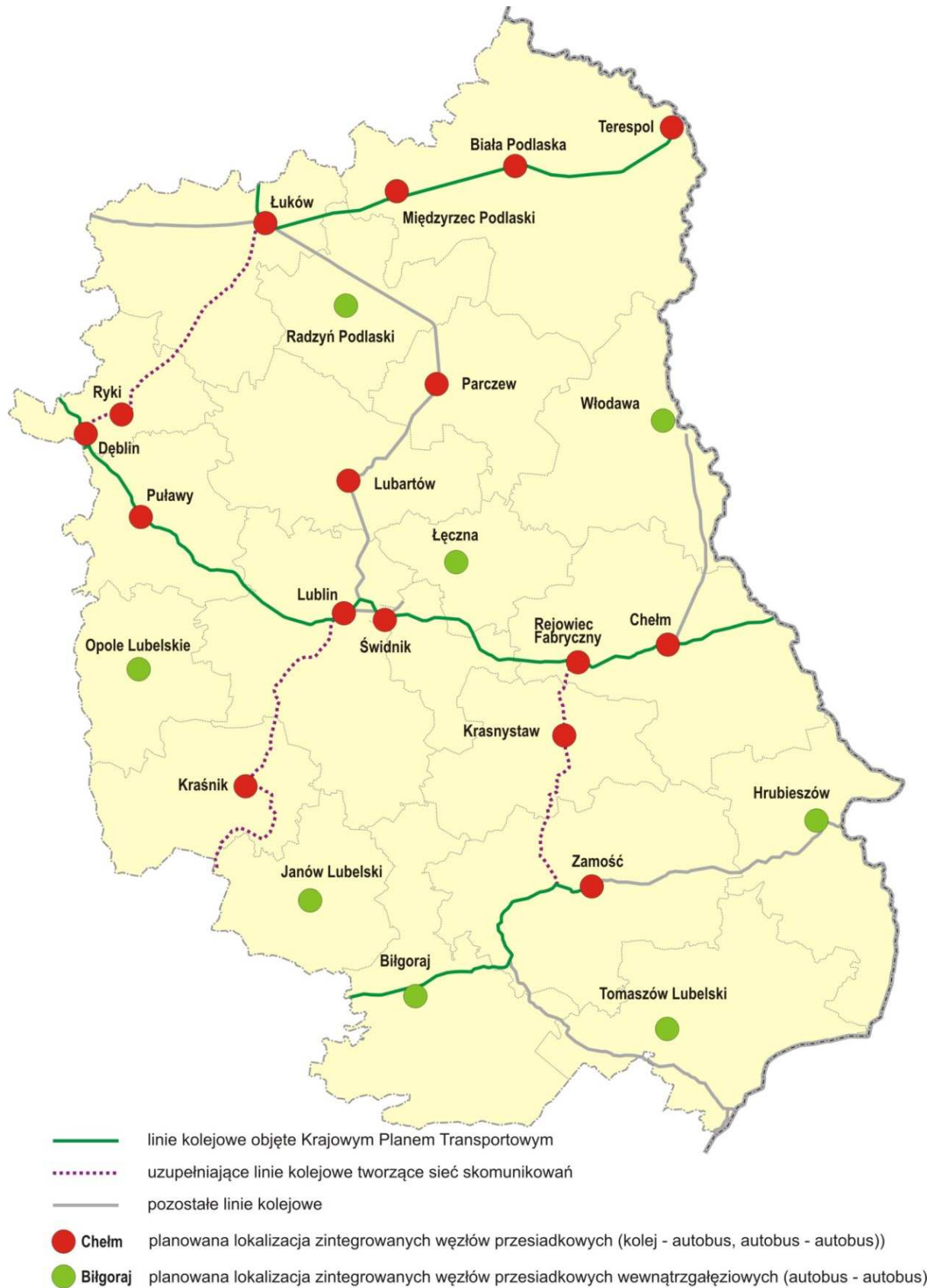
Przy zintegrowanych węzłach przesiadkowych powinny być tworzone parkingi dla samochodów osobowych typu:

- **„Park and Ride”** – (P+R „parkuj i jedź”) parkingi dla użytkowników samochodów, którzy po pozostawieniu auta na parkingu typu P+R decydują się na dalszą podróż środkiem transportu publicznego,
- **„Kiss and Ride”** – (K+R „pocałuj i jedź”) miejsca postojowe z dozwolonym postojem maksymalnie na 5 minut dla osób odwożących pasażerów na pociąg lub autobus.

Dodatkowo wskazane jest organizowanie miejsc postojowych dla użytkowników rowerów w systemie „Bike and Ride”.

Planowana sieć zintegrowanych węzłów przesiadkowych może być rozwijana o kolejne lokalizacje lub o dodatkowe zespoły w miejscowościach z proponowanymi lokalizacjami (w zależności od potrzeb). Należy dążyć do zwiększania zakresu integracji środków transportu publicznego, tworząc również lokalne węzły przesiadkowe integrujące np. tylko komunikację miejską lub regionalną. Wielkość węzłów przesiadkowych powinna być dostosowana do rzeczywistych potrzeb z uwzględnieniem ich potencjału ruchowego. Oprócz tworzenia nowoczesnych przystanków komunikacyjnych zasadne jest także podejmowanie działań mających na celu podnoszenie standardu przystanków komunikacyjnych.

Na kolejnej stronie przedstawiono lokalizację proponowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych z uwzględnieniem założeń krajowego planu transportowego w zakresie punktów integracyjnych oraz linii kolejowych, na których planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez ministra właściwego do spraw transportu.



Rys. 9.1. Lokalizacja proponowanych węzłów przesiadkowych. Źródło: opracowanie własne.

Poniżej przedstawione zostały przykłady dobrych praktyk w zakresie organizacji węzłów przesiadkowych.



Rys. 9.2. Skoordynowana przestrzennie przesiadka pociąg – autobus typu „door – to – door” na stacji S – Bahn Esslingen koło Zurichu. Źródło: materiały własne TRAKO.

Bezpośrednio przed budynkiem dworca umieszczono przystanki autobusowe i kolejowe, które zadano wspólną wiatą, osłaniającą podróżnych przed działaniem warunków atmosferycznych. Dostosowanie wysokości poziomu podłogi autobusów i taboru kolejowego do wysokości krawędzi przystanków i peronów ułatwia korzystanie z komunikacji zbiorowej osobom niepełnosprawnym oraz przyspiesza wymianę pasażerów.



Rys. 9.3. Węzeł przesiadkowy przy stacji Landeck – Zams (Austria): przystanki autobusowe, postój taksówek oraz parking „Kiss and Ride”. Źródło: materiały własne TRAKO.

Stanowiska postojowe autobusów zostały ułożone w układzie skośnym. Dzięki takiemu rozwiązaniu kierowcy nie muszą wykonywać manewru cofania chcąc opuścić stanowisko postojowe.

W ramach węzła przesiadkowego można zlokalizować także postój taksówek. Uwagę zwraca równa powierzchnia bez barier architektonicznych – krawężników, między chodnikami a jezdniami, które od chodników odgradzono metalowymi słupkami tworzącymi barierę optyczną, nieutrudniającą pieszym poruszanie się.

Pomiędzy przystankami autobusowymi i dworcem kolejowym zlokalizowano miejsca postojowe w ramach systemu „Kiss and Ride”.



Rys. 9.4. Węzeł przesiadkowy wewnętrzząęziowy we Frýdlancie (Czechy) z ruchem autobusów wokół pętli nawrotowej. Źródło: materiały własne TRAKO.

Węzły przesiadkowe mogą być tworzone również na małej powierzchni, szczególnie jeśli lokalizowane są w miasteczkach i integrują jedynie transport autobusowy. Ruch pojazdów odbywa się wokół klasycznej pętli nawrotowej z wyodrębnionymi rejonami ze stanowiskami dla osób wysiadających w przypadku, gdy autobus kończy bieg oraz stanowiskami początkowymi z wiatami. Liczba przystanków odjazdowych jest większa od liczby stanowisk końcowych, dodatkowo są one zlokalizowane bardzo blisko siebie, co ułatwia przesiadanie się pasażerów.

9.2.2. Integracja taryfowo – biletowa, integracja organizacyjna

Niski udział transportu publicznego w podziale zadań przewozowych przekłada się na obniżanie poziomu jakości życia mieszkańców województwa lubelskiego ze względu na nasilanie się zjawiska kongestii wpływającego na wzrost zanieczyszczenia powietrza, większą liczbę wypadków samochodowych oraz wydłużanie czasu trwania podróży. Jedną z barier w korzystaniu z usług transportu publicznego jest rozdrobnienie jego podsystemów, utrudniające podróżowanie różnymi środkami transportu, nawet na tych samych ciągach komunikacyjnych. Przejawia się ono w braku koordynacji godzin odjazdów, występowaniu wielu systemów taryfowo – biletowych oraz utrudnionym dostępie do informacji o ofercie przewozowej ze względu na brak jednej platformy informacyjnej.

Należy zainicjować działania ukierunkowane na integrację transportu publicznego w celu podniesienia jego atrakcyjności w stosunku do transportu indywidualnego. Integracja transportu publicznego w województwie lubelskim powinna być realizowana wieloaspektowo poprzez:

- wprowadzanie biletów zintegrowanych, gwarantujących możliwość korzystania z różnych środków transportu, niezależnie od organizatora danej linii komunikacyjnej,
- dążenie do wprowadzania zintegrowanych taryf biletowych, gwarantujących przejrzystość oferty biletowej,
- koordynację godzin odjazdów ukierunkowaną na ułatwienie przesiadania się pomiędzy środkami lokomocji oraz równomierne rozłożenie odstępów pomiędzy kolejnymi odjazdami na ciągach komunikacyjnych,
- stworzenie kompleksowego systemu informacji pasażerskiej, zawierającego informacje o ofertach przewozowych zapewnianych przez organizatorów linii o charakterze użyteczności publicznej oraz przewoźników komercyjnych; powinien on zapewniać dostęp do rozkładów jazdy wszystkich linii komunikacyjnych na terenie województwa (portal z bazą internetową, aplikacja na urządzenia elektroniczne takie jak smartfony, tablety etc.); w przypadku tabliczek przystankowych w transporcie drogowym należy publikować na jednym arkuszu godziny odjazdów wszystkich pojazdów (wzorem plakatowych rozkładów jazdy w transporcie kolejowym).

Rozwiązania dotyczące integracji transportu publicznego są szerzej przedstawione w niniejszym Planie w punktach 3.4, 5.6 i 8.9.

9.3. Zwiększanie dostępności stacji i przystanków kolejowych

9.3.1. Nowe przystanki kolejowe

Przebiegi linii kolejowych w województwie lubelskim są uwarunkowane historycznie, co powoduje iż stacje i przystanki w wielu miejscowościach są oddalone od głównych źródeł i celów podróży. Przywiązanie pociągów do tras linii kolejowych w obliczu bardzo elastycznych możliwości prowadzenia linii komunikacyjnych w transporcie drogowym powoduje, iż komunikacja kolejowa nie jest postrzegana jako atrakcyjna i łatwo dostępna. Należy dążyć do przybliżenia linii kolejowych, na których wykonywane będą przewozy o charakterze użyteczności publicznej do generatorów ruchu, m.in. poprzez tworzenie nowych przystanków lub stacji kolejowych. Budowa nowych punktów odprawy pasażerów kolei pozwoli skrócić drogi dojścia do tego środka transportu publicznego.

Na terenie województwa lubelskiego w ostatnich latach zwiększono liczbę punktów odprawy podróżnych w transporcie kolejowym. W 2012 r. na linii kolejowej nr 69 został wybudowany przystanek osobowy Zagrody Kościół. Na linii tej dokonano również zmiany lokalizacji wybranych przystanków, tj. Izbica, Ruskie Piaski, Nowiny. W kwietniu 2013 roku zostały wznowione przewozy pasażerskie na linii z Lublina do Lubartowa, na której uruchomiono trzy nowe przystanki osobowe:

- Lublin Zadębie,
- Lublin Ponikwoda,
- Niemce.

Zmieniona została także lokalizacja przystanku kolejowego w Wandzinie.

Ponadto, w związku z reaktywacją przewozów na odcinku Lubartów – Parczew we wrześniu 2013 r. utworzonych zostało 5 tymczasowych przystanków osobowych:

- Lubartów – Lipowa (linia nr 30, przy ulicy Lipowej),
- Lubartów – Słowackiego (linia nr 30, przy ulicy Słowackiego),
- Pałecznicza,
- Parczew – Kolejowa (linia nr 30, przy skrzyżowaniu ulic Jana Pawła II i Kolejowej),
- Zabiele.

Docelowo, powinny one spełniać standardy dostępności dla osób niepełnosprawnych, sprecyzowane w punkcie 7.2. w niniejszym Planie.

Dodatkowo, w ramach modernizacji linii kolejowej nr 7 powstanie nowy przystanek „Lublin Zachód”, zlokalizowany na dzielnicy Czuby, na wysokości osiedla Poręba.

Trend w zwiększaniu gęstości przystanków i stacji kolejowych na terenie województwa lubelskiego powinien być utrzymany. Powodzenie realizacji nowych przystanków kolejowych będzie zależało od współpracy wielu podmiotów – zarządcy infrastruktury kolejowej, organizatora przewozów kolejowych w transporcie regionalnym oraz zainteresowanych inwestycjami samorządów lokalnych. Zaleca się, aby w pierwszej kolejności uzupełnić przystanki kolejowe w miastach, w których odległości ze stacji kolejowych do źródeł i celów podróży są wysokie.

9.3.2. System „Bike and Ride”

Parking typu B+R („Bike and Ride”) jest zadaszonym zespołem stojaków zlokalizowanym w pobliżu przystanków i stacji komunikacji zbiorowej. Parking B+R umożliwia poruszanie się na rowerze nawet przy długich podróżach. Po pozostawieniu roweru na parkingu B+R podróż można kontynuować pojazdem komunikacji zbiorowej (autobus, tramwaj, pociąg itd.).



Rys. 9.5. Przykład parkingu typu „Bike and Ride” na węźle komunikacyjnym (Wrocław).

Źródło: www.wroclaw.pl

Parkingi B+R powinny charakteryzować się:

- lokalizacją bezpośrednio przy przystanku komunikacyjnym, na terenie dworca, zintegrowanego węzła przesiadkowego,
- pojemnością co najmniej 10 – 20 miejsc parkingowych dla rowerów,
- stojakami w kształcie odwróconej litery U, umożliwiającymi przypięcie do ramy roweru,
- przezroczystym zadaszeniem umożliwiającym dostęp promieni słonecznych,
- oświetleniem po zmroku,
- monitorowaniem przez kamery CCTV,
- widocznym, dobrym oznakowaniem – znakami B+R.

Funkcjonalność systemu „Bike and Ride” jest ściśle zależna od stworzenia kompleksowej infrastruktury dojazdowej parkingów B+R oraz oferty przewozowej kolei.

Budowa systemu parkingów typu B+R może zaowocować zwiększoną ilością podróży komunikacją zbiorową, a przede wszystkim kolejową. Z uwagi na mniejszą liczbę punktów odprawy pasażerów oraz relatywnie dużym oddaleniem od źródeł i generatorów ruchu, rower może stanowić znaczące ułatwienie w dotarciu do stacji i przystanków kolejowych.

Docelowo, systemem typu „Bike and Ride” należy objąć wszystkie stacje, przystanki kolejowe oraz zintegrowane węzły przesiadkowe na terenie województwa lubelskiego.

9.3.3. Poszukiwanie dalszych rozwiązań

Niekorzystne lokalizacje stacji kolejowych, znacznie oddalonych od centrów miast, wpływają na mniejsze zainteresowanie przewozami kolejami. Na obszarze województwa lubelskiego rozwój ośrodków miejskich często następował z dala od stacji kolejowych, które były lokowane na ich obrzeżach. Próby integracji węzłowej komunikacji kolejowej z systemami komunikacji miejskiej i regionalnej drogowej mogą okazać się niewystarczające w świetle postulatu bezpośredniości podróży, którą najtrudniej jest zapewnić właśnie w przypadku transportu kolejowego. Należy poszukiwać innych rozwiązań, przybliżających kolejowy transport regionalny do centrów miast.

Próby zwiększania dostępności transportu kolejowego poprzez łączenie go z systemami transportu miejskiego miały miejsce w państwach zachodnioeuropejskich. Jak dotąd, najczęściej polegały one na łączeniu tras tramwajowych z kolejowymi na zasadzie tzw. tramwaju dwusystemowego (np. Karlsruhe, Miluza). Spotykane są także rozwiązania, które dotyczą kierowania tras kolejowych przez centra miast, z torowiskami wbudowanymi w ulicach, przejawiającymi się prowadzeniem wspólnego ruchu kolejowo – samochodowego (np. w Szwajcarii).



Rys. 9.6. Przykład tramwaju dwusystemowego w miejscu połączenia z linią kolejową (Karlsruhe, Niemcy). Źródło: materiały własne TRAKO.

Większość rozwiązań polegających na przybliżaniu linii kolejowych do źródeł i celów podróży w centrach miast oparta jest na trakcji elektrycznej, która nie jest powszechna w województwie lubelskim. Interesującym przykładem jest Zwickau, gdzie spalinowe zespoły trakcyjne docierają bezpośrednio do centrum miasta, zapewniając dojazd z okolicznych miejscowości bez konieczności dokonywania przesiadek. Na końcu trasy zorganizowano węzeł przesiadkowy, umożliwiający dokonywanie wygodnych przesiadek typu „door – to – door”. Przykład Zwickau dowodzi, iż realne jest przybliżanie transportu kolejowego do centrów miast również w przypadku linii niezelektryfikowanych.



Rys. 9.7. Spalinowy zespół trakcyjny serii VT47 jako pociąg międzynarodowy z Zwickau (Niemcy) do Sokolova (Czechy), obok tramwaj GT6M i możliwość przesiadki „drzwi w drzwi”. Stacja „Zwickau Zentrum”. Początkowy odcinek pociąg pokonuje ulicami miasta w trójszynowym, dwutorowym splocie razem z tramwajami.

Źródło: materiały własne TRAKO.

Niezależnie od stanu uregulowań formalno – prawnych należy prowadzić prace koncepcyjne nad analizą możliwości przybliżania stacji i przystanków kolejowych do źródeł oraz celów podróży w centrach miast. W szczególności należy rozważyć zasadność wprowadzania ruchu pociągów w głąb miast, w których stacje kolejowe są znacznie oddalone od generatorów ruchu a przewozy wykonywane są z wykorzystaniem spalinowych zespołów trakcyjnych (Zamość, Kraśnik, Parczew).

W województwie lubelskim istnieje szeroki segment czynnych linii kolejowych, które nie są wykorzystywane w przewozach pasażerskich. Możliwe jest wznawianie ruchu w wojewódzkich przewozach pasażerskich na liniach kolejowych:

- nr 12 – z Łukowa w kierunku Pilawy,
- nr 30 – z Łukowa do Parczewa,
- nr 66 (z Zawady) – ze Zwierzyńca w kierunku Biłgoraja,
- nr 71 – z Zamościa do Hrubieszowa,
- nr 81 – z Chełma do Włodawy.

Rozpoczęcie świadczenia usług o charakterze użyteczności publicznej na wyżej wymienionych liniach kolejowych w wojewódzkich przewozach pasażerskich będzie następować po zapewnieniu odpowiedniego stanu infrastruktury liniowej i punktowej, np. z wykorzystaniem środków pomocowych Unii Europejskiej, który będzie zapewniał konkurencyjność transportu kolejowego względem innych środków lokomocji, w szczególności komunikacji indywidualnej.

9.4. Tabor w transporcie regionalnym

Atrakcyjność transportu publicznego zależy między innymi od stanu taboru obsługującego linie komunikacyjne, jego zużycia technicznego oraz moralnego (pojazdy po remoncie nadal są starymi modelami). Nowe pojazdy oferują podróżnym zdecydowanie wyższy komfort, co przekłada się na wyższy stopień satysfakcji z usług transportu publicznego, a w konsekwencji na wzrost liczby podróży, szczególnie wówczas jeśli inne elementy takie jak prędkość podróży i punktualność są również satysfakcjonujące.

Obecnie, w transporcie kolejowym województwa lubelskiego nowoczesne pojazdy to wyłącznie jedno lub dwuczłonowe spalinowe zespoły trakcyjne (13 sztuk), obsługujące głównie mniej ważne linie niezelektryfikowane. Większość parku taborowego stanowią elektryczne zespoły trakcyjne, spośród których tylko 5 jednostek zostało zmodernizowanych. W celu podniesienia komfortu podróżowania transportem kolejowym, w najbliższych latach należy wprowadzić do ruchu co najmniej 15 fabrycznie nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, które obsługiwać powinny połączenia na liniach komunikacyjnych R3, R34, R8 i R81. Dzięki przedmiotowej inwestycji wszystkie połączenia regionalne będą mogły być planowo obsługiwane przez spalinowe zespoły trakcyjne oraz jednostki elektryczne – nowe lub zmodernizowane. Finansowanie zakupu nowego taboru kolejowego może odbyć się z wykorzystaniem środków pomocowych Unii Europejskiej. W kolejnej tabeli wskazano minimalne zapotrzebowanie na tabor kolejowy, z uwzględnieniem standardów dostępności wojewódzkiego transportu publicznego w czasie, opisanych w rozdziale 7.1.2. Planu.

Tab. 9.1. Minimalne zapotrzebowanie na tabor kolejowy na liniach komunikacyjnych organizowanych przez województwo lubelskie.

Linia komunikacyjna	Relacja	Planowana liczba spalinowych zespołów trakcyjnych w ruchu*	Planowa liczba elektrycznych zespołów trakcyjnych w ruchu*
R1	Lublin – Parczew	2	
R3	Lublin – Chełm		6
R34	Lublin – Świdnik Port Lotniczy		1
R4	Lublin – Zamość	3	
R6	Lublin – Kraśnik – granica z województwem podkarpackim	3	
R8	Lublin – Dęblin		3
R81	Dęblin – Terespol		3
R44	Zawada – Hrebenne – granica z województwem podkarpackim	1	
suma planowej liczby jednostek trakcyjnych w ruchu		9	13
wymagana rezerwa czynna		2	2
zapotrzebowanie na tabor		11	15

* – zapotrzebowanie nie uwzględnia pojazdów kursujących w szczytach przewozowych w tzw. trakcji wielokrotnej (w zespołach złożonych z min. 2 pojazdów).

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 9.8. Przykład nowoczesnego elektrycznego zespołu trakcyjnego eksploatowanego przez Koleje Dolnośląskie S.A. (stacja Legnica). Źródło: materiały własne TRAKO.

W transporcie drogowym zaleca się zawieranie umów na obsługę linii komunikacyjnych, których zapisy będą umożliwiały wprowadzanie do ruchu fabrycznie nowych pojazdów. Nowe autobusy powinny być planowane do obsługi zadań całodziennych, na służbach trwających nie krócej niż 10 godzin, we wszystkie dni tygodnia. Pozostałe, starsze pojazdy należy przydzielać głównie do krótszych zadań dodatkowych i szczytowych.

Wymagany standard wyposażenia autobusów i pociągów jest opisany w punkcie 7.1.7. „Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów”.

9.5. System lokalizacji pojazdów

Należy dążyć do wyposażania pojazdów operatorów w autokomputery pokładowe lub inne urządzenia zapewniające ich dokładną lokalizację w czasie rzeczywistym w oparciu o techniki przesyłania danych (np. poprzez łączność radiową, przesyłanie danych drogą telefonii komórkowej, itp.). Systemy lokalizacji pojazdów umożliwiają wykonywanie szeregu czynności usprawniających w szczególności procesy realizacji i kontroli przewozów, w tym:

- wykonywanie systematycznej kontroli punktualności,
- generowanie raportów statystycznych na potrzeby planowania rozkładu jazdy,
- przedstawianie informacji o stanie ruchu i realizacji rozkładu jazdy,
- przekazywanie danych do informacji pasażerskiej – m.in. w zakresie realizacji rozkładu jazdy oraz o zakłóceniach w kursowaniu środków transportu publicznego,
- łączność pomiędzy kierującym pojazdem a służbami dyspozytorskimi,
- rejestrację trasy i prędkości jazdy.

Jedną z wymiernych korzyści wdrożenia narzędzi teleinformatycznych do namierzania pojazdów jest możliwość publikowania bieżących informacji o stanie realizacji rozkładu jazdy dla pasażerów. Obecnie stosowane rozwiązania informowania o stanie rzeczywistym w trybie „on – line” w systemach transportu zbiorowego bazują na różnych kanałach dystrybucji informacji:

- informacja na dworcach i przystankach – z wykorzystaniem tablic elektronicznych, na których prezentowane są informacje o spodziewanych godzinach odjazdów środków transportu publicznego,
- informacja na stronach internetowych – pasażerowie planujący podróż komunikacją zbiorową mogą sprawdzić położenie pojazdu lub spodziewane najbliższe godziny odjazdów z interesującego przystanku; atrakcyjność tego kanału podnoszona jest poprzez stosowanie interfejsów z mapami, na których wyświetlana jest aktualna pozycja autobusów lub pociągów a dodatkowo nanoszone są warstwy z trasami linii komunikacyjnych oraz obowiązującymi rozkładami jazdy,
- informacja generowana dla użytkowników telefonów komórkowych – dostępne są aplikacje z rozkładami jazdy w trybie rzeczywistym, wprowadzane są także systemy alertów SMS o zakłóceniach w ruchu.

Wprowadzenie systemu lokalizacji pojazdów na liniach organizowanych przez Województwo Lubelskie powinno wiązać się z równoczesną implementacją narzędzi publikowania informacji pasażerskiej w trybie rzeczywistym.

Akty prawne przytoczone w opracowaniu

1. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r.
(Dz. U. Nr 78, poz. 483, z 2001 r. Nr 28, poz. 319, z 2006 r. Nr 200, poz. 1471 oraz z 2009 r. Nr 114, poz. 946)
2. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1173)
3. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych
(tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 260)
4. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.)
5. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1592 z późn. zm.)
6. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa
(tekst jednolity: Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1590 z późn. zm.)
7. Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej
(tekst jednolity: Dz. U. z 2011 r. Nr 45, poz. 236)
8. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012, poz. 1265 z późn. zm.)
9. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.)
10. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym
(Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.)
11. 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)
12. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska
(tekst jednolity: Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 z późn. zm.)
13. Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
(tekst jednolity: Dz. U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.)
14. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych
(tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 z późn. zm.)
15. Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi
(tekst jednolity: Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101 z późn. zm.)
16. Ustawa z dnia 29 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych
(tekst jednolity: Dz. U. z 2009 r. Nr 157, poz. 1240 z późn. zm.)
17. Ustawa budżetowa na rok 2012

- (Dz. U. z 15.03.2012 r., poz. 273)
18. Ustawa z dnia 9 maja 1996 r. o wykonywaniu mandatu posła i senatora
(tekst jednolity: Dz. U. z 2011 r. Nr 7, poz. 29 z późn. zm.)
 19. Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin
(tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 101, poz. 648 z późn. zm.)
 20. Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. Prawo o szkolnictwie wyższym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r. poz. 572 z późn. zm.)
 21. Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty
(tekst jednolity: Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572 z późn. zm.)
 22. Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego
(tekst jednolity: Dz. U. Nr 42, poz. 371 z 2002 r. z późn. zm.)
 23. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004
(Dz. Urz. UE L 55/1 z 28.02.2011)
 24. Rozporządzenie Komisji (WE) NR 800/2008 z dnia 6 sierpnia 2008 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne ze wspólnym rynkiem w zastosowaniu art. 87 i 88 Traktatu (ogólne rozporządzenie w sprawie wyłączeń blokowych)
(Dz. Urz. UE L 214/3, 9.8.2008)
 25. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego
(Dz. U. z 2011 Nr 117, poz. 684)
 26. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy
(Dz. U. z 25.04.2012 r., poz. 451)
 27. Rozporządzenie (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
(Dz. Urz. UE L 315, 03/12/2007 P. 0001 – 0013)
 28. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym
(Dz.U. z 23.10.2012 r., poz. 1151)
 29. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku
(Dz. U. z 2007 r. Nr 120., poz. 826)

30. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 08.10.2012 r., poz. 1109)

Dokumenty źródłowe

1. Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014 – 2020
2. Studium Programowo – Przestrzenne Integracji Systemów Komunikacji w Województwie Lubelskim. Kierunki rozwoju
3. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego
4. Koncepcja Zagospodarowania Przestrzennego Kraju 2030
5. Wieloletnia Prognoza Finansowa Województwa Lubelskiego na lata 2011 – 2029
6. Uchwała budżetowa Sejmiku Województwa Lubelskiego na 2013 rok
7. Dane PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dotyczące przepustowości infrastruktury kolejowej oraz standardów jakości dostępu
8. Zestawienia rozliczeń przyznaných dopłat z tytułu stosowania ulg ustawowych w transporcie autobusowym w województwie lubelskim w latach 2008 – 2012.
9. Platforma internetowa „Bank Danych Lokalnych” Głównego Urzędu Statystycznego
10. Analiza potoków pasażerskich w pociągach organizowanych przez Województwo Lubelskie”, IRiPK
11. Wojewódzki Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacji dla Województwa Lubelskiego, Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu P. P.
12. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim. Etap II – Projekt sieci połączeń. Załącznik 1:Raport z wyników badań napełnień pojazdów transportu publicznego, TRAKO
13. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim. Etap II – Projekt sieci połączeń. Załącznik 2:Raport z wyników badań preferencji i zachowań komunikacyjnych, TRAKO
14. Koncepcja funkcjonowania kolei w województwie lubelskim na lata 2013 – 2028, IRiPK
15. Sprawozdania z wykonania budżetu państwa za 2010 i 2011 r.
16. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań, GUS, 2002
17. Raport o stanie środowiska województwa lubelskiego w 2012 roku
18. Prognoza oddziaływania na środowisko projektu programu ochrony środowiska województwa lubelskiego na lata 2012 – 2015 z perspektywą do roku 2019
19. Rozkład jazdy pociągów PKP Intercity S.A.
20. Rozkład jazdy pociągów Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
20. Rozkłady jazdy do zezwoleń w transporcie drogowym wydanych przez Marszałka Województwa Lubelskiego
21. Rozkłady jazdy do zezwoleń w transporcie drogowym wydanych przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego
22. Rozkłady jazdy do zezwoleń w transporcie drogowym wydanych przez Marszałka Województwa

Łódzkiego

23. Rozkłady jazdy do zezwoleń w transporcie drogowym wydanych przez Marszałka Województwa Mazowieckiego
24. Rozkłady jazdy do zezwoleń w transporcie drogowym wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego
25. Rozkłady jazdy do zezwoleń w transporcie drogowym wydanych przez Marszałka Województwa Podlaskiego
26. Rozkłady jazdy do zezwoleń w transporcie drogowym wydanych przez Marszałka Województwa Pomorskiego
27. Rozkłady jazdy do zezwoleń w transporcie drogowym wydanych przez Marszałka Województwa Warmińsko – Mazurskiego

Spis tabel

Tab. 1. Elementy Planu	12
Tab. 1.1. Wykaz linii kolejowych w województwie lubelskim	16
Tab. 2.1. Liczba ludności w województwie lubelskim według stanu na dzień 31.12.2012 r.....	33
Tab. 2.2. Struktura wieku mieszkańców województwa lubelskiego (z prognozą do 2035 roku).....	35
Tab. 2.3. Liczba studentów w województwie lubelskim	39
Tab. 2.4. Liczba uczniów w województwie lubelskim	40
Tab. 2.5. Przeciętne wynagrodzenia.....	40
Tab. 2.6. Liczba osób niepełnosprawnych.....	42
Tab. 3.1. Wydatki budżetu państwa na wyrównywanie przewoźnikom utraconych przychodów z tytułu stosowania uprawnień do ustawowych przejazdów ulgowych.....	56
Tab. 3.2. Liczba biletów ulgowych w transporcie drogowym w województwie lubelskim w 2011 r....	57
Tab. 3.3. Liczba biletów ulgowych miesięcznych w transporcie drogowym w województwie lubelskim w 2011 r.	57
Tab. 3.4. Dopłaty do biletów w transporcie drogowym w województwie lubelskim	58
Tab. 3.5. Prognoza wielkości dopłat do przejazdów ulgowych w transporcie drogowym w województwie lubelskim w latach 2014 – 2016	58
Tab. 3.6. Zalety i wady umów netto i brutto	60
Tab. 3.7. Rodzaje umów z operatorami w transporcie drogowym	60
Tab. 4.1. Aktualny podział zadań przewozowych w podróżach pozamiejskich na terenie województwa Lubelskiego	65
Tab. 4.2. Podział zadań przewozowych zakładanym wariantem „0”	74
Tab. 4.3. Podział zadań przewozowych zakładanym wariantem „1”	76
Tab. 4.4. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO	80
Tab. 4.5. Dopuszczalny poziom hałasu	81
Tab. 4.6. Wyniki pomiarów krótkookresowych hałasu drogowego z 2012 roku	82
Tab. 4.7. Wyniki pomiarów hałasu na liniach kolejowych w 2010 roku.....	82
Tab. 5.1. Wykaz aktualnych organizatorów transportu na obszarze województwa lubelskiego.....	84
Tab. 5.2. Możliwe modele organizacji linii podmiejskich – przykład teoretyczny.....	88

Tab. 6.1. Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym w województwie lubelskim	109
Tab. 6.2. Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym w województwie lubelskim	110
Tab. 6.3. Liczba pasażerów w komunikacji regionalnej w dzień roboczy szkolny	116
Tab. 6.4. Koszty i przychody w regionalnym transporcie kolejowym w latach 2008 – 2013	119
Tab. 6.5. Przewidywana rentowność linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym w województwie lubelskim	120
Tab. 6.6. Rentowność linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym w skali roku kalendarzowego	121
Tab. 6.7. Przewidywane finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w latach 2017 – 2028 dla sieci komunikacyjnej wojewódzkich przewozów pasażerskich.....	122
Tab. 7.1. Minimalne częstotliwości kursowania linii w transporcie drogowym o charakterze użyteczności publicznej.....	124
Tab. 7.2. Minimalna liczba kursów na liniach w transporcie drogowym o charakterze użyteczności publicznej	125
Tab. 7.3. Minimalne częstotliwości kursowania linii w transporcie kolejowym o charakterze użyteczności publicznej w dni robocze szkolne.	126
Tab. 7.4. Dopuszczalne maksymalne wypełnienia środków publicznego transportu zbiorowego.....	130
Tab. 7.5. Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym.....	131
Tab. 8.1. Zasady oznaczania linii komunikacyjnych wybiegających z Lublina	145
Tab. 9.1. Minimalne zapotrzebowanie na tabor kolejowy na liniach komunikacyjnych organizowanych przez województwo lubelskie	162

Spis rysunków

Rys. 1. Obszar objęty planem transportowym oraz podział administracyjny województwa lubelskiego na tle Polski.....	8
Rys. 1.1. Schemat linii kolejowych w województwie lubelskim	18
Rys. 1.2. Dopuszczalne prędkości szlakowe na liniach kolejowych.....	19
Rys. 1.3. Wyposażenie linii kolejowych	20
Rys. 1.4. Przewoźnicy obsługujący największą liczbę linii w województwie lubelskim.....	24
Rys. 1.5. Najwięksi przewoźnicy i operatorzy pod względem liczby kursów na dobę	25
Rys. 1.6. Sieć linii pospiesznych w transporcie drogowym wewnątrz województwa lubelskiego.....	26
Rys. 1.7. Liczba pojazdów w drogowym publicznym transporcie zbiorowym w dzień roboczy szkolny.	32
Rys. 2.1 Prognoza liczby mieszkańców	34
Rys. 2.2. Przyrost naturalny w województwie lubelskim	34
Rys. 2.3. Prognoza ruchu naturalnego.....	35
Rys. 2.4. Miejsce zamieszkania mieszkańców powiatów	36
Rys. 2.5. Gęstość zaludnienia w województwie lubelskim według powiatów i miast na prawach powiatów w roku 2011	37
Rys. 2.6. Saldo migracji w województwie lubelskim	37
Rys. 2.7. Odsetek osób w wieku produkcyjnym	38
Rys. 2.8. Bezrobocie na terenie woj. lubelskiego	39

Rys. 2.9. Przeciętne miesięczne wydatki	41
Rys. 2.10. Liczba samochodów osobowych na 1000 osób	42
Rys. 2.11. Lokalizacja obiektów o charakterze użyteczności publicznej	43
Rys. 3.1. Podstawowe źródła finansowania publicznego transportu zbiorowego w Polsce.....	53
Rys. 3.2. Liczba biletów ulgowych w transporcie drogowym w województwie lubelskim w 2011 r. ...	56
Rys. 3.3. Proces integracji taryfowej publicznego transportu zbiorowego	63
Rys. 4.1. Obecny podział zadań przewozowych w województwie lubelskim (podróże niemiejskie)....	66
Rys. 4.2. Cele podróży respondentów będących właścicielami samochodów.....	69
Rys. 4.3. Przewidywany podział zadań przewozowych w województwie lubelskim w wariantcie 0 (podróże pozamiejskie).....	75
Rys. 4.4. Przewidywany podział zadań przewozowych w województwie lubelskim w wariantcie 1 (podróże pozamiejskie).....	76
Rys. 4.5. Udział źródeł emisji zanieczyszczeń w emisji gazów w powiatach województwa lubelskiego w 2012 r.	78
Rys. 4.6. Udział źródeł emisji zanieczyszczeń w emisji pyłów w powiatach województwa lubelskiego w 2012 r.	79
Rys. 4.7. Udział źródeł emisji zanieczyszczeń w emisji całkowitej w powiatach województwa lubelskiego w 2012 r.	79
Rys. 5.1. Schemat wyboru operatora świadczącego usługi przewozowe.	96
Rys. 5.2. Typy kontraktów związanych z kontrolą biletową.....	99
Rys. 5.3. Model teoretyczny finansowania opcjonalnych wydłużeń linii wojewódzkich do województw ościennych w transporcie drogowym	101
Rys. 5.4. Korzyści mieszkańców województwa ze współpracy samorządów różnego szczebla.....	103
Rys. 5.5. Warianty utworzenia jednostki integrującej publiczny transport zbiorowy.....	105
Rys. 6.1. Zasady tworzenia sieci komunikacyjnej w województwie lubelskim	107
Rys. 6.2. Prognoza wielkości popytu potencjalnego na liniach autobusowych w wojewódzkich przewozach pasażerskich w latach 2014 – 2028	118
Rys. 6.3. Prognoza wielkości popytu potencjalnego na liniach kolejowych w wojewódzkich przewozach pasażerskich w latach 2014 – 2028.	118
Rys. 7.1. Proponowane minimalne częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych w transporcie drogowym o kategoriach I,II,III, IV,V w dni robocze szkolne	125
Rys. 7.2. Kategoryzacja linii komunikacyjnych na przykładzie godzin szczytów komunikacyjnych w dni robocze szkolne.....	127
Rys. 7.3. Przykład autobusu z częściowo obniżoną podłogą przystosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych w komunikacji regionalnej	133
Rys. 7.4. Przykład pojazdu kolejowego z obniżoną podłogą do znormalizowanej wysokości peronu	133
Rys. 7.5. Zalecane ukształtowanie krawędzi peronowej	134
Rys. 7.6. Przerwa między peronem przystankowym a autobusem.....	135
Rys. 7.7. Strefa wejściowa – inny rodzaj nawierzchni naprzeciwko pierwszych drzwi autobusu	135
Rys. 8.1. Herb i logotyp województwa, które będą umieszczane na burtach pojazdów na liniach o charakterze użyteczności publicznej z honorowanymi ulgami ustawowymi.	140
Rys. 8.2. Przykład piktogramów oznaczających środki transportu oraz infrastrukturę transportową	141
Rys. 8.3. Rozkład jazdy linii autobusowej Komorní Lhotka– Hnojník w Czechach	141
Rys. 8.4. Przykład przystankowego rozkładu jazdy z zaznaczonymi piktogramami	142
Rys. 8.5. Przykład piktogramu umieszczanego na tablicy kierunkowej autobusu	142
Rys. 8.6. Przykład koordynacji rozkładu jazdy transportu kolejowego z drogowym	143

Rys. 8.7. Przykład portalu informacji pasażerskiej – koleje na Dolnym Śląsku – stworzony przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	147
Rys. 8.8. Zalecana forma arkusza, w którym przewoźnicy/operatorzy powinni przekazywać organizatorowi dane dotyczące rozkładu jazdy	148
Rys. 8.9. Arkusz wyjściowy – znormalizowany przystankowy rozkład jazdy gotowy do wydruku.....	149
Rys. 9.1. Lokalizacja proponowanych węzłów przesiadkowych.....	154
Rys. 9.2. Skoordynowana przestrzennie przesiadka pociąg – autobus typu „door – to – door” na stacji S – Bahn Esslingen koło Zurichu.....	155
Rys. 9.3. Węzeł przesiadkowy przy stacji Landeck – Zams (Austria): przystanki autobusowe, postój taksówek oraz parking „Kiss and Ride”	155
Rys. 9.4. Węzeł przesiadkowy wewnątrzgałęziowy we Frýdlancie (Czechy) z ruchem autobusów wokół pętli nawrotowej.....	156
Rys. 9.5. Przykład parkingu typu „Bike and Ride” na węźle komunikacyjnym (Wrocław)	158
Rys. 9.6. Przykład tramwaju dwusystemowego w miejscu połączenia z linią kolejową (Karlsruhe, Niemcy)	160
Rys. 9.7. Spalinowy zespół trakcyjny serii VT47 jako pociąg międzynarodowy z Zwickau (Niemcy) do Sokolova (Czechy), obok tramwaj GT6M i możliwość przesiadki „drzwi w drzwi”. Stacja „Zwickau Zentrum”	160
Rys. 9.8. Przykład nowoczesnego elektrycznego zespołu trakcyjnego eksploatowanego przez Koleje Dolnośląskie S.A. (stacja Legnica)	162