

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Puławskiego



Etap I + II

Projekt – wersja do konsultacji społecznych

Spis treści

Wstęp	6
Zakres Planu	6
Definicje i określenia	8
Metodologia tworzenia Planu	9
I. Opis istniejącej sieci komunikacyjnej	11
I.1. Transport kolejowy.....	11
I.1.1. Ogólna charakterystyka sieci połączeń kolejowych	11
I.1.2. Charakterystyka infrastruktury kolejowej.....	11
I.2. Transport drogowy (autobusowy).....	14
I.2.1. Linie komunikacyjne o znaczeniu lokalnym (komunikacja miejska)	14
I.2.2. Linie komunikacyjne o znaczeniu lokalnym (powiatowe przewozy pasażerskie)	16
I.2.3. Tabor wykorzystywany do obsługi powiatowych przewozów pasażerskich.....	19
I.2.4. Linie komunikacyjne o znaczeniu regionalnym (wojewódzkie przewozy pasażerskie).....	20
I.2.5. Linie komunikacyjne o znaczeniu ponadregionalnym (międzywojewódzkie przewozy pasażerskie)	22
I.2.5.1. Linie o charakterze lokalnym (pomiędzy sąsiadującymi powiatami)	23
I.2.5.2. Linie o charakterze ponadregionalnym	24
I.2.6. Natężenie ruchu w transporcie drogowym	26
II. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	30
II.1. Czynniki demograficzno-społeczne	30
II.2. Potrzeby osób niepełnosprawnych	40
II.3. Lokalizacja obiektów o charakterze użyteczności publicznej.....	40
II.4. Stan zagospodarowania przestrzennego	42
II.5. Kierunki, plany i uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego	47
III. Finansowanie usług przewozowych	63
III.1. Środki przeznaczane na dofinansowanie przejazdów osób uprawnionych do ulg – źródła i formy finansowania	63
III.2. Przychody ze sprzedaży biletów w umowach netto i brutto	68
III.3. Dopłaty gminne i powiatowe oraz możliwości zawierania umów przez organizatora przewozów powiatowych a gminami	70
III.4. Integracja taryf i systemów biletowych w aspekcie przyjętych wariantów finansowania transportu publicznego	70

IV.	Preferencje wyboru środka lokomocji przez mieszkańców powiatu puławskiego	72
IV.1.	Aktualny podział zadań przewozowych pomiędzy różne środki lokomocji – indywidualne oraz zbiorowe.....	72
IV.2.	Badania ankietowe służące określeniu preferencji transportowych mieszkańców powiatu puławskiego.....	73
IV.3.	Preferencje wyboru środka lokomocji wynikające z oferty obecnie funkcjonującej komunikacji, w tym z jej zdolności przewozowej.....	86
IV.4.	Preferencje wyboru środka lokomocji wynikające z potrzeby zrównoważonego rozwoju	86
IV.5.	Preferencje wyboru środka lokomocji wnioskowane przez mieszkańców	88
IV.6.	Preferencje wyboru środka lokomocji wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych	89
IV.7.	Preferencje wyboru środka lokomocji pod kątem ich negatywnego oddziaływania na środowisko	90
IV.8.	Preferencje wyboru środka lokomocji wynikające z bezpośredniości połączeń, częstotliwości, dostępności, kosztów, niezawodności, prędkości, wygody i punktualności.....	90
IV.9.	Oczekiwane zmiany podziału zadań przewozowych.....	92
IV.10.	Warunki konieczne do spełnienia dla uzyskania planowanych efektów zmian.....	96
IV.11.	Wpływ transportu na środowisko	98
IV.11.1.	Korzystanie ze środowiska naturalnego.....	98
IV.11.2.	Emisja spalin.....	98
IV.11.3.	Emisja hałasu	100
V.	Zasady organizacji rynku przewozów	103
V.1.	Organizatorzy transportu publicznego w aspekcie podziału na obszary kompetencji. Zasady podziału kompetencji pomiędzy poszczególnymi organizatorami.....	103
V.1.1.	Obecni organizatorzy publicznego transportu zbiorowego	103
V.1.2.	Przewidywani organizatorzy transportu	103
V.1.3.	Zasady podziału kompetencji	104
V.2.	Zasady podziału rynku przewozowego w transporcie drogowym	109
V.3.	Zasady wyłaniania operatorów linii o charakterze użyteczności publicznej i rodzaje umów z operatorami.....	111
V.4.	Kontrola usług przewozowych	114
V.4.1.	Kontrola poprawności systemu odpłatności za przejazdy	114
V.4.2.	Kontrola jakości wykonywanych usług.....	115
V.5.	Zasady współpracy organizatorów na styku obszarów ich kompetencji w zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym.....	116
V.6.	Koncepcja integracji publicznego transportu zbiorowego	117

V.6.1.	Jednostka organizująca zintegrowany publiczny transport zbiorowy.....	118
VI.	Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej.....	120
VI.1.	Organizacja linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej w powiatowych przewozach pasażerskich	120
VI.2.	Zapotrzebowanie na powiatowe przewozy pasażerskie	125
VI.2.1.	Popyt na usługi przewozowe w roku bazowym	125
VI.2.2.	Prognoza wielkości potrzeb przewozowych.....	125
VI.2.3.	Przewidywane finansowanie powiatowych przewozów pasażerskich	126
VII.	Pożądany standard usług przewozowych.....	128
VII.1.	Określenie wymaganych standardów dostępności usług transportu publicznego dla mieszkańców powiatu puławskiego	128
VII.1.1.	Dostępność przestrzenna	128
VII.1.2.	Dostępność transportu publicznego powiatowego w czasie	128
VII.1.3.	Skomunikowania połączeń przesiadkowych	128
VII.1.4.	Punktualność kursowania.....	129
VII.1.5.	Dostępność ekonomiczna – opłaty za przejazd.....	129
VII.1.6.	Komfort podróży rozumiany jako maksymalne napętnienie pojazdu.....	130
VII.1.7.	Komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów	130
VII.2.	Określenie standardów dostępności do pojazdów dla osób niepełnosprawnych	131
VII.3.	Określenie warunków i zasad dostępności infrastruktury przystankowej dla pasażerów transportu zbiorowego, w tym dla osób niepełnosprawnych	132
VII.4.	Standard usług przewozowych w aspekcie wymogów ochrony środowiska	134
VIII.	Organizacja systemu informacji pasażerskiej.....	136
VIII.1.	Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie godzin przyjazdu lub odjazdu środków transportu.....	136
VIII.2.	Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie obowiązujących opłat za przejazd ..	137
VIII.3.	Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.....	138
VIII.4.	Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie zintegrowanych węzłów przesiadkowych	138
VIII.5.	Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu.....	139
VIII.6.	Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie w zakresie regulaminów przewozu osób	140
VIII.7.	Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie w zakresie określenia zasad numeracji linii komunikacyjnych	140

VIII.8. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie w zakresie sposobów podawania do publicznej informacji o rozkładach jazdy	141
VIII.9. Zasadność stworzenia własnego powiatowego systemu informacji pasażerskiej oraz normalizacji formatu i wyglądu informacji przystankowej	142
IX. Kierunki rozwoju transportu publicznego	144
IX.1. Zadania wyznaczające kierunki rozwoju transportu publicznego	144
IX.2. Integracja publicznego transportu zbiorowego	145
IX.2.1. Integracja funkcjonalna – węzły przesiadkowe	145
IX.2.2. Integracja taryfowo-biletowa, integracja organizacyjna	147
IX.3. Tabor w transporcie regionalnym	148
IX.4. System lokalizacji pojazdów	149
Akty prawne przytoczone w opracowaniu	150
Dokumenty źródłowe	152
Spis tabel	154
Spis rysunków	155

Dokument przygotowany przez:



"TRAKO" WIERZBICKI I WSPÓLNICY S.J.

ul. Krasieńskiego 15a/5, 50-449 Wrocław,

tel./fax: 71 799 87 53, e-mail: poczta@trako.com.pl

www.trako.com.pl

Wstęp

Powiat puławski położony jest w zachodniej części województwa lubelskiego. Od zachodu sąsiaduje z powiatami kozienickim i zwoleńskim – przynależnymi do województwa mazowieckiego, od północy z powiatem ryckim, od wschodu z powiatem lubartowskim, od południowego wschodu z powiatem lubelskim, od południa z powiatem opolskim.

Opracowany dla powiatu puławskiego plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego ma na celu przede wszystkim zapewnienie organizacji efektywnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej przy zastosowaniu zasad prowadzących do podniesienia znaczenia mobilności komunikacyjnej dla rozwoju społeczno-gospodarczego, jednocześnie unikając negatywnych skutków niekontrolowanego rozwoju transportu indywidualnego. Cele również uwzględnione w planie, istotne w celu zapewnienia odpowiedniego standardu usług transportowych, są następujące:

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

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego stworzony w oparciu o analizy dotyczące zapotrzebowania na usługi transportu publicznego oraz mając na uwadze finansowe możliwości samorządu, przedstawia gwarantowane standardy usług publicznego transportu zbiorowego. Niniejszy dokument zawiera sposoby zarządzania oraz możliwości rozwoju i został poddany pod konsultacje społeczne umożliwiając mieszkańcom wnoszenie uwag dotyczących treści zawartych w opracowanym planie.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Puławskiego został przygotowany w horyzoncie czasowym na lata 2015 – 2029.

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

Zakres Planu

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowuje powiat: w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, a także powiat, któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie co najmniej 120 000 mieszkańców — w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze¹.

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

Zakres rzeczowy planu obszarowo obejmuje teren powiatu puławskiego, składającego się z 11 gmin.



Rys. 1. Położenie powiatu puławskiego na tle Polski²

Przedmiotowo zaś niniejszy dokument obejmuje³:

- 1) sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów w publicznym transporcie zbiorowym,
- 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) preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- 4) planowaną ofertę przewozową oraz pożądaną standard usług przewozowych, uwzględniającą poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych,
- 5) zasady organizacji rynku przewozów,
- 6) organizację systemu informacji dla pasażera,
- 7) przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- 8) planowane kierunki rozwoju transportu publicznego.

Przy opracowywaniu planu uwzględniono:

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

W planie transportowym zostały przedstawione zagadnienia, które obrazują obecną sytuację w publicznym transporcie zbiorowym w powiecie puławskim, jak i również charakterystykę funkcjonującego systemu transportowego, jego infrastruktury oraz zapotrzebowania na usługi przewozowe. W oparciu o powyższą diagnozę określono standard komunikacyjnej obsługi pasażerów, zasady organizacji rynku przewozów i systemu informacji pasażerskiej oraz finansowanie publicznego

² www.google.pl

³ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 12

transportu zbiorowego. Celem propozycji kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest uatrakcyjnienie tego typu transportu na obszarze powiatu puławskiego.

Definicje i określenia

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

- **gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie⁴,
- **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: a) miasta i gminy, b) miast, albo c) miast i gmin sąsiadujących – jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego⁵,
- **odpłatność** – stopień pokrycia kosztów przewozów przychodami ze sprzedaży biletów i z tytułu opłat dodatkowych,
- **operator publicznego transportu zbiorowego** – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie⁶,
- **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 1370/2007⁷,
- **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 służbami⁸,
- **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 towarów⁹, jest ona uznana za niezgodną z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową

⁴ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 3

⁵ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 4

⁶ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 8

⁷ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 9

⁸ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. L-55/1 z 28.02.2011), art. 2 lit. j)

⁹ Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (tekst skonsolidowany: Dz. Urz. UE 2012 C 326), art. 107 ust. 1.

- 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 międzywojewódzkie¹⁰,
 - **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 dostępu¹¹,
 - **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej¹²,
 - **standard transportowy** – minimalny, ustalony przez samorząd terytorialny, poziom zorganizowania publicznego transportu zbiorowego, zapewniający funkcjonowanie jednostki terytorialnej obsługiwanej przez ten transport na określonym (oczekiwanym społecznie i gospodarczo) poziomie; standard transportowy, pozostając w ścisłej zależności od możliwości finansowych jednostki terytorialnej, jak również możliwości taborowych operatorów i przewoźników, obowiązuje w określonym horyzoncie czasowym,
 - **umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego** – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a operatorem publicznego transportu zbiorowego, który przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej¹³,
 - **wojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiającą przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe i międzywojewódzkie¹⁴,
 - **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego¹⁵.

Metodologia tworzenia Planu

Plan jest dokumentem składającym się z:

¹⁰ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 4 ust. 1 pkt 10

¹¹ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 11

¹² *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 14

¹³ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 24

¹⁴ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 25

¹⁵ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 26

- 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.

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 powiatowe przewozy pasażerskie. 	6
3	Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru, objętego planem, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – informacje ogólne o powiecie puławskim, 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 powiecie puławskim, – 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. 	6 i 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

I. Opis istniejącej sieci komunikacyjnej

I.1. Transport kolejowy

I.1.1. Ogólna charakterystyka sieci połączeń kolejowych

Sieć kolejowa na obszarze powiatu puławskiego składa się z 1 czynnej i 2 nieczynnych linii kolejowych, w tym jednej wąskotorowej (odcinki położone na obszarze powiatu oznaczono pogrubieniem):

- Linia nr 7: Warszawa Wschodnia – (...) – Dęblin– **Zarzeka – *Gołqb* – Puławy Azoty – Puławy Chemia – Puławy Miasto – Puławy – Pożóg – Klementowice – Łopatki – Nałęczów – Czesławice – Sadurki – Miłocin Lubelski – (...) – Lublin – (...) – Dorohusk – Granica Państwa,**
- Linia nr 82: Bąkowiec – (...) – Wysokie Koło – (...) – **Puławy Azoty**,
- Linia wąskotorowa: **Nałęczów Wąskotorowy – Wąwolnica** – (...) – *Karczmiska Wielkie* – (...) – Opole Lubelskie.

Aktualnie (rozkład jazdy ważny od 01.09.2015 r.) przez teren powiatu przejeżdżają:

- pociągi REGIO, uruchamiane przez operatora kolejowych wojewódzkich przewozów pasażerskich – Przewozy Regionalne Sp. z o. o. w relacjach: Dęblin – Lublin, Terespol – Chełm, Terespol – Lublin, zatrzymujące się na wszystkich stacjach i przystankach położonych na terenie powiatu puławskiego (kursuje 11 par pociągów w dni robocze oraz po 8 par w soboty i niedziele),
- pociągi TLK, uruchamiane przez operatora kolejowych międzywojewódzkich przewozów pasażerskich – PKP Intercity S.A. w relacjach: międzynarodowej Warszawa – Kijów i krajowych prowadzących do Lublina z wielu miast wojewódzkich, zatrzymujące się tylko na przystanku Puławy Miasto i stacji Nałęczów (kursuje 12 par pociągów w dni robocze oraz po 11 par w soboty i niedziele).

Ze względu na słabe rozwinięcie sieci kolejowej (tylko 1 linia kolejowa z ruchem pasażerskim) oraz znaczne oddalenie zabudowań większych miejscowości (w szczególności Nałęczowa) od istniejących stacji i przystanków należy stwierdzić, że nie ma przesłanek aby uznać transport kolejowy za istotny w aspekcie powiatowych przewozów pasażerskich.

I.1.2. Charakterystyka infrastruktury kolejowej

Przez teren powiatu puławskiego przebiegają 3 linie kolejowe:

- 1) Linia nr 7: Warszawa Wschodnia – (...) – Dęblin– **Zarzeka – *Gołqb* – Puławy Azoty – Puławy Chemia – Puławy Miasto – Puławy – Pożóg – Klementowice – Łopatki – Nałęczów – Czesławice – Sadurki – Miłocin Lubelski – (...) – Lublin – (...) – Dorohusk – Granica Państwa**

Linia pod zarządem PKP PLK S.A., magistralna, normalnotorowa, zelektryfikowana na odcinku od Warszawy Wschodniej do Dorohuska, nieelektryfikowana na odcinku Dorohusk – Granica Państwa, dwutorowa (oprócz odcinków Otwock – Pilawa oraz Wólka Okopska – Granica Państwa, które są jednotorowe) czynna w ruchu towarowym i pasażerskim: regionalnym i dalekobieżnym, o prędkości konstrukcyjnej 140 km/h.

Tab. I.1.2.1. Wykaz maksymalnych prędkości dla linii nr 7 Warszawa Wschodnia – Dorohusk (Granica Państwa) na odcinku przebiegającym przez powiat puławski

Tor 1		odcinek linii		Tor 2	
w kierunku Lublina				w kierunku Dębina	
pociągi pasażerskie	pociągi towarowe	km pocz.	km końcowy	pociągi pasażerskie	pociągi towarowe
120	80	107,2	108,3	110	80
140		108,3	126,0	140	
120		126,0	153,1	120	

Źródło: Regulamin przydzielania tras pociągów PKP PLK S.A.

Tab. I.1.2.2. Wykaz peronów na obszarze powiatu puławskiego dla linii nr 7 Warszawa Wschodnia – Dorohusk (Granica Państwa)

Nazwa stacji/ przystanku (km)	Nr peronu	Długość peronu	Wysokość nad główką szyny	Nawierzchnia	Rodzaj dojścia	Zapowiadanie pociągów
Zarzeka (107,936)	1, 2	201m	0,3m	utwardzona	przejście przez tory	brak
Gołąb (114,390)	1	211m	0,3m	utwardzona	przejście przez tory	brak
Puławy Azoty (118,111)	1	93m	0,3m	utwardzona	przejście przez tory	brak
Puławy Chemia (121,456)	1	270m	0,3m	utwardzona	przejście pod torami (tunel) pod linią kolejową	brak
Puławy Miasto (123,758)	1	390m	0,76m	utwardzona	przejście pod torami (tunel) pod linią kolejową	urządzenia nagłaśniające
Puławy (126,521)	1	279m	0,3m	utwardzona	przejście przez tory	urządzenia nagłaśniające
Pożóg (130,06)	1, 2	204m	0,3m	utwardzona	przejście przez tory	brak
Klementowice (135,87)	1	245m	0,3m	utwardzona	przejście przez tory	urządzenia nagłaśniające

Nazwa stacji/ przystanku (km)	Nr peronu	Długość peronu	Wysokość nad główką szyny	Nawierzchnia	Rodzaj dojścia	Zapowiadanie pociągów
Łopatki (140,72)	1, 2	202m	0,3m	utwardzona	przejście przez tory	Brak
Nałęczów (145,05)	1	368m	0,3m	utwardzona	przejście przez tory	urządzenia nagłaśniające
Czesławice (148,901)	1, 2	254m	0,3m	utwardzona	z ulicy, inne	Brak
Sadurki (151,975)	1	245m	0,3m	utwardzona	przejście przez tory	urządzenia nagłaśniające

Źródło: Regulamin przydzielania tras pociągów PKP PLK S.A.

2) Linia nr 82: Bąkowiec – (...) – Wysokie Koło – (...) – Puławy Azoty

Jest to linia kolejowa pod zarządem PKP PLK SA, jednotorowa, niezelektryfikowana, nieczynna w ruchu towarowym i pasażerskim – w całości nieprzejezdna. Wybudowana jako rezerwowa przeprawa przez Wisłę na wypadek zniszczenia mostu w Dęblinie (prowizoryczny most pontonowy).

3) Linia wąskotorowa: Nałęczów – Wąwolnica – Karczmiska Wielkie – Opole Lubelskie

Linia wąskotorowa o szerokości toru 750 mm (tzw. Nałęczowska Kolej Dojazdowa). Jej zarządcą jest Zarząd Dróg Powiatowych w Opolu Lubelskim z/s w Poniatowej, a właścicielem (również na terenie powiatu puławskiego) jest Powiat Opolski. Na obszarze powiatu puławskiego linia jest nieczynna. Poza jego terenem, na odcinkach: Opole Lubelskie – Rozalin – Karczmiska – Polanówka i Rozalin – Poniatowa prowadzone są przewozy turystyczne (jako Nadwiślańska Kolejka Wąskotorowa)¹⁶.

¹⁶ Źródło: <http://www.nadwislanskakolejka.pl>, [dostęp: 22.09.2015 r.]

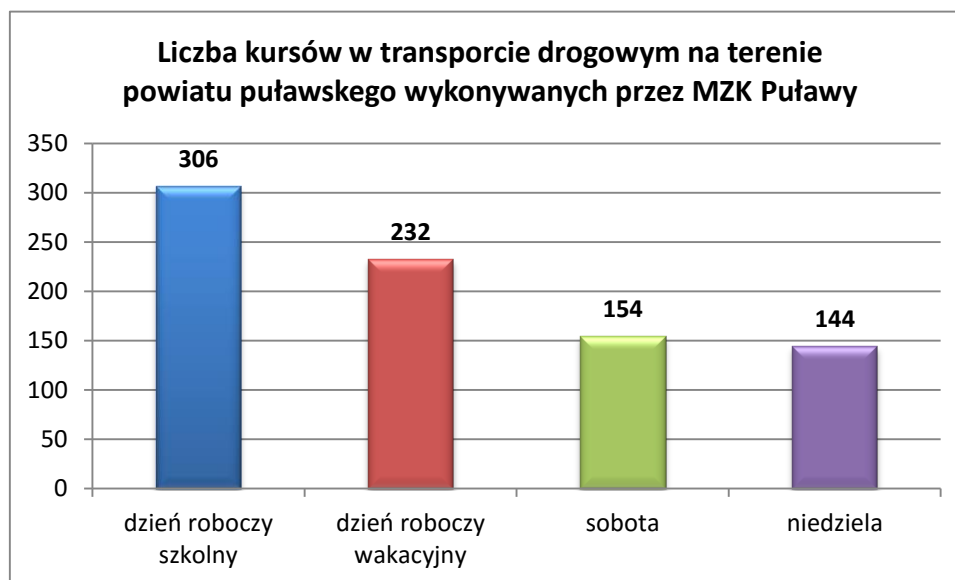
I.2. Transport drogowy (autobusowy)

Przez powiat puławski przebiegają dwie drogi o znaczeniu ponadregionalnym: droga nr 12 Łęknica (granica polsko-niemiecka) – Leszno – Kalisz – Piotrków Trybunalski – Radom – Puławy – Lublin – Chełm – Dorohusk (granica polsko-ukraińska) oraz droga nr 17 (E372) Warszawa – Żyrzyn – Lublin – Zamość – Hrebennie (granica polsko-ukraińska). Główne kierunki kursowania pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym skupione są w mieście powiatowym – Puławach i skierowane są w kierunku Lublina, Warszawy oraz Radomia. W Puławach znajdują się jedyne stałe przeprawy przez Wisłę na terenie powiatu – stary most w ciągu trasy przez centrum miasta oraz nowy most w ciągu obwodnicy miasta (w standardzie drogi przyspieszonej, po ukończeniu obwodnicy znajdzie się w ciągu drogi ekspresowej S12).

Poniżej scharakteryzowano publiczny transport zbiorowy funkcjonujący na obszarze powiatu puławskiego. Przedstawione dane są aktualne na dzień 31.08.2015 r.

I.2.1. Linie komunikacyjne o znaczeniu lokalnym (komunikacja miejska)

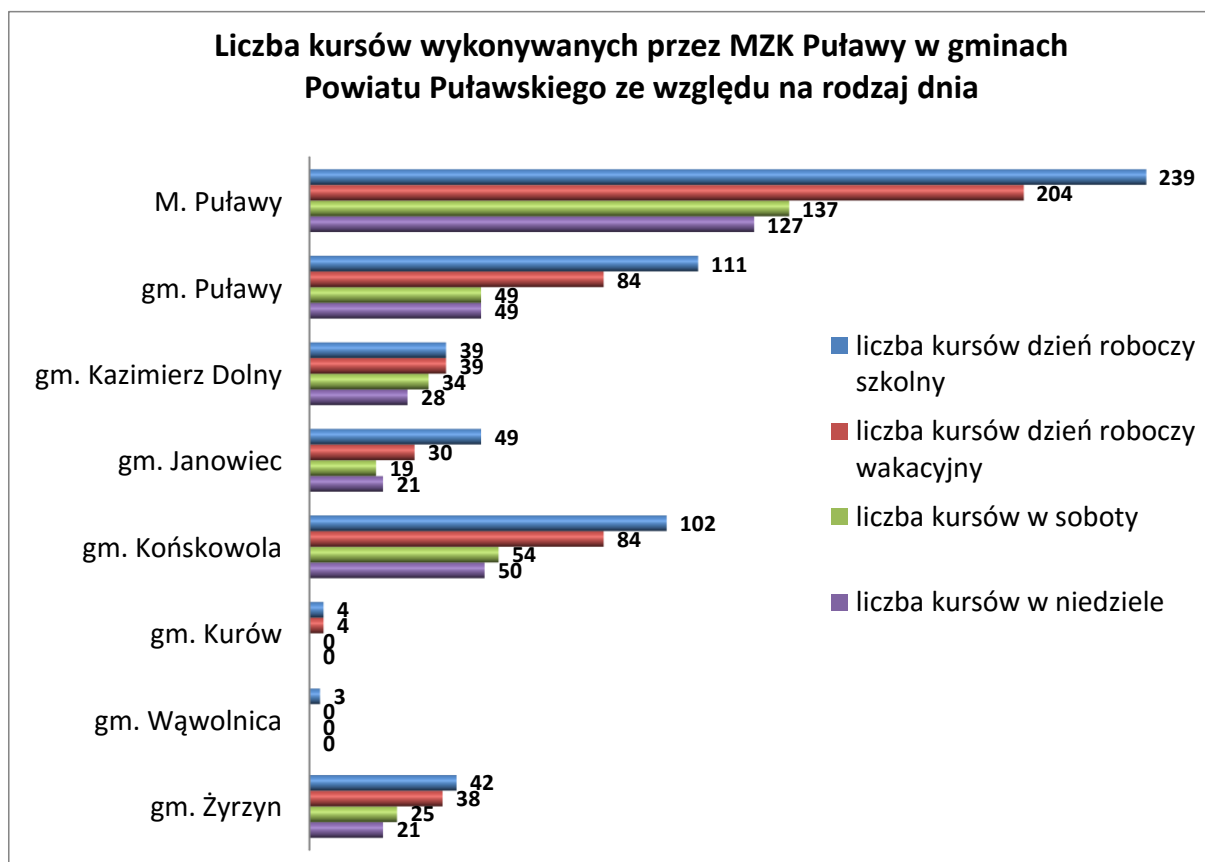
Miejski Zakład Komunikacji – Puławy Sp. z o.o. (w dalszej części opracowania używany będzie tylko skrót MZK Puławy) realizuje regularny przewóz osób na terenie Miasta Puławy oraz w gminach, z którymi Miasto Puławy zawarło porozumienia międzygminne w sprawie realizacji wspólnej komunikacji miejskiej: Puławy, Kazimierz Dolny, Janowiec, Końskowola, Kurów, Żyrzyn, a także z gminami spoza powiatu puławskiego: Ryki, Dęblin, Gniewoszków. Z powodów technicznych MZK obsługuje również obszar gmin: Wąwolnica i Przytyk. W ten sposób poza granice Miasta Puławy wykracza 21 z 28 linii komunikacyjnych uruchamianych przez MZK Puławy. Szczegółowe zestawienie tych linii komunikacyjnych zawarto w załączniku nr 1 do niniejszego dokumentu. Komunikacja miejska wewnątrz Puław nie jest obiektem zainteresowań niniejszego dokumentu i we wszystkich zestawieniach liczbowych przedstawionych poniżej została pominięta.



Rys. I.2.1.1. Liczba kursów MZK Puławy na terenie powiatu puławskiego w poszczególne dni (bez komunikacji miejskiej kursującej wewnątrz granic miasta Puławy)

Źródło: opracowanie własne

Jak to przedstawiono na Rys. I.2.1.1. najczęściej kursów uruchamianych jest w dni robocze szkolne, natomiast w soboty i niedziele zauważalne jest zmniejszenie liczby uruchamianych kursów.

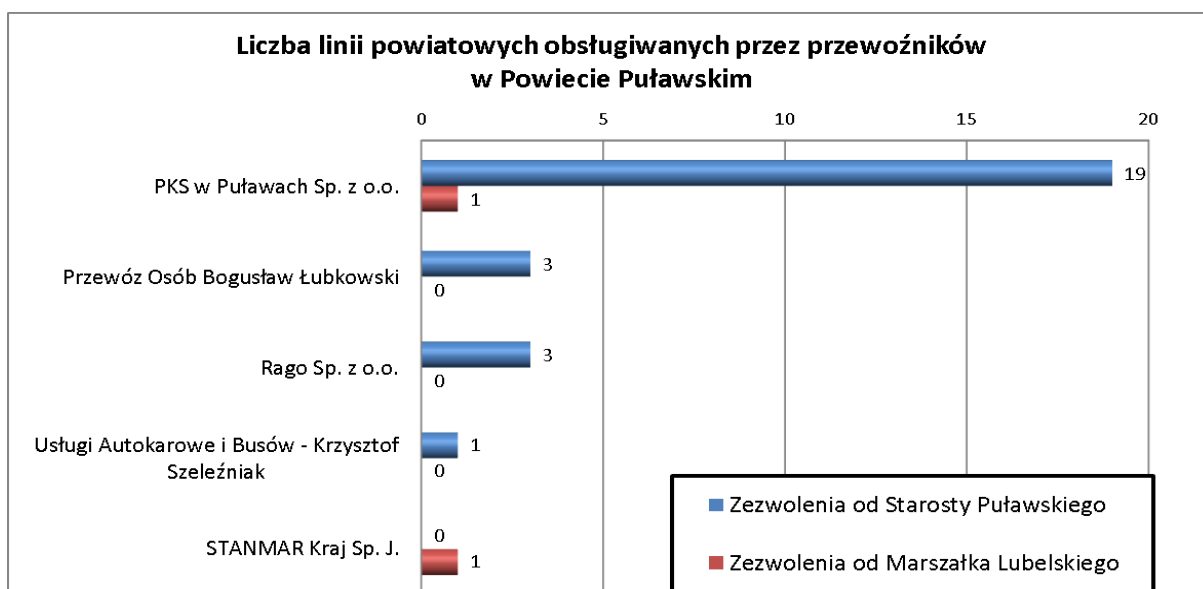


Rys. I.2.1.2. Liczba kursów wykonywanych przez MZK Puławy w gminach powiatu puławskiego ze względu na typ dnia (nie uwzględniono komunikacji miejskiej kursującej wewnątrz granic miasta Puławy)
 Źródło: opracowanie własne

Podsumowując, Miasto Puławy jest organizatorem dla wszystkich linii komunikacji miejskiej obsługiwanych przez operatora – MZK Puławy. Z treści wspomnianych porozumień międzygminnych wynika, że pełni również rolę organizatora (ze wszystkimi wynikającymi z tego konsekwencjami od dnia 1.01.2017 r.) dla wszystkich innych linii komunikacyjnych wykraczających poza granicę miasta Puławy, ale niewykraczających poza obszar gmin, z którymi zawarło porozumienie na wspólną organizację lokalnego transportu zbiorowego. Z tego względu należy również wspomnieć o 2 komercyjnych liniach komunikacyjnych, dla których z racji powyższych uwarunkowań prawnych organizatorem nie może być Powiat Puławski. Są to linie: 110p Puławy – Pulki i 111p Puławy – Wojszyn – Nasiłów – Puławy obsługiwane przez przewoźnika: Usługi Transportowe "MARIO – TRANS" Mariusz Pacocha. O nich również wspomniano w Załączniku nr 1 do niniejszego dokumentu.

I.2.2. Linie komunikacyjne o znaczeniu lokalnym (powiatowe przewozy pasażerskie)

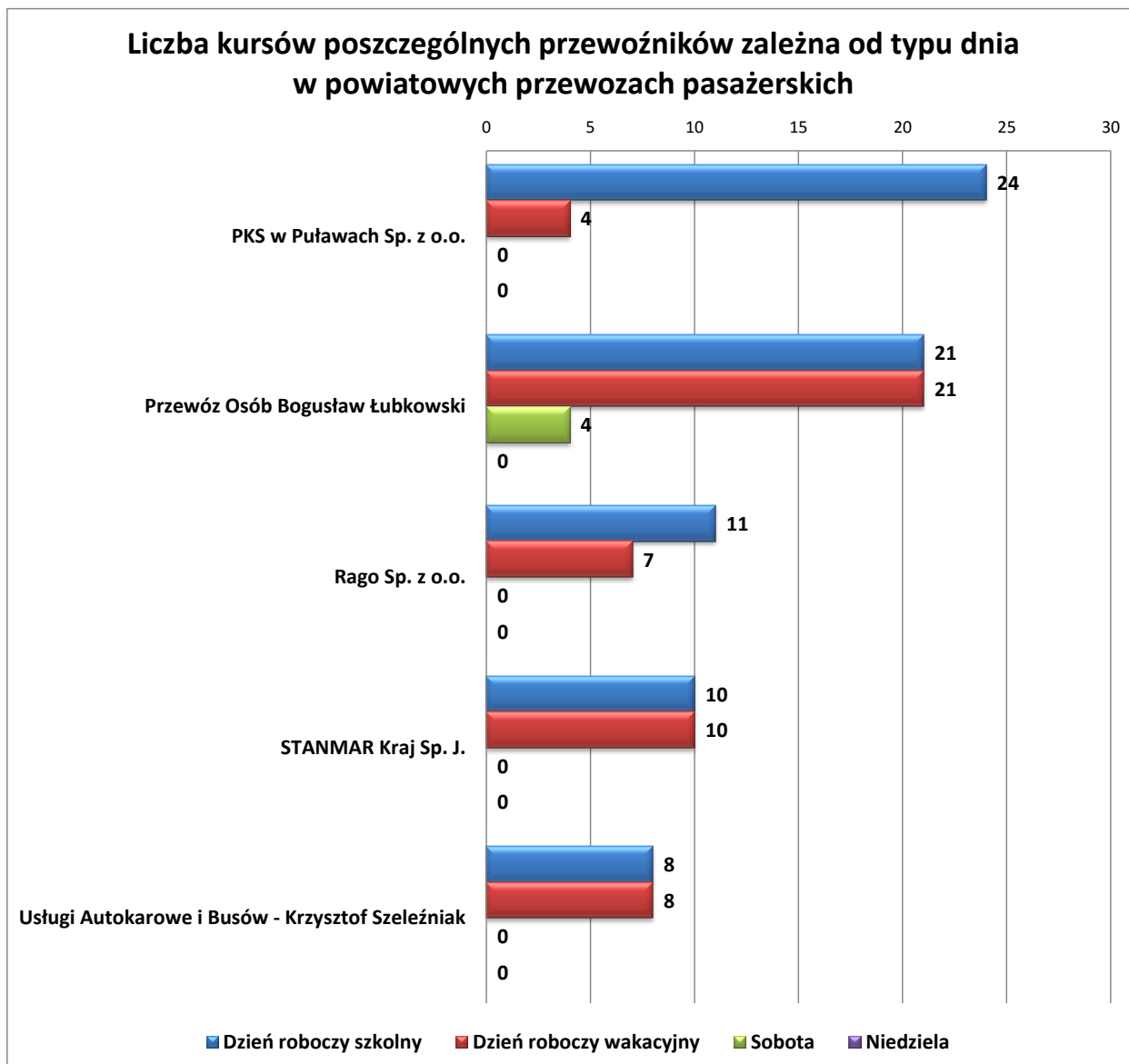
Powiatowe przewozy pasażerskie, na które składają się regularne linie komunikacyjne wykraczające poza granice gmin, ale niewykraczające poza granice jednego powiatu, w przypadku powiatu puławskiego to tylko 28 linii komunikacyjnych obsługiwanych przez 5 przewoźników. Tak stosunkowo mała liczba linii wynika z tego, że wspomniana w rozdziale I.2.1. komunikacja miejska wykraczająca poza miasto Puławy obsługuje większość gmin powiatu puławskiego i w znacznej części przejęła rolę powiatowych przewozów pasażerskich. Przewozy realizowane przez MZK Puławy wykraczające poza obszar Miasta Puławy posiadają status komunikacji miejskiej, gdyż 6 gmin zawarło porozumienia z Miastem Puławy na powierzeniu mu organizacji całości lokalnego transportu zbiorowego na swoim obszarze (z wyjątkiem gminy Kurów, która wskazała konkretne miejscowości, a nie obszar całej gminy). Z tego względu puławska komunikacja miejska obsługuje większość miejscowości w powiecie puławskim.



Rys. I.2.2.1. Liczba linii komunikacyjnych z podziałem na przewoźników w powiatowych przewozach pasażerskich

Źródło: opracowanie własne

Dwa zezwolenia dla linii kursujących wewnątrz granic powiatu puławskiego wydał Marszałek Województwa Lubelskiego.



Rys. 1.2.2.2. Liczba kursów poszczególnych przewoźników w powiatowych przewozach pasażerskich realizowanych zależnie od typu dnia

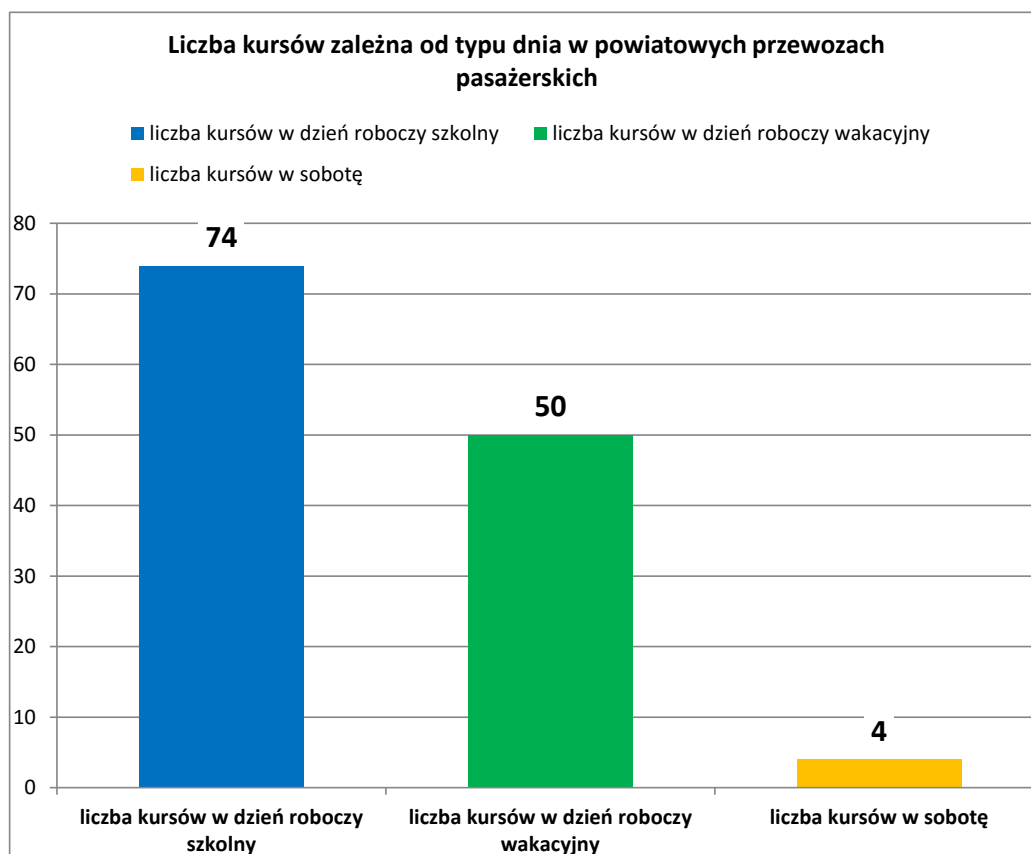
Źródło: opracowanie własne

Podsumowując, wymienieni na Rys. 1.2.2.1. przewoźnicy łącznie uruchamiają w ramach powiatowych przewozów pasażerskich 74 kursy w dni robocze szkolne, 50 kursów w dni robocze w okresie ferii zimowych i wakacji, 4 kursy w soboty, zaś w niedzielę nie realizują oni jakichkolwiek połączeń (Rys. 1.2.2.3.). Silna intensyfikacja podaży usług w dni robocze w roku szkolnym świadczy o tym, że najważniejszym zadaniem powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie puławskim jest przewóz dzieci i młodzieży szkolnej.

W scharakteryzowanych powyżej powiatowych przewozach pasażerskich realizowanych na terenie powiatu puławskiego linie komunikacyjne przebiegają przez obszar większości gmin w powiecie puławskim (wyjątkiem jest gmina wiejska Puławy oraz gmina Janowiec obsługiwane wyłącznie przez

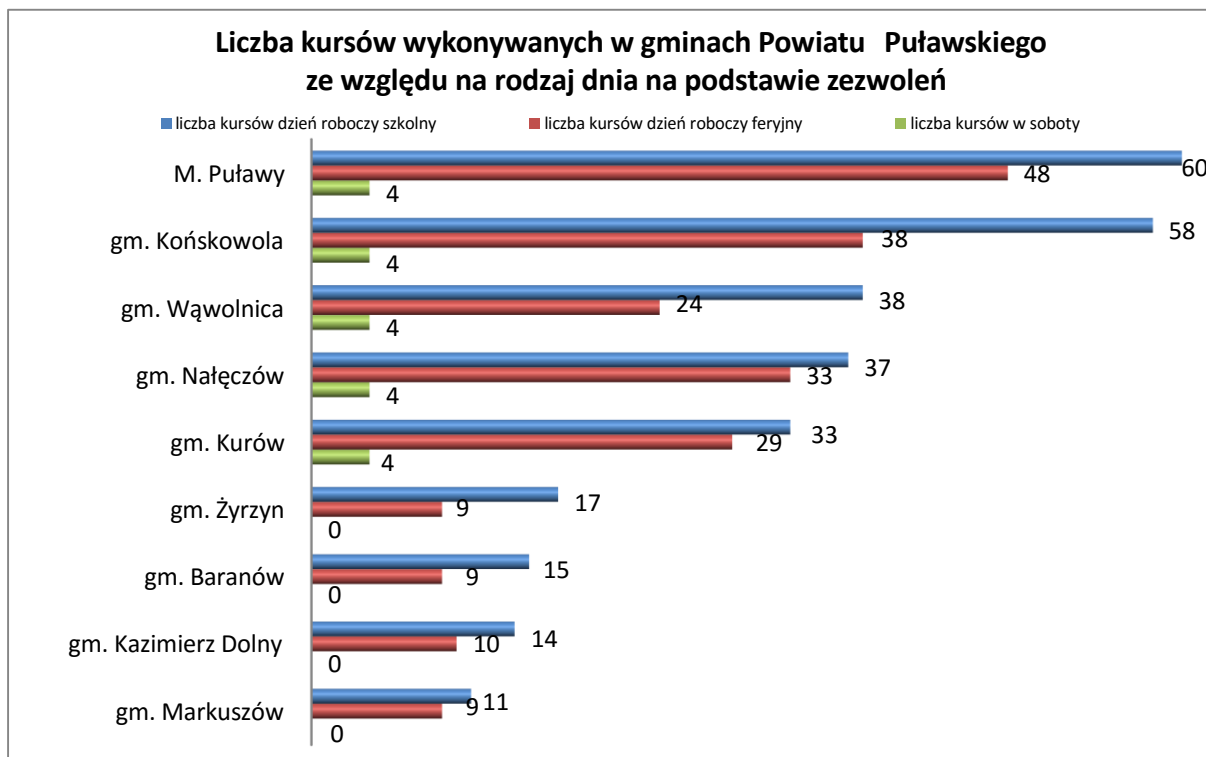
komunikację miejską i wojewódzkie oraz międzywojewódzkie przewozy pasażerskie). Najwięcej kursów przejeżdża przez gminę Końskowola (ze względu na jej położenie – otacza od wschodu miasto Puławy i przechodzą przez nią główne szlaki transportowe). Dodatkowo jest to gmina, w której połączenie autobusowe w ramach powiatowych przewozów pasażerskich realizowane są także w soboty. Dokładniejsze dane przedstawiono na Rys. 1.2.2.4.

Szczegółowe zestawienie linii komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich zawarto w załączniku nr 2 do niniejszego dokumentu.



Rys. 1.2.2.3. Liczba kursów w powiatowych przewozach pasażerskich z podziałem na poszczególne typy dni.

Źródło: opracowanie własne



Rys. I.2.2.4. Liczba kursów w powiatowych przewozach pasażerskich w gminach powiatu puławskiego
 Źródło: opracowanie własne

I.2.3. Tabor wykorzystywany do obsługi powiatowych przewozów pasażerskich

Tabor, w ogólności, został sklasyfikowany według najczęściej stosowanego podziału uwzględniającego wielkość (długość) pojazdu. Podział ten wyróżnia 4 klasy autobusów:

- MEGA – długość powyżej 13 m.;
- MAXI – długość 10,5 – 13 m., liczba miejsc siedzących: 50 – 60, liczba miejsc ogółem: 60 – 100;
- MIDI – długość 7,5 – 10,5 m., liczba miejsc siedzących: 25 – 50, liczba miejsc ogółem: 40 – 60;
- MINI – długość poniżej 7,5 m, liczba miejsc siedzących: 16 – 25, liczba miejsc ogółem: do 40, popularne nazywane busami lub minibusami.

Powyższe dane odnośnie liczby miejsc w pojazdach dotyczą autobusów przeznaczonych do ruchu pozamiejskiego. Pojazdów klasy MEGA nie zaobserwowano wśród taboru przewoźników wykonujących powiatowe przewozy pasażerskie na obszarze powiatu puławskiego.

Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Puławach Sp. z o.o.

PKS Puławy jest największym przewoźnikiem autobusowym na terenie powiatu puławskiego. Obszar działalności obejmuje również obszary powiatów: ryckiego, opolskiego i lubartowskiego. Jest firmą przewozową posiadającą w Puławach własną zajezdnię z pełnym zapleczem technicznym oraz dworzec autobusowy (w najbliższej przyszłości zostanie on najprawdopodobniej sprzedany Miastu Puławy). Obecnie przedsiębiorstwo jest jednoosobową spółką Skarbu Państwa.

Według stanu na dzień 17.09.2015 r. posiada 89 pojazdów, z tego największą grupę stanowią autobusy typu MIDI: Autosan H9 (różne wersje) – 31 szt. i Autosan H10 (różne wersje) – 16 szt. (łącznie 51,7%

całości taboru). Należy również wyróżnić dużą grupę autobusów typu MINI: Kapena Thesi Intercity – 12 szt. Mercedes Benz Sprinter – 10 szt. Pozostałe autobusy są przedstawicielami wielu marek i typów, takich jak: Mercedes Benz, DAB, Volvo, Jelcz, Setra, MAN, Cacciamali, Iveco. Podsumowując, PKS Puławy posiada pojazdy następujących kategorii: MAXI – 18 szt. (20,2%), MIDI – 49 szt. (55,1%), MINI (busy) – 22 szt. (24,7%). Przewoźnik nie posiada pojazdów niskopodłogowych.

RAGO Sp. z o.o.

Firma RAGO jest dużym prywatnym przewoźnikiem autobusowym działającym na obszarze powiatów: puławskiego, lubelskiego, lubartowskiego i ryckiego.

Według stanu na dzień 27.08.2015 r. posiada 69 pojazdów marek: Mercedes Benz, Renault, Ponticelli, Autosan, Volvo, MAN – najwięcej z nich to minibusy Mercedes Benz Sprinter – 35 szt. (50,7%). Łącznie przewoźnik posiada autobusy następujących kategorii: MAXI – 32 szt. (46,4%), MIDI – 2 szt. (2,9%) i MINI (busy) – 35 szt. (50,7%). Przewoźnik nie posiada pojazdów niskopodłogowych.

Przewóz Osób Bogusław Łubkowski

Firma ta jest niewielkim prywatnym przewoźnikiem autobusowym działającym tylko na obszarze powiatu puławskiego (na trasie Puławy – Nałęczów). Według stanu na dzień 22.01.2015 r. posiada 5 pojazdów marek: Mercedes Benz i Renault. Cztery autobusy to pojazdy klasy MINI (busy) i to one głównie realizują przewozy regularne. Jeden autobus to pojazd klasy MAXI. Przewoźnik nie posiada pojazdów niskopodłogowych.

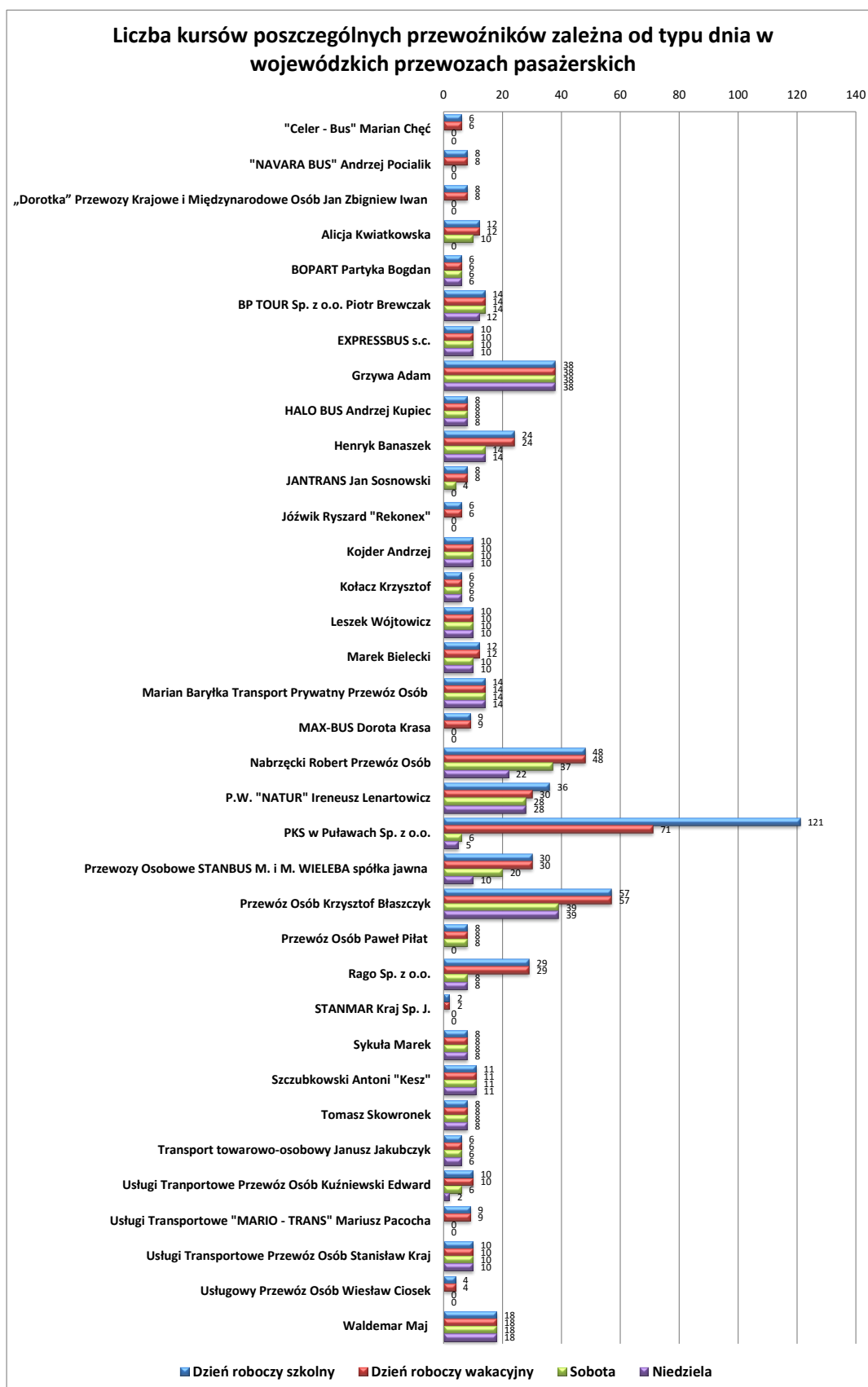
Usługi Autokarowe i Busów Szeleźniak Krzysztof

Firma ta jest niewielkim prywatnym przewoźnikiem autobusowym działającym tylko na obszarze powiatu puławskiego (na trasie Puławy – Kurów – Dęba). Według stanu na dzień 16.09.2015 r. posiada 2 pojazdy marek: Mercedes Benz Sprinter i Volkswagen LT – oba pojazdy klasy MINI (busy). Przewoźnik nie posiada pojazdów niskopodłogowych.

Podsumowując, przewoźnicy deklarują różną pojemność autobusu (liczba miejsc 18 – 96), co świadczy o potencjalnie dużej elastyczności przewoźników autobusowych, którzy dynamicznie mogą dostosować pojazdy do potrzeb na trasie. Dotyczy to wszystkich przewoźników, również tych z grupy przedsiębiorstw komunikacji samochodowej (PKS).

I.2.4. Linie komunikacyjne o znaczeniu regionalnym (wojewódzkie przewozy pasażerskie)

Wojewódzkie przewozy pasażerskie, na które składają się regularne linie komunikacyjne wykraczające poza granice powiatów, ale niewykraczające poza granice jednego województwa, operujące na obszarze powiatu puławskiego to 110 linii komunikacyjnych obsługiwanych przez 35 przewoźników, co przedstawiono na Rys. I.2.4.1. Pominęto w niniejszych zestawieniach kursy MZK Puławy docierające do powiatu ryckiego, gdyż jest to komunikacja miejska.

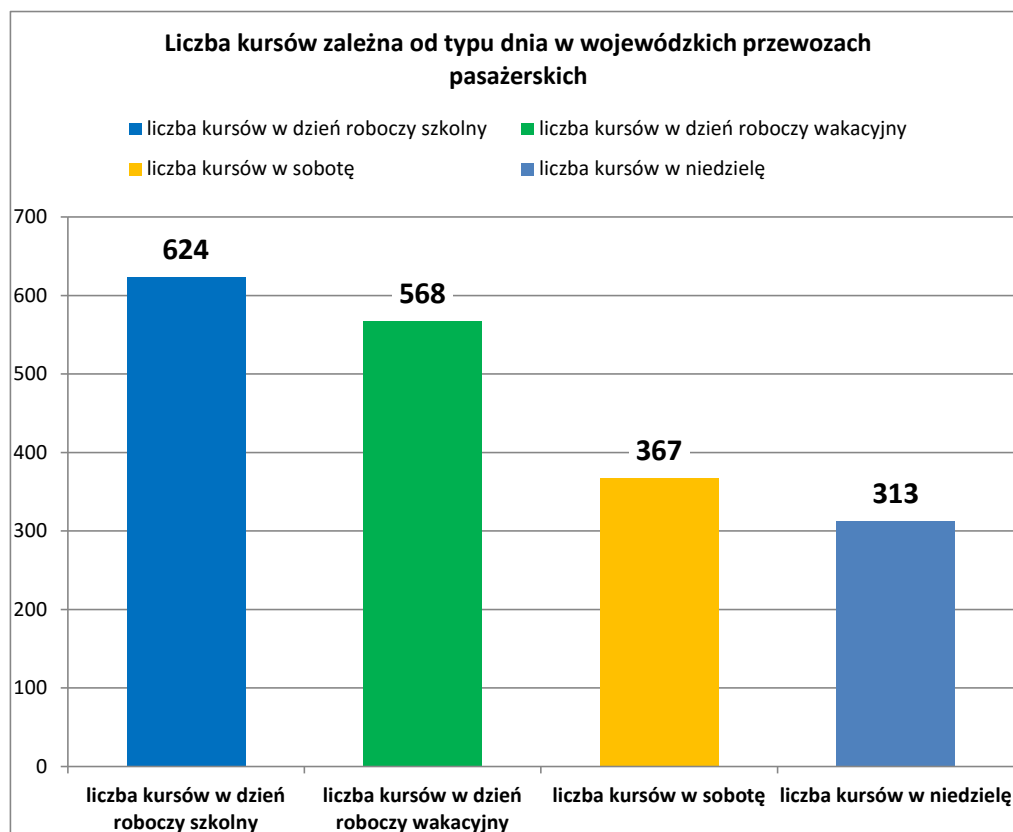


Rys. 1.2.4.1. Liczba kursów w wojewódzkich przewozach pasażerskich realizowanych na obszarze powiatu puławskiego

Źródło: opracowanie własne

Wymienieni przewoźnicy łącznie uruchamiają w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich 624 kursy w dni robocze szkolne, 568 kursów w dni robocze w okresie ferii zimowych i wakacji, 367 kursów w soboty i 313 kursów w niedzielę. Zestawienie to przedstawia Rys. 1.2.4.2. W wojewódzkich przewozach pasażerskich funkcjonujących na obszarze powiatu puławskiego przeważają bezpośrednie połączenia z Lublinem i sąsiadującymi powiatami, położonymi w województwie lubelskim (najwięcej kursów dociera do powiatu puławskiego z powiatu lubelskiego).

Szczegółowy zestawienie linii komunikacyjnych w wojewódzkich przewozach pasażerskich zawarto w załączniku nr 3 do niniejszego dokumentu.



Rys. 1.2.4.2. Liczba kursów poszczególnych przewoźników w wojewódzkich przewozach pasażerskich realizowanych zależnie od typu dnia

Źródło: opracowanie własne

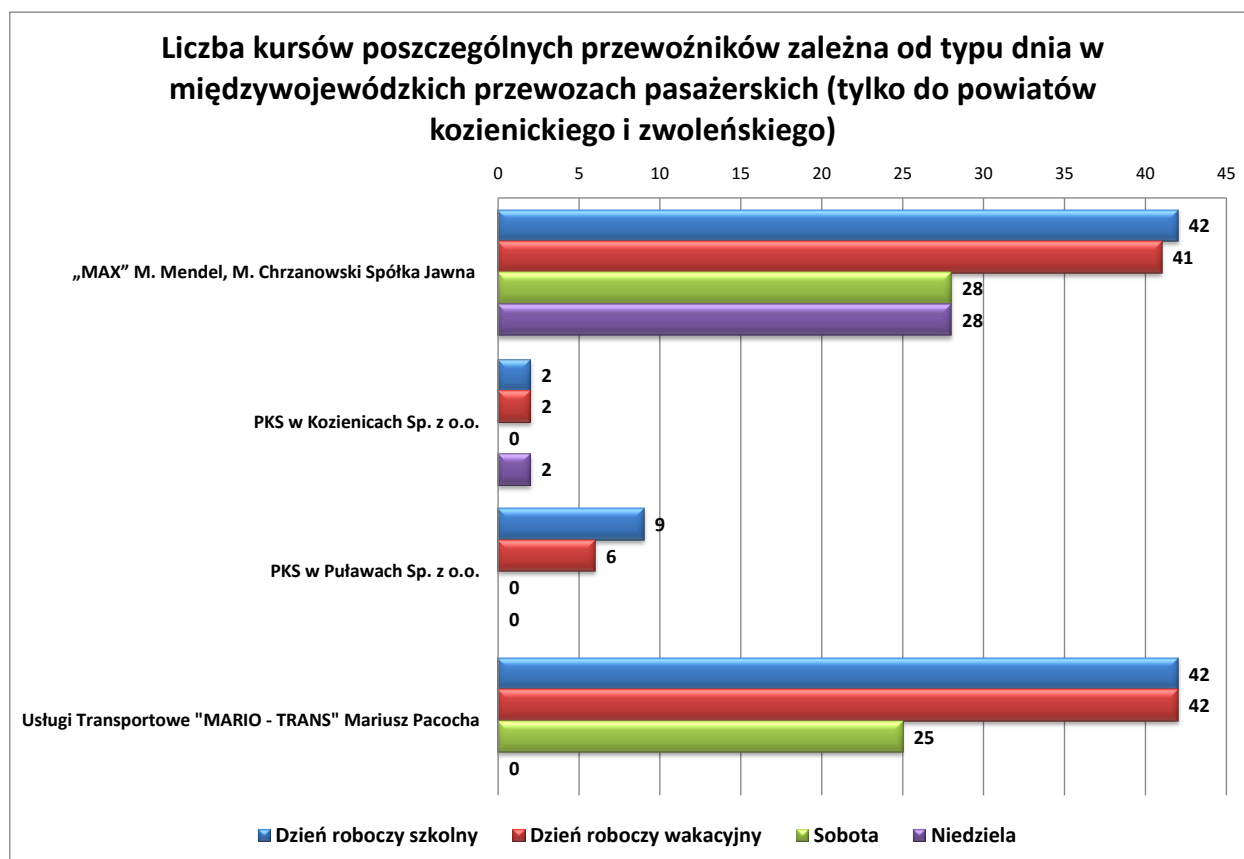
I.2.5. Linie komunikacyjne o znaczeniu ponadregionalnym (międzywojewódzkie przewozy pasażerskie)

Międzywojewódzkie przewozy pasażerskie to regularne linie komunikacyjne wykraczające poza granice województwa lubelskiego, kursujące w granicach kraju. Powiat puławski, jako że bezpośrednio graniczy z obszarami należącymi do województwa mazowieckiego posiada wyjątkowo dużo połączeń międzywojewódzkich. W praktyce warto je podzielić na dwie grupy: linie o charakterze lokalnym i ponadregionalnym. Pierwsza grupa obejmują swoim zasięgiem powiat puławski i graniczące z nim

powiaty województwa mazowieckiego, druga grupa to dalekobieżne linie komunikacyjne łączące powiat puławski z odległymi ośrodkami miejskimi w kraju.

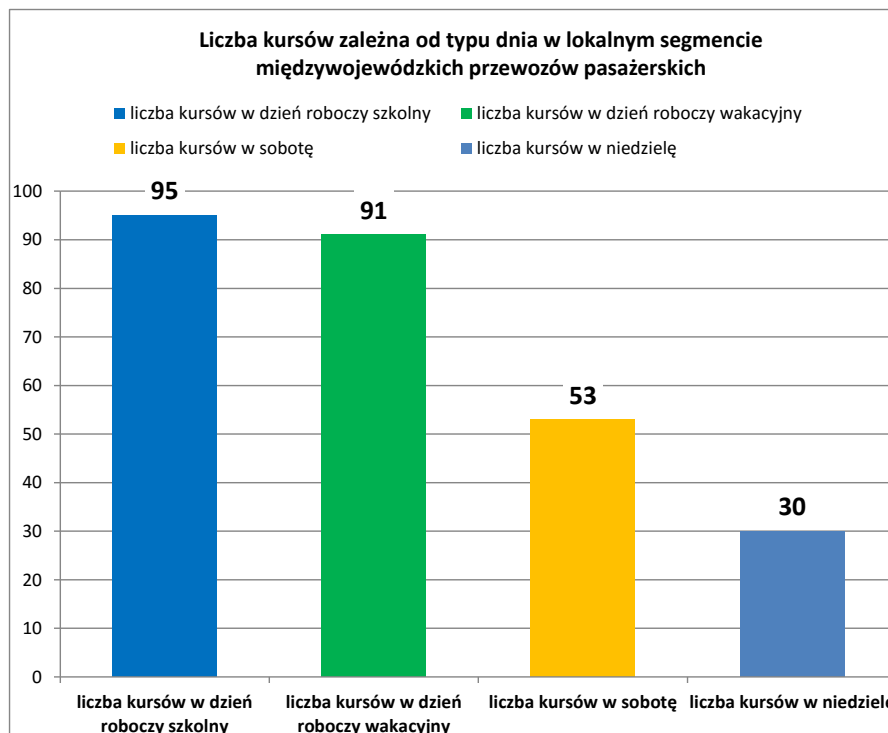
I.2.5.1. Linie o charakterze lokalnym (pomiędzy sąsiadującymi powiatami)

Linie międzywojewódzkie o charakterze lokalnym zapewniają komunikację zachodniej części powiatu puławskiego z miastem Puławy oraz sąsiadującymi powiatami województwa mazowieckiego (powiaty kozienicki i zwoleński). Spowodowane jest to nietypowym położeniem geograficznym – gmina Janowiec oraz zachodnia część gminy Puławy, jako jedynych części województwa lubelskiego znajdują się po stronie lewego brzegu Wisły. Łącznie w tym segmencie przewozów na obszarze powiatu puławskiego działa 6 linii komunikacyjnych obsługiwanych przez 4 przewoźników, co przedstawiono na Rys. I.2.4.1. Pominięto w niniejszych zestawieniach kursy MZK Puławy docierające do powiatów kozienickiego i zwoleńskiego, gdyż jest to komunikacja miejska.



Rys. I.2.5.1.1. Liczba kursów poszczególnych przewoźników w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich (linie lokalne) realizowanych zależnie od typu dnia

Źródło: opracowanie własne



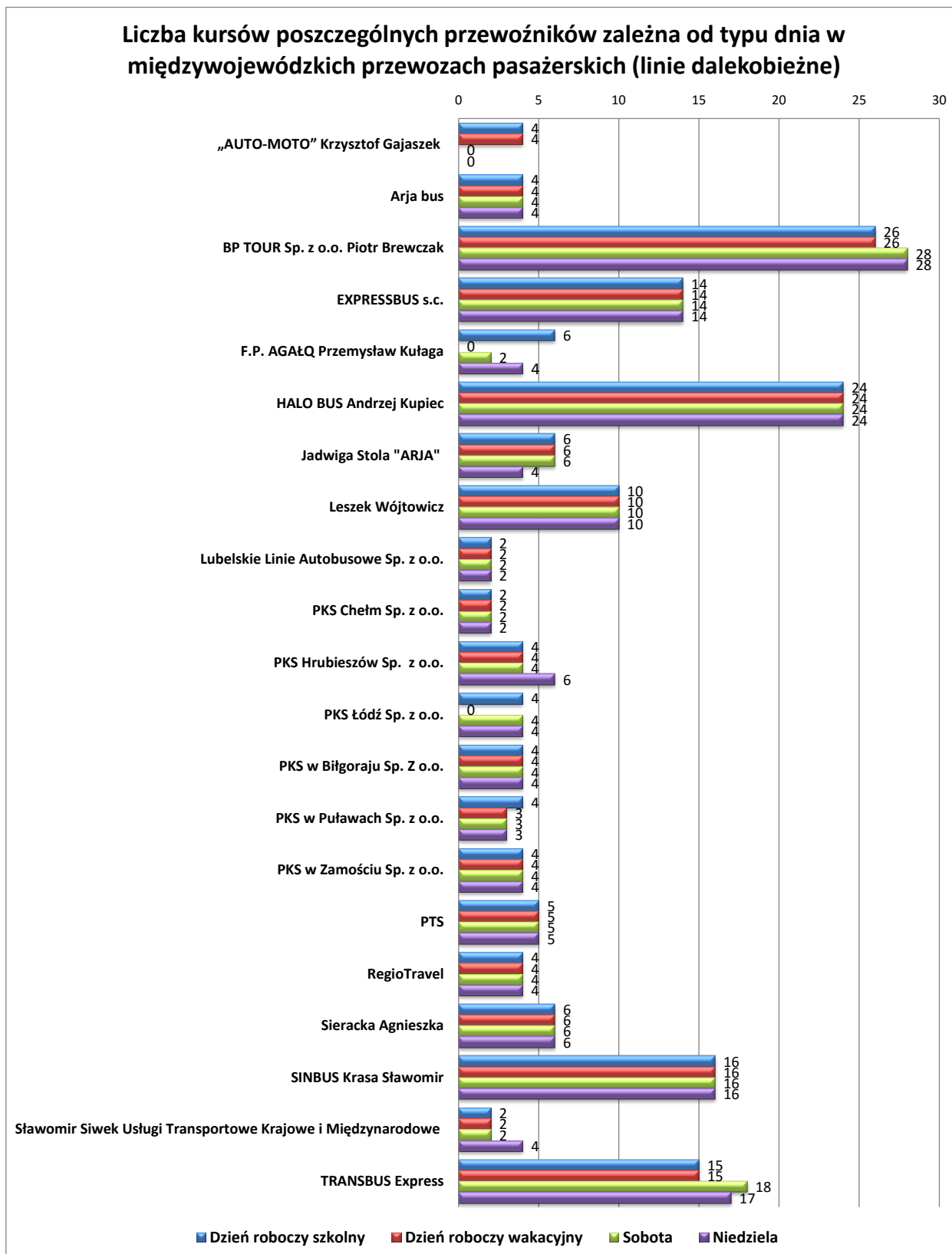
Rys. I.2.5.1.2. Liczba kursów w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich realizowanych zależnie od typu dnia (dla linii lokalnych)

Źródło: opracowanie własne

Szczegółowy zestawienie lokalnych linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich zawarto w załączniku nr 4 do niniejszego dokumentu.

I.2.5.2. Linie o charakterze ponadregionalnym

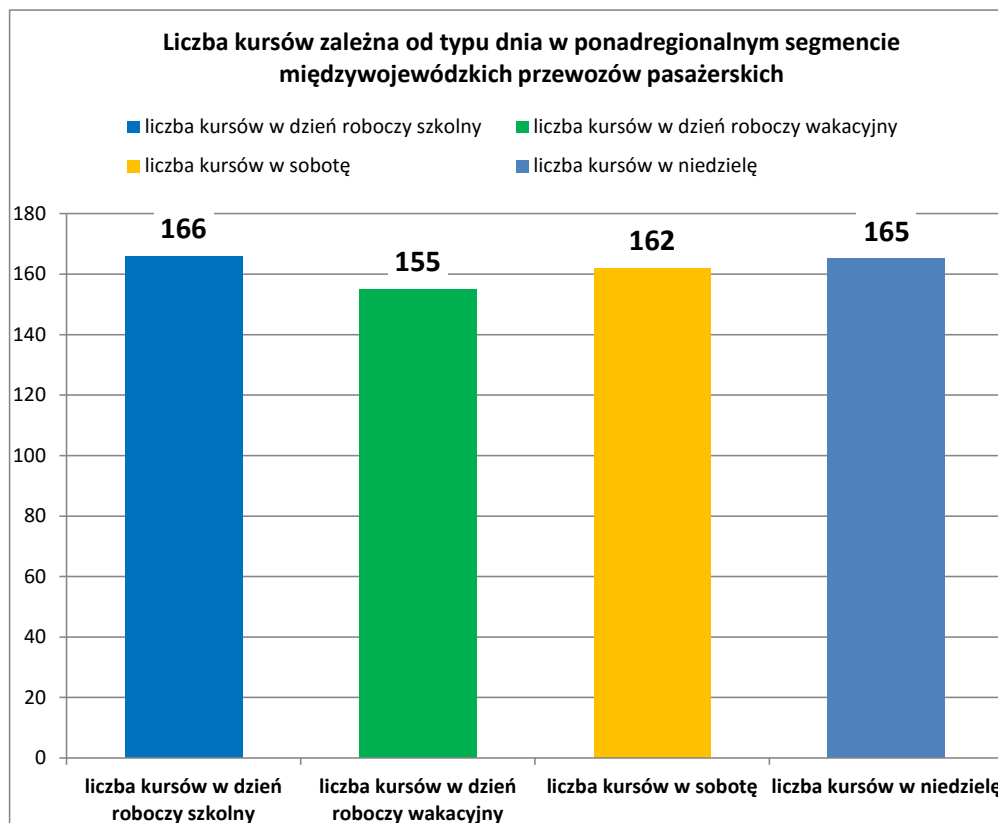
Linie międzywojewódzkie o charakterze ponadregionalnym zapewniają komunikację miejscowości powiatu puławskiego z resztą kraju. Są to głównie linie na trasie Lublin – Warszawa oraz łączące Lublin z kurortami.



Rys. 1.2.5.2.1. Liczba kursów poszczególnych przewoźników w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich (linie dalekobieżne) realizowanych zależnie od typu dnia

Źródło: opracowanie własne

Rozkład kursów pomiędzy poszczególne dni jest w przybliżeniu stały. Ma to związek z faktem, iż ich głównym zadaniem przewozowym niniejszych linii komunikacyjnych nie jest umożliwienie dojazdu do szkół, ale połączenie dużych generatorów ruchu (większe ośrodki miejskiej, kurorty, atrakcje turystyczne, uzdrowiska).



Rys. I.2.5.2.2. Liczba kursów w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich realizowanych zależnie od typu dnia (dla linii dalekobieżnych)

Źródło: opracowanie własne

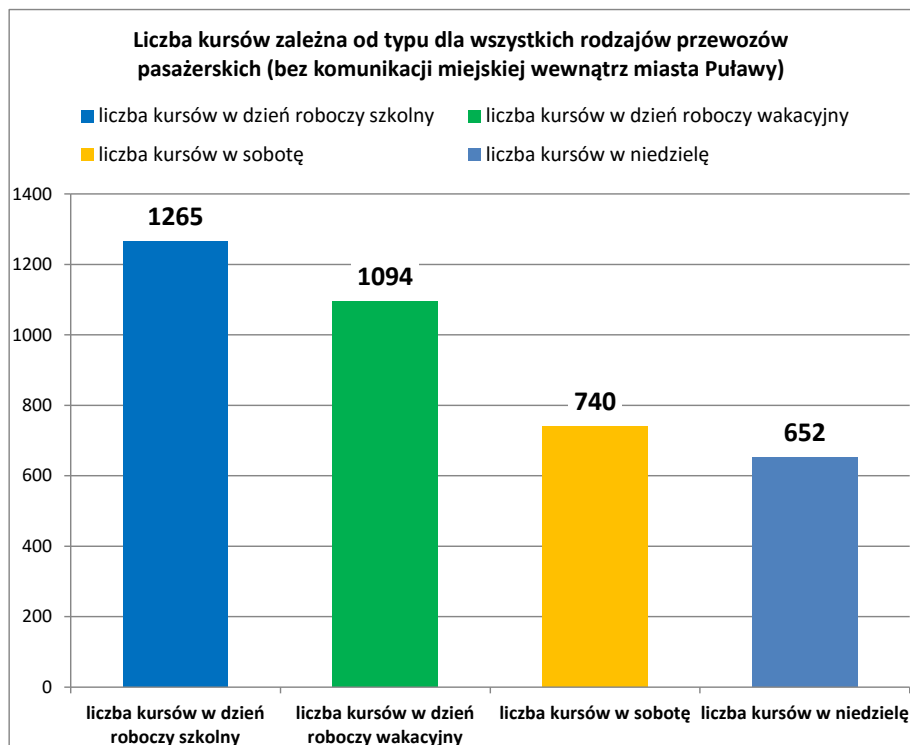
Szczegółowe zestawienie ponadregionalnych linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich zawarto w załączniku nr 5 do niniejszego dokumentu.

I.2.6. Natężenie ruchu w transporcie drogowym

Sieć połączeń komunikacji samochodowej na terenie powiatu puławskiego składa się z 264 linii komunikacyjnych, obsługiwanych przez 56 przewoźników. Największym przewoźnikiem (operatorem) jest Miejski Zakład Komunikacji – Puławy Sp. z o.o., który w dzień roboczy szkolny obsługuje 306 kursów (24,2% wszystkich kursów – dotyczy to tylko kursów wyjeżdżających poza granice Miasta Puławy). Drugim w kolejności pod względem znaczenia przewoźnikiem jest PKS w Puławach Sp. z o.o., realizujący w dzień roboczy szkolny 158 kursów (12,5% udziału w rynku).

Sieć połączeń komunikacji samochodowej na terenie powiatu puławskiego składa się z ponad 1200 kursów w dni robocze szkolne, ponad 1000 kursów w dni robocze wakacyjne, ponad 700 kursów w soboty oraz ponad 600 kursów w niedziele. Szczegółowe porównanie liczby kursów ze względu na typ dnia przedstawiono na poniższych wykresach.

Wszystkie rodzaje przewozów pasażerskich wzajemnie się uzupełniają na wspólnych odcinkach kursowania i stanowią komplementarny system transportowy. W układzie sieci połączeń wyraźnie wyróżnia się kilka obszarów. Obszary o najmniejszej podaży usług to przede wszystkim tereny peryferyjne i położone poza głównymi ciągami komunikacyjnymi (przede wszystkim gminy Baranów i Janowiec). Przeważnie wynika to z mniejszej gęstości zaludnienia tychże obszarów.



Rys. I.2.6.1. Liczba wszystkich kursów w całej komunikacji w powiecie puławskim w poszczególnych typach dni (bez kursów komunikacji miejskiej wewnątrz miasta Puławy)

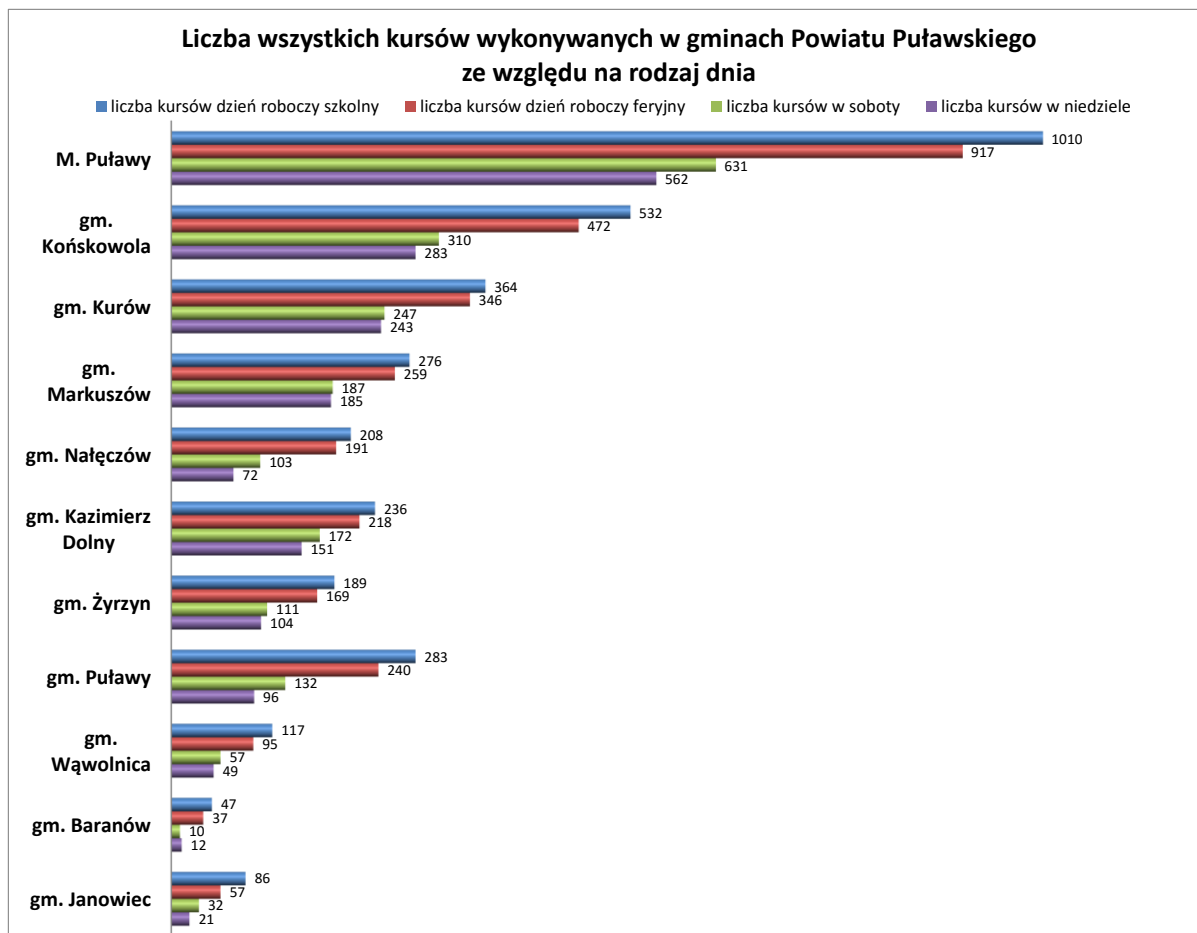
Źródło: opracowanie własne

Zgodnie z tym co przedstawiono na Rys. I.2.6.2. i Tab. I.2.6.1. potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu puławskiego najlepiej zaspokajane są w Gminie Markuszów, gdzie w dni robocze wskaźnik liczby połączeń w transporcie drogowym na 1000 mieszkańców jest najwyższy. Wskaźnik ten najniższą wartość przyjmuje w Gminie Baranów. W dni wolne od pracy, tj. w soboty i niedziele liczba połączeń gwałtownie maleje, co przekłada się na niedostateczną obsługę transportem publicznym w całym powiecie, przede wszystkim w Gminie Baranów.

Tab. I.2.6.1. Liczba kursów na 1000 mieszkańców w poszczególnych gminach powiatu puławskiego

Gmina	Liczba ludności	Liczba kursów				Liczba kursów na 1000 mieszkańców			
		Dzień roboczy szkolny	Dzień roboczy wakacje	Sobota	Niedziela	Dzień roboczy szkolny	Dzień roboczy wakacje	Sobota	Niedziela
Gmina Miejska Puławy	48 864	<i>Miasto obsługiwane przez komunikację miejską</i>							
Gmina Końskowola	9 013	532	472	310	283	59,03	52,37	34,39	31,40
Gmina Kurów	7 824	364	346	247	243	46,52	44,22	31,57	31,06
Gmina Markuszów	3 048	276	259	187	185	90,55	84,97	61,35	60,70
Miasto i Gmina Nałęczów	9 140	208	191	103	72	22,76	20,90	11,27	7,88
Miasto i Gmina Kazimierz Dolny	6 902	236	218	172	151	34,19	31,59	24,92	21,88
Gmina Żyrzyn	6 536	189	169	111	104	28,92	25,86	16,98	15,91
Gmina Puławy	11 934	283	240	132	96	23,71	20,11	11,06	8,04
Gmina Wąwolnica	4 820	117	95	57	49	24,27	19,71	11,83	10,17
Gmina Baranów	4 032	47	37	10	12	11,66	9,18	2,48	2,98
Gmina Janowiec	3 664	86	57	32	21	23,47	15,56	8,73	5,73

Źródło: Opracowanie własne



Rys. I.2.6.2. Liczba wszystkich kursów w całej komunikacji w powiecie puławskim w poszczególnych typach dni i z rozbiciem na poszczególne gminy (bez kursów komunikacji miejskiej wewnątrz miasta Puławy)

Źródło: opracowanie własne

II. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

II.1. Czynniki demograficzno-społeczne

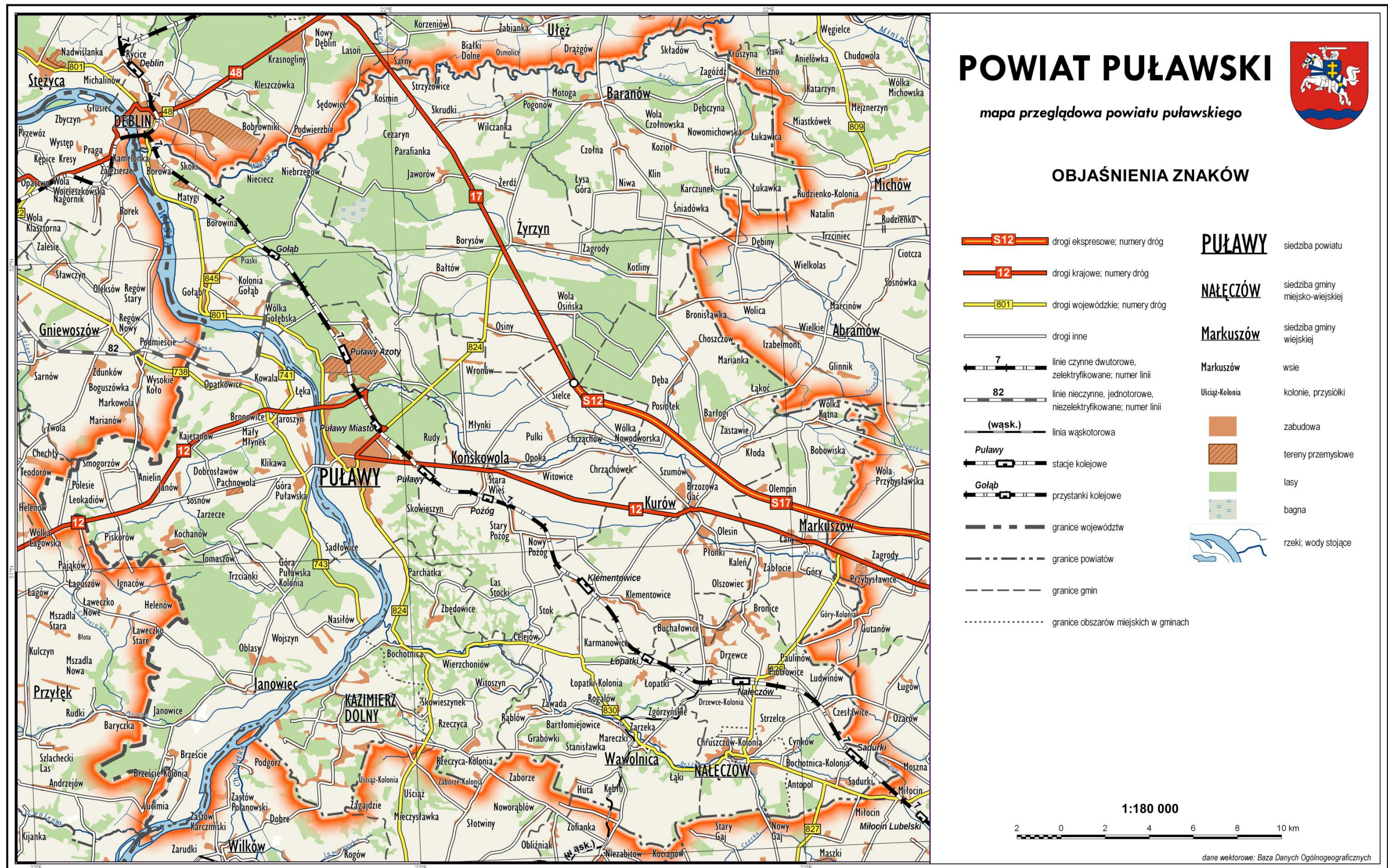
LICZBA MIESZKAŃCÓW

Na koniec 2014 roku powiat puławski był zamieszkiwany przez 115 777 osób, w tym przez 60 126 kobiet i 55 651 mężczyzn. Najbardziej zaludnioną gminą jest gmina miejska Puławy (48 864), następnie gmina wiejska Puławy (11 934). Spośród wszystkich gmin powiatu puławskiego wysoką liczbą ludności powyżej 5 000 mieszkańców charakteryzują się gminy: Nałęczów, Końskowola, Kurów, Kazimierz Dolny oraz Żyrzyn. Ludność pozostałych gmin mieści się w przedziale 3 000 – 5 000 mieszkańców.

Tab. II.1.1. Liczba ludności w powiecie puławskim według stanu na dzień 31.12.2014 r.

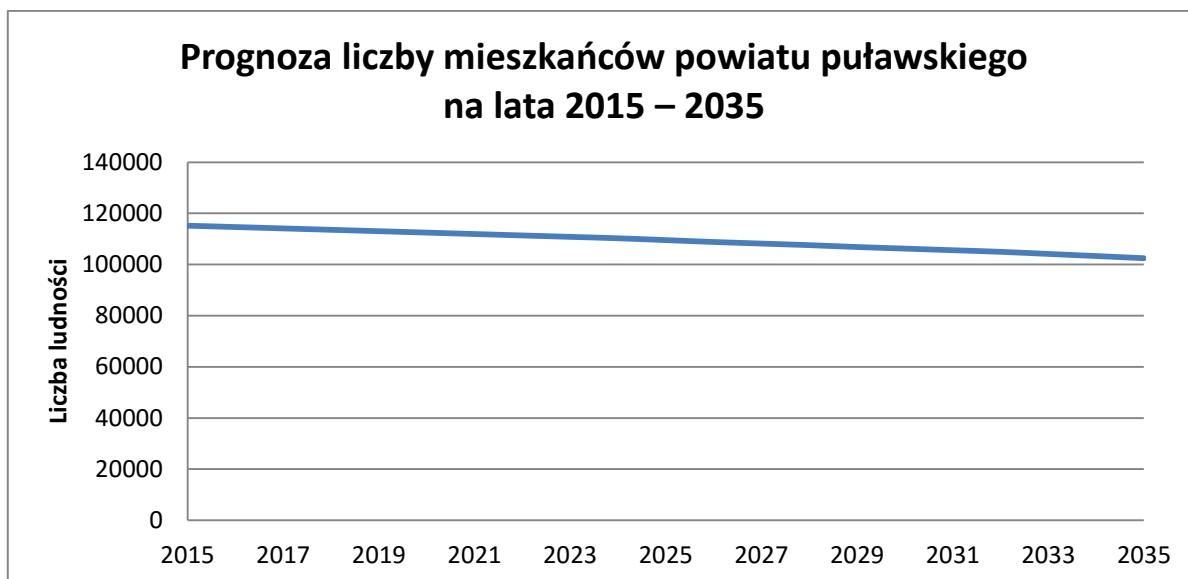
Gmina	Liczba mieszkańców
m. Puławy	48 864
gm. Baranów	4 032
gm. Janowiec	3 664
gm. Kazimierz Dolny	6 902
w tym: gm. Kazimierz Dolny – miasto	2 599
w tym: gm. Kazimierz Dolny – obszar wiejski	4 303
gm. Końskowola	9 013
gm. Kurów	7 824
gm. Markuszów	3 048
gm. Nałęczów	9 140
w tym: gm. Nałęczów – miasto	3 892
w tym: gm. Nałęczów – obszar wiejski	5 248
gm. Puławy	11 934
gm. Wąwolnica	4 820
gm. Żyrzyn	6 536
Suma (powiat puławski)	115 777

Źródło danych: Bank Danych Lokalnych, GUS



Rys. II.1.1. Mapa przeglądowa powiatu puławskiego
 Źródło: opracowanie własne

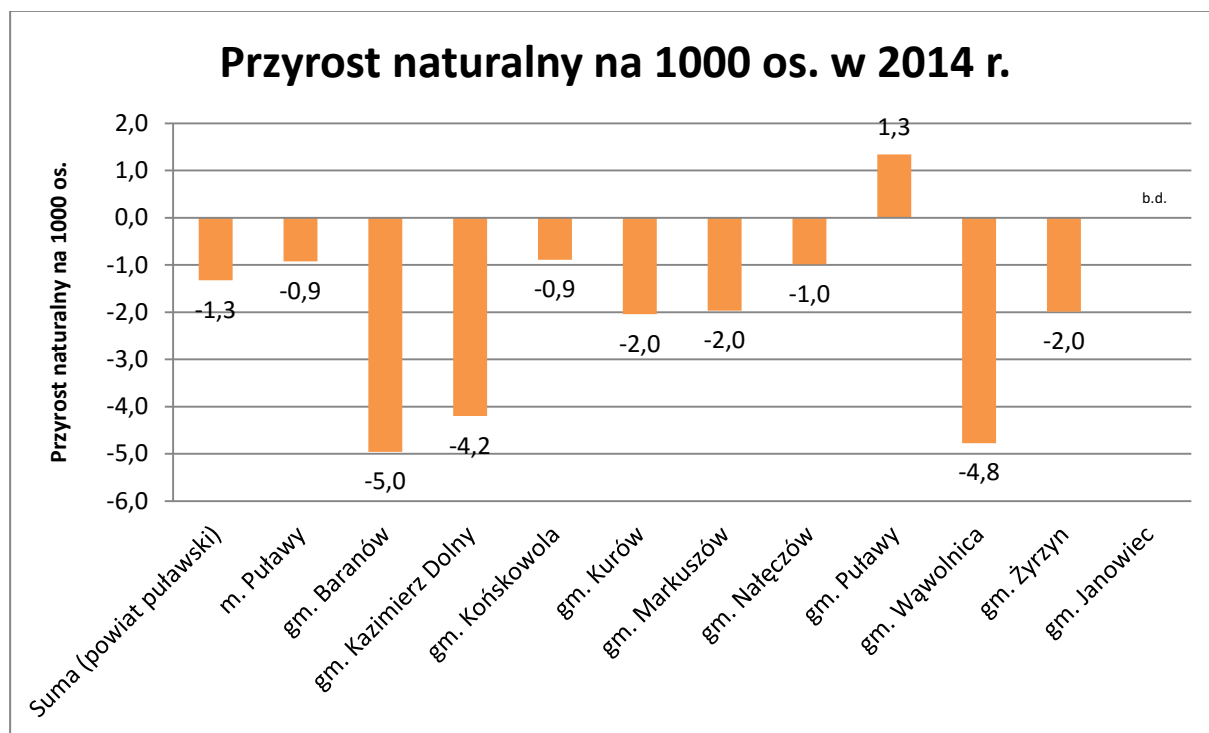
Prognoza liczby ludności na najbliższe lata przewiduje spadek liczby mieszkańców powiatu z około 115 tys. (2015 r.) do około 102 tys. (2035 r.).



Rys. II.1.2. Prognoza liczby mieszkańców

Źródło danych: Bank Danych Lokalnych, GUS

Spadek liczby mieszkańców o 13 tys. w perspektywie do 2035 roku będzie głównie spowodowany przez starzenie się społeczeństwa – wskutek ujemnego salda przyrostu naturalnego oraz poprzez ujemne saldo migracji dla powiatu puławskiego.



Rys. II.1.3. Przyrost naturalny w powiecie puławskim

Źródło danych: Bank Danych Lokalnych, GUS

Tab. II.1.2. Struktura wieku mieszkańców powiatu puławskiego (z prognozą do 2035 roku)

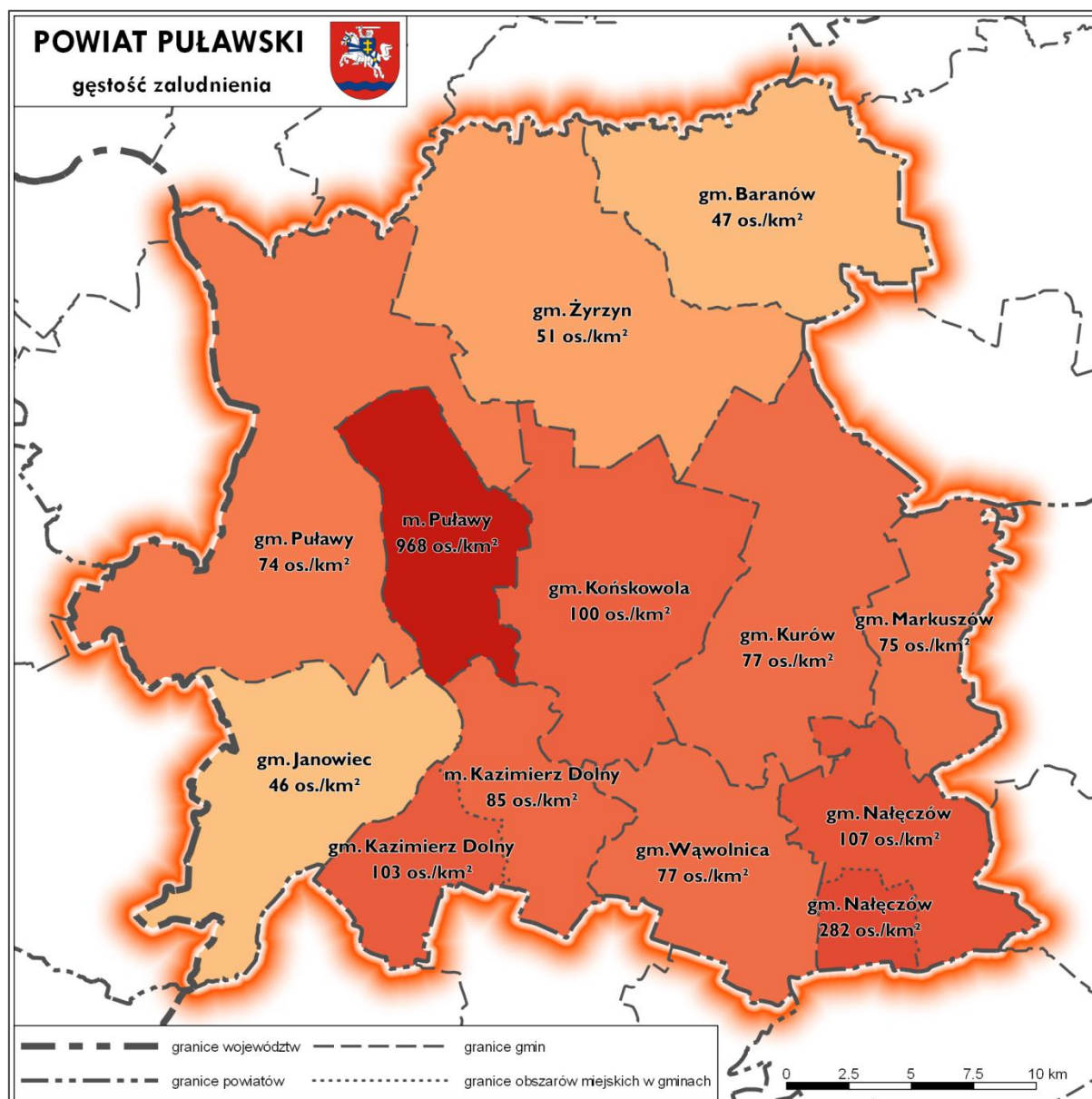
Grupy wieku	2014	2015	2020	2025	2030	2035
0–4	5 204	4 888	4 472	4 245	3 881	3 572
5–9	5 577	5 661	4 878	4 465	4 231	3 859
9–14	5 432	5 402	5 661	4 890	4 474	4 233
15–19	6 715	6 481	5 413	5 694	4 923	4 507
W wieku przedprodukcyjnym (0–19)	20 277	19 494	18 228	17 076	15 379	14 356
20–24	7 480	7 255	6 385	5 358	5 650	4 889
25–29	7 836	7 690	7 019	6 129	5 177	5 477
30–34	8 481	8 476	7 381	6 707	5 807	4 908
35–39	8 339	8 464	8 313	7 241	6 544	5 624
40–44	8 077	8 066	8 363	8 244	7 190	6 473
45–49	7 638	7 590	7 970	8 300	8 210	7 168
50–54	7 441	7 340	7 421	7 828	8 191	8 133
55–59	8 425	8 277	7 105	7 202	7 646	8 037
60–64	8 236	8 249	7 901	6 821	6 952	7 426
W wieku produkcyjnym: (20–64)	70 092	71 042	68 862	66 168	64 397	61 788
65–69	6 777	7 107	7 713	7 459	6 492	6 651
70–74	4 902	4 862	6 440	7 047	6 893	6 056
75–79	4 134	4 219	4 136	5 561	6 135	6 077
80–84	2 793	2 817	3 212	3 206	4 387	4 900
85 i więcej	2 290	2 350	2 706	3 156	3 448	4 487
W wieku poprodukcyjnym: (>64)	25 408	24 658	25 399	26 309	26 455	26 333
ogółem	115 777	115 194	112 489	109 553	106 231	102 477

Źródło danych: Bank Danych Lokalnych, GUS

W strukturze wieku mieszkańców powiatu puławskiego wyróżnić można najbardziej liczne grupy, czyli osoby w wieku 30-34, 35-39, 40-44, 55-59, 60-64. Prognoza na 2035 r. przewiduje spadek liczebności osób w wieku do 40 lat o 33%, spadek liczebności osób w wieku przed- i produkcyjnym o 22%. Jednocześnie liczba osób w wieku powyżej 65 roku życia wzrośnie o 35%. Takie tendencje wskazują na starzenie się społeczności powiatu, co w powiązaniu z ujemnym saldem migracji (-2,3/1000 osób w 2013 r.) oraz malejącym przyrostem naturalnym wpłynie na prognozowane zwiększenie się odsetka osób starszych.

GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA

Gęstość zaludnienia w powiecie puławskim wynosi 124 os./km². Największa gęstość zaludnienia jest na obszarze miasta Puławy (gmina miejska – 968 os./km²), średnią dla powiatu przekracza tylko gmina Nałęczów (miejska część gminy miejsko-wiejskiej 282 os./km², cała gmina 146 os./km²). Najniższa gęstość zaludnienia występuje w gminach Baranów, Janowiec, Żyrzyn. Pozostałe gminy mają gęstość zaludnienia w przedziale od 74 do 103 os./km².

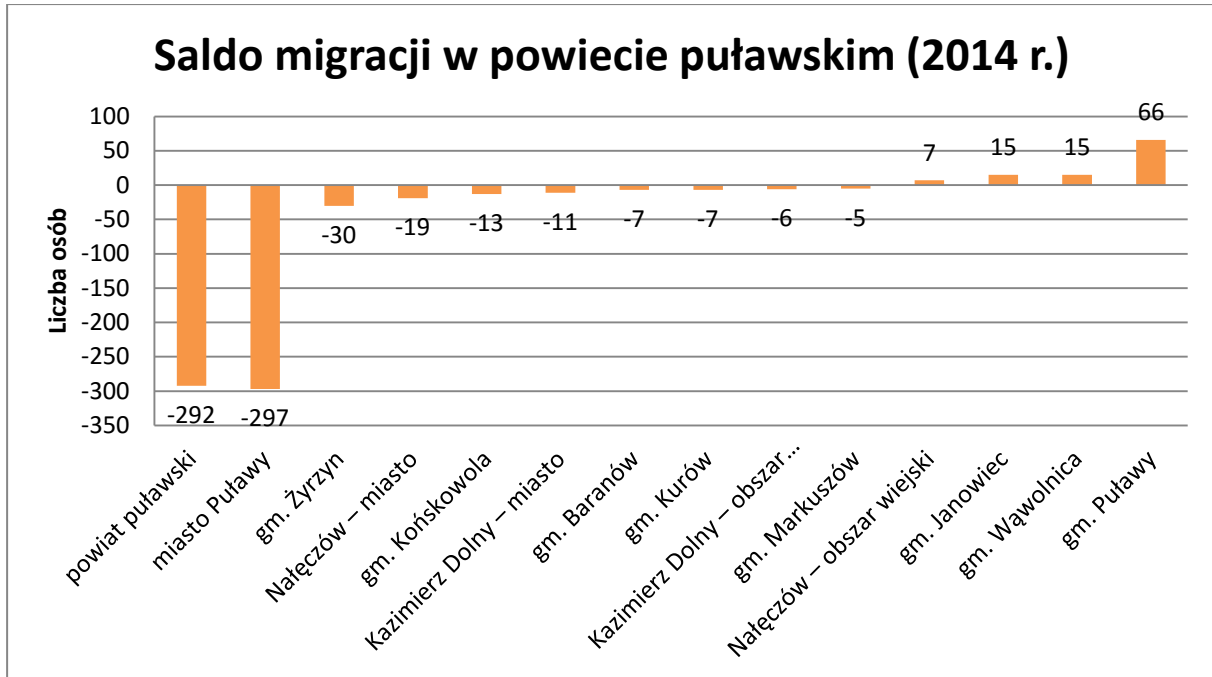


Rys. II.1.4. Gęstość zaludnienia w powiecie puławskim w 2014 r.

Źródło danych: Bank Danych Lokalnych GUS

MIGRACJE

Saldo migracji ludności na większości obszaru powiatu puławskiego jest ujemne (–292 osoby w całym powiecie). Ujemne saldo migracji utrzymuje się we wszystkich gminach oprócz obszaru wiejskiego gminy Nałęczów, gmin Puławy, Janowiec i Wąwolnica. Uwagę zwraca wysokie ujemne saldo migracji dla miasta Puławy (–297 osób) i dodatnie dla gminy wiejskiej Puławy (najwyższe, tj. 66 osób), co wskazuje na proces semiurbanizacji. W mniejszym zakresie zjawisko jest widoczne w gminie Nałęczów.

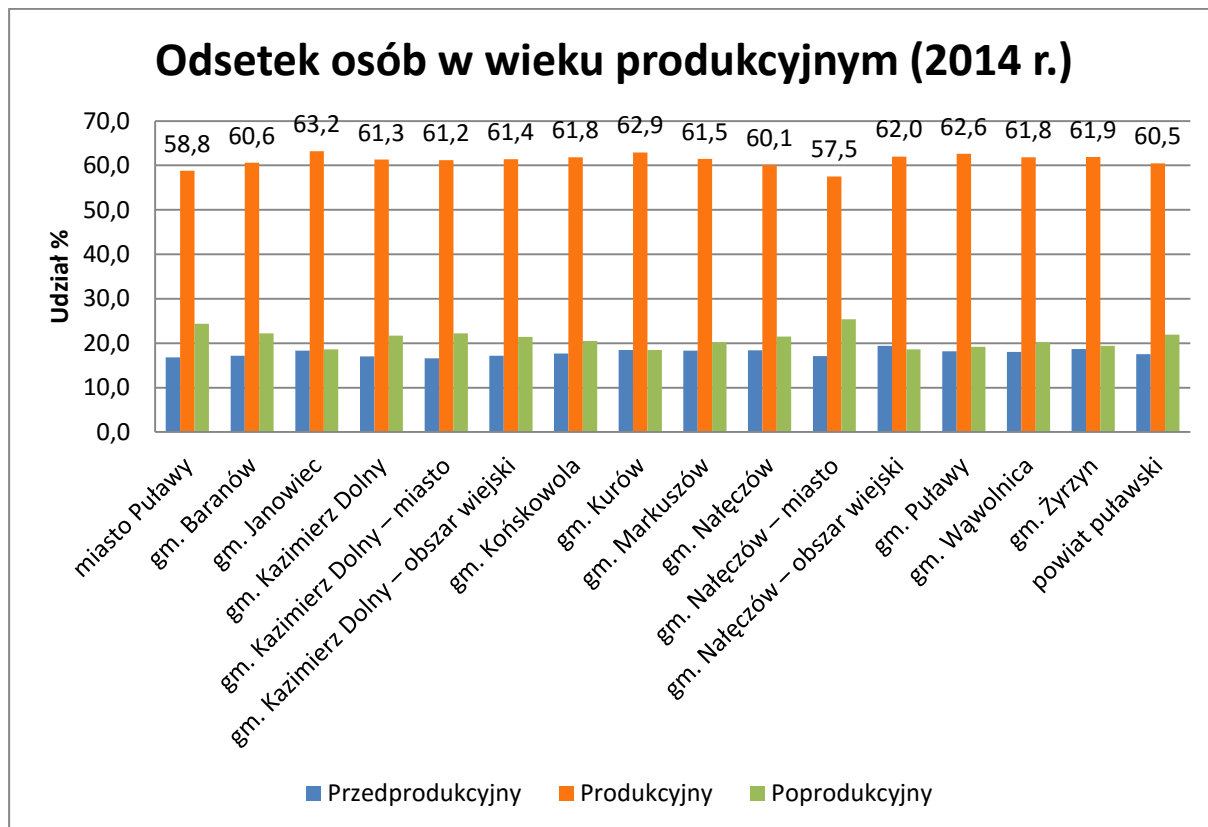


Rys. II.1.5. Saldo migracji w powiecie puławskim

Źródło danych: Bank Danych Lokalnych GUS

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.



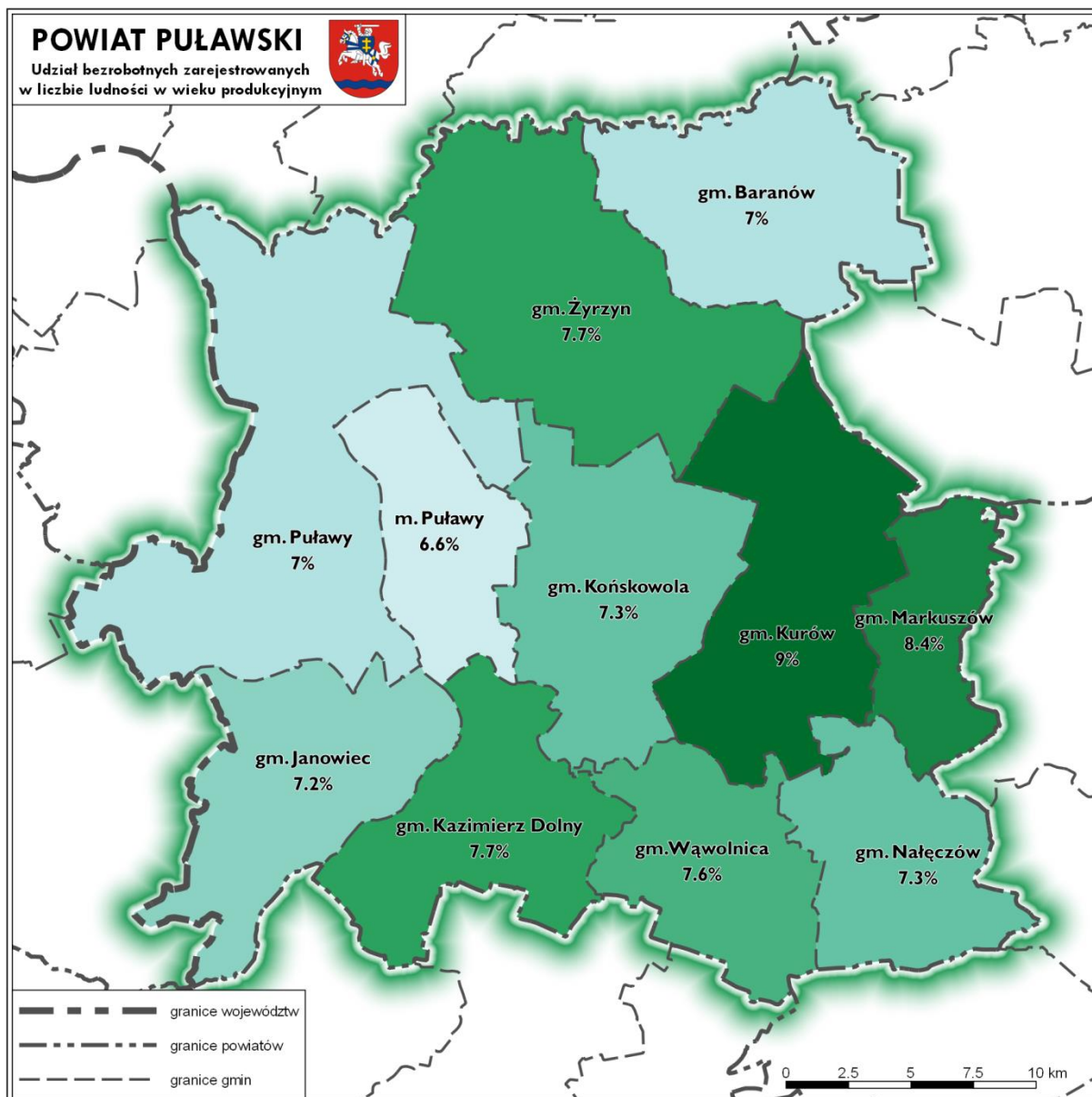
Rys. II.1.6. Odsetek osób w wieku produkcyjnym

Źródło danych: Bank Danych Lokalnych, GUS

W powiecie puławskim udział osób w wieku produkcyjnym jest dość jednorodny, za wyjątkiem obszaru miejskiego gminy Nałęczów (57,5%) i miasta Puławy (58,8%), pozostałe gminy mieszczą się w zakresie od 60,1% do 63,2%. Największy odsetek osób w wieku poprodukcyjnym znajduje się również w wyżej wymienionych miastach.

BEZROBOCIE

Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w powiecie puławskim wynosił 7,2% w 2014r., wobec 8,7% dla województwa lubelskiego. Udział bezrobotnych jest niejednorodny na obszarze powiatu puławskiego. Najniższe bezrobocie odnotowano w mieście Puławy (6,6%), następnie w gminie wiejskiej Puławy oraz w gminie Baranów (po 7%). Najwyższe występuje w gminach Kurów (9%) i Markuszów (8,4%).



Rys. II.1.7. Bezrobocie na terenie powiatu puławskiego

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

EDUKACJA

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

Tab. II.1.3. Liczba studentów w województwie lubelskim

Jednostka	Liczba studentów na 10 tys. osób (2013)
województwo lubelskie	118
Polska	127

Źródło danych: Bank Danych Lokalnych, GUS

Tab. II.1.4. Liczba uczniów w powiecie puławskim

Rok	Liczba uczniów w szkołach podstawowych	Liczba uczniów w gimnazjach
2011	6553	3968
2012	6428	3797
2013	6345	3627

Źródło danych: Bank Danych Lokalnych, GUS

W latach 2011–2013 r. liczba uczących w szkołach podstawowych i gimnazjach w powiecie puławskim spadała – w szkołach podstawowych o 208 osób (ok. 3%), w gimnazjach – 341 (ok. 9%). Jest to związane z ujemnym przyrostem naturalnym i migracjami z powiatu puławskiego. Na podstawie prognozy z Tab. I.1.2. należy przyjąć, że liczba uczniów w dalszym ciągu będzie ulegała zmniejszeniu.

Tab. II.1.5. Wykaz szkół ponadgimnazjalnych w powiecie puławskim

Nazwa szkoły
Centrum Kształcenia Zawodowego w Puławach
I Liceum Ogólnokształcące im. Adama Jerzego ks. Czartoryskiego w Puławach
Zespół Szkół nr 1 im. Stefanii Sempołowskiej w Puławach
Zespół Szkół nr 2 im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Puławach
Zespół Szkół nr 3 im. Marii Dąbrowskiej w Puławach
Zespół Szkół Technicznych im. Marii Curie-Skłodowskiej w Puławach
Zespół Szkół nr 2 w Nałęczowie
Zespół Szkół im. Jana Koszczyca-Witkiewicza w Kazimierzu Dolnym

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Puławach

W powiecie puławskim jest 8 szkół ponadgimnazjalnych, do których w roku 2014 uczęszczało 5790 uczniów. W Puławach znajduje się 6 szkół ponadgimnazjalnych o różnych profilach kształcenia, a pozostałe 2 znajdują się w Nałęczowie i Kazimierzu Dolnym, co generuje potrzebę przewozu uczniów do szkół w skali całego powiatu. Analogicznie do szkół podstawowych i gimnazjalnych należy spodziewać się spadku liczby uczniów w szkołach ponadgimnazjalnych w perspektywie najbliższych lat.

ŚREDNIE WYNAGRODZENIA

Średnie wynagrodzenie brutto w powiecie puławskim wynosiło w 2013 r. 3785,23zł, i było wyższe o 388,82 zł od średniego dla województwa lubelskiego, a niższe o 92,20 zł od średniego wynagrodzenia dla Polski.

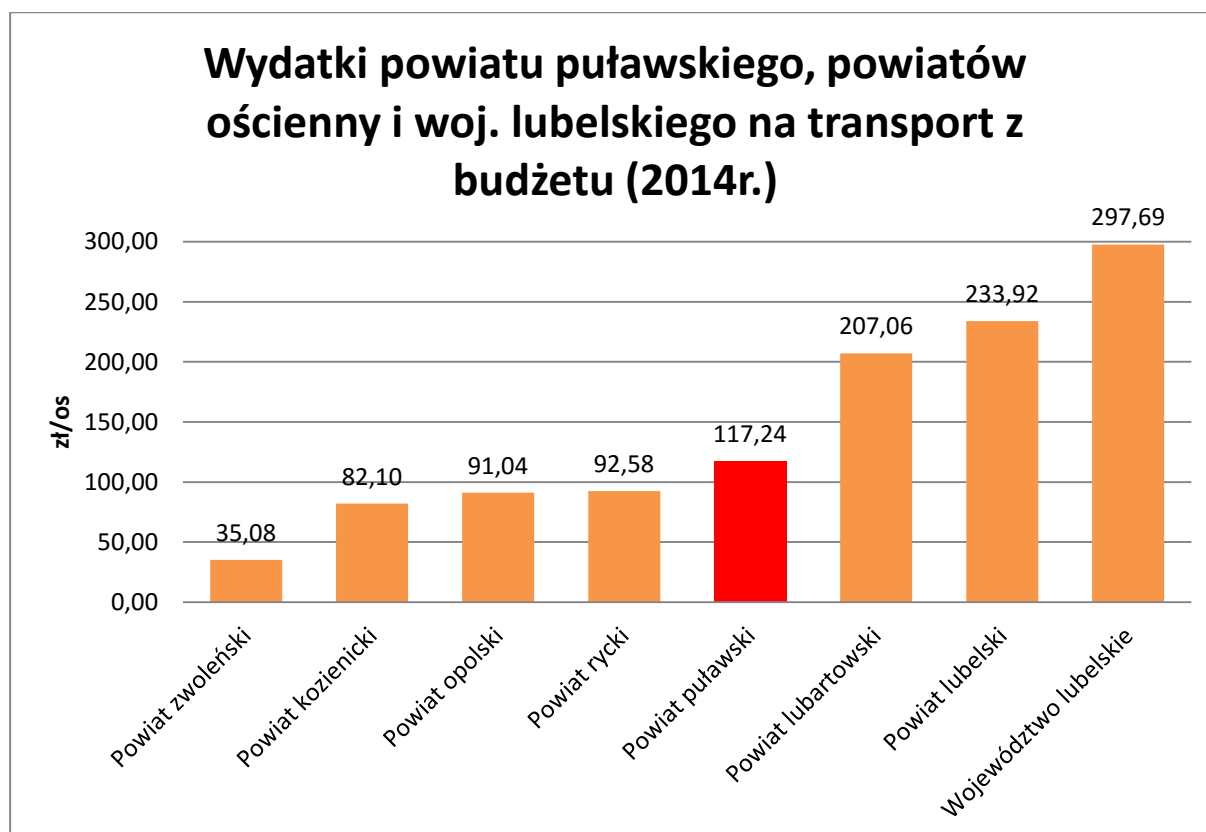
Tab. II.1.6. Przeciętne wynagrodzenia

Jednostka	Przeciętne wynagrodzenie brutto [zł]
powiat puławski	3785,23
województwo lubelskie	3488,61
Polska	3877,43

Źródło danych: Bank Danych Lokalnych, GUS

WYDATKI NA TRANSPORT

Powiat puławski charakteryzuje się przeciętnym wskaźnikiem poziomu wydatków z budżetu na transport (117,24 zł / 1 mieszkańca). Inne ościenne powiaty przeznaczają kwoty od 35,08 zł (zwoleński) do 233,92 zł (powiat lubelski). Natomiast województwo lubelskie wydaje 297,69 zł na transport w przeliczeniu na jednego mieszkańca.



Rys. II.1.8. Przeciętne wydatki na transport na 1 osobę

Źródło danych: Bank Danych lokalnych, GUS

LICZBA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH

Tab. II.1.7. Liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców

Jednostka	Liczba samochodów na 1000 mieszkańców
powiat puławski	470,9
województwo lubelskie	475,3
Polska	503,7

Źródło danych: Bank Danych Lokalnych, GUS

W powiecie puławskim w 2013 roku na 1000 mieszkańców przypadało 470,9 samochodów. Wskaźnik ten jest nieznacznie niższy niż w całym województwie lubelskim (o 4,4) oraz niższy w porównaniu do całej Polski (o 32,8).

II.2. Potrzeby osób niepełnosprawnych

W 2011 roku powiat puławski zamieszkiwało 19060 osób niepełnosprawnych, co przekłada się na wskaźnik 163 osoby niepełnosprawnych na 1000 mieszkańców. Analogicznie, w województwie lubelskim wynosiła 144, przy średniej dla kraju 122.

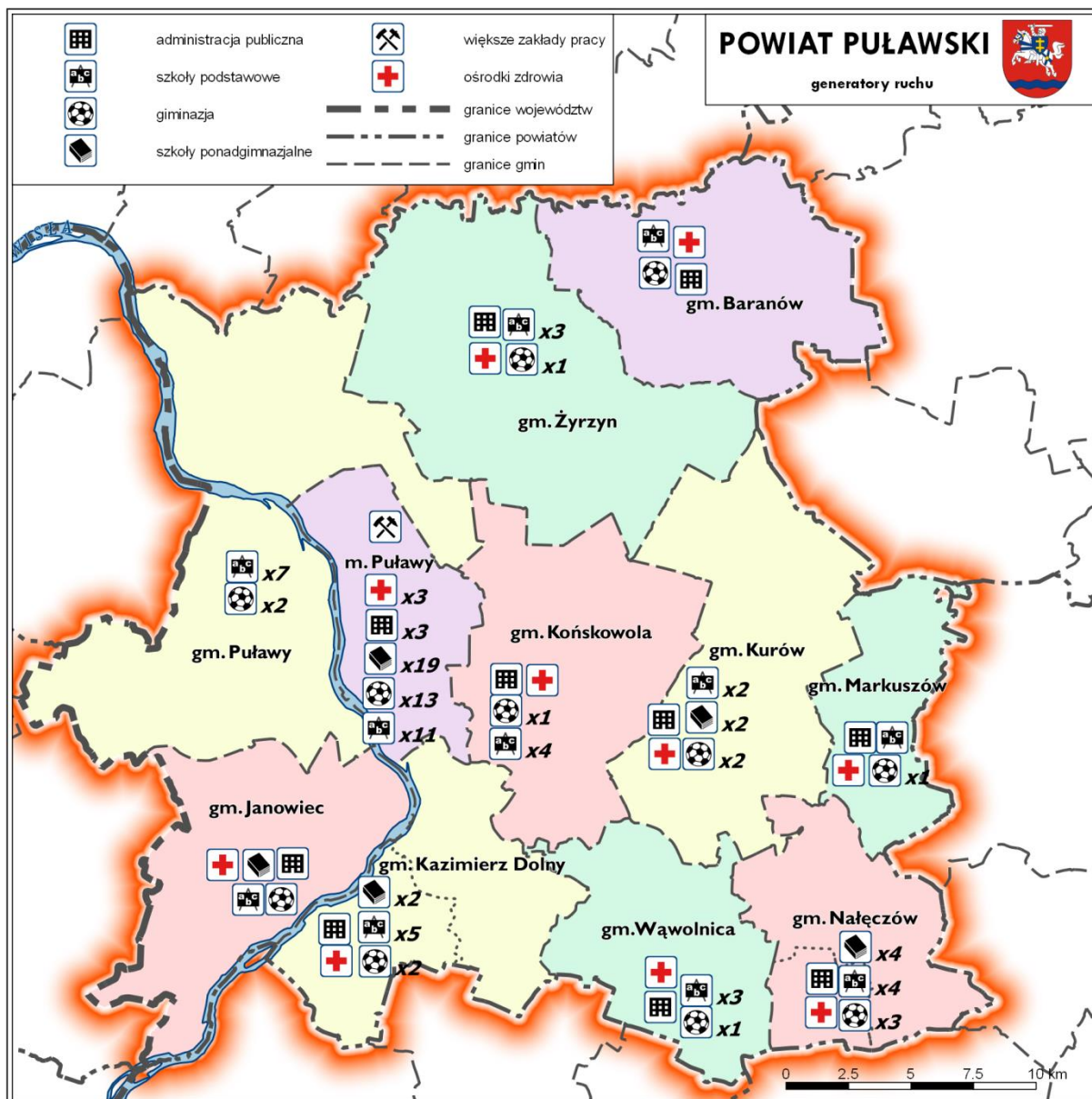
Tab. II.2.1. Liczba osób niepełnosprawnych w 2011 roku

Jednostka	Liczba osób niepełnosprawnych/ 1000 os.
powiat puławski	163
województwo lubelskie	144
Polska	122

Źródło danych: Bank Danych Lokalnych, GUS

II.3. Lokalizacja obiektów o charakterze użyteczności publicznej

Rys. II.3.1. przedstawia rozmieszczenie głównych generatorów ruchów: szkół, uczelni, ośrodków administracji publicznej, szpitali, większych zakładów pracy.



Rys. II.3.1. Lokalizacja obiektów o charakterze użyteczności publicznej w powiecie puławskim
 Źródło: opracowanie własne

II.4. Stan zagospodarowania przestrzennego

Powiat puławski położony jest w zachodniej części województwa lubelskiego i złożony jest z jedenastu gmin: jednej miejskiej, dwóch miejsko-wiejskich i ośmiu wiejskich, z czego gminy Janowiec i część gminy wiejskiej Puławy położone są na lewym brzegu Wisły, natomiast na przeciwległym brzegu: gmina miejska Puławy, gminy miejsko-wiejskie Kazimierz Dolny i Nałęczów oraz gminy wiejskie: Baranów, Końskowola, Kurów, Markuszów, Puławy (część), Wąwolnica, Żyrzyn. Wisła, przecinająca powiat południkowo w jego zachodniej części stanowi znaczną barierę komunikacyjną, ze względu na tylko cztery przeprawy drogowe: dwa mosty (położone w Puławach) oraz dwa promy (w Janowcu i Bochothnicy). Powierzchnia powiatu wynosi łącznie 934 km².

Miasto Puławy

Puławy położone są w zachodniej części powiatu, na prawym brzegu Wisły. Miasto ma charakter przemysłowy, naukowy oraz turystyczno-kulturalny. Zasadnicza część miasta, o funkcjach mieszkalno-usługowych rozciąga się od Pałacu Czartoryskich w kierunkach:

- południowym (zabudowa niska, jednorodzinna),
- wschodnim (zabudowa wielopiętrowa - kamienice, bloki oraz domy jednorodzinne), oparta na zachodzie o linię kolejową Warszawa – Lublin)
- północnym – zabudowa wielopiętrowa, blokowa, ograniczona od północy lasem. Wzdłuż Wisły, przy drodze wojewódzkiej nr 801 zlokalizowane są liczne zakłady przemysłowe oraz obiekty handlowe.

W północnym obszarze miasta funkcjonują Zakłady Azotowe „Puławy”, zatrudniające ok 3,2 tys. pracowników, będące jednym z największych zakładów azotowych w Europie. Od miasta oraz innych okolicznych miejscowości oddzielone są zwartym obszarem leśnym, stanowiącym strefę ochronną. Przez Puławy przebiega linia kolejowa łącząca Warszawę z Lublinem oraz droga krajowa nr 12.

Tab. II.4.1. Pokrycie terenu miasta Puławy

typ pokrycia	udział [%]
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	44,2%
grunty zabudowane i zurbanizowane razem	27,2%
użytki rolne razem	20,5%
grunty pod wodami razem	5,9%
tereny inne	2,2%

Źródło: Baza Danych Lokalnych

Gmina Puławy

Gmina wiejska Puławy położona jest w północno-zachodniej części powiatu. Gmina podzielona jest na dwie części przez Wisłę. Gmina ma charakter rolniczy z luźno rozrzuconą zabudową wiejską. Północna część gminy ma głównie charakter leśny, pola uprawne występują w dolinie Wisły. Do głównych szlaków przebiegających przez teren gminy należą – w południowej części równoleżnikowo przebiegająca droga krajowa nr 12 oraz ciąg dróg wojewódzkich 738 i 743 o przebiegu południkowym. W północnej części gminy przebiega droga wojewódzka nr 801 łącząca Puławy z Warszawą (Trasa Nadwiślańska) oraz linia kolejowa z Warszawy do Lublina (dalej do Dorohuska i na Ukrainę)

Tab. II.4.2. Pokrycie terenu gminy Puławy

typ pokrycia	udział [%]
użytki rolne razem	53,0%
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	36,2%
grunty pod wodami razem	4,9%
grunty zabudowane i zurbanizowane razem	4,1%
tereny inne	1,7%

Źródło: Baza Danych Lokalnych

Gmina Baranów

Gmina Baranów jest gminą wiejską położoną w północno-wschodniej części powiatu. Gmina ma charakter rolniczy. Zabudowa skupiona jest wzdłuż dróg, które koncentrycznie rozchodzą się od siedziby gminy – Baranowa. W centralnej części gminy występuje zwarte obszary leśne. Do głównych szlaków komunikacyjnych należy droga łącząca Baranów z Żyrzynem, drogą krajową nr 17 (Warszawa – Lubin – Hrebenne) oraz drogą wojewódzka nr 824 łącząca Żyrzyn (skrzyżowanie z DK17) z Puławami, Opolem Lubelskim i Annapolem.

Tab. II.4.3. Pokrycie terenu gminy Baranów

typ pokrycia	udział [%]
użytki rolne razem	65,1%
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	29,6%
grunty zabudowane i zurbanizowane razem	2,9%
grunty pod wodami razem	1,5%
tereny inne	0,9%

Źródło: Baza Danych Lokalnych

Gmina Janowiec

Gmina wiejska położona na lewym brzegu Wisły, w zachodniej części powiatu. Rolnictwo skupione jest w dolinie Wisły, natomiast w północna i zachodnia część gminy pokryta jest zwartymi kompleksami leśnymi. Sieć komunikacyjna oraz osadnicza rozwinęła się wzdłuż Wisły. Głównym ciągiem komunikacyjnym jest droga krajowa z Annapola do Góry Puławskiej (i dalej do Puław) uzupełnionym przez przeprawę promową umożliwiającą dojazd do Kazimierza Dolnego.

Tab. II.4.4. Pokrycie terenu gminy Janowiec

typ pokrycia	udział [%]
użytki rolne razem	47,21%
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	42,82%
grunty pod wodami razem	5,53%
grunty zabudowane i zurbanizowane razem	2,65%
tereny inne	1,79%

Źródło: Baza Danych Lokalnych

Gmina Kazimierz Dolny

Gmina miejsko-wiejska położona w południowej części powiatu, na prawym brzegu Wisły. W południowej części gminy znajduje się obszar miasta Kazimierz Dolny – znany ośrodek kulturalno-turystyczny. Poza obszarem Kazimierza dominują użytki rolne. Sieć osadnicza i komunikacyjna jest mocno ze sobą powiązana, a do najważniejszych ciągów komunikacyjnych można zaliczyć: przebiegającą południkowo drogę wojewódzką nr 824 Anopol – Opolo Lubelskie – Puławy oraz równoleżnikowe: drogę wojewódzką nr 830 łączącą Kazimierz Dolny z Nałęczowem i Lublinem oraz drogę wojewódzką nr 743. Na terenie gminy znajdują się dwie przeprawy promowe przez Wisłę.

Tab. II.4.5. Pokrycie terenu gminy Kazimierz Dolny

typ pokrycia	udział [%]
użytki rolne razem	62,19%
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	29,86%
grunty zabudowane i zurbanizowane razem	3,70%
grunty pod wodami razem	3,26%
tereny inne	0,99%

Źródło: Baza Danych Lokalnych

Gmina Końskowola

Gmina wiejska położona w centralnej części powiatu, mająca charakter rolniczy. Przez teren gminy przebiega równoleżnikowo droga krajowa nr 12, stanowiąca główny ciąg komunikacyjny gminy. Przez południowo-zachodni obszar gminy przebiega linia kolejowa nr 7 (Warszawa – Puławy – Lublin – Granica Państwa).

Tab. II.4.6. Pokrycie terenu gminy Końskowola

typ pokrycia	udział [%]
użytki rolne razem	82,62%
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	11,99%
grunty pod wodami razem	0,28%
grunty zabudowane i zurbanizowane razem	4,78%
tereny inne	0,32%

Źródło: Baza Danych Lokalnych

Gmina Kurów

Gmina wiejska Kurów położona w wschodniej części powiatu. Dominują tutaj użytki rolne, w północnej części gminy znajduje się Kozie Bory – zwarty kompleks leśny. Przez teren gminy przebiega równoleżnikowo droga krajowa nr 12, stanowiąca główny ciąg komunikacyjny. Przez północną część gminy przebiega droga ekspresowa nr 12/17, z węzłem Kurów Zachód (ok. 6 km na północy – zachód od Kurowa).

Tab. II.4.7. Pokrycie terenu gminy Kurów

typ pokrycia	udział [%]
użytki rolne razem	76,03%
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	19,19%
grunty zabudowane i zurbanizowane razem	4,15%
tereny inne	0,45%
grunty pod wodami razem	0,19%

Źródło: Baza Danych Lokalnych

Gmina Markuszów

Gmina Markuszów jest gminą wiejską, położoną we wschodniej części powiatu puławskiego. Ma charakter rolniczy, z luźno rozproszoną siecią osadniczą. Sieć komunikacyjna opiera się na ciągu dróg: krajowej nr 12 (równoleżnikowej - połączenie z Puławami i Lublinem) oraz wojewódzkiej nr 826 (południkowej, do Nałęczowa). Przez północną część gminy przebiega droga ekspresowa nr 12/17.

Tab. II.4.8. Pokrycie terenu gminy Markuszów

typ pokrycia	udział [%]
użytki rolne razem	84,73%
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	8,56%
grunty zabudowane i zurbanizowane razem	4,63%
tereny inne	1,96%
grunty pod wodami razem	0,12%

Źródło: Baza Danych Lokalnych

Gmina Nałęczów

Gmina miejsko-wiejska położona w południowo-wschodniej części powiatu puławskiego. Miasto Nałęczów jest ważnym ośrodkiem turystyczno-uzdrowiskowym. Gmina ma charakter rolniczy z rozproszonymi, niewielkimi kompleksami leśnymi. Osnowę sieci komunikacyjnej stanowią drogi wojewódzkie nr 830 (Kazimierz Dolny – Lublin) oraz 826 (do Markuszowa) i 826 (prowadzącą do drogi nr 827 w kierunku Bełżyc). Przez południowo-zachodni obszar gminy przebiega linia kolejowa nr 7 (Warszawa – Puławy – Lublin – Granica Państwa).

Tab. II.4.9. Pokrycie terenu gminy Nałęczów

typ pokrycia	udział [%]
użytki rolne razem	85,26%
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	7,59%
grunty zabudowane i zurbanizowane razem	6,21%
grunty pod wodami razem	0,68%
tereny inne	0,25%

Źródło: Baza Danych Lokalnych

Gmina Wąwolnica

Gmina wiejska położona w południowej części powiatu puławskiego. Gmina ma charakter rolniczy uzupełniony przez kilka kompleksów leśnych. Podstawę sieci komunikacyjnej stanowi droga wojewódzka

nr 830 (Kazimierz Dolny – Lublin). Przez południowo-zachodni obszar gminy przebiega linia kolejowa nr 7 (Warszawa – Puławy – Lublin – Granica Państwa).

Tab. II.4.10. Pokrycie terenu gminy Wąwolnica

typ pokrycia	udział [%]
użytki rolne razem	81,72%
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	14,45%
grunty pod wodami razem	3,02%
tereny inne	0,51%
grunty zabudowane i zurbanizowane razem	0,30%

Źródło: Baza Danych Lokalnych

Gmina Żyrzyn

Gmina wiejska położona w północnej części powiatu puławskiego. Centralna część gminy użytkowana jest rolniczo, natomiast wschodnią i zachodnią stanowią zwarte kompleksy leśne. Podstawę sieci komunikacyjnej stanowi droga krajowa nr 17 (Warszawa – Lublin) oraz droga wojewódzka 824, która stanowią połączenie Puław z drogą krajową nr 17.

Tab. II.4.11. Pokrycie terenu gminy Żyrzyn

typ pokrycia	udział [%]
użytki rolne razem	58,30%
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	37,96%
grunty zabudowane i zurbanizowane razem	2,32%
grunty pod wodami razem	0,76%
tereny inne	0,66%

Źródło: Baza Danych Lokalnych

II.5. Kierunki, plany i uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego

Dokumenty krajowe związane z rozwojem publicznego transportu zbiorowego

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030¹⁷

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 wskazuje kierunki i możliwości polityki przestrzennej kraju, jednocześnie pozostawiając otwartą drogę co do wyboru konkretnych rozwiązań infrastrukturalnych, a za główne cele przyjmuje:

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

KPZK wskazuje na potrzebę wzrostu mobilności przestrzennej wynikającej z dokonujących się zmian demograficznych w połączeniu z aktywizowaniem zasobów pracy.

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. 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.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym¹⁸

W *Krajowym Planie Transportowym* założono organizację przewozów międzynarodowych i międzywojewódzkich w transporcie kolejowym na linii Warszawa – Puławy Miasto – Nałęczów – Lublin (dalej do przejścia granicznego z Ukrainą w Doruhusku w ramach przewozów międzynarodowych) oraz organizację przewozów międzywojewódzkich na linii Lublin – Nałęczów – Puławy Miasto – Kielce.

W ramach sieci międzywojewódzkich połączeń kolejowych dworzec kolejowy w Puławach został wskazany jako jeden z punktów handlowych, w których występują powiązania wewnątrzgałęziowe lub międzygałęziowe z innymi środkami publicznego transportu zbiorowego i które mogą pełnić funkcję zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

¹⁷ Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (Monitor Polski z dnia 27 kwietnia 2012 r., poz. 252)

¹⁸ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października (Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 23 października 2012 r., poz. 1151)

Dworce kolejowe w Puławach i Nałęczowie wskazane zostały ponadto jako punkty postoju handlowego pociągów międzywojewódzkich oraz stacje, na których są zapewnione warunki obsługi osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych.

Nałęczów wskazano jako jedną z dziesięciu miejscowości z najbardziej oddalonymi dworcami lub stacjami kolejowymi od centrum miejscowości – stacja kolejowa zlokalizowana jest aż 4 km od centrum miasta.

Dokumenty regionalne związane z rozwojem transportu publicznego

Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 (z perspektywą do 2030 r.)¹⁹

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

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

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

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

¹⁹Uchwała Nr XXXIV/559/2013 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 24 czerwca 2013 r.

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

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

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

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego²⁰

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.

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 uznaje:

- integrację przewozów i infrastruktury komunikacyjnej,
- stworzenie multimodalnych korytarzy komunikacyjnych o standardach 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 w zakresie komunikacji wskazane przez *PZPWL* obejmujące także obszar powiatu puławskiego to:

- w ramach magistral transportowych – dostosowanie odcinków DK12 i DK17 do parametrów dróg ekspresowych,
- w ramach ważnych połączeń międzyregionalnych – dostosowanie do standardów europejskich poprzez wyrównanie i wzmocnienie nawierzchni, modernizację oraz budowę nowych odcinków,

²⁰Uchwała Nr XLV/597/02Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 29 lipca 2002 r.

- w tym obwodnic – dotyczy DK12 (od zachodniej granicy województwa lubelskiego do obwodnicy Puław), DW801 i DW824 (Puławy – Żyrzyn),
- w ramach regionalnej sieci transportowej – docelowo dla DW824 i DW830 wyrównanie i wzmocnienie nawierzchni, modernizacja oraz budowa nowych odcinków, w tym obwodnic,
 - w ramach poprawy stopnia otwartości regionu przez zwiększenie ilości przepraw mostowych przez Wisłę i Bug – budowa nowej przeprawy w Puławach w ciągu DK12 (zadanie zrealizowane),
 - w ramach budowy obwodnic miejskich – budowa obwodnicy Puław wraz z nową przeprawą przez Wisłę w ciągu DK12 (zadanie zrealizowane częściowo),
 - poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez – modernizację niebezpiecznych skrzyżowań, oddzielenie ruchu pieszego od kołowego, uspokojenie ruchu w obszarach zurbanizowanych, doprowadzenie stanu dróg i mostów na pozostałej sieci drogowej do odpowiednich standardów,
 - zapewnienie warunków do szybkich połączeń kolejowych innymi ważnymi liniami o znaczeniu międzynarodowym i międzyregionalnym, do których zaliczono m.in. połączenia: Gdynia – Warszawa – Puławy – Nałęczów – Lublin – Dorohusk,
 - wdrożenie systemu transportu intermodalnego – budowa/rozbudowa terminalu w Puławach.

Obecnie Biuro Planowania Przestrzennego w Lublinie opracowuje zmianę PZPWL. W wersji projektu PZPWL z sierpnia 2015 roku²¹, gdzie wskazano nowe zadania w zakresie komunikacji, także obejmujące obszar powiatu puławskiego:

- zadania inwestycyjne umieszczone w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015, w tym także uwzględnione w Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Lubelskiego:
 - droga ekspresowa S12 z II etapem obwodnicy Puław (miasto i gmina Puławy oraz gmina Końskowola),
 - droga ekspresowa S17 (gminy Żyrzyn, Końskowola),
- zadania inwestycyjne umieszczone w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Lubelskiego na lata 2014-2029, w tym także uwzględnione w Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Lubelskiego:
 - rozbudowa DW801 od granicy województwa do DK12/S12 w Puławach (miasto i gmina Puławy),
- zadania inwestycyjne umieszczone w Planie rozwoju sieci dróg wojewódzkich Województwa Lubelskiego na lata 2012-2020:
 - budowa obwodnicy Nałęczowa w ciągu DW830 (gminy Nałęczów i Wąwolnica),
- zadania inwestycyjne umieszczone w Master planie dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r., Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych do roku 2015 oraz w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), a także uwzględnione w Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Lubelskiego:
 - linia kolejowa nr 7 Warszawa – Lublin (miast i gmina Puławy oraz gminy Końskowola, Kurów, Wąwolnica i Nałęczów).

Wojewódzki Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacji dla Województwa Lubelskiego – część drogowa²²

Wojewódzki Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacji dla Województwa Lubelskiego – część drogowa, opracowany w roku 2004 w horyzoncie czasowym do roku 2015, opierał się

²¹ Strona internetowa Biura Planowania Przestrzennego w Lublinie – www.bpp.lublin.pl

²² Dokument z roku 2004 ze strony www.lubelskie.pl

na ówczesnie obowiązujących europejskich oraz krajowych dokumentach strategicznych, bazując na ówczesnym prawodawstwie, programach i możliwościach rozwojowych, przez co w obliczu nowej perspektywy finansowej 2014-2020 i związanych z nią nowo obowiązujących wytycznych, dokumentów strategicznych i programowych oraz obecnymi uwarunkowaniami i możliwościami programów operacyjnych, może on stanowić element informujący o strategicznym podejściu do rozwoju i funkcjonowania systemów transportowych i ich infrastruktury w województwie.

Program wskazywał potrzebę modernizacji, przebudowy i budowy sieci drogowej województwa – dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych, a także potrzebę znacznego podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie niechronionych uczestników ruchu – pieszych i rowerzystów.

W zakresie transportu publicznego *Program* szeroko odniósł się do stworzenia zrównoważonego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportu drogowego w województwie, opierając się głównie na danych za rok 2002 i 2003. Program w okresie horyzontalnym zakładał:

- możliwy spadek osób korzystających z transportu publicznego,
- wzrost liczby przejazdów ulgowych i bezpłatnych – dzieci i młodzież szkolna, studenci, osoby w wieku poprodukcyjnym,
- wzrost przejazdów okazjonalnych,
- prywatyzację oddziałów PKS, lub ich łączenie się w grupy, spółki, itp.,
- wymianę taboru i modernizację infrastruktury dworcowej będącej majątkiem danego operatora, siłami własnymi operatora,
- odpowiednie dostosowanie infrastruktury komunikacyjnej dla potrzeb transportu publicznego przez danego zarządcę drogi,
- zarządzanie siecią połączeń przez odpowiednią jednostkę samorządową – organizatora.

Program wskazywał, że system transportu drogowego województwa powinien zaspokajać zróżnicowane potrzeby przewozowe mieszkańców danego obszaru – zaspokojenie potrzeb mobilności. Zwiększenie atrakcyjności komunikacji zbiorowej i jednoczesna próba zmniejszenia ruchu komunikacji indywidualnej (samochody osobowe), może być osiągnięta przy zapewnieniu niezawodności, dostępności, komfortu, bezpieczeństwa i elastyczności transportu publicznego.

Dlatego też, według *Programu* należy dążyć do skracania czasu podróży, licząc czas dojścia do przystanku, oczekiwania na pojazd, czas trwania podróży i dojście do celu, poprzez m.in. podniesienie prędkości komunikacyjnej oraz skoordynowanie połączeń pomiędzy różnymi środkami transportu w miejscach węzłowych.

Zintegrowanie transportu publicznego według *Programu* to:

- racjonalizacja sieci połączeń komunikacji zbiorowej,
- integracja taryfowo-biletowa,
- koordynacja rozkładów jazdy (system przesiadkowy),
- zastosowanie telematyki i systemów elektronicznych w informacji pasażerskiej,
- tworzenie węzłów przesiadkowych.

Wojewódzki Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacji dla Województwa Lubelskiego – część kolejowa²³

Wojewódzki Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacji dla Województwa Lubelskiego – część kolejowa, opracowany w roku 2004 z perspektywą do 2015 roku, analogicznie jak część drogowa, także stanowi element informujący o strategicznych zamierzeniach i kierunkach rozwoju transportu kolejowego w województwie.

Program wspominał o zasadach i możliwościach organizowania i finansowania przewozów kolejowych przez samorządy, a także o potrzebie integracji transportu kolejowego z pozostałymi środkami komunikacji zbiorowej poprzez:

- dostępność przestrzenną do stacji i przystanków kolejowych,
- integrację przestrzenną i funkcjonalną w postaci zintegrowanych przystanków, węzłów przesiadkowych, parkingów typu P&R i B&R,
- liczbę kursów i częstotliwość kursowania zintegrowana w miejscach przesiadek z innymi środkami transportu,
- odpowiednie skomunikowanie oraz niezawodność funkcjonowania,
- warunki dojścia do stacji lub przystanku kolejowego,
- standard i wyposażenie stacji lub przystanku kolejowego,
- integracja taryfowo-biletowa na danym obszarze funkcjonalnym,
- bezpieczeństwo, komfort, szybkość podróży w każdych warunkach pogodowych,
- skorelowanie połączeń kolejowych i autobusowych na granicach powiatów i województwa lubelskiego, szczególnie z województwem podkarpackim.

Ponadto Program zwracał uwagę na konieczność dostosowania infrastruktury kolejowej do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o obniżonej ruchliwości oraz na wykorzystanie możliwości telematyki dla podniesienia dostępności i funkcjonalności oferty przewozowej, szczególnie w aspekcie integracji z innymi środkami transportu.

Koncepcja funkcjonowania kolei na Lubelszczyźnie w latach 2013-2028²⁴

Koncepcja funkcjonowania kolei na Lubelszczyźnie w latach 2013-2028 jest dokumentem opracowanym w roku 2011 na zlecenie Samorządu Województwa Lubelskiego, wyrażającym wolę zmian w systemie kolejowym Lubelszczyzny do roku 2028 tak, by zrealizować cel ogólny oraz cele strategiczne opisane w dokumentach strategicznych Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej. Celem jest wspomaganie dynamizacji procesów rozwoju społecznego i gospodarczego regionu poprzez tworzenie odpowiedniego regionalnego systemu transportowego.

Koncepcja ma za zadanie przygotować system kolejowy Lubelszczyzny na przyjęcie i skorzystanie z Ustawy o Publicznym Transporcie Zbiorowym – poprzez Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa lubelskiego (dokument obowiązuje od lipca 2014 roku), który będzie realizował jej założenia dotyczące wizji rozwoju i analizy uwarunkowań oraz możliwości realizacyjnych.

²³ Dokument z roku 2004 ze strony www.lubelskie.pl

²⁴ Instytut Promocji i Rozwoju Kolei, październik 2011 r.

Koncepcja zwraca uwagę na problem transportochłonności w dojazdach m.in. do siedziby powiatu, gdzie dla powiatu puławskiego kształtuje się ona na poziomie 7,85 km na jednego statystycznego mieszkańca powiatu puławskiego.

W aspekcie prawidłowej organizacji i wzajemnych powiązań systemu połączeń kolejowych z pozostałymi środkami publicznego transportu zbiorowego, koncepcja wskazuje przede wszystkim na system autobusowych linii dowozowych do stacji i przystanków kolejowych i tworzenie przy nich zorganizowanych parkingów o wysokiej jakości oraz tworzenie wspólnej polityki taryfowej.

Dla efektywnego funkcjonowania całego systemu transportowego istotne jest, by samorząd powiatowy wspólnie z samorządem województwa negocjował miejsca przystanków pociągów o znaczeniu wojewódzkim, tak, by ich liczba odpowiadała zapotrzebowaniu ze strony pasażerów oraz by ich nadmierna liczba nie odbiła się znaczącym obniżeniem prędkości handlowej pociągów.

Do zagadnień problemowych w aspekcie pasażerskiego transportu kolejowego w obszarze dotyczącym powiatu puławskiego, *Koncepcja* zalicza m.in. brak skutecznej koordynacji polityki transportowej w zakresie podniesienia konkurencyjności kolei w porównaniu z drogowym transportem zbiorowym, brak parkingów typu P&R oraz linii dowozowych do stacji i przystanków kolejowych. Dlatego też w ramach ogólnych rekomendacji *Koncepcja* wskazuje szczególnie na

- systematyczny i planowy rozwój oferty przewozowej,
- uporządkowanie polityki transportowej i organizacji systemu,
- integrację infrastrukturalną kolei z innymi podsystemami transportu w regionie,
- pogłębianie współpracy z samorządami lokalnymi – kwestie wsparcia finansowego lub organizacyjnego służącego podniesieniu atrakcyjności kolei regionalnej,
- rozwój inicjatyw i porozumień międzywojewódzkich przy koordynacji i integracji oferty kolejowej,
- podnoszenie standardów przewozów kolejowych w warstwie informacyjnej i taryfowej oraz bezpieczeństwa i komfortu podróży,
- współpraca z zarządcą infrastruktury w celu wdrażania rozwiązań poprawiających atrakcyjność przewozów kolejowych w województwie i uwzględniających ich potencjalny rozwój.

Koncepcja zalicza powiat puławski w ciąg 1 korytarza transportowego Warszawa – Lublin – Chełm. Korytarz ten jest w pełni kolejowy – transport kolejowy może go obsługiwać w całości.

Wariant optymalny kolejowego transportu pasażerskiego zakłada minimalny stały takt co 60 minut na głównych liniach regionu, a na liniach o mniejszym znaczeniu co najmniej 5 par połączeń w dzień roboczy szkolny oraz reaktywację połączeń na wszystkich liniach kolejowych w regionie, w celu stworzenia spójnego systemu transportowego.

W wariantcie podstawowym (minimalnym) *Koncepcja* przewiduje połączenie kolejowe w ofercie podstawowej: Lublin – Puławy – Dęblin na poziomie 11 par w dni robocze i 8 par w dni wolne. Natomiast w wariantcie optymalnym (rekomendowanym) *Koncepcja* wskazuje dla ww. linii co najmniej 20 par w dni robocze szkolne i 12 w dni wolne.

Rekomendacje dla transportu kolejowego na podstawie ww. wariantów związane z powiatem puławskim dotyczą przede wszystkim:

- rozwoju oferty kolejowej w ramach posiadanych możliwości technicznych i organizacyjnych, z ukierunkowaniem na poprawę oferty na liniach z bieżącą obsługą,
- integracji z drogowym transportem zbiorowym oraz indywidualnym,

- poszerzenia i uściślenia współpracy samorządu województwa z samorządami lokalnymi oraz z samorządami województw i powiatów ościennych.

Ponadto *Koncepcja* zakłada realizację przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych (będących w gestii Ministerstwa Infrastruktury), na ciągach komunikacyjnych zawierających się w określonych liniach kolejowych lub ich fragmentach (perspektywa obecna i długoterminowa):

- (granica województwa) Dęblin/Puławy Miasto – Lublin: połączenia z Bydgoszczy, Trójmiasta, Poznania, Szczecina, Łodzi, Berlina oraz Wrocławia, Krakowa, Katowic – kilkanaście par pociągów na dobę.

Koncepcja wskazuje też na współpracę w organizacji połączeń o charakterze międzyregionalnym z województwem mazowieckim na linii kolejowej nr 7 – integracja oferty na styku województw i przywrócenie bezpośrednich relacji części pociągów obsługujących przewozy w korytarzu Warszawa – Dęblin – Puławy – Lublin (Chełm). W pierwszym etapie można wydłużyć część połączeń Kolei Mazowieckich Warszawa – Dęblin przez Puławy do Lublina, a w przypadku pociągów Lublin – Puławy – Dęblin, wydłużyć je do Warszawy. Część powstałych w ten sposób nowych połączeń mogłaby mieć charakter przyspieszony – podnoszący atrakcyjność oferty w układzie ponadregionalnych. Ponadto *Koncepcja* wskazuje przeanalizowanie możliwości analogicznej współpracy na trasie kolejowej Dęblin – Radom, tworząc połączenie z Radomia przez Puławy z Lublinem, z ewentualnymi perspektywami jej rozbudowy o województwa łódzkie (kierunek Łódź) oraz świętokrzyskie (kierunek Kielce).

***Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim*²⁵**

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

- wariant 0: gdzie komunikacja zbiorowa będzie miała udział 13,0% w obszarze miast powiatowych i 8,9% w pozostałych miejscowościach względem całości podróży,
- wariant 1: gdzie komunikacja zbiorowa będzie miała udział 22,1% w obszarze miast powiatowych i 15,0% w pozostałych miejscowościach względem całości podróży.

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

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

Kolejne działania z zakresu organizacji komunikacji autobusowej to przede wszystkim:

- tworzenie wspólnego systemu taryfowego obejmującego wszystkie środki lokomocji na danym obszarze funkcjonalnym,
- wprowadzanie atrakcyjnej oferty taryf rabatowych,
- koordynacja rozkładów jazdy,

²⁵ Uchwała Nr XLVII/744/2014 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 14 lipca 2014 r.

- zwiększenie częstotliwości na trasach postulowanych przez podróżnych,
- przyjmowanie przy przetargach na obsługę linii w publicznym transporcie zbiorowym w specyfikacji istotnych warunków zamówień, wymogów jakościowych zbieżnych z oczekiwaniami mieszkańców województwa,
- poprawa estetyki i wizerunku dworców oraz przystanków autobusowych wraz z ich administratorami.

Niezbędne działania z zakresu organizacji komunikacji kolejowej to:

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

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

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

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

- R8: Lublin – Puławy – Dęblin,
- R81: Terespol – Biała Podlaska – Międzyrzec Podlaski – Łuków – Krzywda – Ryki – Dęblin – Puławy – Lublin.

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

- 508: Lublin – Nałęczów – Wąwolnica – Kazimierz Dolny – Puławy
- 528: możliwość przedłużenia linii 508 do granicy województwa (w kierunku Zwolenia), przy możliwej organizacji 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),
- 518: Lublin – Garbów – Markuszów – Kurów – Końskowola – Puławy (możliwa organizacja przez Województwo Lubelskie w przypadku posiadania odpowiednich środków finansowych oraz istnienia uzasadnionych uwarunkowań demograficznych i społecznych),

- 557: Opole Lubelskie – Kazimierz Dolny – Puławy,
- 558: Lubartów – Kamionka – Michów – Baranów – Żyrzyn – Puławy (możliwa organizacja przez Województwo Lubelskie w przypadku posiadania odpowiednich środków finansowych oraz istnienia uzasadnionych uwarunkowań demograficznych i społecznych).
- Lublin – S17 – Żyrzyn – Ryki – województwo mazowieckie oraz Puławy – Dęblin – województwo mazowieckie: przy możliwej organizacji 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).

Linia 557 należy do grupy siedemnastu linii autobusowych, które zostały w *Planie transportowym* ujęte jako linie bezpośrednio łączące miasta powiatowe i największe ośrodki miejskie z wyłączeniem Lublina. Dodatkowo linia 557 pełni rolę linii dowożącej do węzłowej stacji kolejowej w Puławach – umożliwienie bezpośredniej i skomunikowanej przesiadki autobus-pociąg.

Wydłużenia planowanych linii komunikacyjnych do miejscowości w województwach sąsiednich będą możliwe jedynie po zawarciu stosownych porozumień z innymi województwami na wspólną organizację przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Natomiast w transporcie kolejowym rolę linii łączącej sąsiadujące siedziby powiatów wypełniać będzie dodatkowo, jeśli zostaną spełnione odpowiednie warunki. Uruchomienie połączenia będzie możliwe w przypadku posiadania wystarczających środków finansowych w budżecie województwa oraz zaistnienia odpowiednich warunków demograficznych i społecznych z jednoczesną poprawą infrastruktury kolejowej.

Plan transportowy wskazuje na dostępność transportu publicznego wojewódzkiego w czasie, z podziałem na kategorie dla połączeń autobusowych przebiegających przez powiat puławski, określając standard minimalnych częstotliwości kursowania na liniach komunikacyjnych objętych *Planem transportowym*:

- linia 508, 518 i 557 – kat. II: dzień roboczy szczyt – 30' / dzień roboczy poza szczytem – 120' / dzień roboczy wakacje – 120' / soboty – 120' / niedziele – 120',
- linia 558 – kat. IV: dzień roboczy szczyt – 120' / dzień roboczy poza szczytem – 2 pary kursów / dzień roboczy wakacje – 4 pary kursów / soboty – 4 pary kursów.

Stąd też wynika standard minimalnej liczby kursów w ciągu dnia, wynoszący dla linii:

- 508, 518 i 557: 12 w dni robocze szkolne / 12 w dni robocze wakacyjne / 9 w soboty / 9 w niedziele,
- 557: 6 w dni robocze szkolne / 4 w dni robocze wakacyjne / 4 w soboty.

Natomiast dla połączeń kolejowych przebiegających przez powiat puławski, *Plan transportowy* określił standard minimalnych częstotliwości kursowania na liniach komunikacyjnych:

- Lublin – Puławy – Dęblin (kat. B): co 60' w szczycie porannym w kierunku Lublina i co 120' w kierunku Dębina, w szczycie południowym na odwrót, w dni wolne co 120'.

Linia autobusowa 557 wskazana jest w *Planie transportowym* do obsługi przez pojazdy przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych.

Puławy zostały wskazane w *Planie transportowym* jako miejsce lokalizacji zintegrowanego węzła przesiadkowego²⁶ (międzygałęziowy kolej-autobus oraz autobus-autobus), przy którym należałoby zorganizować parkingi typu P+R (Park&Ride) oraz K+R (Kiss&Ride), z uzupełnieniem o parking typu B+R (Bike&Ride).

Plan rozwoju lokalnego oraz strategia rozwoju Powiatu Puławskiego

Strategia Rozwoju Powiatu Puławskiego na lata 2008-2015²⁷

System transportowy według *Strategii Rozwoju Powiatu Puławskiego na lata 2008-2015* cechuje się brakiem obwodnic kluczowych miejscowości powiatu, brakiem mostów, złym stanem technicznym dróg, brakiem wystarczającej liczby miejsc parkingowych w rejonach atrakcji turystycznych i ruchu turystycznego.

W ramach I Celu Strategicznego: *Zdynamizować rozwój infrastruktury*, *Strategia* wskazała Cele Operacyjne – I.1: *Podnosić jakość dróg powiatowych* oraz I.2: *Usprawnić ruch drogowy na terenie powiatu*. W ramach Celu Operacyjnego I.1 *Strategia* wskazuje na przebudowę odcinków dróg powiatowych, przebudowę mostu w Baranowie, uregulowanie dróg powiatowych w Puławach (zmiana kategorii na drogi gminne). W Celu Operacyjnym I.2 – budowa obwodnic kluczowych miejscowości, modernizacja dróg pomiędzy siedzibami gmin, inspiracja do realizacji przez gminy dróg dla rowerów, tworzenie parkingów w rejonach turystycznych, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprawa dostępności do dróg krajowych oraz w aspekcie transportu publicznego – skonsolidowanie i zharmonizowanie sieci transportu publicznego.

Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gmin powiatu puławskiego

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Miasto Puławy²⁸

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Miasto Puławy wskazuje na wagę tzw. północnego obejścia miasta w ciągu powstającej etapami drogi ekspresowej S12, a następnie ciągów drogowych w ciągu DK12 i dróg wojewódzkich, w tym planowanego obejścia południowo-wschodniego miasta (od al. 1000-lecia Państwa Polskiego do ul. Włostowickiej). W *Studium* zaznaczono planowany rozwój układu drogowego miasta poprzez przebudowę i budowę nowych odcinków dróg pełniących funkcję dróg o znaczeniu regionalnym, lokalnym, powiatowym, gminnym oraz wewnętrznym.

W zakresie transportu publicznego *Studium* wskazuje, że powiązania zewnętrzne i wewnętrzne komunikacją autobusową są ograniczone niezadowalającym stanem sieci drogowej miasta. W miarę rozwoju miasta i jego sieci drogowej należy rozbudowywać układ tras autobusowych. Przewiduje się, że Puławy będą obsługiwane przez autobusową komunikację zbiorową, prowadzoną wzdłuż podstawowych ciągów ulicznych, tj. Partyzantów, Żyrzyńska, Piłsudskiego, Lubelska, Dęblińska–Piaskowa, Głęboka, Kazimierska, Słowackiego–Piasecznica, Gościńczyk–Skowieszyńska–Ceglana, Budowlanych oraz w obszarach koncentracji terenów mieszkaniowych i usług – os. Leśna, Niemcewicz, Wróblewski.

²⁶ Zintegrowany węzeł przesiadkowy wskazany także w *Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym*.

²⁷ Uchwała Nr XVIII/119/2008 Rady Powiatu w Puławach z dnia 27 lutego 2008 r.

²⁸ Uchwała Nr IV/31/2015 Rady Miasta Puławy z dnia 29 stycznia 2015 r.

Komunikacja autobusowa, według *Studium*, powinna być elastycznie dostosowywana do aktualnych potrzeb przewozowych. Do zasad rozwoju systemu transportowego miasta w zakresie komunikacji zbiorowej *Studium* wymienia prowadzenie tras autobusowych w dostosowaniu do rozwijającego się zagospodarowania przestrzennego, w tym dostosowanie do ruchu autobusowego nowoprojektowanych i modernizowanych ulic:

- południowo-wschodniej obwodnicy miasta,
- ciągu ulic Gościńczyk – Skowieszyńska – Ceglana – jej przedłużenie do granicy miasta,
- przedłużenia ulicy Słowackiego w kierunku południowym – zmodernizowanej Piasecznicy,
- ulicy Budowlanych.

W *Studium* zlokalizowany jest także projektowany w okolicach ulicy Żyrzyńskiej i wiaduktu kolejowego nowy terminal pasażerskiej komunikacji kolejowej i autobusowej. Ponadto duży nacisk kładzie się w *Studium* na rozwój i realizację dróg rowerowych, zarówno w ciągu ulic, jak i w formie osobnych dróg dla rowerów.

***Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Kazimierz Dolny*²⁹**

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miast i gminy Kazimierz Dolny wskazuje ze względu na turystyczny charakter gminy, na konieczność tworzenia parkingów typu P+R (parkuj i jedź), wraz z zorganizowaniem systemu dowozu turystów z parkingów P+R do Kazimierza Dolnego. Ponadto *Studium* mówi o konieczności podniesienia parametrów technicznych dróg zgodnie z przepisami odrębnymi.

Przed wykonaniem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego *Studium* nakazuje przeprowadzenie studium komunikacyjnego dla miasta i gminy Kazimierz Dolny. *Studium* wskazuje również konieczność ograniczania ruchu w Kazimierzu Dolnym, poprzez wprowadzanie stref ograniczonego ruchu i lokalizację tzw. parkingów buforowych, w tym typu P+R.

W zakresie transportu publicznego *Studium* wskazuje na autobusową komunikację zbiorową z połączeniami typowo miejskimi, lokalnymi, międzygminnymi i regionalnymi.

***Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Nałęczów*³⁰**

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Nałęczów wskazuje na rozbudowę połączeń drogowych (szczególnie w aspekcie powiązań regionalnych oraz międzyregionalnych), budowę obwodnicy Nałęczowa (eliminacja ruchu ciężarowego z centrum miasta), usprawnienie miejskiego i gminnego układu transportu osobowego (dla obszarów istniejących i planowanych do zainwestowania).

W aspekcie drogowego transportu publicznego *Studium* wskazuje na poprawę funkcjonowania transportu zbiorowego oraz ukształtowanie systemu transportu dla obsługi centrum uzdrowiska z zastosowaniem pojazdów elektrycznych i hybrydowych, a także rozwój dróg rowerowych, dopuszczonych do realizacji w liniach rozgraniczających ulic, odseparowanych od jezdni.

Natomiast w aspekcie transportu kolejowego – dostosowanie infrastruktury kolejowej do obowiązujących standardów, eliminacja barier architektonicznych dla osób niepełnosprawnych,

²⁹ Uchwała Nr V/20/15 Rady Miasta Gminy Kazimierz Dolny z dnia 19 marca 2015 r.

³⁰ Uchwała Nr XXIII/201/13 Rady Miejskiej w Nałęczowie z dnia 13 czerwca 2013 r.

utrzymanie i modernizacja stacji kolejowej w Nałęczowie (Drzewce Kolonia) i w Sadurkach oraz przystanku kolejowego Czesławice.

Studium zakłada też zajęcie części terenu kolejowego w Drzewcach Kolonii pod budowę obwodnicy Nałęczowa.

W ramach utworzenia zintegrowanego węzła przesiadkowego, w *Studium* w celu poprawy dostępności komunikacyjnej Nałęczowa zaplanowano rozbudowę węzła komunikacyjnego w Drzewcach Kolonii przy stacji kolejowej Nałęczów – poprzez rozbudowę i modernizację przystanku autobusowego i placu postojowego oraz zaplecza stacji Nałęczowskiej Kolei Dojazdowej.

Studium wskazuje także na utrzymanie przebiegu Nałęczowskiej Kolei Dojazdowej, stacji kolejowej Nałęczów Wąskotorowy oraz na modernizację infrastruktury kolejowej w celu przywrócenia regularnego kursowania pociągów na tej linii w przewozach pasażerskich i towarowych. Ponadto *Studium* rekomenduje przy współpracy z gminami sąsiednimi, przedłużenie trasy kolejki wąskotorowej do rejonu kamieniołomów w Kazimierzu Dolnym.

W ramach transportu zbiorowego planuje się:

- w centrum Nałęczowa przy skrzyżowaniu ulic Poniatowskiego i 1 Maja plac miejski dla ruchu pieszego, z możliwością wydzielenia przystanku zbiorowej komunikacji autobusowej i busowej oraz postoju taksówek,
- rozbudowę systemu autobusowej i busowej komunikacji zbiorowej, w celu poprawy połączeń miasta ze stacją kolejową Nałęczów w Drzewcach oraz między miejscowościami gminy, a także połączeń z miejscowościami turystycznymi sąsiednich gmin,
- organizację systemu miejskiej komunikacji zbiorowej, funkcjonującej w centrum miasta i w rejonach istniejącej i projektowanej zwartej zabudowy miejskiej,
- modernizację przystanków komunikacyjnych,
- budowę dworca lub przystanku autobusowego w powiązaniu z centrum obsługi turystów w centrum przy ulicy Poniatowskiego,
- tworzenie mechanizmów współpracy pomiędzy władzami samorządowymi a firmami przewozowymi, w celu koordynacji działań i stworzenia optymalnych warunków obsługi mieszkańców, turystów i kuracjuszy,
- organizację systemu komunikacji Nałęczowa w granicach strefy A i B ochrony uzdrowiskowej w oparciu o samochody z napędem elektrycznym lub hybrydowym,
- wyznaczenie w planach miejscowych parkingów strategicznych w systemie „parkuj i jedź” w rejonie dworca kolejowego oraz przy głównych węzłach komunikacyjnych w Strzelcach i Sadurkach, a po realizacji obwodnicy Nałęczowa – w powiązaniu z rozbudową systemu komunikacji zbiorowej,
- uporządkowanie systemu parkingowego,
- rozbudowę i modernizację systemu ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż ulic i terenów zielonych, wspomagających system komunikacji miejskiej.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Janowiec³¹

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Janowiec mówi o zachowaniu rezerw terenowych pod modernizację i budowę dróg, w celu podniesienia dostępności komunikacyjnej gminy oraz wzbogacenia oferty gminy w zakresie obsługi komunikacji. Układ komunikacyjny powinien zapewniać połączenia do wszystkich miejscowości gminy, być dostosowany do parametrów technicznych wynikających z przepisów odrębnych, realizować nowe, planowane odcinki dróg, a także rozwijać system dróg rowerowych.

W zakresie transportu publicznego, *Studium* wskazuje na: utrzymanie obsługi autobusowym transportem publicznym na co najmniej dotychczasowym poziomie oraz na lokalizację w Janowcu małego dworca lub przystanku autobusowego z zapleczem gastronomicznym oraz zadaszonymi przystankami komunikacyjnymi.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Końskowola³²

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Końskowola za cele rozwoju układu drogowego uznaje: obsługę komunikacyjną wszystkich terenów zainwestowanych, budowę nowych dróg, modernizację, remont i przebudowę istniejących dróg, integrację gminnego układu drogowego z drogami wyższych kategorii, rozwój systemu dróg rowerowych, głównie w formie wydzielonych ciągów oraz modernizację linii kolejowej nr 7. *Studium* określa także minimalną liczbę miejsc parkingowych, w tym miejsc parkingowych dla rowerów.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kurów³³

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kurów zakłada wykorzystanie potencjału linii kolejowej nr 7, wraz z jej modernizacją oraz modernizacją budynku stacyjnego i przystanku kolejowego w gminie. W zakresie komunikacji drogowej *Studium* zakłada po realizacji drogi ekspresowej S12 i S17 przejęcie dotychczasowej DK12, dostosowanie rozwoju systemu drogowego do strategii rozwoju funkcjonalno-przestrzennego gminy.

Studium zakłada także rozwój systemu dróg rowerowych. W aspekcie transportu publicznego *Studium* wskazuje na zwiększenie ilości linii komunikacji autobusowej w przewozach zewnętrznych i wewnątrzgminnych głównie w oparciu o tabor małopojemny, a także na wyposażenie przystanków komunikacyjnych w zatoki przystankowe oraz wiaty. Podsystemem wspomagającym ruch pasażerski w przewozach wewnątrzgminnych ma być ruch rowerowy.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Markuszów³⁴

W *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Markuszów* wskazano rozwój układu drogowego rozumianego jako budowa drogi ekspresowej w ciągu DK12 i DK17, a także

³¹ Uchwała Nr VIII/59/99 Rady Gminy Janowiec z dnia 8 września 1999 r. z późn. zm. (Uchwała Nr VIII/58/07 Rady Gminy Janowiec z dnia 26 października 2007 r.; Uchwała Nr XXXII/219/10 Rady Gminy Janowiec z dnia 29 kwietnia 2010 r.; Uchwała Nr XX/115/2012 Rady Gminy Janowiec z dnia 28 października 2012 r.; Uchwała Nr XXIV/136/2013 Rady Gminy Janowiec z dn.27 lutego 2013 r.; Uchwała Nr XXXIV/192/2014 Rady Gminy Janowiec z dnia 17 lutego 2014 r.)

³² Uchwała Nr XI/78/99 Rady Gminy Końskowola z dnia 22 lipca 1999 r. z późn. zm.

³³ Uchwała XVI/130/2012 Rady Gminy Kurów z dnia 30 maja 2012 r.

³⁴ Uchwała Nr XXII/130/2013 Rady Gminy Markuszów z dnia 30 grudnia 2013 r.

modernizacja istniejącej sieci drogowej i budowa nowych odcinków dróg, ze szczególnym uwzględnieniem ciągów pieszo-jezdnych i dróg rowerowych.

W zakresie transportu publicznego *Studium* wskazuje na usprawnienie komunikacji zbiorowej na obszarze gminy poprzez:

- zorganizowane zespoły przystankowe:
 - modernizacja przystanku dworcowego w Markuszowie poprzez realizację małego obiektu dworcowego (2-3 stanowiska odjazdowe z parkingiem),
 - modernizacja przystanków komunikacyjnych, wraz z lokalizacją wiat przystankowych,
- organizowanie przewozów pasażerskich w oparciu o publiczną komunikację autobusową.

***Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Puławy*³⁵**

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Puławy wskazuje na potrzebę stworzenia systemu dróg dla rowerów. W aspekcie transportu kolejowego *Studium* mówi o niekorzystnym położeniu przystanku kolejowego Gołąb i dalekim położeniu dworca kolejowego Puławy Miasto, przez co komunikacja kolejowa nie pełni ważnej roli w transporcie publicznym gminy.

W zakresie komunikacji drogowej *Studium* mówi o konieczności modernizacji i przebudowy istniejącego układu drogowego wszystkich kategorii dróg w gminie, a także o budowie obejść miejscowości oraz uspokajaniu ruchu na terenach zabudowy.

Transport publiczny powinien według *Studium* obejmować w miarę zapotrzebowania i możliwości wszystkie miejscowości gminy, przy zastosowaniu w publicznej komunikacji autobusowej pojazdów o różnej pojemności.

***Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wąwolnica*³⁶**

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wąwolnica mówi o konieczności modernizacji układu drogowego gminy poprzez poprawę parametrów technicznych dróg według przepisów odrębnych, korekty planowanego dotychczas układu drogowego, tak by zapewnić prawidłową obsługę komunikacyjną, szczególnie nowych obszarów rozwojowych gminy, oraz o realizacji planowanych odcinków dróg.

Drogi dla rowerów *Studium* prowadzi według atrakcyjności terenu oraz z wykorzystaniem istniejących dróg powiatowych, gminnych, wewnętrznych i linii kolejki wąskotorowej.

W zakresie transportu publicznego *Studium* wskazuje realizację przewozów pasażerskich autobusową komunikacją zbiorową i komunikacją kolejową w oparciu o przystanek osobowy Łopatki. Uzupełniającą rolę w obsłudze gminy w relacjach wewnętrznych pełnić ma podsystem rowerowy.

Komunikację kolejową zapewniać ma linia kolejowa nr 7 z przystankiem kolejowym Łopatki oraz linia kolejowa Nałęczowskiej Kolei Wąskotorowej Nałęczów – Wąwolnica – Karczmiska.

***Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Żyrzyn*³⁷**

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Żyrzyn wskazuje że przez jej obszar prowadzona jest autobusowa komunikacja publiczna o znaczeniu krajowym w kierunku

³⁵ Uchwała Nr XVIII/88/2012 Rady Gminy Puławy z dnia 11 października 2012 r.

³⁶ Uchwała Nr XIX/108/12 Rady Gminy Wąwolnica z dnia 30 października 2012 r.

³⁷ Uchwała Nr XXII/138/2013 Rady Gminy Żyrzyn z dnia 21 sierpnia 2013 r.

Warszawa – Lublin – Zamość, wojewódzkim Żyrzyn – Puławy, międzygminnym i wewnątrzgminnym. W zakresie rozwoju układu drogowego *Studium* mówi o modernizacji, przebudowie i usprawnieniu powiązań wewnątrzgminnych oraz powiązań zewnętrznych, przy dostosowaniu dróg do odpowiednich parametrów technicznych wynikających z przepisów odrębnych.

Dużą uwagę *Studium* poświęca rozwojowi dróg dla rowerów, przy zapewnieniu pieszym i rowerzystom odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego – lokalizacja dróg dla rowerów poza jezdnią.

W aspekcie transporty publicznego *Studium* wskazuje na konieczność rozwoju sieci zewnętrznych powiązań komunikacją autobusową.

Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego gmin powiatu puławskiego

Wszystkie gminy powiatu puławskiego posiadają obowiązujące *Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego*, obejmujące cały obszar gminy, jej wybrany fragment, lub pojedyncze działki, które uwzględniają zapisy dokumentów strategicznych na poziomie województwa – plan zagospodarowania przestrzennego województwa, na poziomie powiatu – strategię rozwoju lub strategię rozwoju lokalnego i gminy – studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego i strategię rozwoju lub strategię rozwoju lokalnego.

Gminy posiadające obowiązujące *Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego* obejmujące cały obszar gminy – zaznaczające w stopniu podstawowym tematykę transportu publicznego autobusowego, lub kolejowego, to gminy:

- Baranów – Uchwała Nr XLIX/399/2010 Rady Gminy Baranów z dnia 31 sierpnia 2010 r.,
- Kazimierz Dolny – Uchwała Nr VI/29/2003 Rady Miejskiej w Kazimierzu Dolnym z dnia 28 marca 2003 r. z późniejszymi zmianami,
- Końskowola – Uchwała Nr XLI/248/02 Rady Gminy Końskowola z dnia 26 lipca 2002 r., z późniejszymi zmianami,
- Kurów – Miejscowy Plan Ogólny Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Kurów z dnia 21 czerwca 2001 r.,
- Puławy – Uchwała Nr XLIV/285/2002 Rady Gminy Puławy z dnia 13 września 2002 r., z późniejszymi zmianami,
- Wąwolnica – Uchwała Nr XXXVIII/249/02 Rady Gminy Wąwolnica z dnia 12 września 2002 r., z późniejszymi zmianami,
- Żyrzyn – Uchwała Nr XIII/69/2003 Rady Gminy Żyrzyn z dnia 29 grudnia 2003 r.,

Gminy posiadające obowiązujące *Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego* obejmujące wybrane działki, fragmenty miasta lub gminy – sygnalizujące tematykę transportu publicznego w stopniu podstawowym, to gminy:

- Gmina Miasto Puławy,
- Nałęczów,
- Janowiec – Uchwała Nr XXIX/213/02 Rady Gminy Janowiec z dnia 9 października 2002 r., z późniejszymi zmianami,
- Końskowola, Uchwała Nr IX/57/03 Rady Gminy Końskowola z dnia 19 sierpnia 2003 r. (*mpzp* Ośrodka Gminnego Końskowola), z późniejszymi zmianami,
- Kurów – Miejscowy Plan Ogólny Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Kurów-Centrum z dnia 23 czerwca 2003 r.,

Zapisy w *Miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego* w aspekcie transportu zbiorowego ww. gmin, w których zawarto wskazania dla transportu publicznego, dotyczą w szczególności:

- modernizacji, przebudowy oraz rozbudowy układu transportowego, w tym wyprowadzaniu ruchu tranzytowego z miast i miejscowości poprzez budowę obwodnic,
- poprawy obsługi komunikacyjnej obszaru centrów miejscowości poprzez budowę nowych odcinków dróg oraz obwodnicowego układu drogowego (szczególnie w ciągu dróg szybkiego ruchu), systemów parkingowych, dróg rowerowych, ciągów pieszo-jezdnych lub pieszo-rowerowych oraz uspokajania ruchu, które pozwolą na odciążenie centrów z ruchu indywidualnego,
- usprawniania połączeń pomiędzy miejscowościami oraz znaczącej poprawie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla jego niechronionych użytkowników, poprzez ciągi piesze, drogi rowerowe lub ciągi pieszo-rowerowe,
- wzrostu znaczenia dworców, stacji i przystanków kolejowych oraz autobusowych, a także miejsc związanych z obsługą podróży – węzły przesiadkowe, dążenie do połączenia dworców, przystanków i stacji kolejowych z przystankami autobusowymi,
- tworzenia zespołów przystankowych lub dworców autobusowych (np. Janowiec, Markuszów),
- wykorzystaniu potencjału transportu kolejowego w transporcie publicznym, w tym kolei wąskotorowej (np. miasto Puławy i gminy: Puławy, Wąwolnica, Nałęczów),
- rozwoju transportu publicznego w oparciu o komunikację autobusową i prywatną.

III. Finansowanie usług przewozowych

III.1. Środki przeznaczane na dofinansowanie przejazdów osób uprawnionych do ulg – źródła i formy finansowania

Ustawa *o publicznym transporcie zbiorowym*³⁸ to podstawowy akt prawny określający formy i źródła finansowania usług w ramach użyteczności publicznej w obrębie regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanym na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Każdy plan transportowy powinien wskazywać przewidywane źródła finansowania usług przewozowych, których określenie leżeć powinno w gestii danego organizatora transportu.³⁹

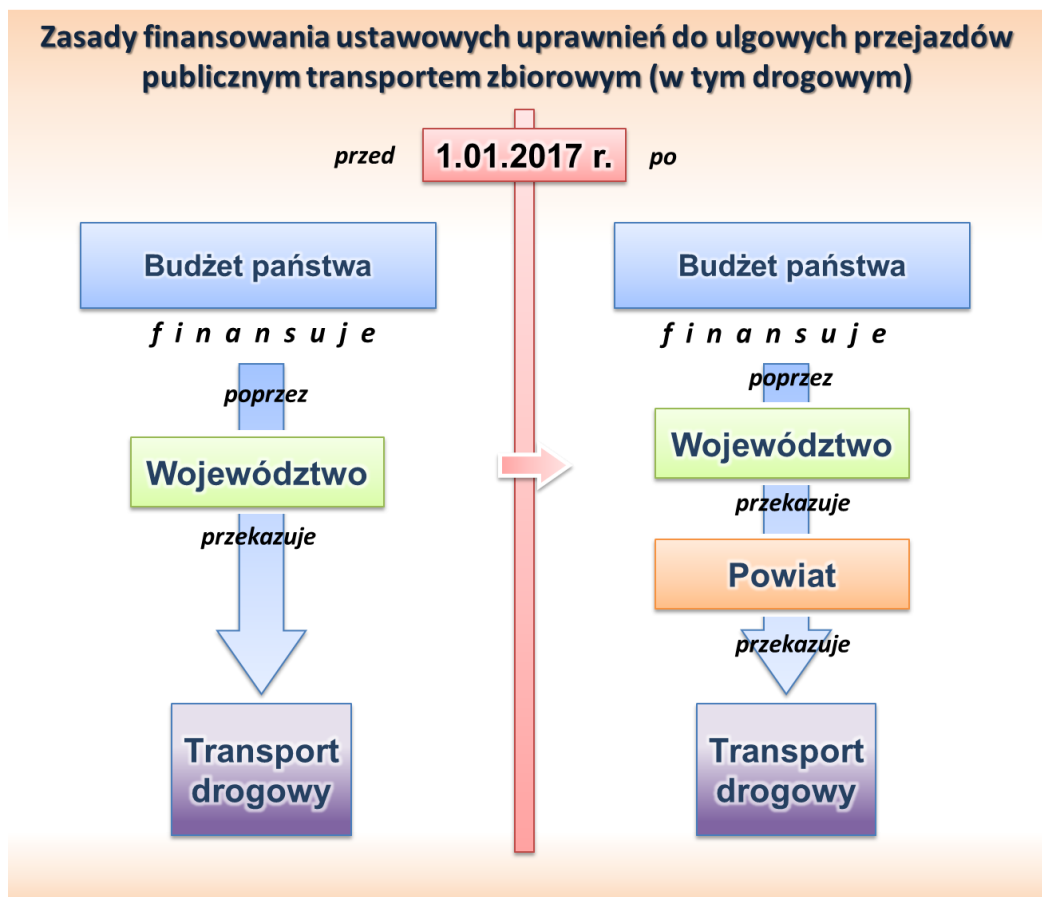
Ze względu na to, że publiczny transport zbiorowy jest usługą zaspokajającą potrzeby transportowe społeczeństwa na danym obszarze, wykonywanie przewozów ze względów społecznych wiązać się może także z powstaniem deficytu finansowego, który skutecznie zniechęca przewoźników wykonujących przewozy komercyjne. W związku z czym możliwością wprowadzenia lub zwiększenia dostępności transportowej na takich obszarach jest uruchomienie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Spośród możliwych instrumentów i źródeł finansowania przewozów mających charakter użyteczności publicznej wyróżnić należy:

- przychody ze sprzedaży biletów i wpływy z opłat dodatkowych, które są pobierane przez operatora lub organizatora transportu,
- przekazywanie operatorowi rekompensaty w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów – ze środków pochodzących z budżetu państwa,

³⁸ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 1 ust. 2

³⁹ *Ibidem*, art. 12 ust. 1 pkt 3

- przekazywanie operatorowi rekompensaty w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione – ze środków własnych organizatora,
- przekazywanie operatorowi rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – ze środków własnych organizatora,
- udostępnianie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.



Rys. III.1.1. Zasady finansowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów

Źródło: opracowanie własne

W aspekcie dofinansowania działalności operatora, organizacja przewozów obliuguje organizatora do współpracy z operatorem. Dlatego też operatorowi przysługuje prawo do rekompensaty z tytułu:

- utraconych przychodów, w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym⁴⁰, lub
- utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały one ustanowione⁴¹, lub

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. 50 ust. 1 pkt 2 lit a

⁴¹ *Ibidem* art. 50 ust. 1 pkt 2 lit b

- poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego⁴².

Operatorowi przysługuje tzw. „rozsądny zysk”. Zapis ten nie dotyczy podmiotów:

- wybranych w trybie Ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi⁴³,
- z którymi bezpośrednio zawarto umowę o świadczenie usług przewozowych i przyjęła ona formę koncesji na usługi,
- będącymi samorządowymi zakładami budżetowymi.⁴⁴

Rozsądny zysk jest określany jako – stopa zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne.⁴⁵

Ministerstwo Finansów prowadzi obecnie prace nad rozporządzeniem, które będzie określało wysokość rozsądnego zysku przysługującego operatorowi – dlatego trudno jest określić zasady jego obliczania. Ostatni projekt rozporządzenia z dnia 18 stycznia 2013 r.⁴⁶ określa rozsądny zysk jako iloczyn wartości bieżącej kapitału zaangażowanego operatora i stopy zwrotu, który będzie określany na dany rok trwania umowy. O doborze pięciu składników dla ustalenia wartości bieżącej kapitału zaangażowanego mają decydować wspólnie organizator i operator. Podobnie, wysokość stopy zwrotu ustalana ma być w trakcie uzgodnień pomiędzy organizatorem i operatorem. Takie sformułowanie będzie dawało organizatorowi dużą swobodę w określeniu rozsądnego zysku. Projekt rozporządzenia nie wspomina nic o zasadach przekazywania rozsądnego zysku. Wytyczne Ministerstwa Rozwoju Regionalnego⁴⁷, które rekomendują 6% w ujęciu realnym jako stopę zwrotu z kapitału własnego dla przedsięwzięć transportowych mogą być pomocne w skalkulowaniu rozsądnego zysku.

Organizator przekazuje operatorowi rekompensatę na podstawie pozytywnie uprzednio zweryfikowanego wniosku o zwrot utraconych przychodów i poniesionych kosztów, złożonego przez operatora⁴⁸. We wniosku operator określa wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów oraz dołącza dokumenty potwierdzające jego wyliczenia⁴⁹. Starosta Powiatu Puławskiego wypłaca ze środków budżetowych powiatu puławskiego przyznaną operatorowi rekompensatę w części stanowiącej stratę z tytułu realizacji usług przewozowych lub utraconych przychodów w związku ze stosowaniem

⁴² *Ibidem* art. 50 ust. 1 pkt 2 lit c

⁴³ Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. Nr 19 z 2009 r. poz. 101, z późn. zm.)

⁴⁴ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 52 ust. 3

⁴⁵ 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

⁴⁶ 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>

⁴⁷ 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

⁴⁸ 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

⁴⁹ *Ibidem* art. 53 ust. 3

uprawnień do ulgowych przejazdów ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora (o ile zostaną one ustanowione) – dotyczy to tylko trybów opcjonalnych finansowania, przedstawionych w Tab. III.1.1. Część rekompensaty – pochodząca z budżetu państwa⁵⁰, związana ze stratą poniesioną z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych, jest przekazywana przez Marszałka Województwa Lubelskiego właściwemu organizatorowi, a ten ją przekazuje operatorowi. 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 ustawowych⁵¹.

W związku z powyższym powiat puławski może podpisywać umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczące linii komunikacyjnych przedstawionych w rozdziale VI. Operatorzy tych linii komunikacyjnych będą wybierani wyłącznie w trybie Ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi i przysługiwać im będzie wyłącznie rekompensata z tytułu stosowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (źródło finansowania: budżet państwa) oraz odpowiednie prawa i obowiązki, przedstawione w poniższej tabeli.

Inne tryby wyboru operatorów oraz związane z tym prawa i obowiązki ich dotyczące, mogą być zastosowane tylko w przypadku udzielenia powiatowi puławskiemu pomocy finansowej w postaci dotacji celowej przez zainteresowane gminy – współfinansowanie komunikacji powiatowej przebiegającej przez ich obszar lub zmian w prawodawstwie krajowym, które uwzględnią zwiększenie subwencji budżetowych dla powiatów w celu realizacji zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego.

⁵⁰ *Ibidem* art. 56 ust. 2

⁵¹ *Ibidem* art. 57 ust. 1

Tab. III.1.1. Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej

Zakres rozwiązań	Umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta:	Wskazania odnośnie formy rekompensaty	Źródła finansowania kosztów operatora w związku ze świadczeniem usług w ptz na terenie powiatu puławskiego	Wskazania odnośnie przychodów ze sprzedaży biletów	Udostępnianie operatorowi środków transportu
linia komunikacyjna wewnątrz powiatu organizowane przez powiat puławski					
Koncesja – tryb podstawowy	z operatorem wybranym na podstawie Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi na okres do 10 lat	operatorowi będzie przysługiwać tylko rekompensata z tytułu stosowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych i ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (źródło finansowania: budżet państwa) oraz utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych przez Radę Powiatu Puławskiego, o ile zostaną ustanowione (źródło finansowania: budżet powiatu). Zasadnicze ryzyko działalności gospodarczej musi być po stronie operatora .	budżet państwa oraz budżet powiatu (wyłącznie na pokrycie utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do bezpłatnych i ulgowych przejazdów ustanowionych przez Radę Powiatu Puławskiego)	stanowią dochód operatora	nie jest przewidywane
Bezpośrednie zawarcie umowy – tryb opcjonalny	z operatorem wybranym w trybie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (art. 22 ust. 1 pkt 2), na okres do 10 lat – dla zadania o średniej wartości przedmiotu umowy mniejszej niż 1 000 000 € rocznie lub o wymiarze mniejszym niż 300 000 km rocznie*	rekompensata za powstałe koszty w związku ze świadczeniem usług w publicznym transporcie zbiorowym obliczana zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 (o ile zostanie pokryta przez zainteresowane gminy) wskazania dotyczące rekompensowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do bezpłatnych i ulgowych ustawowych oraz ustanowionych przez Radę Powiatu Puławskiego– jak wyżej	budżet państwa dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie budżet powiatu (wyłącznie na pokrycie utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do bezpłatnych i ulgowych przejazdów ustanowionych przez Radę Powiatu Puławskiego)	stanowią dochód operatora	nie jest przewidywane
Przetarg nieograniczony – tryb opcjonalny	z operatorem wybranym w trybie ustawy – Prawo Zamówień Publicznych (przetarg nieograniczony), na okres do 10 lat	rekompensata obliczana jako iloczyn liczby wozokilometrów wykonanych w przyjętym okresie rozliczeniowym i stawki za 1 wozokilometr zaoferowanej podczas przetargu wyłaniającego operatora	budżet państwa, budżet powiatu, dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie	stanowią dochód operatora	dopuszczalne w przypadku zakupu środków transportu z wykorzystaniem funduszy zewnętrznych (np. z UE)

*- jeżeli bezpośrednio zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, wskazane mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2 000 000 € lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie⁵²

Źródło: opracowanie własne

⁵² Na podstawie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 22 ust. 2

III.2. Przychody ze sprzedaży biletów w umowach netto i brutto

Wybór operatora realizującego przewozy o charakterze użyteczności publicznej, następować może w oparciu o tryby przewidziane w:

- Ustawie *Prawo zamówień publicznych*⁵³,
- Ustawie *o publicznym transporcie zbiorowym*⁵⁴ – zgodnie z zapisami dotyczącymi bezpośredniego zawarcia umowy,
- dopuszczalny jest również wybór operatora w trybie Ustawy *o koncesji na roboty budowlane lub usługi*⁵⁵.

Zawarcie umowy z operatorem 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 – 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 może być zwolniony z tych działań. 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.

⁵³ Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2013 r., nr 9 poz. 907 ze zm.)

⁵⁴ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.)

⁵⁵ Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. Nr 19 z 2009 r. poz. 101, z późn. zm.)

Tab. III.2.1. 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, że stawka jednostkowa dopłaty do przewozów będzie niższa w przypadku kontraktów typu netto – ze względu na przeniesienie ryzyka przychodowego na operatora. W tabeli poniżej przedstawiono podział obowiązków w umowach typu netto i brutto.

Tab. III.2.2. 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

W powiatowych przewozach pasażerskich za preferowany 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 dodatkowych komórek i stanowisk pracy w Starostwie Powiatowym w Puławach, odpowiedzialnych za stronę przychodową w publicznym transporcie zbiorowym w transporcie drogowym. Przy rekomendowanym trybie zawierania umów w formie koncesji na usługi lub roboty budowlane,

operatorowi nie będzie wypłacane wynagrodzenie za wyjątkiem rekompensaty udzielanej z tytułu utraconych przychodów za stosowanie ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych.

III.3. Dopłaty gminne i powiatowe oraz możliwości zawierania umów przez organizatora przewozów powiatowych a gminami

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym⁵⁶ 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 Powiatu Puławskiego do przewozów o charakterze użyteczności publicznej będą przekazywane do linii w powiatowych przewozach pasażerskich (przebiegających przez obszar co najmniej dwóch gmin w granicach powiatu puławskiego lub wykraczających poza obszar powiatu puławskiego, o ile zostało zawarte stosowne porozumienie na przekazanie organizacji publicznego transportu zbiorowego), jeśli operator linii zostanie wybrany w trybie przetargu nieograniczonego.

Zainteresowane samorządy gminne mogą partycypować finansowo w utrzymaniu linii organizowanych przez Powiat Puławski. Środki finansowe na utrzymanie linii komunikacyjnych będą przekazywane na podstawie porozumień o udzielaniu pomocy finansowej w formie dotacji celowej⁵⁷, zawieranych pomiędzy Powiatem Puławskim i samorządami gminnymi, przez teren których przebiegać będzie linia komunikacyjna.

Dla samorządów gminnych udzielanie pomocy publicznej powiatowi w postaci dopłat do linii powiatowych 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.

III.4. Integracja taryf i systemów biletowych w aspekcie przyjętych wariantów finansowania transportu publicznego

W Polsce na poziomie regionów integracja transportu publicznego nie została jeszcze zapoczątkowana. Podstawowym czynnikiem utrudniającym pełną integrację transportu publicznego jest zakres

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

⁵⁷ 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

ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych – dla niektórych grup społecznych wymiar przyznaných ulg różni się w zależności od rodzaju komunikacji i zakupionego biletu.

Integracja różnych systemów transportu publicznego, w tym powiatowego z gminnym i wojewódzkim, to proces łączenia ich w jeden zintegrowany system funkcjonalny, obejmujący wszystkie środki lokomocji i podnoszący atrakcyjność transportu publicznego oraz jego konkurencyjność w stosunku do transportu indywidualnego. Integrację systemów transportowych prowadzić należy na trzech poziomach:

- *taryfowym* – poprzez wprowadzenie jednolitego systemu taryfowego na jak największym obszarze funkcjonalnym,
- *rozkładów jazdy* – poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych, w tym szczególnie w węzłach przesiadkowych,
- *infrastrukturalnym* – poprzez koncentrację przystanków komunikacyjnych i peronów kolejowych w ramach funkcjonalnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Dlatego należy dążyć do wprowadzenia biletów zintegrowanych umożliwiającą podróż na jednym bilecie co najmniej na obszarze całego powiatu puławskiego.

Mając na uwadze znaczenie transportu publicznego dla obsługi mieszkańców miejscowości na obszarze powiatu – powiat puławski deklaruje wolę współpracy z:

- Województwem Lubelskim w zakresie wskazanym w *Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Lubelskiego*,
- z Gminą Miastem Puławy w zakresie:
 - obsługi lokalnego transportu zbiorowego wybranych miejscowości w gminach powiatu puławskiego⁵⁸,
 - taryfy opłat za przejazd oraz honorowania biletów komunikacji miejskiej, w tym biletu elektronicznego (e-karty – Puławska Karta Miejska) w granicach powiatu puławskiego.

Proces integracji taryfowej transportu publicznego w województwie lubelskim powinien przebiegać wieloetapowo, gdyż wymagać będzie współpracy pomiędzy wieloma jednostkami samorządowymi.

Integrowanie wojewódzkich przewozów pasażerskich z gminnymi oraz powiatowymi przewozami pasażerskimi, wymagać będzie przede wszystkim 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. Podział wpływów ze sprzedaży będzie wyznaczany proporcjonalnie do cen biletów obowiązujących w pojazdach operatorów na odcinkach, na które dany bilet zostanie wydany. Przy wprowadzeniu systemów rejestrujących przejazdy z wykorzystaniem biletów jednorazowych,

⁵⁸ Obecnie obsługę komunikacyjną wybranych miejscowości gmin Janowiec, Kazimierz Dolny, Końskowola, Kurów, Puławy i Żyrzyn, w ramach zawartych przez nie porozumień z Gminą Miastem Puławy w sprawie zorganizowania przewozów regularnych w ramach lokalnego transportu zbiorowego, realizuje 13 podmiejskimi liniami autobusowymi Miejski Zakład Komunikacji – Puławy sp. z o. o. w Puławach

kodowanych na nośnikach elektronicznych, przychód ze sprzedaży biletu jednorazowego będzie podzielony np. proporcjonalnie do składowych jego ceny. Należna część dla organizatora (operatora) komunikacji 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 biletami zintegrowanymi.

Funkcjonowanie biletów zintegrowanych okresowych przy umowach typu 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. Podział przychodów z biletów zintegrowanych zostanie rozszerzony o organizatorów (operatorów) pozostałych rodzajów publicznego transportu zbiorowego w województwie, tj. gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich.

IV. Preferencje wyboru środka lokomocji przez mieszkańców powiatu puławskiego

IV.1. Aktualny podział zadań przewozowych pomiędzy różne środki lokomocji – indywidualne oraz zbiorowe

Na podstawie przeprowadzonych w 2015 roku badań napełnień w pojazdach komunikacji zbiorowej, kursujących na terenie powiatu puławskiego oraz na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu przeprowadzonego w 2010 roku na drogach krajowych i wojewódzkich i danych przedstawionych w planie transportowym Miasta Puławy, zidentyfikowano obecny podział zadań przewozowych, czyli skalę preferencji mieszkańców co do wyboru rodzaju środka transportu jakim odbywają niepiesze podróże ponadgminne, w granicach powiatu puławskiego (odpowiadające terminowi prawnemu jakim są powiatowe przewozom pasażerskim). Z racji specyfiki organizacji publicznego transportu zbiorowego w powiecie puławskim uwzględniono również komunikację miejską wykraczającą poza granice miasta Puławy. Niniejszy podział zadań przewozowych został zdefiniowany jako zbiór proporcji liczby podróży niepieszych realizowanych przez poszczególne środki transportu⁵⁹ do liczby podróży niepieszych ogółem. Danymi wejściowymi dla transportu indywidualnego były liczby pojazdów zaobserwowane na charakterystycznych punktach położonych na drogach krajowych i wojewódzkich na obszarze powiatu puławskiego. Na ich podstawie obliczono napełnienie pojazdów samochodowych⁶⁰ oraz motocykli na poszczególnych kierunkach wychodzących z poszczególnych miejscowości. Danymi wejściowymi dla komunikacji zbiorowej były wyniki badań opisanych w rozdziale VI.2.1. oraz dane zaprezentowane w planie transportowym Miasta Puławy. Proces obliczeniowy podziału zadań przewozowych polegał na porównaniu danych wejściowych dla poszczególnych środków transportu i określeniu proporcji zaprezentowanej poniżej.

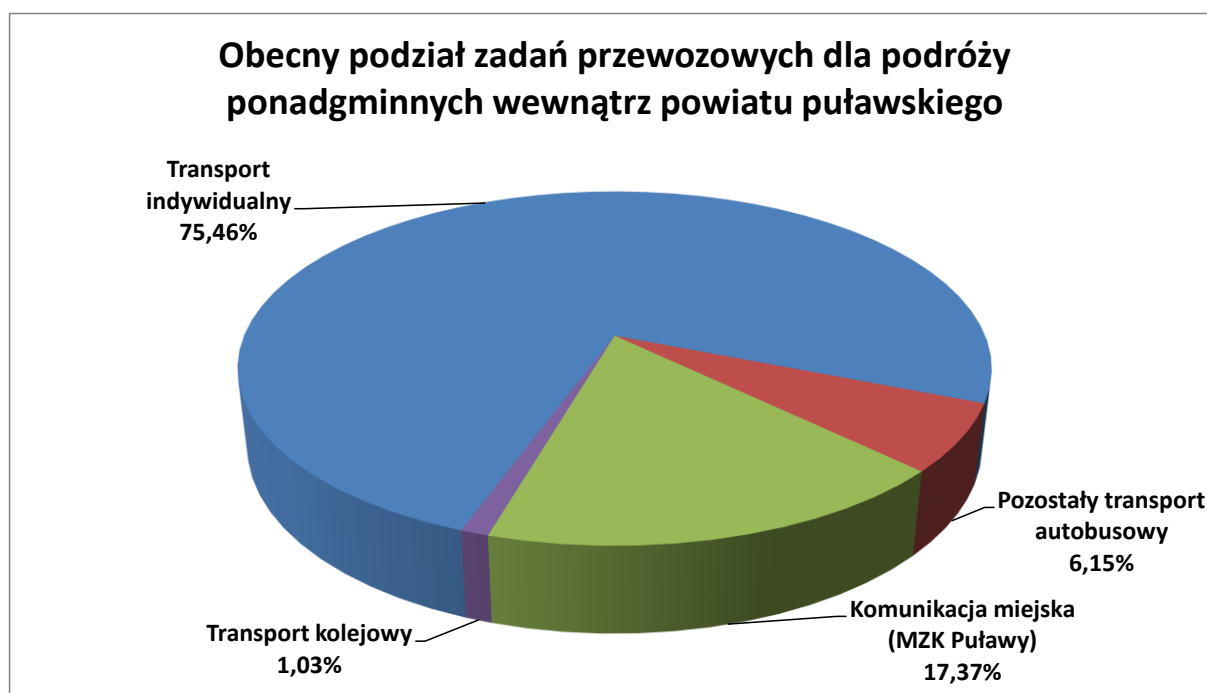
⁵⁹ Nie uwzględniono podróży rowerem.

⁶⁰ Dla samochodów osobowych przyjęto uśrednione napełnienie rzędu 1,5 osoby.

Tab. IV.1.1. Aktualny podział zadań przewozowych w ponadgminnych podróżach wewnątrz powiatu puławskiego

Rodzaj transportu		Udział w podróżach niepieszych
indywidualny		75,46%
publiczny transport zbiorowy	komunikacja miejska (MZK Puławy)	17,37%
	pozostały transport autobusowy	6,15%
	transport kolejowy	1,03%

Źródło: opracowanie własne



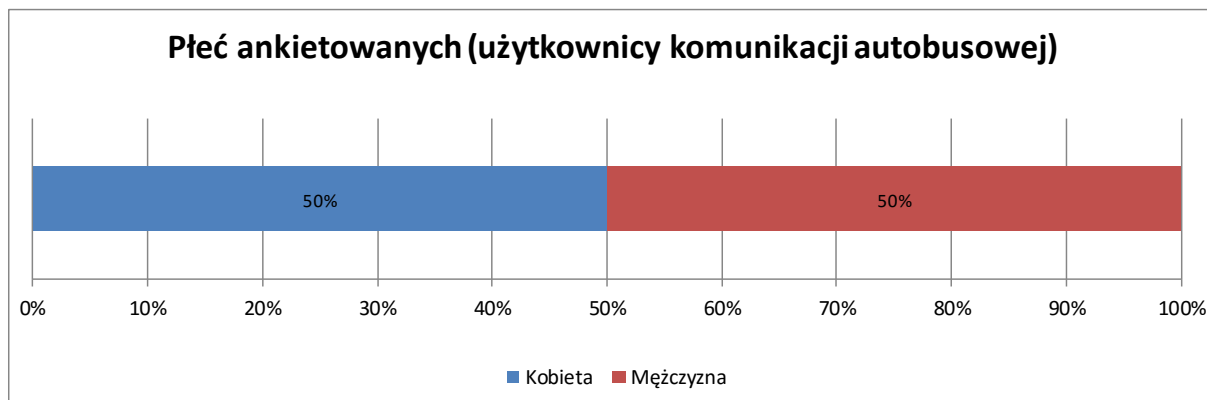
Rys. IV.1.1. Obecny podział zadań przewozowych w podróżach niepieszych ponadgminnych wewnątrz powiatu puławskiego

Źródło: opracowanie własne

IV.2. Badania ankietowe służące określeniu preferencji transportowych mieszkańców powiatu puławskiego

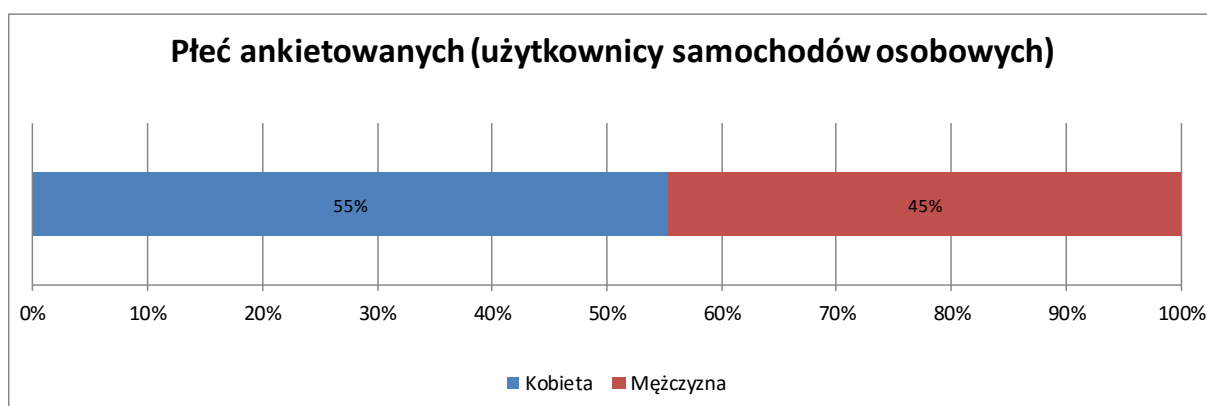
Badania ankietowe zostały przeprowadzone w formie wywiadów bezpośrednich wśród pasażerów transportu publicznego oraz wśród użytkowników samochodów osobowych. W trakcie badań zebrano informacje o ich zachowaniach i preferencjach transportowych.

W przypadku użytkowników komunikacji autobusowej najliczniejszą grupą wiekową biorącą udział w badaniu to osoby w wieku 15-19 i 30-39 co w sumie stanowi 50% badanych, w następnej kolejności jest przedział wiekowy 20-29 (20%). Płeć respondentów w ankietach autobusowych rozkładała się równomiernie. Natomiast w przypadku użytkowników samochodów osobowych największą grupę stanowiły osoby z przedziału wiekowego 30-39, następnie 20-29, co w sumie daje 53% ankietowanych. Nieznacznie ponad połowę respondentów stanowiły kobiety (55%).



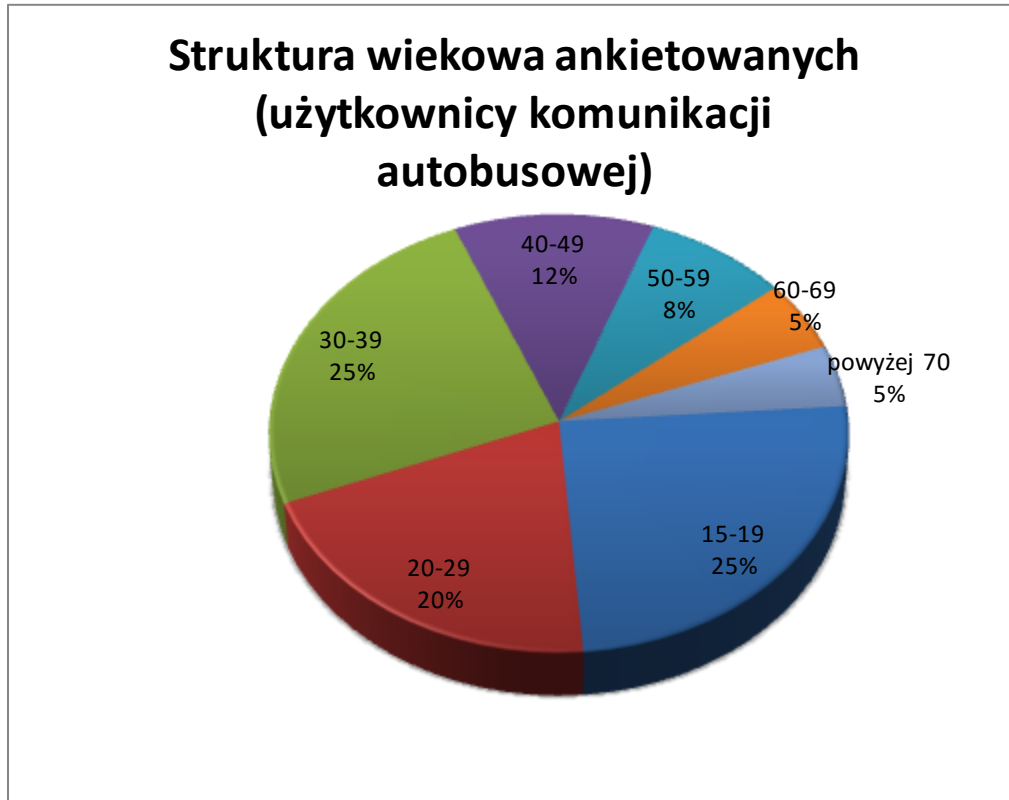
Rys. IV.2.1. Płeć ankietowanych (użytkownicy komunikacji autobusowej)

Źródło: opracowanie własne



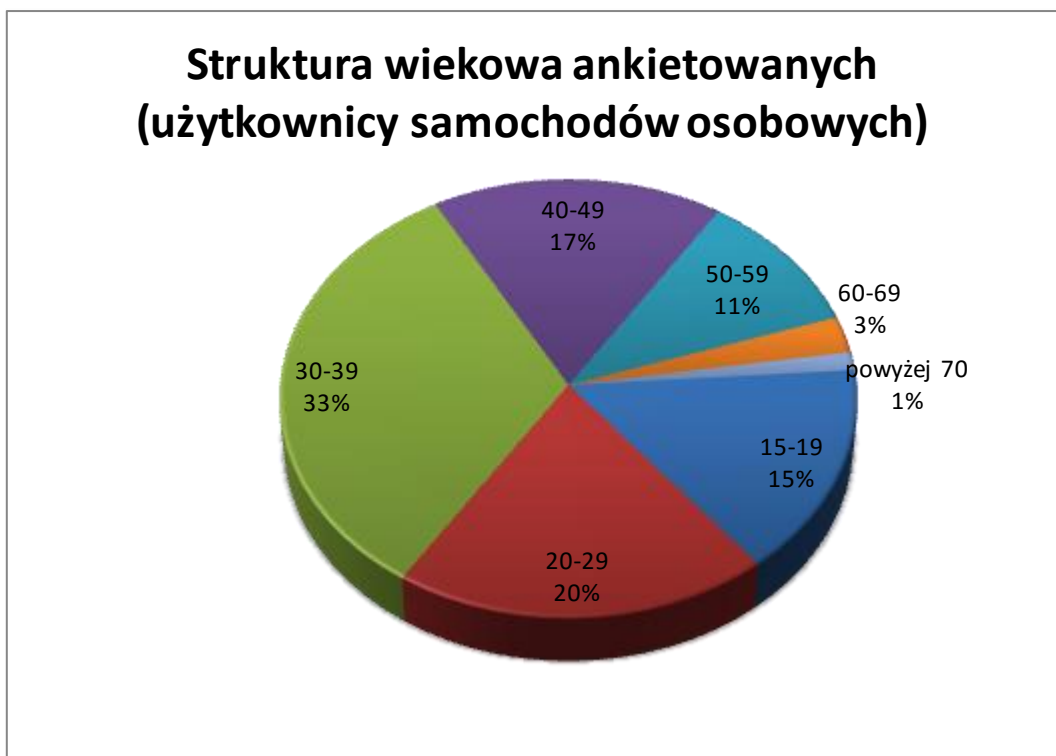
Rys. IV.2.2. Płeć ankietowanych (użytkownicy samochodów osobowych)

Źródło: opracowanie własne



Rys. IV.2.3. Udział poszczególnych grup wiekowych w badaniu (użytkownicy komunikacji autobusowej)

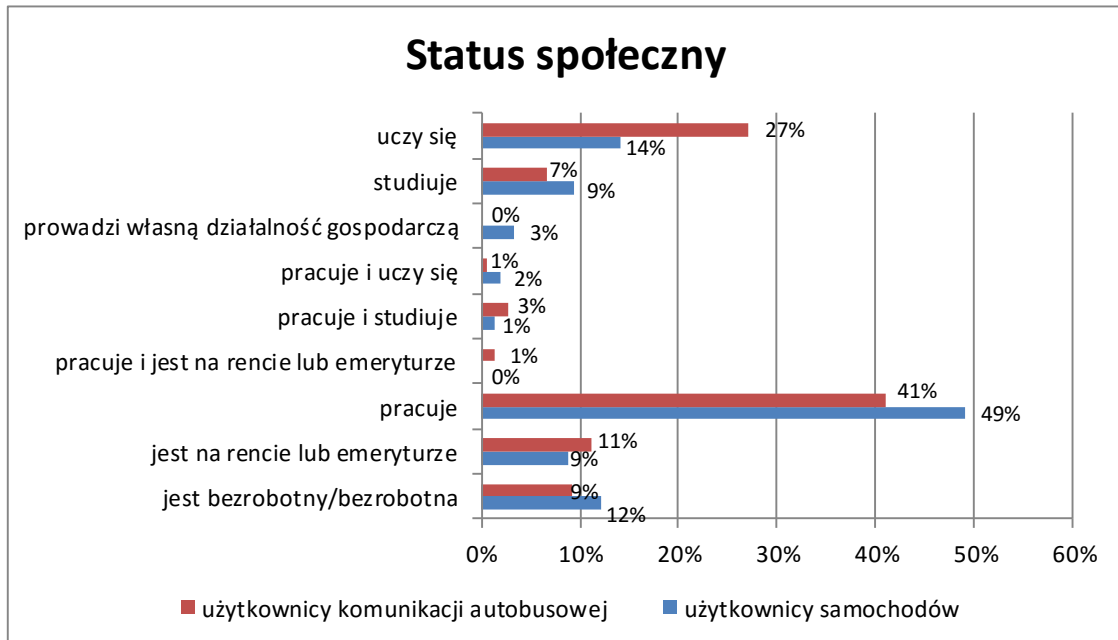
Źródło: opracowanie własne



Rys. IV.2.4. Udział poszczególnych grup wiekowych w badaniu (użytkownicy samochodów osobowych)

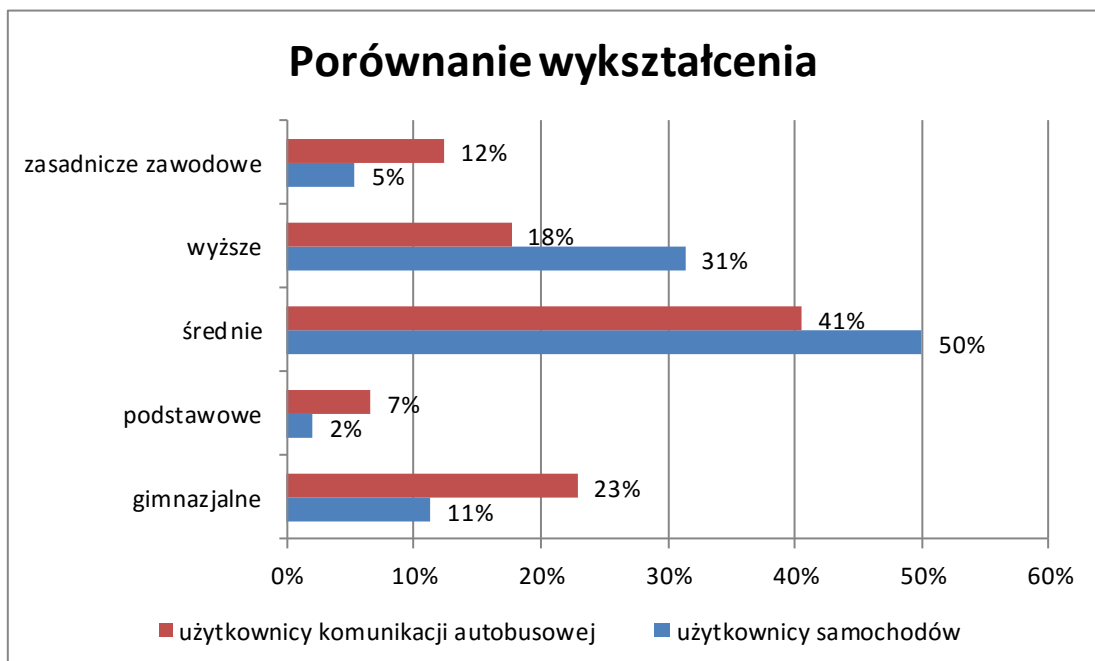
Źródło: opracowanie własne

Ponad 40% ankietowanych użytkowników komunikacji autobusowej pracuje, drugą najliczniejszą grupą respondentów stanowią osoby uczące się (27%). Podobna sytuacja jest w przypadku użytkowników samochodów – najwięcej osób pracuje (49%), a na drugim miejscu są osoby uczące się (14%). Respondenci najczęściej posiadali wykształcenie średnie, zarówno wśród osób poruszających się autobusami jak i samochodami (odpowiednio 41% i 50%).



Rys. IV.2.5. Status społeczny ankietowanych

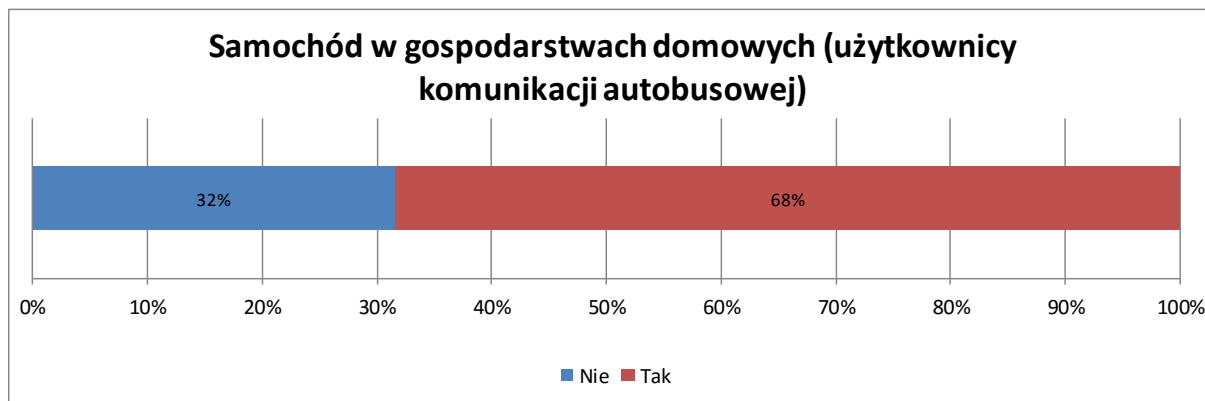
Źródło: opracowanie własne



Rys. IV.2.6. Wykształcenie respondentów

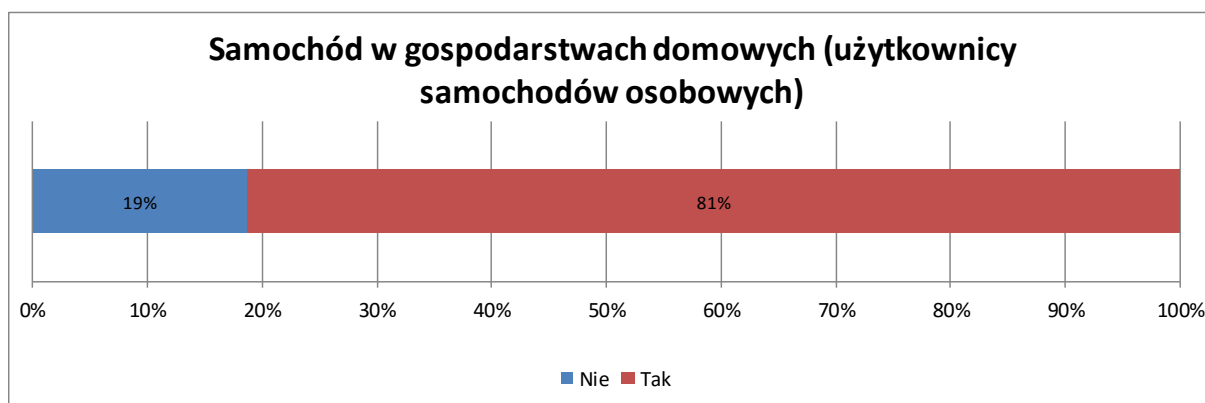
Źródło: opracowanie własne

Samochód osobowy jest dostępny w 68% gospodarstw domowych respondentów będących użytkownikami komunikacji autobusowej oraz w 81% gospodarstw respondentów korzystających z samochodu osobowego. Spośród osób posiadających prawo jazdy możliwość samodzielnego korzystania z samochodu zadeklarowało 42% użytkowników komunikacji autobusowej oraz 63% osób poruszających się samochodami. Głównym użytkownikiem samochodu jest 22% osób korzystających z autobusów i 46% w przypadku komunikacji indywidualnej.



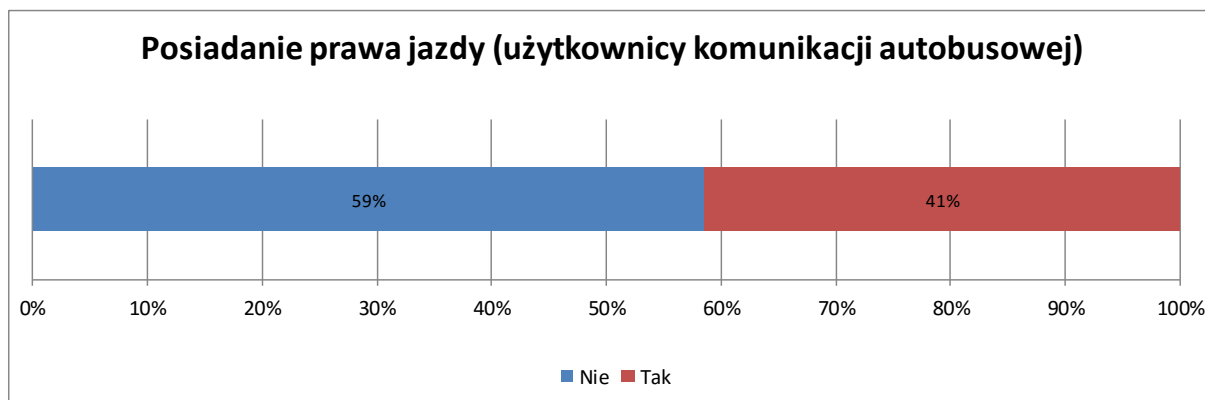
Rys. IV.2.7. Samochód w gospodarstwach domowych (użytkownicy komunikacji autobusowej)

Źródło: opracowanie własne



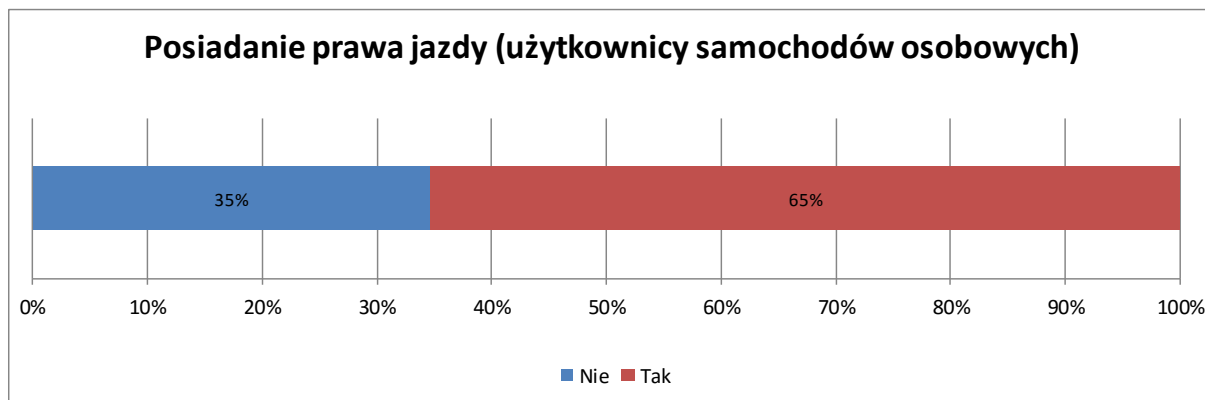
Rys. IV.2.8. Samochód w gospodarstwach domowych (użytkownicy samochodów osobowych)

Źródło: opracowanie własne



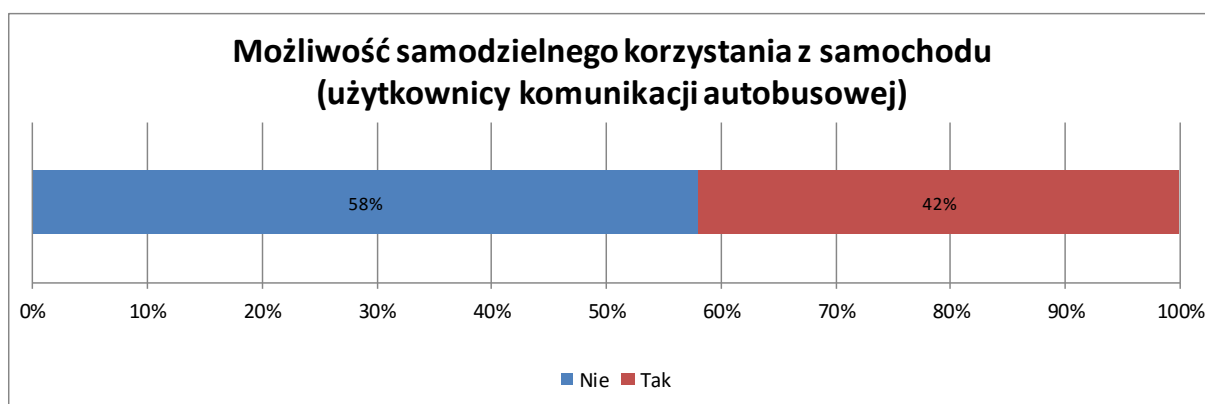
Rys. IV.2.9. Posiadanie prawa jazdy (użytkownicy komunikacji autobusowej)

Źródło: opracowanie własne



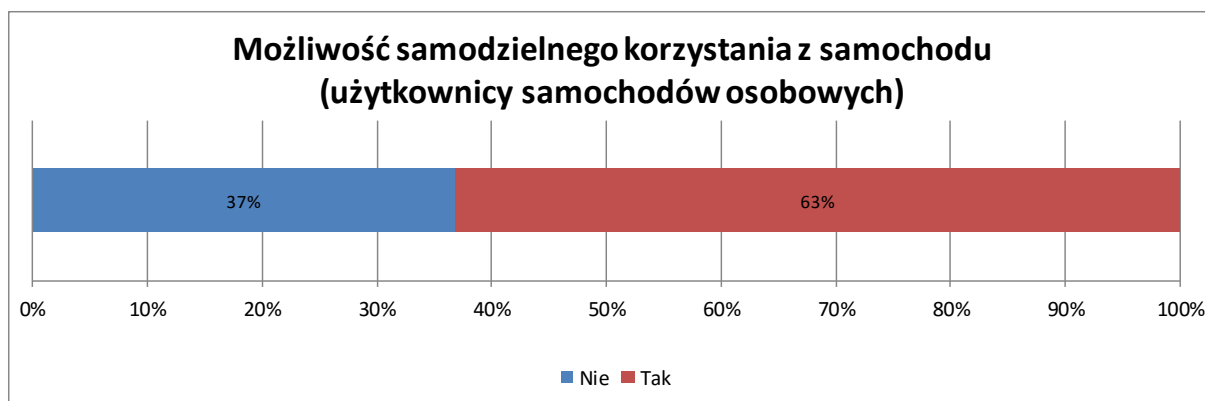
Rys. IV.2.10. Posiadanie prawa jazdy (użytkownicy samochodów osobowych)

Źródło: opracowanie własne



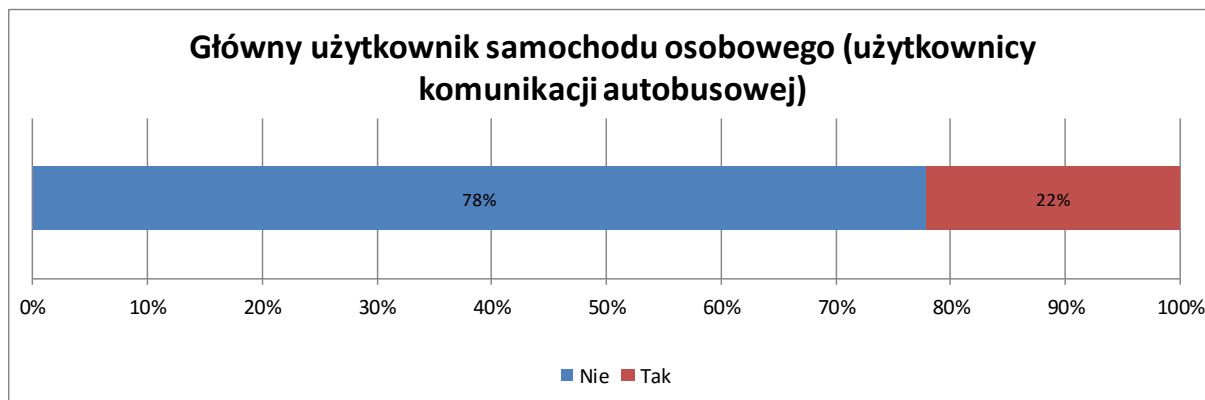
Rys. IV.2.11. Możliwość samodzielnego korzystania z samochodu (użytkownicy komunikacji autobusowej)

Źródło: opracowanie własne



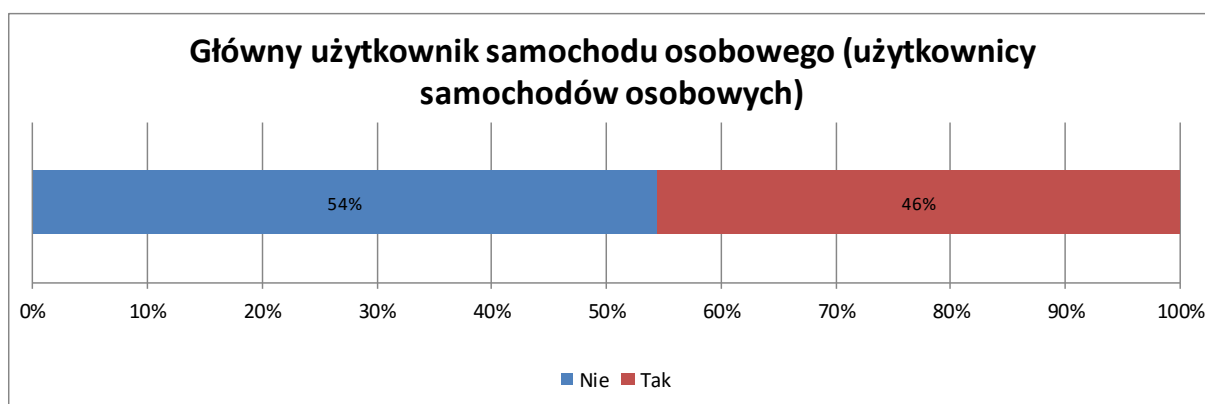
Rys. IV.2.12. Możliwość samodzielnego korzystania z samochodu (użytkownicy samochodów osobowych)

Źródło: opracowanie własne



Rys. IV.2.13. Główny użytkownik samochodu osobowego (użytkownicy komunikacji autobusowej)

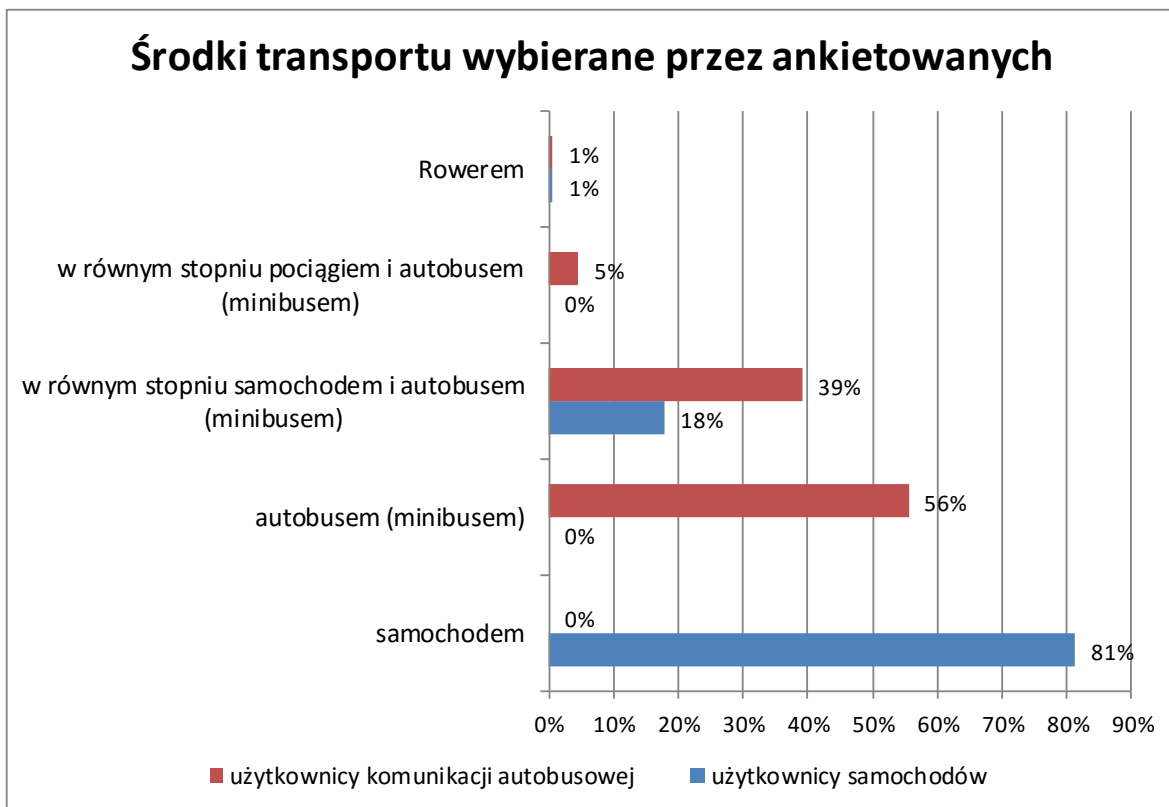
Źródło: opracowanie własne



Rys. IV.2.14. Główny użytkownik samochodu osobowego (użytkownicy samochodów osobowych)

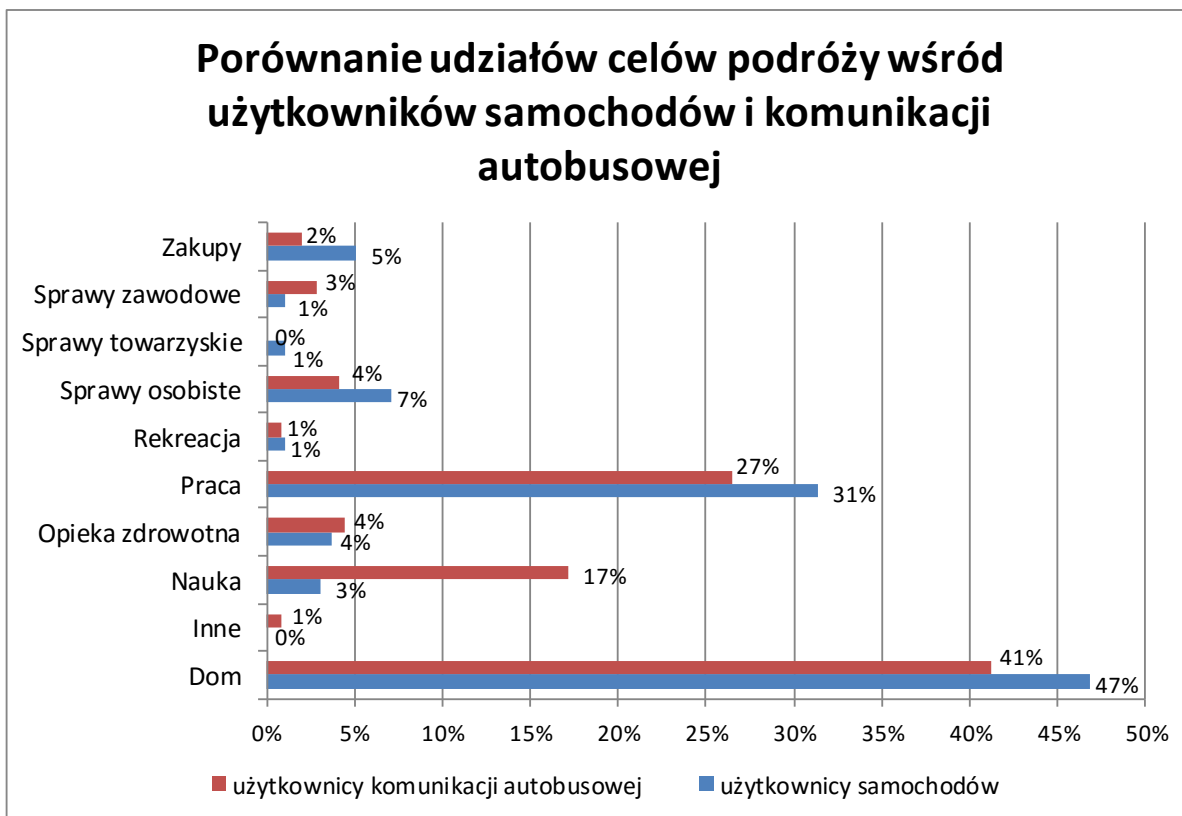
Źródło: opracowanie własne

Najczęściej wybieranym środkiem transportu przez użytkowników komunikacji zbiorowej jest autobus lub minibus (56%), natomiast przez użytkowników komunikacji indywidualnej samochód (81%). Najwięcej ankietowanych wybrało za swój cel podróży dom oraz pracę. Poniżej zostały przedstawione szczegółowe wyniki.



Rys. IV.2.15. Środki transportu

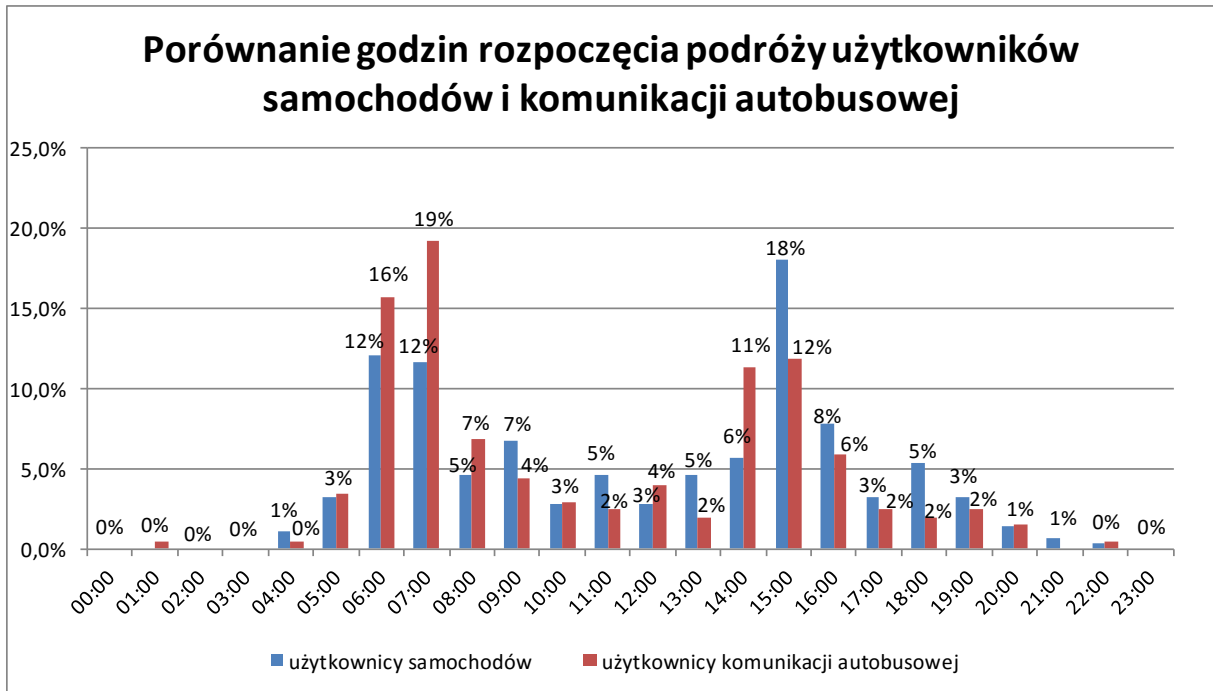
Źródło: opracowanie własne



Rys. IV.2.16. Cele podróży

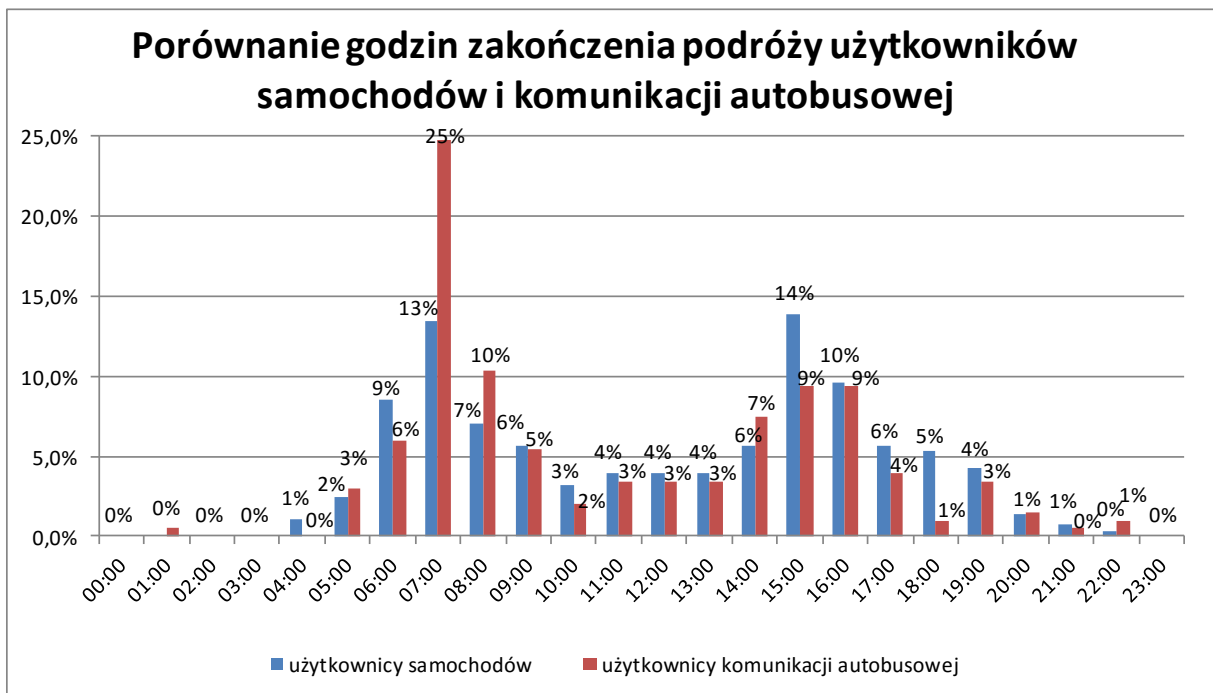
Źródło: opracowanie własne

Niemal jedna trzecia podróży rozpoczyna się i kończy w godzinach 6:00 – 8:00. Wyraźnie zaakcentowany jest poranny szczyt komunikacyjny. Szczyt popołudniowy rozpoczyna się w godzinach 14:00 – 15:00 i trwa do około godziny 17:00.



Rys. IV.2.17. Porównanie godzin rozpoczęcia podróży użytkowników samochodów i komunikacji autobusowej

Źródło: opracowanie własne



Rys. IV.2.18. Porównanie godzin zakończenia podróży użytkowników samochodów i komunikacji autobusowej

Źródło: opracowanie własne

W trakcie badania ankietowego pytano pasażerów komunikacji autobusowej o czas dojścia na przystanek i odległość do przystanku z miejsca zamieszkania. 45% respondentów stwierdziło, że czas dojścia na przystanek zajmuje od 2 do 5 minut, 30% odpowiedziało, że czas ten zajmuje od 6 do 10 minut. W kwestii odległości do przystanku z miejsca zamieszkania 29% respondentów stwierdziło, że ma od 0 do 249 metrów, 33% od 250 do 499 metrów, a 23% od 500 do 999 metrów. Dla 84% ankietowanych odległość do przystanku jest zadowalająca.

Tab. IV.2.1. Czas dotarcia na przystanek z miejsca zamieszkania (użytkownicy komunikacji autobusowej)

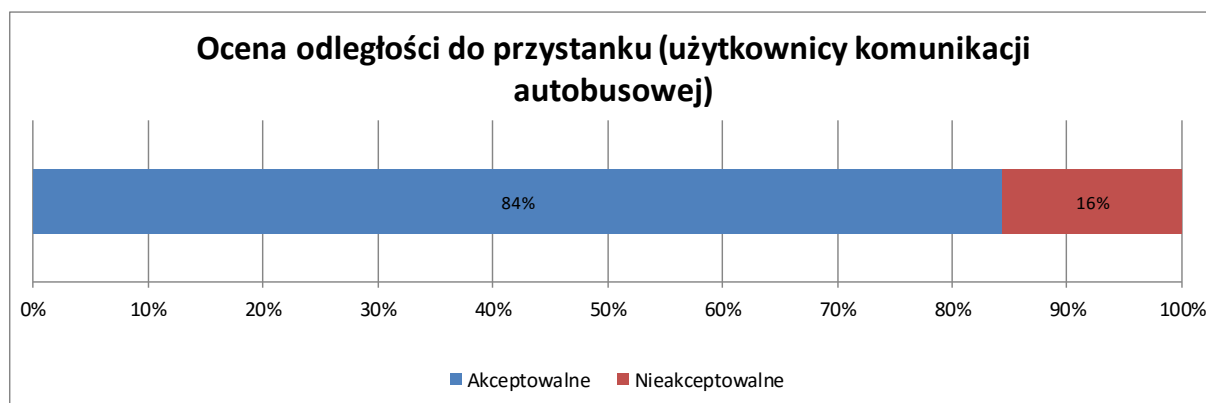
Czas dojścia na przystanek [min]	Udział
0-1	4%
2-5	45%
6-10	30%
11-15	10%
16-20	5%
powyżej 20	6%

Źródło: opracowanie własne

Tab. IV.2.2. Odległość do przystanku z miejsca zamieszkania (użytkownicy komunikacji autobusowej)

Odległość do przystanku z miejsca zamieszkania [m]	Udział
0-249	29%
250-499	33%
500-999	23%
1000-1499	6%
powyżej 1500	9%

Źródło: opracowanie własne

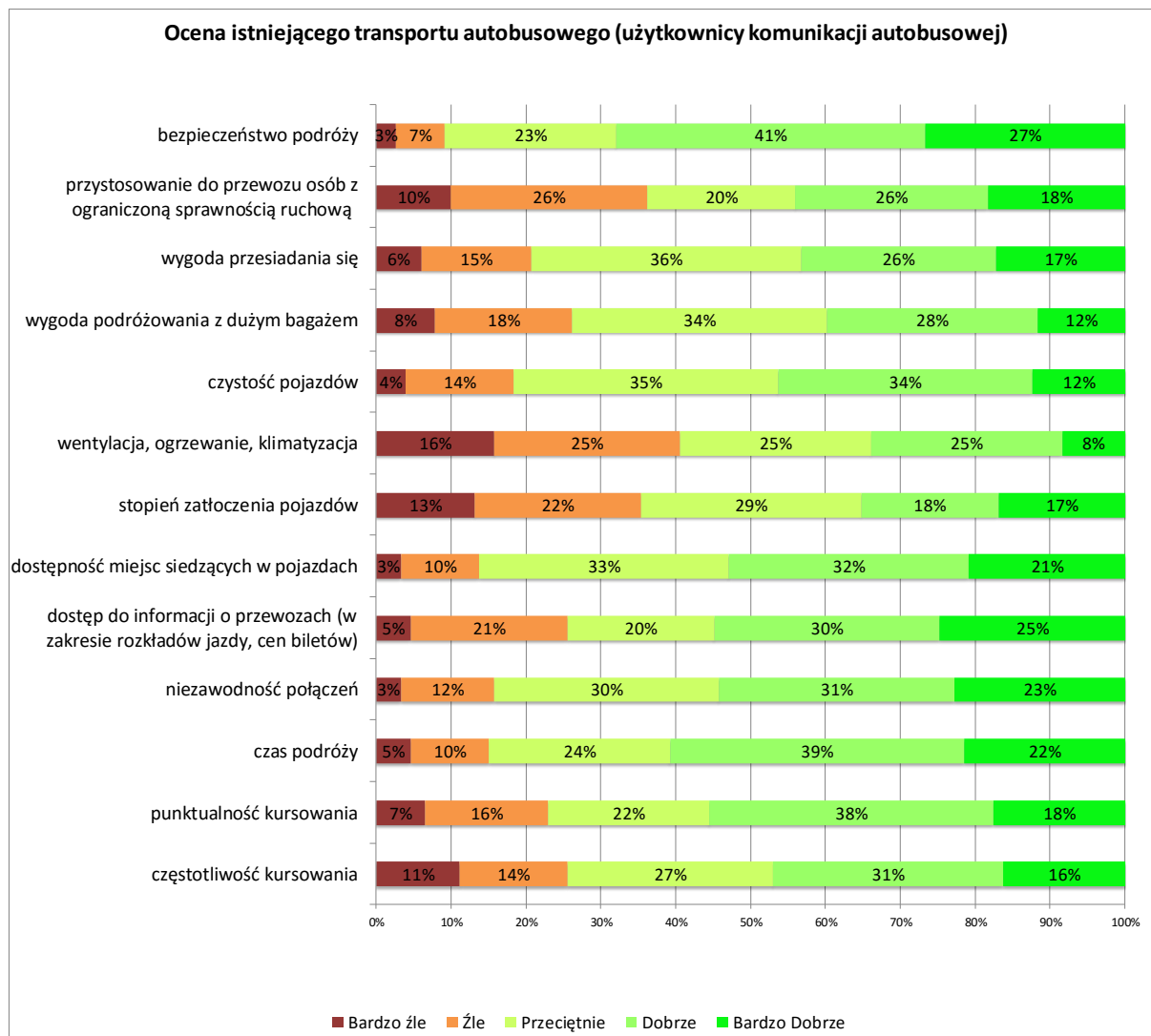


Rys. IV.2.19. Ocena odległości do przystanku (użytkownicy komunikacji autobusowej)

Źródło: opracowanie własne

W kwestii oceny poszczególnych elementów istniejącego transportu autobusowego najlepiej ocenianymi aspektami okazały się bezpieczeństwo podróży (27% oceniło ten element bardzo dobrze) oraz dostęp do informacji o przewozach (25% pozytywnych ocen). Najbardziej zostały ocenione wentylacja, ogrzewanie, klimatyzacja (41% ankietowanych ocenia źle lub bardzo źle), przystosowanie do przewozu

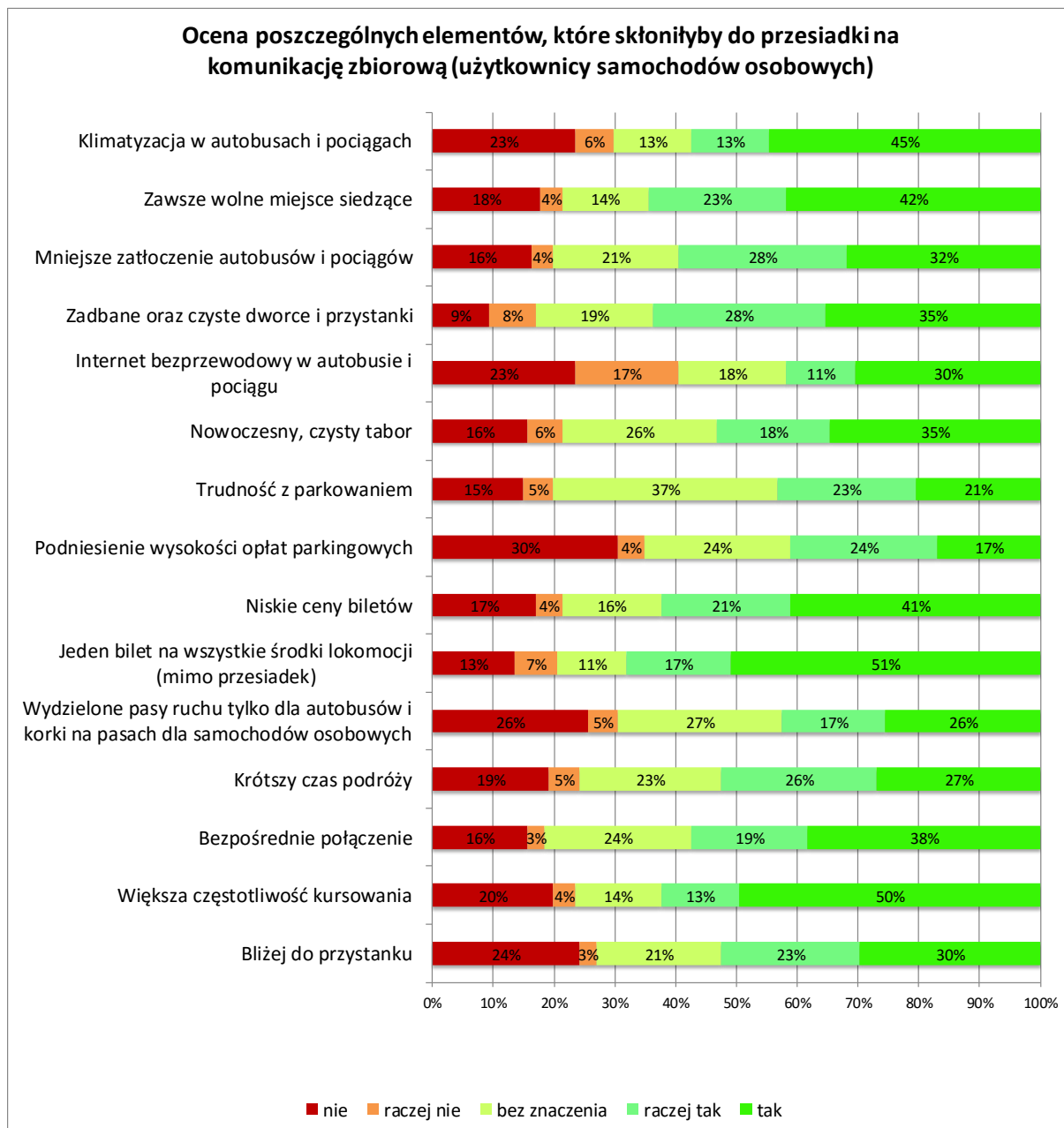
osób z ograniczoną sprawnością ruchową (36% negatywnych opinii) oraz stopień zatłoczenia pojazdów (35% odpowiedzi o charakterze negatywnym). Poniżej został przedstawiony szczegółowy wykres z wszystkimi ocenami.



Rys. IV.2.20. Ocena poszczególnych elementów istniejącego transportu autobusowego (użytkownicy komunikacji autobusowej)

Źródło: opracowanie własne

Użytkowników samochodów osobowych zapytano, co skłoniłoby ich do korzystania z komunikacji zbiorowej. Najlepiej ocenianymi rozwiązaniami, które skłoniłyby ich do przesiadki, jest jeden bilet na wszystkie środki lokomocji (51% pozytywnych opinii) oraz większa częstotliwość kursowania (50% pozytywnych ocen). Na kolejnym rysunku zestawiono szczegółowy wykres z wszystkimi ocenami.



Rys. IV.2.21. Ocena poszczególnych elementów, które skłoniłyby do przesiadki na komunikację zbiorową (użytkownicy samochodów osobowych)

Źródło: opracowanie własne

Dla 44% ankietowanych najważniejszym czynnikiem, który powinien zostać poprawiony, jest zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów. Silnie zaakcentowano również wprowadzenie jednego biletu na wszystkie środki lokomocji (27%), zmniejszenie odległości do przystanku z miejsca zamieszkania (27%), klimatyzacja w autobusach (24%) oraz nowoczesny i czysty tabor (22%). W kolejnej tabeli zestawiono postulowane zmiany wskazane przez respondentów.

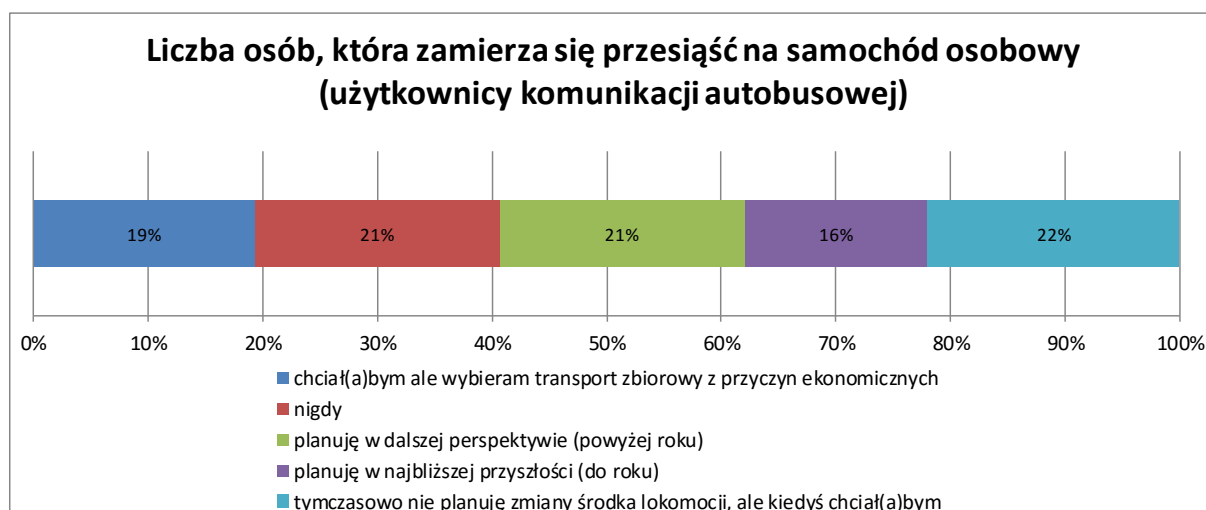
Tab. IV.2.3. Najistotniejsze cechy do poprawy w funkcjonowaniu komunikacji autobusowej w powiecie puławskim (użytkownicy komunikacji autobusowej)

Co należałoby poprawić w funkcjonowaniu komunikacji autobusowej	
większa częstotliwość kursowania	44%
bliżej do przystanku	27%
jeden bilet na wszystkie środki lokomocji (mimo przesiadek)	27%
klimatyzacja w autobusach	24%
nowoczesny, czysty tabor	22%
krótszy czas podróży	19%
zadbane oraz czyste dworce i przystanki	14%
mniejsze zatłoczenie	14%
internet bezprzewodowy	13%
bezpośrednie połączenie	11%
zawsze wolne miejsca siedzące	8%
nic, jestem zadowolony(a) z usług transportu autobusowego	8%
inny czynnik	7%
wydzielone pasy ruchu tylko dla autobusów	4%

Źródło: opracowanie własne

W trakcie badania zapytano również o zamiar przesiadki na samochód osobowy:

- 16% respondentów odpowiedziało, że planuje w najbliższej przyszłości (do roku),
- 22% ankietowanych tymczasowo nie planuje zmiany środka lokomocji, ale kiedyś chciałoby,
- 19% chciałoby, ale wybiera transport zbiorowy z przyczyn ekonomicznych,
- 21% planuje w dalszej perspektywie (powyżej roku),
- 21% nigdy nie zmieni swoich przyzwyczajeń komunikacyjnych.



Rys. IV.2.22. Zamiar przesiadki na samochód osobowy (użytkownicy komunikacji autobusowej)

Źródło: opracowanie własne

IV.3. Preferencje wyboru środka lokomocji wynikające z oferty obecnie funkcjonującej komunikacji, w tym z jej zdolności przewozowej

Wewnątrz powiatu puławskiego funkcjonuje 51 linii komunikacyjnych obsługiwanych przez 7 przewoźników (z uwzględnieniem komunikacji miejskiej obsługiwanej przez MZK Puławy). Przewoźnicy uruchamiają łącznie w ramach międzygminnych wewnątrz powiatowych przewozów pasażerskich 380 kursów w dni robocze szkolne, 282 kursy w dni robocze w okresie ferii zimowych i wakacji oraz 158 kursy w soboty i 144 kursy w niedziele. Przewozy o znaczeniu regionalnym (wojewódzkie przewozy pasażerskie), które operują na obszarze Powiatu Puławskiego, to 110 linii komunikacyjnych obsługiwanych przez 35 przewoźników. Przedsiębiorstwa transportowe w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich uruchamiają 624 kursy w dni robocze szkolne, 568 kursów w dni robocze w okresie ferii zimowych i wakacji, 367 kursów w sobotę i 313 kursów w niedziele. Przeważają bezpośrednie połączenia z Lublinem oraz sąsiadującymi powiatami położonymi w województwie lubelskim.

W badaniach preferencji i zachowań komunikacyjnych, 16% użytkowników komunikacji autobusowej odpowiedziało, że planuje przesiąść się na samochód osobowy w najbliższej przyszłości (do roku), 21% w dalszej perspektywie (powyżej roku), 22% tymczasowo nie planuje zmiany, ale kiedyś chciałoby, natomiast 19% chciałoby jeździć komunikacją indywidualną, ale z przyczyn ekonomicznych wybiera transport zbiorowy.

IV.4. Preferencje wyboru środka lokomocji wynikające z potrzeby zrównoważonego rozwoju

Przy wyborze środka transportu podróżny dokonuje subiektywnej oceny poszczególnych środków transportu, które są dla niego dostępne, jednak warto zwrócić uwagę na fakt, iż pewne rodzaje środków transportu zbiorowego są niedostępne na niektórych obszarach, lub w sytuacjach skrajnych mieszkańcy nie posiada żadnego dostępu do jakiegokolwiek rodzaju transportu zbiorowego i zmuszony jest podróżować jedynie transportem indywidualnym (samochód osobowy, rower). Tego rodzaju sytuacjom sprzyja prowadzenie pro-motoryzacyjnej polityki transportowej, która skutkuje ograniczeniem lub minimalizacją potoków pasażerskich w transporcie zbiorowym prowadząc do ograniczenia oferty przewozowej lub całkowitej likwidacji transportu zbiorowego na pewnych obszarach. Ograniczenie owych tendencji poprzez realizację odmiennej polityki transportowej leży w interesie publicznym i powinno być oparte na strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Stosowanie rozwiązań i narzędzi zgodnych z powyższą strategią ma na celu ograniczenie natężenia ruchu w transporcie indywidualnym oraz podniesienie atrakcyjności systemu publicznego transportu zbiorowego.

Wybór rodzaju środka transportu jest dokonywany na podstawie mierników jakości, które w porównaniu z postulatami przewozowymi danego podróżnego, służą do oceny poszczególnych środków transportu pod kątem najefektywniejszego odbycia podróży. Najważniejsze z nich to:

- bezpośredniość połączeń,
- częstotliwość,
- dostępność,
- informacja,
- koszt,

- niezawodność funkcjonowania,
- czas podróży,
- prędkość,
- punktualność,
- rytmiczność,
- komfort podróży.

Poniżej wymieniono szereg działań, które są zawarte w strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Wpływają one na lepsze ocenianie publicznego transportu zbiorowego przez podróżnych, a tym samym ulepszają jego jakość i potencjał oraz umożliwiają zwiększanie liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową:

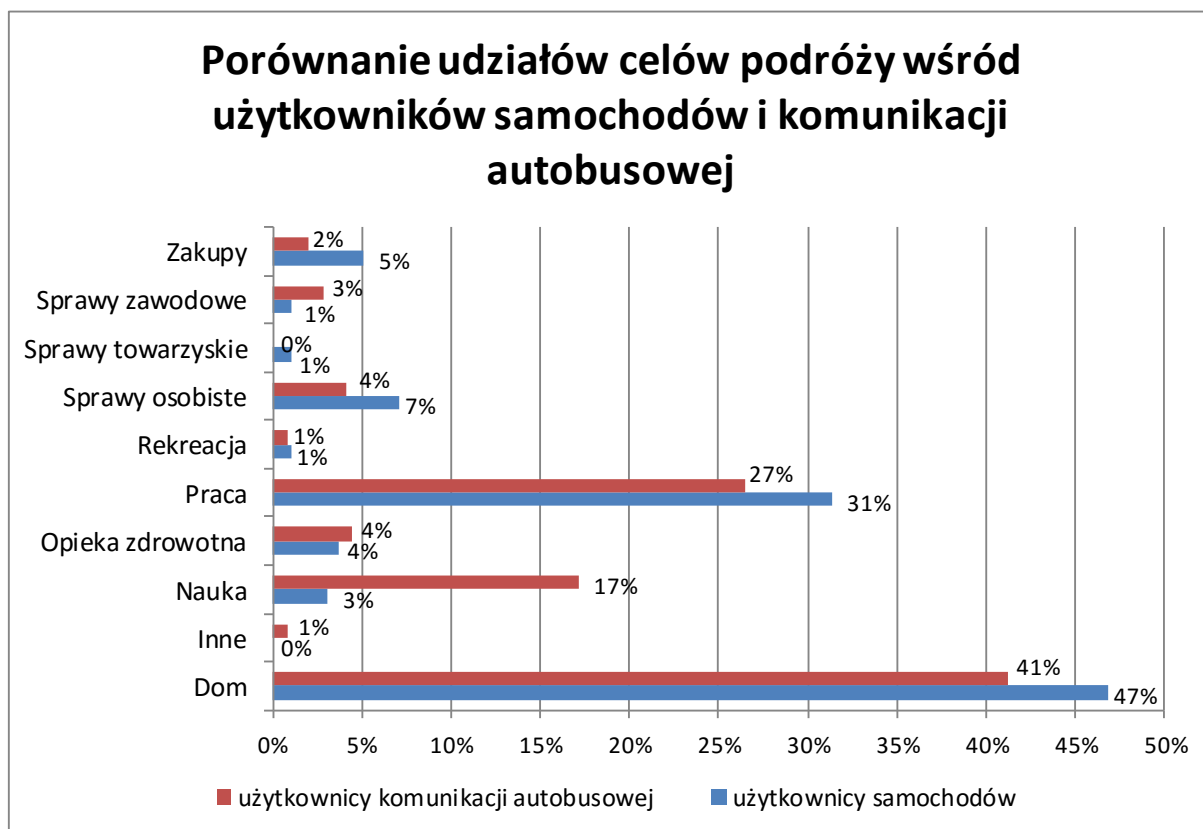
- poprawa oferty przewozowej (większa liczba kursów, lepsze dopasowanie oferty do potrzeb przewozowych),
- zwiększenie liczby przystanków komunikacyjnych,
- układ linii autobusowych o czytelnym przebiegach,
- oznaczenia handlowe linii komunikacyjnych ułatwiające identyfikację połączeń,
- rozkłady jazdy o prostym do zapamiętania stałoodstępowym takcie zależnym od rodzaju linii i pory dnia,
- synchronizacja godzin odjazdów kursów pomiędzy liniami komunikacyjnymi kursującymi wspólnie na głównych odcinkach komunikacyjnych,
- dopasowywanie podaży miejsc do popytu na usługi przewozowe, unikanie przepiętności pojazdów,
- dogodna dla pasażerów lokalizacja przystanków – jak najbliżej celów i źródeł podróży (może się to łączyć ze zmianą lokalizacji bądź stworzeniem nowego przystanku),
- infrastruktura przystankowa poprawiająca warunki oczekiwania na przyjazd autobusu, np.: wiaty z oświetleniem, podwyższone perony do poziomu podłogi w autobusach,
- pełna i czytelna informacja pasażerska o sieci publicznego transportu zbiorowego, przebiegach tras, rozkładach jazdy, możliwościach przesiadkowych, co najmniej na zintegrowanych węzłach przesiadkowych i ważniejszych przystankach, w tym również zastosowanie dynamicznej informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym,
- łatwość zakupu każdej pozycji taryfy biletowej – możliwość zakupu biletu u osoby prowadzącej pojazd, szeroki dostęp do punktów sprzedaży biletów, uzupełniony o możliwość zakupu przez telefon komórkowy,
- nowoczesny tabor przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych,
- tabor z niską emisją spalin,
- dbałość o stan techniczny i czystość taboru, aby zapewnić komfortowe warunki jazdy,
- integracja wszystkich rodzajów środków publicznego transportu zbiorowego (wspólny bilet, zintegrowane węzły przesiadkowe).

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

IV.5. Preferencje wyboru środka lokomocji wnioskowane przez mieszkańców

Aktualnie w celu realizacji podróży najwięcej osób wybiera samochód osobowy. Jest to spowodowane faktem, że stanowi on dla nich niezależny, najszybszy, komfortowy, pozwalający dotrzeć bezpośrednio do celu środek transportu. Ogólnie pojmując całość podróży, komunikacją zbiorową (MZK, PKS, pozostali przewoźnicy autobusowi, kolej) podróżuje tylko 24,5% mieszkańców powiatu puławskiego, a komunikacją indywidualną – 75,5%.

Uszczegółowiając pomiędzy poszczególne grupy, najczęściej wybieranym środkiem transportu przez użytkowników komunikacji zbiorowej jest autobus lub minibus (56%), natomiast przez użytkowników komunikacji indywidualnej samochód (81%). Najwięcej ankietowanych wybrało za swój cel podróży dom (41% użytkowników autobusów i 47% samochodów), na drugim miejscu wybierana jest praca, zarówno przez użytkowników komunikacji autobusowej, jak i osób poruszających się samochodami (odpowiednio 27% i 31%). Tylko 3% ankietowanych dojeżdża do szkoły samochodem, a 17% komunikacją zbiorową.



Rys. IV.5.1. Cele podróży zadeklarowane przez respondentów

Źródło: opracowanie własne

Transport autobusowy w podróżach obligatoryjnych jest najczęściej wybierany przy dojazdach do ośrodków edukacji oraz do pracy oraz przez osoby nieposiadające uprawnień do prowadzenia pojazdów. Główne atuty tego środka lokomocji to stosunkowo niskie ceny oraz wysoka częstotliwość kursowania na liniach komunikacji miejskiej wybiegających z miasta Puławy. Podstawowe czynniki zniechęcające mieszkańców powiatu do tego środka transportu to: zatłoczenie pojazdów oraz ich zły stan techniczny, brak ogrzewania, klimatyzacji, niska estetyka dworców i przystanków, brak przystosowania do przewozu osób z ograniczoną sprawnością ruchową.

IV.6. Preferencje wyboru środka lokomocji wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych

W całej Europie postępuje proces starzenia się populacji, a przez to zwiększanie się liczebności pasażerów mających problem ze sprawnym poruszaniem się. W związku z tym coraz większego znaczenia nabierają działania zmierzające w kierunku ułatwiania niepełnosprawnym podróżowania transportem publicznym.

Na terenie powiatu puławskiego 16,3% (tj. 19 060 osób) ogółu mieszkańców posiada orzeczenie o niepełnosprawności⁶¹.

Tab. IV.6.1. Liczba osób niepełnosprawnych powiatu puławskiego na tle województwa lubelskiego

Jednostka	Osoby niepełnosprawne		
	w wieku przedprodukcyjnym	w wieku produkcyjnym	w wieku poprodukcyjnym
województwo lubelskie	11 470	144 379	155 947
powiat puławski	789	7 966	10 306

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

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

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

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

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

⁶¹ Źródło: <http://stat.gov.pl/bdl/>.

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

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

IV.7. Preferencje wyboru środka lokomocji pod kątem ich negatywnego oddziaływania na środowisko

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

Korzystny efekt środowiskowy osiągnąć można poprzez połączenie możliwości wykorzystania roweru w celu podjeżdżania do przystanku bądź dworca PKS. W celu upowszechnienia tego rodzaju przejazdów należy stworzyć infrastrukturę rowerową w postaci bezpiecznych dróg dla rowerów oraz parkingów na dworcach w celu bezpiecznego pozostawiania rowerów.

IV.8. 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. 11% użytkowników komunikacji autobusowej wskazało ten czynnik jako ważny i wymagający poprawy.

- **Częstotliwość kursowania**

Spośród użytkowników komunikacji autobusowej, 16% respondentów oceniło ten aspekt jako bardzo dobry, a 31% jako dobry. Według 44% respondentów korzystających z komunikacji zbiorowej, częstotliwość kursowania powinna zostać zwiększona.

Spośród użytkowników transportu indywidualnego 50% 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 dobrze. Podobnie oceniano niezawodność. 18% ankietowanych oceniło bardzo dobrze, a 32% oceniło dobrze punktualność tych środków transportu oraz 23% respondentów wysoko oceniło ich niezawodność.

- **Dostępność**

Większość badanych, tj. 84% pasażerów komunikacji autobusowej, akceptuje długość drogi do przystanków. W kwestii odległości do przystanków z miejsca zamieszkania 29% respondentów stwierdziło, że ma od 0 do 249 metrów, 33% od 250 do 499 metrów, 23% od 500 do 999 metrów. Prawie 1/3 użytkowników samochodów stwierdziła, że zwiększenie dostępności przystanków zachęciłoby do przesiadki na komunikacji zbiorowej.

- **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 do 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 odległość 50 km – 8zł można przejechać samochodem 20 kilometrów. Generalnie, można zauważyć, że wysokość kosztów przejazdów 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 zachęca 41% użytkowników samochodów osobowych do korzystania z transportu zbiorowego.

- **Prędkość (czas przejazdu)**

Całkowity czas przejazdu od źródła do celu podróży składa się z następujących elementów składowych: czasu dojścia pieszego na przystanek (stację), czasu oczekiwania na przyjazd pojazdu, czasu przejazdów, czasu przemieszczania się pomiędzy przystankami (stacjami) w przypadku przesiadania się oraz z 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 czasy oczekiwania na pojazdy. 22% pasażerów korzystających na co dzień z usług transportu zbiorowego ocenia bardzo dobrze czas podróży, natomiast 19% respondentów stwierdziło, że ten czynnik wymaga poprawy. Krótszy czas podróży zachęciłoby 27% użytkowników komunikacji samochodowej do przesiadki na samochód.

- **Komfort podróży**

Ankietowanie pasażerowie transportu autobusowego w Powiecie Puławskim dobrze oceniają jakość komfortu podróży tymi środkami transportu. Wygodę podróżowania z dużym bagażem 28% pasażerów ocenia jako dobrą, natomiast ocenę bardzo dobrą temu czynnikowi przyznało 12%. Ankietowani

podobnie ocenili aspekty, takiej jak czystość oraz wentylacje, ogrzewanie, klimatyzacje. W przypadku zatłoczenia pojazdów ocenę dobrą przydzieliło 18%, natomiast ocenę bardzo dobrą wskazało 17% badanych. Ponad 40% użytkowników samochodów stwierdziła, że zawsze wolne miejsce siedzące, klimatyzacja w autobusach skłoniłaby ich do zmiany preferencji z samochodu osobowego na transport zbiorowy. Mniejsze zatłoczenie autobusów przemawia 32% użytkowników komunikacji indywidualnej do zmiany na autobus.

IV.9. Oczekiwane zmiany podziału zadań przewozowych

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym nakłada na powiat puławski obowiązki planowania, organizowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym. Jedynymi zadaniami, wynikającymi z tych obowiązków, a jakie obecnie realizuje powiat puławski są: określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat puławski, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów (jedno z zadań organizowania) oraz zatwierdzanie rozkładów jazdy oraz dokonywanie ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie zezwoleń (jedno z zadań zarządzania). Uchwalając niniejszy Plan, powiat puławski spełni obowiązek w zakresie planowania publicznego transportu zbiorowego. Niemniej jednak pozostałe zadania z zakresu organizowania i planowania nie muszą zostać podjęte do realizacji przez powiat, gdyż zgodnie z aktualnym stanem prawnym nie są one dla powiatu puławskiego obligatoryjne. Na tej przesłance postanowiono stworzyć 3 scenariusze rozwoju sytuacji, tj. oczekiwanych przyszłych zmian podziału zadań przewozowych w powiatowych przewozach pasażerskich funkcjonujących na obszarze powiatu puławskiego. Trzeba wyraźnie zaznaczyć, że powiat puławski nie posiada pełnej kontroli nad przyszłą sytuacją powiatowych przewozów pasażerskich, a tym samym nie dysponuje skutecznymi narzędziami umożliwiającymi osiągnięcie przedstawionych założeń. Na całość nakładają się różnorakie czynniki zewnętrzne, a w szczególności sytuacja gospodarcza i makroekonomiczna, uwarunkowania prawne oraz stan finansów publicznych, od których w znacznej mierze zależy budżet powiatu puławskiego – czynnik najistotniejszy. Dodatkowo sytuację komplikuje fakt istnienia równoległego organizatora jakim jest Miasto Puławy, które działając na szczeblu gminnym może „wyłączyć” powiatowe przewozy pasażerskie (zastępując je własną komunikacją miejską) na pewnych obszarach powiatu, co już ma miejsce. Istnieje w przyszłości możliwość zarówno ekspansji, jaki i regresji gminnych przewozów pasażerskich organizowanych przez Miasto Puławy, co bezpośrednio wpływa na zasięg powiatowych przewozów pasażerskich w przyszłości. Z racji płynnego podziału pomiędzy komunikacją miejską Miasta Puławy i powiatowymi przewozami pasażerskimi założono, że planowanie zmian podziału zadań przewozowych powinno dotyczyć publicznego transportu zbiorowego jako całości, gdyż niemożliwe ustalenie założenia, jak będzie wyglądało rozgraniczenie pomiędzy obydwoma rodzajami przewozów pasażerskich.

Scenariusz „A” – brak podjęcia się realnego organizowania powiatowych przewozów pasażerskich

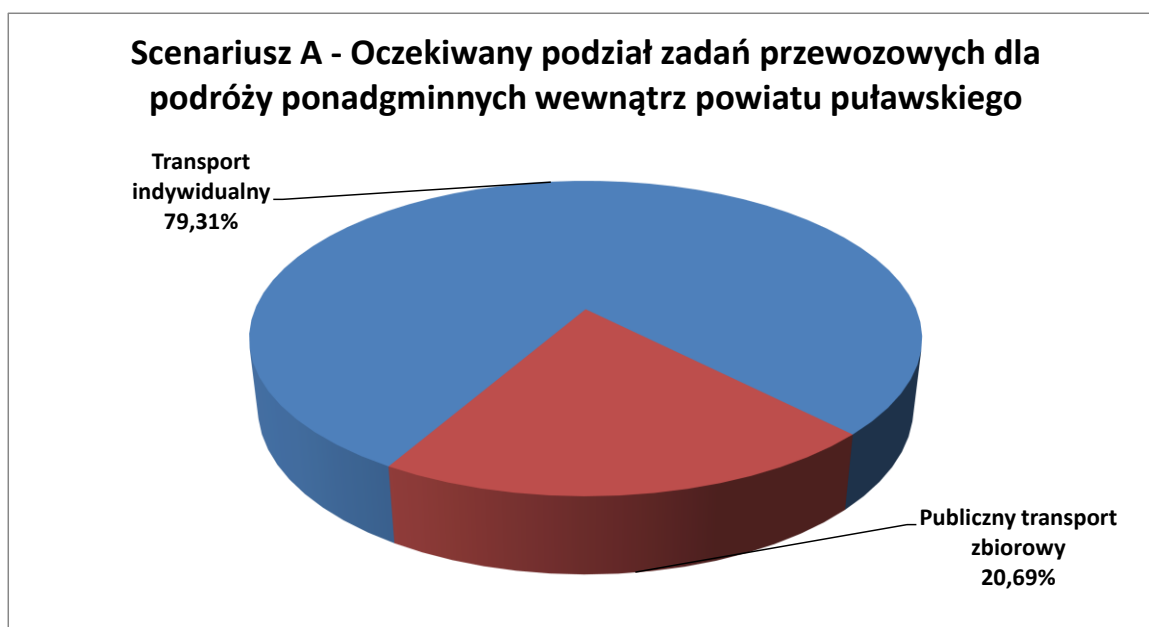
Scenariusz ten charakteryzuje się niepodejmowaniem żadnych innych, niewymaganych wprost przez wspomnianą Ustawę, działań związanych z organizowaniem i zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym, a w szczególności brakiem organizacji linii komunikacyjnych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym wskazanych w Planie. Tym samym oznaczałoby to pozbawienie od dnia 1.01.2017 r. środków dla wszystkich przewoźników środków finansowych z udzielanej rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych

uprawnień do przejazdów ulgowych w kursach realizowanych w ramach powiatowych przewozów pasażerskich. Najbardziej prawdopodobnym następstwem takiej decyzji będzie likwidacja w 2017 roku części kursów szkolnych z racji nagłego spadku ich rentowności, gdyż przewoźnicy będą nadal musieli oferować bilety miesięczne z ulgą 49% dla młodzieży uczącej, ale bez dotacji z budżetu państwa. Jak to zauważono w rozdziale I.2.2., większość kursów powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie puławskim to kursy szkolne, których główną klientelą są uczniowie szkół ponadgimnazjalnych, wykupujących wspomniane bilety miesięczne. Utrata w przybliżeniu połowy dochodów z kursów szkolnych będzie powodem do drastycznego ograniczenia oferty powiatowych przewozów pasażerskich, a w szczególności kursów obsługujących rejony o mniejszych potokach pasażerskich. Taki stan rzeczy będzie wiązał się z znacznym spadkiem udziału transportu autobusowego w ponadgminnych podróżach wewnątrzpowiatowych na przestrzeni lat 2015 – 2029. Do tego należy założyć wskaźniki demograficzne wynikające z pesymistycznych prognoz demograficznych dla powiatu puławskiego stworzonych przez GUS, a przedstawionych w rozdziale II.1. Zakłada się, że poziom przewozów komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Puławy nie ulegnie drastycznym zmianom (uwzględnia się jednak jego pewien spadek związanych z sytuacją demograficzną).

Tab. IV.9.1. Podział zadań przewozowych w scenariuszu „A”

Rodzaj transportu	Udział w podróżach niepieszych w roku 2029	Zmiana 2015/2029
indywidualny	79,31%	
publiczny transport zbiorowy	20,69%	-3,85%

Źródło: opracowanie własne



Rys. IV.9.1. Oczekiwany podział zadań przewozowych w niepieszych podróżach ponadgminnych wewnątrz powiatu puławskiego – w scenariuszu A

Źródło: opracowanie własne

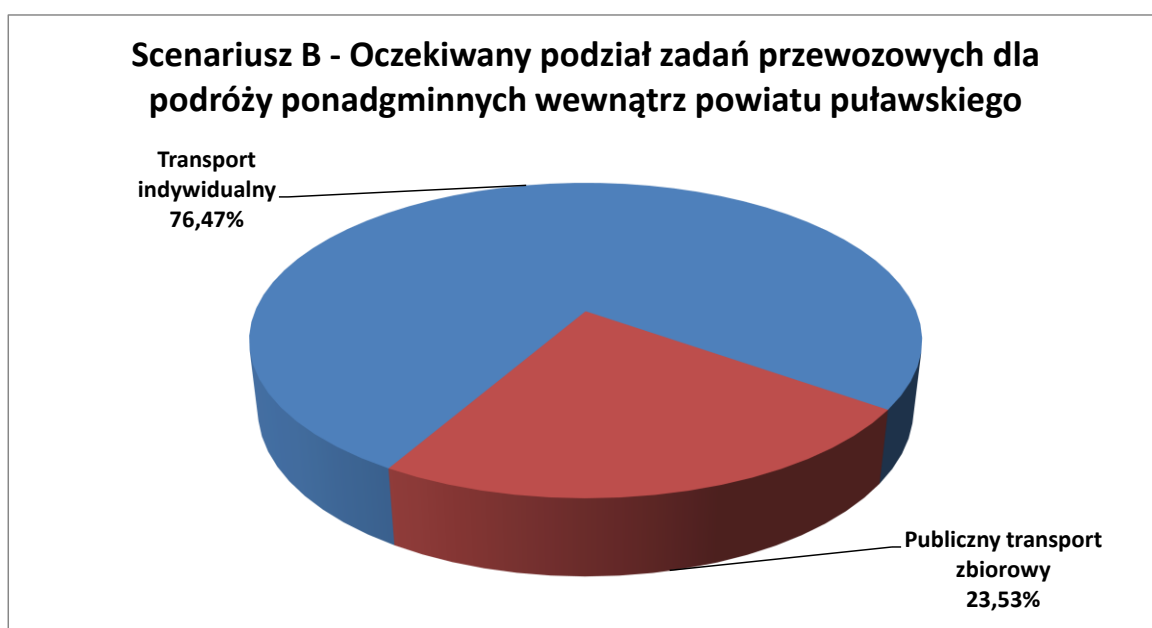
Scenariusz „B” – podjęcie się organizowania powiatowych przewozów pasażerskich w formie minimalistycznej (utrzymanie stanu istniejącego)

W tym scenariuszu organizator powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie puławskim podejmuje się roli organizowania i zarządzania publicznym transporcie zbiorowym w taki sposób, aby obecni przewoźnicy (a wówczas już operatorzy) nie utracili rekompensat z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych. Będzie wiązało się to z zawarciem umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – w formie koncesji na usługi, przekazywaniu wspomnianych rekompensat i kontroli realizacji usług przewozowych. Tym samym powiat puławski „uruchomi” przewozy na liniach o charakterze użyteczności publicznej, ale bez przekazywania dodatkowych środków finansowych, które mogłyby służyć rozwojowi obecnej siatki połączeń komunikacyjnych i poprawie standardów usług przewozowych, a co można określić podejściem minimalistycznym. Działania te będą służyć niedopuszczeniu do marginalizacji transportu zbiorowego (opisanej w scenariuszu A), ale nie będą mogły powstrzymać czekającego transport zbiorowy regresu (w latach 2015 – 2029), wynikającego z pesymistycznych prognoz demograficznych dla powiatu puławskiego. Zakłada się, że poziom przewozów komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Puławy nie ulegnie drastycznym zmianom (uwzględnia się jednak jego pewien spadek związanych z sytuacją demograficzną).

Tab. IV.9.2. Podział zadań przewozowych w scenariuszu „B”

Rodzaj transportu	Udział w podróżach pieszych w roku 2029	Zmiana 2015/2029
indywidualny	76,47%	
publiczny transport zbiorowy	23,53%	-1,01%

Źródło: opracowanie własne



Rys. IV.9.2. Oczekiwany podział zadań przewozowych w pieszych podróżach ponadgminnych wewnątrz powiatu puławskiego – w scenariuszu B

Źródło: opracowanie własne

Scenariusz „C” –podjęcie się organizowania powiatowych przewozów pasażerskich w formie maksymalistycznej (rozwój publicznego transportu zbiorowego)

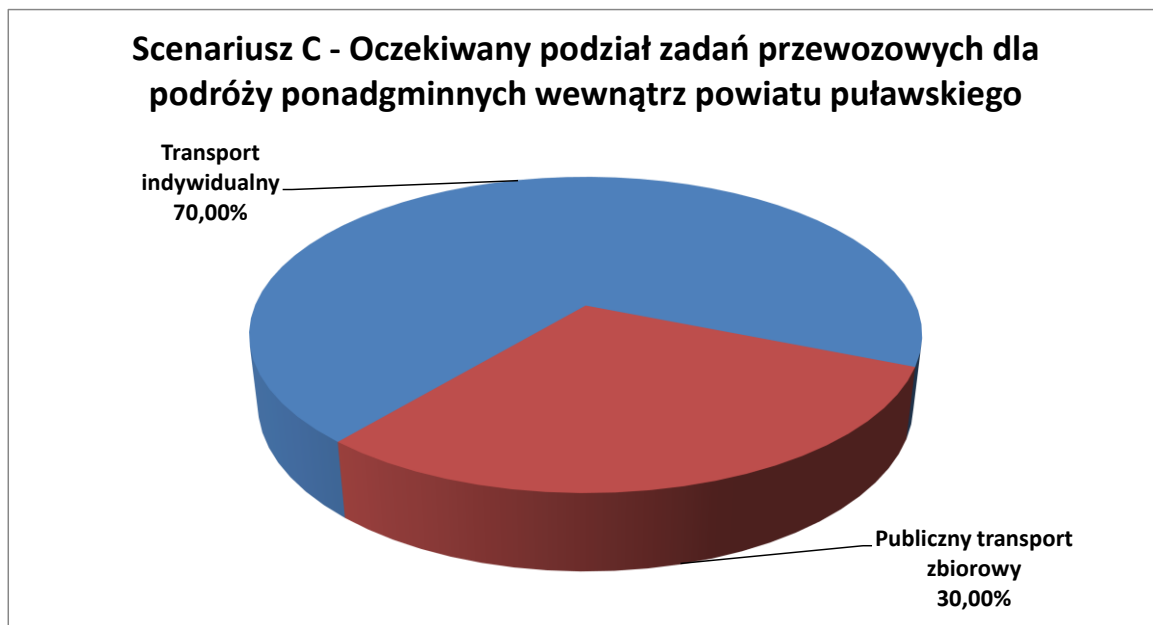
W tym scenariuszu organizator powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie puławskim, najpierw zrealizuje całość założeń zapisanych w scenariuszu B, a następnie podejmuje się organizowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym na większą skalę, poprzez wybranie linii komunikacyjnych, które będzie dodatkowo finansował w celu poprawy standardów świadczonych usług oraz zwiększenia zasięgu obsługi i poprawy częstotliwości kursowania (w szczególności w okresie ferii letnich i zimowych oraz w soboty, niedziele i święta, gdyż jak stwierdzono w rozdziale 1.2.2. – w powiecie puławskim liczba kursów w takich dniach jest dziś znacznie ograniczana). W tym przypadku z częścią operatorów organizator podpisałby umowy, które przybrałyby inną formę niż koncesja na usługi. Wówczas organizator mógłby kształtować ofertę przewozową i rozkłady jazdy, ustalać warunki taryfowo-biletowe, ustalać standardy usług i miałby pełną kontrolę nad realizacją usług przewozowych na wybranych liniach komunikacyjnych (poprzez kary umowne). W dłuższej perspektywie organizator promowałby i rozwijałby publiczny transport zbiorowy. W zamian wybrani operatorzy oprócz rekompensat z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych, otrzymywaliby również rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Zakłada się pełną współpracę pomiędzy obydwoma organizatorami – Powiatem Puławskim i Miastem Puławą. Dzięki takim działaniom, można byłoby uzyskać znaczną poprawę obecnej oferty przewozowej, a która tym samym stałaby się wysoce atrakcyjna i zgodna z najbardziej wygórowanymi oczekiwaniami mieszkańców powiatu puławskiego. Działania te będą skutkować nie tylko zatrzymaniem regresu transportu zbiorowego, który w innym przypadku musiałby postępować, choćby ze względu na pesymistyczne prognozy demograficzne, ale również zaowocuje stopniowym zwiększeniem roli transportu autobusowego w obsłudze komunikacyjnej powiatu w perspektywie do 2029 roku.

Scenariuszem równoległym wobec scenariusza „C” jest potencjalna możliwość objęcia całości obszaru powiatu puławskiego dobrze ukształtowaną i funkcjonującą komunikacją miejską. Jego wdrożenie może dać zbliżone efekty końcowe, przy czym wówczas Powiat Puławski nie będzie organizatorem linii wewnątrz powiatu (komunikacja miejska zastąpi powiatowe przewozy pasażerskie ze wszystkimi tego konsekwencjami, w szczególności w komunikacji miejskiej nie stosuje się Ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego).

Tab. IV.9.3. Podział zadań przewozowych w scenariuszu „C”

Rodzaj transportu	Udział w podróżach pieszych w roku 2029	Zmiana 2015/2029
indywidualny	70,00%	
publiczny transport zbiorowy	30,00%	+5,46%

Źródło: opracowanie własne



Rys. IV.9.3. Oczekiwany podział zadań przewozowych w niepieszych podróżach ponadgminnych wewnątrz powiatu puławskiego – w scenariuszu C

Źródło: opracowanie własne

IV.10. Warunki konieczne do spełnienia dla uzyskania planowanych efektów zmian

Dla zwiększenia udziału transportu autobusowego w realizowanych ponadgminnych podróżach wewnątrz powiatu puławskiego, a tym samym realizacji scenariusza C, należy podjąć się realizacji szeregu działań:

a) z zakresu administracji publicznej:

- rozbudowa struktury Starostwa Powiatowego w Puławach o pion zajmujący wyłącznie zadaniami planowania, organizowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym;

b) z zakresu organizacji i zarządzania transportem autobusowym:

- utworzenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego i jednolitego systemu dystrybucji obejmującego wszystkich operatorów obsługujących powiatowe przewozy pasażerskie w powiecie puławskiego,
- wprowadzanie atrakcyjnej oferty taryf rabatowych,
- wdrożenie możliwości honorowania biletów komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Puławy w powiatowych przewozach pasażerskich na trasach, na których kursują linie komunikacyjne obu organizatorów,
- wzajemna koordynacja rozkładów jazdy zarówno w aspekcie wspólnych odcinków kursowania kilku linii autobusowych jak i przesiadek na dworcu autobusowym w Puławach;
- zwiększenie częstotliwości kursowania na trasach postulowanych przez podróżnych;
- przy tworzeniu umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w specyfikacji istotnych warunków zamówień należy przyjąć wymogi jakościowe zbieżne z oczekiwaniami mieszkańców powiatu,
- ujednoczenie informacji pasażerskiej wszystkich operatorów obsługujących powiatowe przewozy pasażerskie w powiecie puławskim (najlepiej poprzez przyjęcie założeń wypracowanych przez MZK Puławy),

- ulepszenia standardów podróżowania poprzez sukcesywną wymianę zdekapitalizowanego taboru autobusowego wraz z zwiększeniem liczby pojazdów niskowejściowych obsługujących krótsze relacje,
 - wraz z właścicielami i zarządcami przystanków komunikacyjnych i dworców, zlokalizowanych na terenie powiatu puławskiego (gminy i województwo lubelskie) należy dokonać uzgodnień służących poprawie estetyki tych obiektów oraz ujednoczeniu ich wizerunku i zamieszczonej informacji pasażerskiej, a także przeanalizować zasadność zbudowania przystanków komunikacyjnych w nowych atrakcyjnych lokalizacjach,
 - przebudowa dworca autobusowego w Puławach w zintegrowany węzeł przesiadkowy o znacznym stopniu funkcjonalności,
 - w przypadku polepszenia oferty przewozowej w transporcie kolejowym na trasach przebiegających przez powiat puławski, skierowaniu wybranych kursów autobusowych do istniejących przystanków i stacji kolejowych w celu skomunikowania ich z kursującymi pociągami.
- c) z zakresu organizacji ruchu drogowego:
- budowanie parkingów przy głównych przystankach autobusowych i węzłach komunikacyjnych, łącznie z preferencjami dla kierowców zostawiających tam swoje pojazdy (na przykład zniżki na przejazd w pojazdach komunikacji autobusowej),
 - wyznaczanie pasów dla pojazdów komunikacji zbiorowej na odcinkach kluczowych dla transportu zbiorowego, na których tworzą się zatory w ruchu drogowym.

Realizacja scenariusza C jest celem bardzo ambitnym i wymagającym stworzenia sprawnie funkcjonującego podmiotu wewnątrz struktury ustawowego organizatora – Powiatu Puławskiego, odpowiedzialnego za organizację powiatowych przewozów pasażerskich. W tym przypadku podjęcie się najpierw realizacji scenariusza B, stworzy pozytywne ramy organizacyjne ułatwiające wprowadzenie bardziej skomplikowanego do wdrożenia scenariusza C.

Należy również zauważyć, że podobne efekty, jakie przyniesie scenariusz C, można dokonać rozszerzając na wszystkie gminy powiatu puławskiego puławską komunikację miejską. Jednakże zależy to od woli politycznej danych gmin, od możliwości organizacyjnych i technicznych jej obecnego operatora – MZK Puławy, a przede wszystkim od posiadania właściwych środków finansowych poszczególne gminy. W przypadku rozszerzenia komunikacji miejskiej na cały obszar powiatu powiatowe przewozy pasażerskie zostałyby w całości zastąpione nią, a niniejszy dokument utraciłby swoją moc prawną⁶², na rzecz zaktualizowanego planu transportowego uchwalonego przez Miasto Puławy.

⁶² Opcjonalnie, mógłby zachować swoją moc prawną pod warunkiem, że powiat puławski organizowałby linie komunikacyjne do sąsiednich powiatów, na podstawie powierzenia tego zadania przez inne powiaty na podstawie zawartego stosownego porozumienia.

IV.11. Wpływ transportu na środowisko

IV.11.1. Korzystanie ze środowiska naturalnego

Transport, podobnie jak działalność przemysłowa jest uznawany za znaczące źródło uciążliwości i problemów dla środowiska naturalnego oraz człowieka, gdyż generuje on negatywne zjawiska w postaci emisji spalin, drgań oraz hałasu. Negatywny wpływ transportu na środowisko dotyczy przede wszystkim transportu drogowego i samochodowego.

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

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

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

IV.11.2. Emisja spalin

Województwo lubelskie jest jednym z najmniej zanieczyszczonych województw w Polsce i zajmuje czołową pozycję w kraju pod względem wskaźników stanu środowiska naturalnego. Istnieją jednak miejsca, gdzie zanieczyszczenie powietrza jest zbyt duże oraz gdzie są realne zagrożenie dla środowiska. Wpływ na to ma głównie postępująca urbanizacja, w tym rozrost sieci transportu drogowego. Do substancji mających negatywny wpływ na środowisko, które emitowane są przez środki transportu można zaliczyć m.in.: dwutlenek azotu, tlenek węgla, benzen oraz pyły. Ważnym zadaniem, w celu zminimalizowania ilości szkodliwych substancji w powietrzu, jest ciągła kontrola jego jakości (poprzez badania) oraz nakreślanie celów na przyszłość i narzędzi jakimi cele te będą osiągnane. Najnowszym dokumentem przedstawiającym sprecyzowane dane odnośnie jakości powietrza w powiecie puławskim oraz w całym województwie jest „Ocena Jakości Powietrza w Województwie Lubelskim za 2014 rok”. Badania te wykonane zostały przez Lubelskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska. Ocenie jakości powietrza ze względu na ochronę zdrowia ludzi zostały poddane Aglomeracja Lubelska oraz strefa lubelska, czyli obszar całego województwa – w tym powiat puławski.

W stacjach pomiarowych na terenie powiatu puławskiego stwierdzono jedynie przekroczenie dopuszczalnej częstości przekroczeń stężeń 24- godzinnych pyłu PM10. W punkcie pomiarowym - Puławy ul. Skowieszyńska 51 odnotowano 48 takich przekroczeń w ciągu roku. Wyższy poziom pyłu PM10 jest głównie sezonowy, gdyż występował on w okresie grzewczym w zimie.

Tab. IV.11.2.1. Wyniki klasyfikacji strefy lubelskiej dla wybranych substancji wraz z wymaganymi działaniami w przyszłości

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

Źródło: <http://www.ngk.de/pl/>

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. IV.11.2.2. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO

[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/>

W ostatnich latach coraz większą popularność zdobywają autobusy z napędami alternatywnymi, do których można zaliczyć m.in. pojazdy zasilane CNG i LNG, pojazdy elektryczne, a także hybrydowe. Niskie wielkości emisji zanieczyszczeń przekładają się na niższe niż w przypadku zasilania pojazdów olejem napędowym koszty korzystania ze środowiska, zgodnie bowiem z art. 274 ust. 1 pkt 1 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska⁶³ wysokość tych kosztów uzależniona jest od ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza. Jednostkowe stawki opłat określane są w corocznie wydawanych obwieszczeniach Ministra Środowiska.

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

IV.11.3. Emisja hałasu

Ciągle postępujące procesy urbanizacji przyczyniają się do wzrostu zagrożenia hałasem, szczególnie hałasem komunikacyjnym oraz przemysłowym. Pod jego wpływem jest bardzo duży obszar i znaczna liczba mieszkańców powiatu puławskiego. Dzieje się tak z powodu przebiegu przez powiat dwóch dużych dróg krajowych DK12 i DK17 (po części S17). W powiecie puławskim hałas emitowany jest także przez transport kolejowy. Przez powiat (w tym miasto Puławy) przechodzi ważny szlak komunikacji kolejowej łączący Warszawę z granicą państwa w Dorohusku. Hałas emitowany przez transport kolejowy jest jednak na mniejszą skalę. Zagrożenie ze strony hałasu przemysłowego jest zdecydowanie mniejsze. Jego oddziaływanie jest lokalne, na małą grupę osób oraz istnieją duże możliwości techniczne łatwego zminimalizowania poziomu hałasu.

W roku 2007 wprowadzono wskaźniki oceny hałasu. Zawarto je w przepisach wykonawczych określających kryteria poprawności klimatu akustycznego w środowisku – Rozporządzenie Ministra

⁶³ Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1232.)

Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826). W roku 2012 wartości wskaźników oceny hałasu zostały zaktualizowane. W poniższej tabeli przedstawiono obecnie obowiązujące, maksymalne, dopuszczalne poziomy hałasu z podziałem na strefy.

Tab. IV.11.3.1. Dopuszczalny poziom hałasu

L.p.	Przeznaczenie terenu	Dopuszczalny poziom hałasu [dB]			
		Drogi oraz linie kolejowe		Pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu	
		Dzień 6:00 – 22:00	Noc 22:00 – 6:00	Dzień 8 kolejnych, najmniej korzystnych godzin	Noc 1 najmniej korzystna godzina
1.	a) Strefa ochronna "A" uzdrowiska b) Tereny szpitali poza miastem	50	45	45	40
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	50	40
3.	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno – wypoczynkowe * d) Tereny mieszkaniowo – usługowe	65	56	55	45
4.	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców **.	68	60	55	45

* – 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 (tekst jednolity: Dz.U. 2014 poz. 112)

Stan klimatu akustycznego wokół dróg krajowych i wojewódzkich w powiecie puławskim ulega ciągłym zmianom, spowodowanym ogólnym wzrostem liczby pojazdów samochodowych, a co za tym idzie wzrostem natężenia ruchu, co pogarsza sytuację akustyczną przyległych terenów. Najbardziej narażone na duży hałas są ośrodki miejskie takie jak Puławy ale także miejscowości leżące wzdłuż największych szlaków komunikacyjnych, takie jak np. Końskowola, Kurów, Markuszów.

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. Przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu zanotowano na większości dróg krajowych i wojewódzkich objętych pomiarami (do 5 dB w dzień oraz w nocy). 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.

Tab. IV.11.3.2. 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	<u>Puławy, ul. Lubelska</u>	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

Hałas powstający w wyniku użytkowania linii kolejowych w województwie lubelskim nie jest tak dotkliwy jak w przypadku transportu drogowego ze względu na niską gęstość szlaków kolejowych. 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 województwa. **W Błąd! Nie można odnaleźć źródła dwołania..** przedstawiono linie, na których przekroczona została dopuszczalna norma. Należy zaznaczyć, iż trasa Zarzeka – Puławy Azoty przebiegająca przez powiat puławski generuje największy hałas w regionie. Zaleca się wprowadzenie rozwiązań technicznych pozwalających zminimalizować o zjawisko.

Tab. IV.11.3.3. 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	<u>Zarzeka – Puławy Azoty</u>	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

V. Zasady organizacji rynku przewozów

V.1. Organizatorzy transportu publicznego w aspekcie podziału na obszary kompetencji.

Zasady podziału kompetencji pomiędzy poszczególnymi organizatorami

V.1.1. Obecni organizatorzy publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z *Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym*⁶⁴ organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego (jst) albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze⁶⁵.

Organizatorami mogą być: gminy, związki międzygminne, powiaty, związki powiatów, województwa oraz minister właściwy do spraw transportu (odpowiada on 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 należy planowanie rozwoju transportu oraz organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Różnica pomiędzy 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.

V.1.2. Przewidywani organizatorzy transportu

Powierzenie zadań z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego w powiatach może odbyć się na podstawie zawarcia porozumienia międzygminnego lub międzypowiatowego. Porozumienie międzypowiatowe dotyczy organizacji linii w powiatowych przewozach pasażerskich, do których obowiązują dopłaty z tytułu honorowania ulg ustawowych, przeciwieństwie do komunikacji miejskiej, do której takiego dopłaty nie są dopuszczalne. Zatem z powodów finansowych zaleca się, aby integracja lokalnego transportu zbiorowego następowała przy współdziałaniu starostów, co pozwoli podnieść rentowność przewozów dzięki dopłatom z budżetu państwa.

W przypadku powiatu puławskiego większa część jego gmin (Puławy, Kazimierz Dolny, Janowiec, Końskowola, Żyrzyn, Kurów) zdecydowała się zawrzeć porozumienie międzygminne z Miastem Puławą, w sprawie realizacji wspólnej komunikacji miejskiej, co oznaczało scedowanie na tę gminę organizacji całości lokalnego transportu zbiorowego na swoim obszarze (z wyjątkiem gminy Kurów, która

⁶⁴ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.)

⁶⁵ *Ibidem* art. 7

w porozumieniu wskazała konkretne miejscowości, a nie obszar całej gminy). **To oznacza, że większość obszaru powiatu puławskiego jest objęta komunikacją miejską organizowaną przez Miasto Puławy. Z tego względu Miasto Puławy jest najważniejszym organizatorem publicznego transportu zbiorowego w powiecie puławskim.** W takim przypadku powiat puławski nie może wkraczać w kompetencje innego organizatora i odrębnie organizować przewozy wewnątrz obszaru wyznaczonego granicami gmin współpracujących z Miastem Puławy. **Zatem Powiat Puławski może być organizatorem tylko dla linii komunikacyjnych łączących jakąkolwiek gminę powiatu puławskiego (w większości przypadków Miasto Puławy) z gminami, które nie zdecydowały się na powierzenie organizacji lokalnego transportu zbiorowego innym gminom, tj. gminami: Nałęczów, Wąwolnica, Markuszów i Baranów.**

Zakłada się, że Województwo Lubelskie organizować będzie wojewódzkie przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej zarówno w transporcie kolejowym, jak i drogowym na liniach komunikacyjnych wymienionych w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Województwie Lubelskim.

Podsumowując organizatorami publicznego transportu zbiorowego w powiecie puławskim są: Miasto Puławy, Powiat Puławski, Województwo Lubelskie oraz opcjonalnie inne gminy wchodzące w jego skład.

V.1.3. Zasady podziału kompetencji

Podstawowym aktem prawnym regulującym transport publiczny jest Ustawa o *publicznym transporcie zbiorowym*⁶⁶, która określa zasady organizacji oraz funkcjonowania transportu publicznego rozumianego jako powszechnie dostępny regularny przewóz osób, wykonywany według określonego, upublicznionego rozkładu jazdy. Innymi aktami prawnymi regulującymi możliwości wykonywania przewozu osób przez przewoźnika lub operatora transportu publicznego są m.in.:

- Ustawa o *transporcie drogowym*⁶⁷,
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o *transporcie kolejowym*⁶⁸,
- Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o *swobodzie działalności gospodarczej*⁶⁹.

Podstawowymi podmiotami kształtującymi transport publicznym na danym obszarze są:

- *organizator* publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego, albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na tym obszarze,
- *operator* – samorządowe zakłady budżetowe lub przedsiębiorca posiadający niezbędne zezwolenia do prowadzenia regularnego przewozu osób, który zawarł z organizatorem umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej,
- *przewoźnicy* – przedsiębiorcy uprawnieni do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (do wykonywania regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym).

⁶⁶ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.)

⁶⁷ Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2001 r. Nr 125, poz. 1371 z późn. zm.)

⁶⁸ Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 86, poz. 789 z późn. zm.)

⁶⁹ Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2004r. Nr 173, poz. 1807 z późn. zm.)

Operator świadczy przewozy o charakterze użyteczności publicznej czyli powszechnie dostępny transport osób wykonywany w sposób nieprzerwany a który ma na celu zaspokojenie lokalnych potrzeb przewozowych.

Organizatorem właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest⁷⁰:

- *gmina*:
 - w gminnych przewozach pasażerskich na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej,
 - której na mocy porozumienia między gminami, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin, które zawarły porozumienie,
- *związek międzygminny* na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin tworzących związek międzygminny,
- *powiat*:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - któremu na mocy porozumienia między powiatami, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie,
- *związek powiatów* na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów tworzących związek powiatów,
- *województwo*:
 - na linii (sieci) komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
 - 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 na mocy porozumienia międzywojewódzkiego inne województwa przekazały zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii (sieci) komunikacyjnej na terenie województw będących w porozumieniu.

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

Według Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wyróżnia się następujące rodzaje przewozów osób w transporcie publicznym:

- *gminne* – wykonywane na terenie jednej gminy lub kilku gmin sąsiadujących ze sobą które zawarły porozumienie międzygminne lub utworzyły związek międzygminny,
- *powiatowe* – wykonywane w granicach co najmniej dwóch gmin (warunkiem jest jednocześnie niewykraczanie poza granice danego powiatu) lub w granicach co najmniej dwóch powiatów sąsiadujących które zawarły porozumienie międzypowiatowe lub stworzyły związek międzypowiatowy,
- *wojewódzkie* – wykonywane w granicach co najmniej dwóch powiatów (ale nie wykraczające poza granice danego województwa); w przypadku przewozów kolejowych w tej kategorii zawarte są

⁷⁰ 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

również połączenia kolejowe wykonywane do pierwszej stacji w województwie sąsiadującym na którym możliwe jest dokonanie przesiadki na skład jadący dalej.

Ponadto województwo jest organizatorem międzywojewódzkich przewozów pasażerskich – przewozu osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa, inne niż przewozy gminne, powiatowe i wojewódzkie.

Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego są wykonywane w przypadku⁷¹:

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

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym do podstawowych obowiązków organizatora⁷² należy: planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego oraz zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Do głównych działań związanych z planowaniem rozwoju transportu głównie należy: ogłaszanie przetargu na stworzenie planów transportowych, a w szczególności jego późniejsze opublikowanie oraz zgłaszanie nieefektywnych obszarów w zakresie niedostatecznej obsługi transportowej.

Organizowanie transportu zbiorowego polega m.in. na⁷³:

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

Za korzystanie z przystanków komunikacyjnych i dworców może być pobierana opłata, która ustala na jest w drodze negocjacji pomiędzy gminą a właścicielem przystanku lub dworca. Stawki powinny być na odpowiednim poziomie, ich wysokość nie powinna spowodować negatywnego wpływu na możliwość świadczenia usług komunikacyjnych przez przewoźnika i nie powinna być wyższa niż 0,05 zł za zatrzymanie na przystanku i 1,00 zł za zatrzymanie na terenie dworca.

Do elementów związanych z zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym⁷⁴ należą:

- negocjowanie i zatwierdzanie zmian do umowy z operatorem,

⁷¹ *Ibidem*

⁷² *Ibidem* art. 8

⁷³ *Ibidem*, art. 15

⁷⁴ *Ibidem*, art. 43

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

Ustawa ta jednocześnie określa możliwość ograniczenia w funkcjonowaniu linii lub sieci komunikacyjnej w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających jej poprawne funkcjonowanie. Warunki określone w zgłoszeniu do przewozu (np. zmiana przebiegu linii komunikacyjnej) mogą zostać niezachowane przez przewoźnika w przypadku sytuacji losowych.

Organizowanie transportu publicznego można scharakteryzować na trzech poziomach:

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

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

- Ustawie o *publicznym transporcie zbiorowym*⁷⁵ (określającej zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w transporcie drogowym, szynowym, linowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej),
- Ustawie o *gospodarce komunalnej*⁷⁶ (określającej zasady i formy gospodarki komunalnej jednostek samorządu terytorialnego, polegające na wykonywaniu przez te jednostki zadań własnych),
- Ustawie o *transporcie drogowym*⁷⁷ (określającej zasady wykonywania krajowego i międzynarodowego transportu drogowego, w tym m. in. regularnych przewozów osób i ich bagażu, obowiązki lub warunki przewozu drogowego oraz działalność w tym zakresie organów samorządu terytorialnego),
- Ustawie o *transporcie kolejowym*⁷⁸ (określającej zasady wykonywania przewozów kolejowych, w tym wojewódzkich przewozów pasażerskich, oraz współpracy jednostek samorządu terytorialnego z zarządcą infrastruktury kolejowej i przewoźnikami kolejowymi),
- Ustawie o *drogach publicznych*⁷⁹ (ustalającej kwestie własności dróg różnych kategorii oraz obowiązki zarządców dróg),
- Ustawie *Prawo o ruchu drogowym*⁸⁰ (określającej zasady ruchu na drogach publicznych oraz zasady i warunki dopuszczenia pojazdów do tego ruchu),

⁷⁵ *Ibidem*

⁷⁶ Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (Dz. U. Nr 9 z 2009, poz. 43 z późn. zm.)

⁷⁷ Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2001 r. Nr 125, poz. 1371 z późn. zm.)

⁷⁸ Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 86, poz. 789 z późn. zm.)

⁷⁹ Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2015 r. poz. 460 ze zm.)

- Ustawie *Prawo przewozowe*⁸¹ (regulującej obowiązki organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz przewoźników – pod tą nazwą w ustawie określa się również obowiązki operatorów).

W zakresie planistyczno-organizacyjnym wyspecjalizowane jednostki zajmujące się publicznym transportem zbiorowym powinny być merytorycznie przygotowane do spełniania określonych celów i znajdować się w strukturze urzędu władzy lokalnej. Jest również możliwość umiejscowienia takiej jednostki poza strukturą urzędu. Jednym z rodzajów jednostek realizujących zadania z zakresu transportu publicznego w ramach kilku jednostek samorządu terytorialnego są porozumienia oraz związki. Obowiązki dla jednostek z zakresu planistyczno-organizacyjnych zawarte są w art. 15 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*⁸².

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

- podmioty wewnętrzne samorządów lokalnych, które świadczą usługi w oparciu o zlecenie bezpośrednio z pominięciem procedury przetargowej⁸³, albo
- podmioty wybrane w postępowaniu⁸⁴ o świadczenie usług publicznych w trybie:
 - *Ustawy Prawo zamówień publicznych*⁸⁵,
 - *Ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi*⁸⁶,
 - w oparciu o bezpośrednie udzielenie zlecenia z pominięciem procedury przetargowej.

Każdy podmiot wewnętrzny powinien⁸⁷ być w 100% podmiotem publicznym, pozostawać pod kontrolą „swoich” samorządów, wykonywać zadania publiczne w przeważającej części na rzecz „swoich” samorządów oraz być rozliczany i kontrolowany z rekompensaty w oparciu o prawodawstwo europejskie.

Oprócz działań czysto transportowych do zakresu wykonawczego organizowania transportu zbiorowego należą również działania związane z kontrolą biletów. Organizator powierza czynności kontrolne zewnętrznym podmiotom gospodarczym lub bezpośrednio operatorom. Do obowiązków organizatora należy określenie cen biletów oraz wysokości opłaty dodatkowej za brak posiadania ważnego biletu, uprawnień do przejazdu.

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

⁸⁰ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.)

⁸¹ Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz.U. Nr 53 z 1984 r. poz. 272 ze zm.)

⁸² Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.)

⁸³ *Ibidem*, art. 22 ust. 1 pkt 2

⁸⁴ Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (t.j.: Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 z późn. zm.)

⁸⁵ *Ibidem*, art. 4 pkt 13, który zezwala na udzielanie przez organ władzy publicznej zamówień podmiotom wewnętrznym tego organu oraz wymienia warunki, konieczne do takiego udzielenia zamówienia

⁸⁶ Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. Nr 19 z 2009 r. poz. 101, z późn. zm.)

⁸⁷ pkt 18 preambuły oraz art. 5 ust 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady

Opłata dodatkowa (jako efekt uchylenia się przez stronę zawartej dobrowolnie umowy od wykonania spoczywającego na niej obowiązku zapłaty za wykonaną na jej rzecz usługę) nie jest karą w pojęciu prawa karnego lub administracyjnego. *Kodeks cywilny*⁸⁸ stanowi, że „strony zawierające umowę mogą ułożyć stosunek prawny według swego uznania”, stąd prawo nie ogranicza swobody kształtowania stosunków cywilno-prawnych (zastrzeżenie w umowie środków zmuszających strony do rzetelnego wywiązywania się z zobowiązań nie narusza zasad prawa). Z tej przyczyny spory wynikające z zastosowania opłaty dodatkowej są rozpatrywane wyłącznie przez sądy cywilne.

V.2. Zasady podziału rynku przewozowego w transporcie drogowym

Na poziomie wykonawczym transport publiczny 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 w powiecie puławskim przewozy w transporcie publicznym wykonuje 7 przewoźników, w tym 1 z grupy PKS oraz poprzez kursy 28 linii (w tym 13 linii podmiejskich i 7 linii szkolnych) Miejski Zakład Komunikacji – Puławy sp. z o. o.).

Obowiązujące akty prawne nie wykluczają funkcjonowania na rynku przewozowym linii komercyjnych w sytuacji, gdy właściwy organizator uruchomi linie o charakterze użyteczności publicznej. Dlatego, kiedy powiat puławskim utworzy sieć połączeń publicznych w powiatowych przewozach 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 grudnia 2016 r.** występują do właściwego organu o zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych, natomiast **od dnia 1 stycznia 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 grudnia 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 1 lipca 2016, jednakże będą one zatwierdzane najwcześniej w dniu 1 stycznia 2017 r.⁸⁹ Wydane dotąd zezwolenia na przewozy regularne będą obowiązywały do dnia 31 grudnia 2016 r. Zapisy Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym⁹⁰, w zakresie możliwości uruchomienia linii komercyjnej, są węższe w odniesieniu do wymogów, które nakłada na przewoźnika Ustawa o transporcie drogowym⁹¹. Jediną, 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 dróg. Dlatego od dnia 1 stycznia 2017 r., województwo, powiat lub gmina nie będą miały wpływu na rozmiar i kształt rynku przewozów komercyjnych na swoim obszarze.

Jedynymi rozwiązaniami protekcyjnymi w odniesieniu do linii o charakterze użyteczności publicznej, organizowanych przez powiat puławski, są:

⁸⁸ Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (Dz.U. nr 16 z 1964 r. poz. 93 z późn. zm.), art. 353¹

⁸⁹ 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

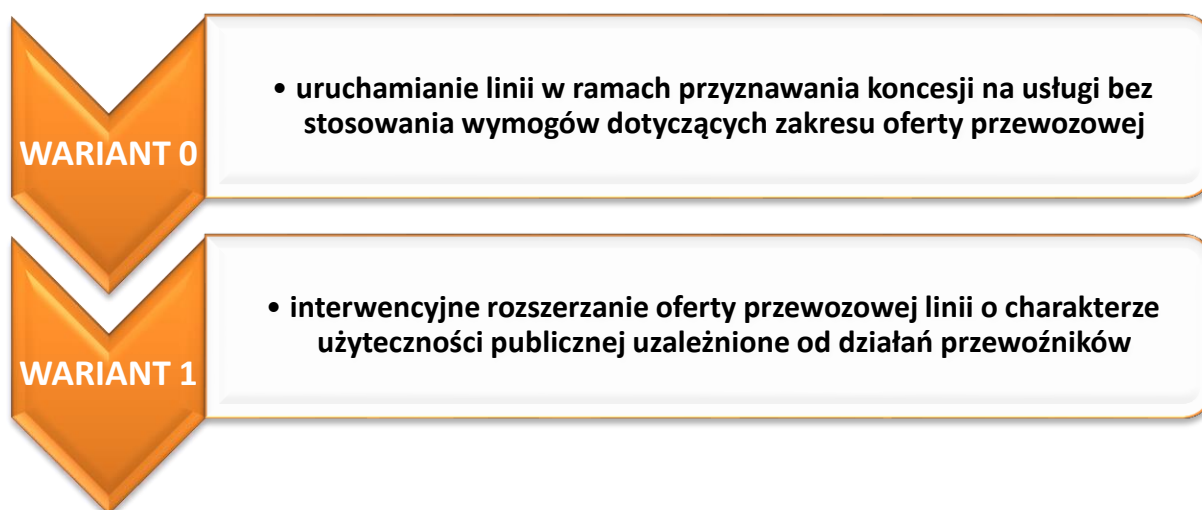
⁹⁰ *Ibidem*

⁹¹ Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2001 r. Nr 125, poz. 1371 z późn. zm.)

- art. 79 ust. 3 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym⁹² 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 o transporcie drogowym⁹³.

Z uwagi na funkcjonowanie instrumentu zezwoleń w terminie ograniczonym do dnia 31 grudnia 2016 r., powyższe narzędzia ochrony dla linii o charakterze użyteczności publicznej przed liniami komercyjnymi, przestaną obowiązywać z dniem 1 stycznia 2017 r.

Powyższa analiza dowodzi, że 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 Powiat Puławski. Proponuje się przyjąć dwa warianty decyzyjne w zakresie rozpoczynania funkcjonowania danej linii o charakterze użyteczności publicznej, powiązane ze scenariuszami przedstawionymi w rozdziale IV.9.



Rys. V.2.1. Warianty decyzyjne dla rozpoczynania funkcjonowania nowej linii o charakterze użyteczności publicznej

Źródło: opracowanie własne

Wariant 0 – zachowawczy (realizacja scenariusza „B”) – linie komunikacyjne będą uruchamiane na podstawie Ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi;⁹⁴ 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;

⁹² Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.)

⁹³ Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2001 r. Nr 125, poz. 1371 z późn. zm.)

⁹⁴ Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. Nr 19 z 2009 r. poz. 101, z późn. zm.)

Wariant 1 – ewolucyjny (częściowa realizacja scenariusza „C”) – Powiat Puławski uruchamia linię komunikacyjną o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym, gdy przewoźnicy obsługujący trasę na planowanej linii przestają wykonywać działalność.

V.3. Zasady wyłaniania operatorów linii o charakterze użyteczności publicznej i rodzaje umów z operatorami

Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora lub przewoźnika, spełniającego określone warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób⁹⁵.

Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania w celu dokonania wyboru operatora oraz zawarcia umowy na świadczenie usług przewozowych należy do organizatora transportu publicznego⁹⁶.

Przewidywane tryby wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego w powiecie puławskim⁹⁷:

- w oparciu o **Ustawę o koncesji na roboty budowlane lub usługi⁹⁸** – tryb podstawowy – rekomendowany,
- w oparciu o **Ustawę Prawo zamówień publicznych⁹⁹** – tryb opcjonalny, w którym niezbędne będzie zarezerwowanie odpowiednich środków finansowych w budżecie Powiatu Puławskiego na pokrycie rekompensaty dla operatorów w związku ze świadczeniem usług o charakterze użyteczności publicznej w publicznym transporcie zbiorowym,
- w oparciu o bezpośrednie zawarcie umowy w przypadkach, gdy¹⁰⁰ (tryb opcjonalny):
 - wartość roczna usług przewozowych jest mniejsza niż 1 mln € lub roczna wielkość tych usług jest mniejsza niż 300 tys. kilometrów (w przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 pojazdy, progi te zostają podwyższone odpowiednio do 2 mln € i 600 tys. kilometrów), albo
 - w sytuacjach awaryjnych, o ile nie można zachować terminów określonych dla trybów zawarcia umowy w oparciu o wymienione wyżej ustawy (umowa nie może trwać dłużej, niż 12 miesięcy, a w określonych przypadkach do 24 miesięcy).

Umowa może dotyczyć jednej lub kilku linii komunikacyjnych. Zawierana będzie na czas oznaczony, jednak nie dłuższy, niż 10 lat w transporcie drogowym. W takiej umowie określa się w szczególności jej przedmiot (zgodny z opisem przedmiotu zamówienia w specyfikacji istotnych warunków zamówienia)¹⁰¹:

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

⁹⁵ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 6

⁹⁶ *Ibidem* art. 15

⁹⁷ *Ibidem* art. 19

⁹⁸ Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. Nr 19 z 2009 r. poz. 101, z późn. zm.)

⁹⁹ Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (t.j.: Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 z późn. zm.)

¹⁰⁰ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 22 ust. 1

¹⁰¹ *Ibidem* art. 25 ust. 3

- 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 *Prawo przewozowe*¹⁰², za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli operator jest stroną umowy której przysługują wpływy z nich,
- 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 *Prawo przewozowe*¹⁰³, 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,
- kary umowne,
- warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

¹⁰² Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz.U. Nr 53 z 1984 r. poz. 272 ze zm.)

¹⁰³ *Ibidem*

Wybór operatorów powinien opierać się w ramach trybów konkurencyjnych, które pozwolą na uzyskanie bardziej atrakcyjnych warunków cenowych, przejawiających się także niższymi kwotami rekompensat ze strony organizatora. 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 umowy typu netto, w których ryzyko przychodowe będzie przeniesione z organizatora na firmy przewozowe (operatorów).

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 zamówienia¹⁰⁴.

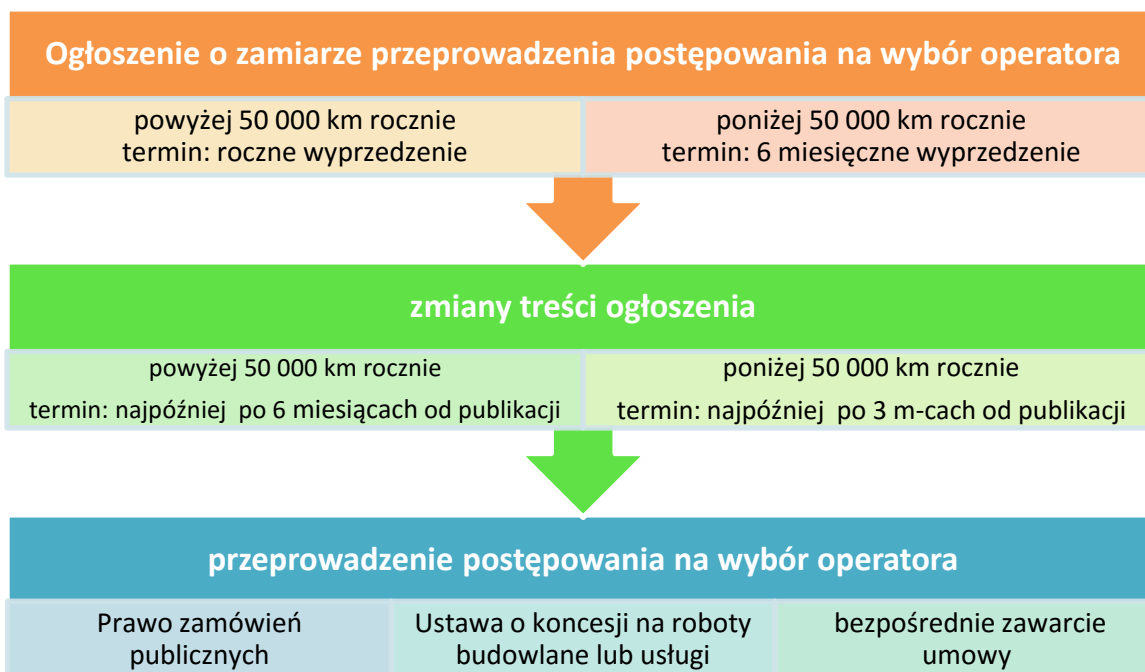
Treść ogłoszenia powinna zawierać następujące informacje:

- 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 o *publicznym transporcie zbiorowym*¹⁰⁵, lub bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w art. 22 ust. 1 pkt 1, 2, 3.

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 tys. km). Treść ogłoszeń może ulegać zmianom nie później niż do połowy okresów publikacji (odpowiednio 6 lub 3 miesiące).

¹⁰⁴ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 23

¹⁰⁵ *Ibidem*



Rys. V.3.1. Schemat wyboru operatora świadczącego usługi przewozowe

Źródło: opracowanie własne

V.4. Kontrola usług przewozowych

V.4.1. Kontrola poprawności systemu odpłatności za przejazdy

Wykonywanie przewozów w publicznym transporcie zbiorowym wiąże się także 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 próbuje ominąć dokonywania opłat za przejazdy, co w konsekwencji skutkuje obniżeniem wielkości przychodów ze sprzedaży biletów. Takie postępowanie pasażerów wymusza prowadzenie kontroli odpłatności pasażerów za przejazdy, której celem jest ustalenie czy pasażer:

- posiada ważny bilet,
- posiadający bilet ulgowy jest uprawniony do korzystania z niego,
- przewożący bagaż, w przypadku kiedy ustalono wysokość opłat za przewóz bagażu, dokonał zapłaty za jego transport.

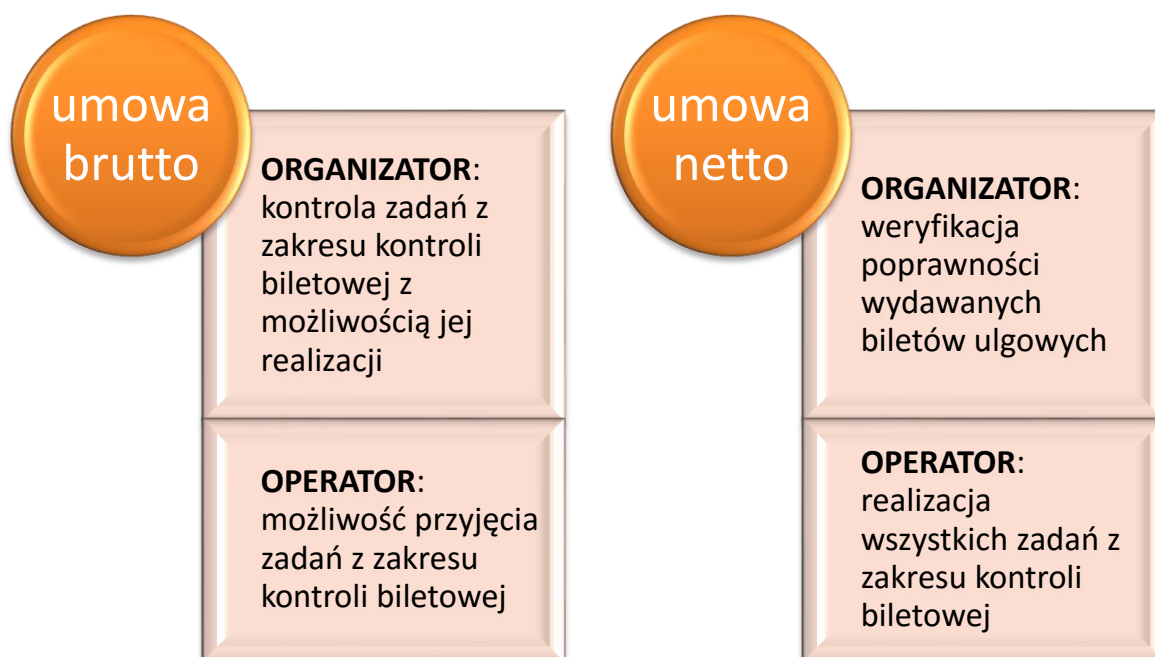
Stwierdzenie odbywania podróży niezgodnej z przyjętą taryfą opłat, umożliwia przewoźnikowi, operatorowi lub organizatorowi nałożenie na pasażera opłaty dodatkowej, której wysokość może być ustalona na poziomie odpowiadającym wielokrotności ceny biletu jednorazowego. Opłata ta jest ostrzeżeniem dla pasażera, który próbuje ominąć system odpłatności za przejazdy. Zasady przeprowadzania kontroli dokumentów przewozu osób lub bagażu regulują zapisy Ustawy *Prawo przewozowe*¹⁰⁶.

¹⁰⁶ Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz.U. Nr 53 z 1984 r. poz. 272 ze zm.)

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”. 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 należytą realizację kontroli dokumentów przejazdowych pasażerów, aby nie dopuścić do niskiego poziomu odpłatności w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.

Natomiast 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. 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. Zarazem, poprzez realizację zadań z zakresu kontroli biletowej organizator realizuje cele racjonalnej gospodarki finansami publicznymi.



Rys. V.4.1.1. Typy kontraktów związanych z kontrolą biletową

Źródło: opracowanie własne

V.4.2. Kontrola jakości wykonywanych usług

Organizator publicznego transportu zbiorowego, zawierając umowę z operatorem na wykonywanie przewozów, może także określić wymagania jakościowe dla 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 przez operatora 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,
- umundurowanie personelu.

Niespełnienie wymagań przez operatora, które są zapisane w umowie, będzie upoważniało organizatora 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.

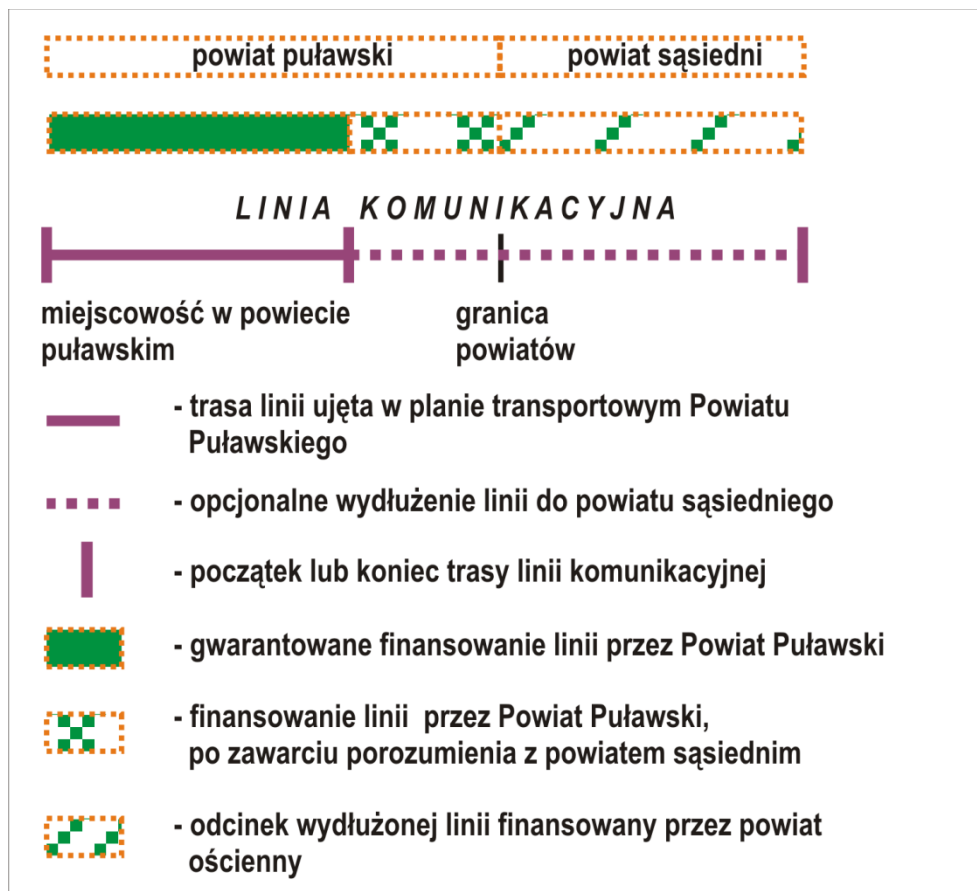
V.5. Zasady współpracy organizatorów na styku obszarów ich kompetencji w zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym

Sprawność publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze funkcjonalnym zależy m.in. od integracji pomiędzy jego systemami składowymi oraz środkami transportu obsługującymi poszczególne sieci komunikacyjne. Na obszarze województwa lubelskiego, w tym w powiecie puławskim, postulowana jest integracja transportu w zakresie taryf i rozkładów jazdy:

- pomiędzy liniami wojewódzkimi a lokalnymi w powiatowych przewozach pasażerskich,
- pomiędzy liniami organizowanymi przez Województwo Lubelskie lub Powiat Puławski, a liniami leżącymi w gestii Miasta Puławy (prawnie dopuszczalne jest tylko honorowanie biletów komunikacji miejskiej) oraz sąsiednich województw lub powiatów,
- 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.

Organizator wyraża gotowość do uruchomienia przewozów z przekroczeniem granicy powiatu w transporcie drogowym na podstawie porozumień zawieranych z innymi powiatami, w których określone zostaną zasady finansowania dopłat do nierentownych przewozów – wymagana będzie

wówczas partycypacja finansowa zainteresowanego powiatu na poziomie 100% wysokości deficytu na odcinku poza terenem powiatu puławskiego na danej linii komunikacyjnej.



Rys. V.5.1. Model teoretyczny finansowania opcjonalnych wydłużeń linii komunikacyjnych do miejscowości w innych powiatach

Źródło: opracowanie własne

Powyższe porozumienia dotyczyć mogą linii powiatowych wskazanych w niniejszym planie transportowym, które mogą zostać wydłużone lub uruchomione do miejscowości w innych powiatach ze względu na szczególnie ważny interes społeczny.

Dopuszczalne będzie także zawieranie porozumień innymi powiatami, którym powierzone będzie zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów, które zawrą ze sobą stosowne porozumienie. Porozumienie to będzie mogło być zawarte, o ile zostanie zasygnalizowana potrzeba uruchomienia linii komunikacyjnej do powiatu puławskiego przez inny powiat, która nie jest uwzględniona w niniejszym planie transportowym.

V.6. Koncepcja integracji publicznego transportu zbiorowego

Istotną barierą w korzystaniu ze środków komunikacji zbiorowej jest m.in. brak powiązań pomiędzy różnymi systemami publicznego transportu zbiorowego, które szczególnie przy podróżach przesiadkowych powodują wiele uciążliwości związanych np. ze znalezieniem kompleksowej informacji o różnych liniach komunikacyjnych na danym obszarze funkcjonalnym, koniecznością zakupu kilku

biletów – poszukiwanie punktów dystrybucji biletów w różnych miejscowościach, oraz uciążliwymi przesiadkami w przypadku braku zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Rozwiązaniem tych problemów jest integrowanie środków komunikacji zbiorowej na danym obszarze funkcjonalnym. Integracja publicznego transportu zbiorowego może przebiegać na następujących poziomach:

- *taryfowo-biletowym* – kiedy organizatorzy dążą do wprowadzenia zintegrowanych systemów taryfowych, w których pasażerowie mają możliwość nabycia jednego, wspólnego biletu na różne środki lokomocji, jednak integracja w tym zakresie jest niepełna,
- *organizacyjno-funkcjonalnym* – oprócz wprowadzania zintegrowanej taryfy, 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.

Powiat Puławski wyraża pełną chęć czynnego uczestnictwa w projektach integracji transportu realizowanych:

- przez Województwo Lubelskiego w ramach *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Lubelskiego*,
- w ramach współpracy z Miastem Puławy w obsłudze lokalnego transportu zbiorowego wybranych miejscowości w gminach Janowiec, Kazimierz Dolny, Końskowola, Kurów, Puławy i Żyrzyn,
- w ramach współpracy z Miastem Puławy w możliwej obsłudze lokalnego transportu zbiorowego kolejnych wybranych miejscowości w pozostałych gminach powiatu puławskiego.

Jednym z działań podnoszących atrakcyjność transportu publicznego jest wprowadzenie biletu zintegrowanego, umożliwiającego podróżowanie różnymi środkami transportu zbiorowego. Proponuje się wdrożenie w powiecie puławskim systemu:

- „Biletu Lubelskiego” – jednego rodzaju biletu elektronicznego umożliwiającego swobodne podróżowanie wszystkimi środkami lokomocji na obszarze województwa lubelskiego pozostającymi w gestii Samorządu Województwa Lubelskiego oraz innych jednostek samorządu terytorialnego, w tym powiatu puławskiego oraz gmin wchodzących w jego skład, które wyraziłyby chęć udziału w powyższym przedsięwzięciu,
- honorowania Puławskiej Karty Miejskiej (karta biletu elektronicznego – e-karta) obejmujących swoim zasięgiem przystanki komunikacyjne na terenie gmin powiatu puławskiego, które zawarły porozumienie w sprawie wspólnej realizacji podmiejskiej komunikacji autobusowej na swoim obszarze.

V.6.1. Jednostka organizująca zintegrowany publiczny transport zbiorowy

Funkcjonowanie zintegrowanej taryfy, w tym biletu elektronicznego, wymaga współdziałania władz samorządowych wielu szczebli, odpowiedzialnych za transport zbiorowy na swoim obszarze, w celu wypracowania zasad takich jak – zintegrowanej taryfy opłat za przejazdy, podziału wpływów ze sprzedaży biletów, koordynacji rozkładów jazdy wszystkich środków lokomocji, dofinansowywania linii komunikacyjnych oraz jednolitego systemu informacji pasażerskiej.

Akty prawne, regulujące działalność samorządów, określają możliwe formy wykonywania przez nie zadań publicznych. Jednostka samorządu terytorialnego zadania publiczne może wykonywać poprzez odpowiednią strukturę organizacyjną¹⁰⁷:

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

Możliwości prawne utworzenia struktury opartej o zintegrowany system taryfowo-biletowy, wykonującej zadania związane z integracją funkcjonujących na obszarze województwa lubelskiego różnych środków publicznego transportu zbiorowego, oparte będą o możliwości realizacji przepływów finansowych pomiędzy zainteresowanymi uczestnikami systemu transportowego województwa.

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 3 lit d Ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym*¹⁰⁸ do zadań organizatora należy m.in. zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego. Natomiast 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 powierzenia przez gminę wykonywania swoich zadań powiatowi lub województwu, gdyż wówczas zostanie naruszona zasada subsydiarności¹⁰⁹. Istnieje natomiast możliwość odwrotna, to znaczy województwo lub powiat mogą powierzyć gminie zadania z zakresu właściwości powiatu lub z zakresu właściwości województwa¹¹⁰. Tym samym gmina jest uprawniona jedynie do przekazania swojego zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego drugiej gminie lub związkowi międzygminnemu.

Integrację publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze funkcjonalnym, poza systemem biletu elektronicznego, może także prowadzić powołana jednostka zarządzająca transportem. Dlatego też można utworzyć nową jednostkę jako spółkę kapitałową, a jej udziałowcami (akcjonariuszami) mogą zostać wszystkie jst objęte zintegrowanym transportem publicznym. Taka spółka stanowiłaby podmiot wewnętrzny tych jst i pełniłaby rolę wspierającą w zakresie koordynacji transportu publicznego.

Integrując publiczny transport zbiorowy należy mieć na uwadze fakt, że, zgodnie z art. 8 ust. 2 Ustawy o *samorządzie województwa*¹¹¹ może ono zawierać z innymi województwami oraz jednostkami lokalnego samorządu terytorialnego z obszaru województwa porozumienia w sprawie powierzenia zadań publicznych – natomiast brak jest odpowiedniej regulacji w Ustawie o *samorządzie gminnym*. Dlatego też utworzenie jednej jednostki koordynującej cały transport publiczny w województwie, zarówno komunikacji regionalnej, jak i miejskiej /gminnej/ powiatowej, dopuszczalne jest wyłącznie poprzez zawiązanie spółki prawa handlowego, w której udziały posiadałoby województwo oraz

¹⁰⁷ Ustawy o samorządzie 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.

¹⁰⁸ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.)

¹⁰⁹ 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

¹¹⁰ 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

¹¹¹ Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (t.j.: Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1590 z późn. zm.)

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 administracyjnego¹¹².

Wobec powyższego w powiecie puławskim nie ma uzasadnienia ekonomicznego i prawnego na utworzenie jakiejkolwiek nowej jednostki mającej zajmować się organizacją i integracją transportu publicznego na obszarze powiatu – rekomendowane jest:

- wejście powiatu w strukturę stosownej jednostki powołanej przez Województwo Lubelskie ,
- współpraca z Gminą Miastem Puławy w zakresie organizowania przewozów regularnych w ramach lokalnego transportu zbiorowego na terenie gmin, które posiadają stosowne porozumienie z Gminą Miastem Puławy na obsługę wybranych miejscowości na swoim obszarze.

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.

VI. Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej

VI.1. Organizacja linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej w powiatowych przewozach pasażerskich

Powiat Puławski planuje organizację 33 linii komunikacyjnych w transporcie drogowym na terenie powiatu puławskiego, w tym 19 linii do wybiegających do sąsiednich powiatów. Nie przewiduje się organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym.

Planowana sieć komunikacyjna ma na celu utrzymanie obecnie istniejącej sieci połączeń zapewnianej przez przewoźników, dzięki czemu możliwe będzie rekompensowanie utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. Zaplanowany model sieci połączeń zapewni wszystkim obecnym pasażerom dalszy dostęp do usług przewozowych, gdyż przewidziano organizację linii komunikacyjnych na wszystkich istniejących liniach komunikacyjnych.

Podstawowym założeniem przy projektowaniu niniejszej siatki połączeń było przyjęcie zasady, że powiatowe przewozy pasażerskie organizowane przez Powiat Puławski uzupełniają siatkę połączeń puławskiej komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Puławy. Z tego względu nie rozpatrywano konkretnych linii komunikacyjnych łączących Puławy z tymi siedzibami gmin, które podpisały z Miastem Puławy porozumienie międzygminne na wspólną organizację komunikacji miejskiej (Janowiec, Żyrzyn, Końskowola, Kurów, Kazimierz Dolny), gdyż organizatorem takich linii jest Miasto Puławy. Tym samym, powiatowe przewozy pasażerskie planowane do organizacji przez Powiat Puławski koncentrują się na obsłudze pozostałych gmin (Nałęczów, Wąwolnica, Markuszów, Baranów), a także tej części gminy Kurów pozbawionej wspomnianej komunikacji miejskiej.

Zaplanowano funkcjonowanie następujących linii komunikacyjnych:

- z Puław do gmin: Baranów, Nałęczów, Wąwolnica i Markuszów,
- z Puław do północnej części gminy Kurów,

¹¹² *ibidem* art. 46

- pomiędzy gminami Nałęczów i Wąwolnica,
- oraz opcjonalnie – 19 dodatkowych linii komunikacyjnych do innych powiatów pod warunkiem zawarcia stosownych porozumień, tj. do Lublina oraz miejscowości w powiatach: lubelskim, lubartowski, ryckim, opolskim, zwoleńskim i kozienickim, w szczególności łączących:
 - Puławy z Kozienicami, Łaguzowem, Lucimią, Rykami (przez Żyrzyn i Strzyżowice lub Żyrzyn i Baranów), Michowem (przez Baranów), Zwoleniem (przez Janowiec), Opolem Lubelskim i innymi miejscowościami powiatu opolskiego (przez Kazimierz Dolny i Wilków), Poniatową (przez Kazimierz Dolny),
 - Lublin z Puławami przez Nałęczów i Kazimierz Dolny, ale trasą alternatywną wobec linii wojewódzkiej nr 508,
 - Nałęczów i Wąwolnicę z Opolem Lubelskim, Niezabitowem,
 - Nałęczów z Wojciechowem, Ożarowem,
 - Baranów z Rykami, Dęblinem, Lendo Wielkim,
 - Lublin z Michowem przez obszar powiatu puławskiego (gmina Kurów),
 - Lublin z Poniatową, Opolem Lubelskim przez obszar powiatu puławskiego (gminy Nałęczów i Wąwolnica).

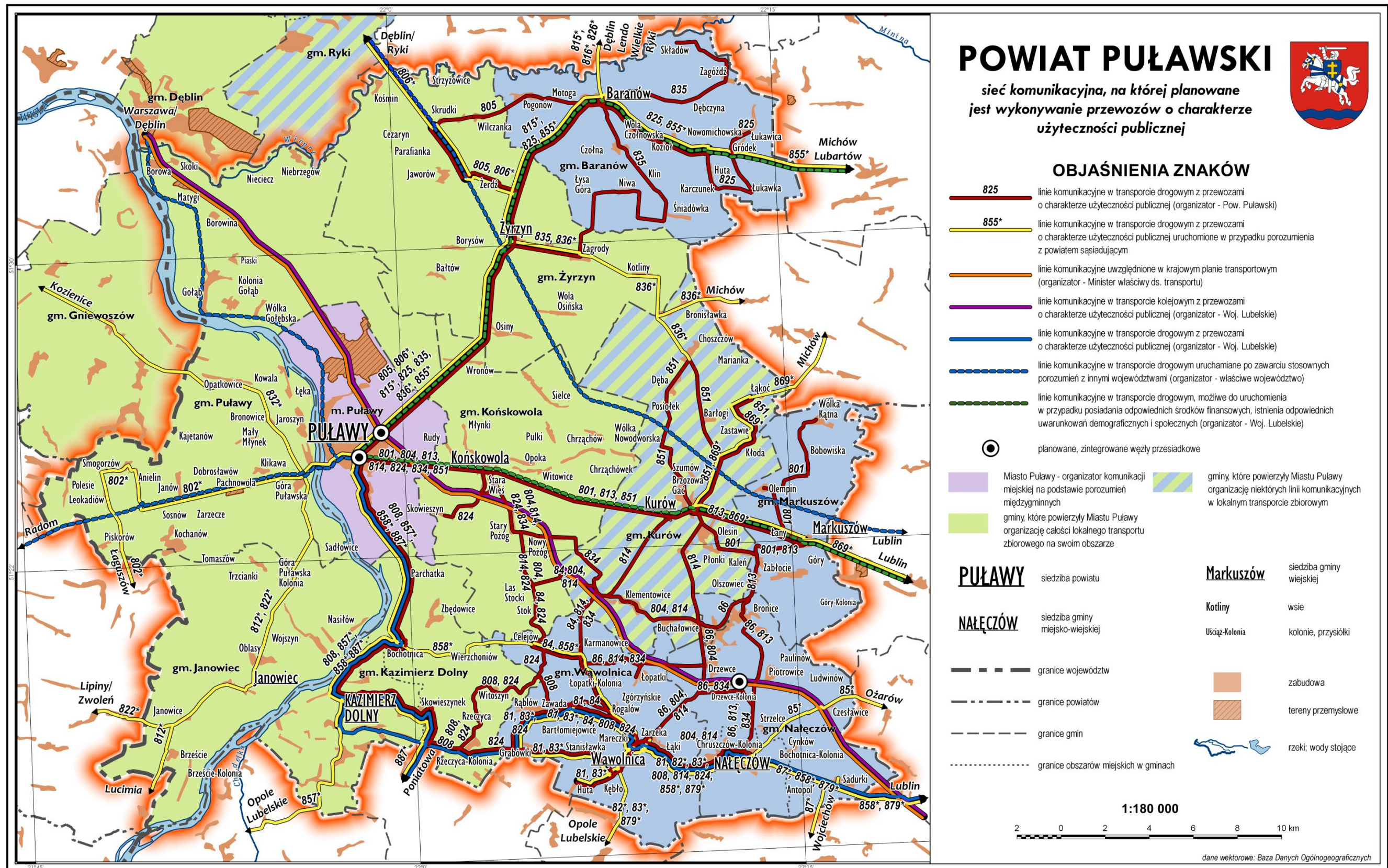
Tab. VI.1.1. Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym organizowane przez Powiat Puławski

Linia	Przebieg trasy	Uwagi
805	Puławy – Wronów – Osiny – Żyrzyn – Żerdź – Parafianka – Skrudki – Wilczanka – Pogonów – Motoga – Baranów	
815	Puławy – Wronów – Osiny – Żyrzyn – Żerdź – Baranów – /powiat rycki/ – (Ryki)	Konieczne jest zawarcie porozumienia z Powiatem Ryckim
825	Puławy – Wronów – Osiny – Żyrzyn – Żerdź – Baranów – Wola Czołnowska – Kozioł – Huta – Karczunek – Łukawka – Gródek – Łukawica	
855	Puławy – Wronów – Osiny – Żyrzyn – Żerdź – Baranów – Wola Czołnowska – Kozioł – /powiat lubartowski/ – (Michów)	Konieczne jest zawarcie porozumienia z Powiatem Lubartowskim
806	Puławy – Wronów – Osiny – Żyrzyn – Żerdź – Parafianka – Strzyżowice – /powiat rycki/ – (Ryki)	Konieczne jest zawarcie porozumienia z Powiatem Ryckim
835	Puławy – Wronów – Osiny – Żyrzyn – Zagrody – Łysa Góra – Niwa – Śniadówka – Klin – Czołna – Baranów – Dębuczyna – Zagórze – Składów	
836	Puławy – Wronów – Osiny – Żyrzyn – Zagrody – Kotliny – Choszczów – Bronisławka – /powiat lubartowski/ – (Michów)	Konieczne jest zawarcie porozumienia z Powiatem Lubartowskim
816	Baranów – /powiat rycki/ – (Ryki/Dęblin)	Konieczne jest zawarcie porozumienia z Powiatem Ryckim
826	(Lendo Wielkie) – /powiat rycki/ – Baranów – /powiat rycki/ – (Ryki/Dęblin)	Konieczne jest zawarcie porozumienia z Powiatem Ryckim

Linia	Przebieg trasy	Uwagi
802	Puławy – Góra Puławska – Klikawa – Pachnowola – Dobrosławów – Sosnów – Zarzecze – Anielin – Smogorzów – Leokadiów – Piskorzów – /powiat zwoleński/ – (Łaguszów)	Konieczne jest zawarcie porozumienia z Powiatem Zwoleńskim
812	Puławy – Góra Puławska – Góra Puławska Kolonia – Oblasy – Janowiec – Janowice – Brzeście – /powiat zwoleński/ – (Lucimia)	Konieczne jest zawarcie porozumienia z Powiatem Zwoleńskim
822	Puławy – Góra Puławska – Góra Puławska Kolonia – Oblasy – Janowiec – Janowice – /powiat zwoleński/ – (Lipiny/Zwoleń)	Konieczne jest zawarcie porozumienia z Powiatem Zwoleńskim
832	Puławy – Bronowice – Kowala – Opatkowiec – /powiat kozienicki/ – (Kozienice)	Konieczne jest zawarcie porozumienia z Powiatem Kozienickim
808	Puławy – Parchatka – Bochothnica – Kazimierz Dolny – Rzeczyca – Rzeczyca Kolonia – Witoszyn – Iłki – Rąblów – Bartłomiejowice – Mareczki – Wąwolnica – Zarzeka – Łąki – Nałęczów	
858	Puławy – Parchatka – Bochothnica – Kazimierz Dolny – Bochothnica – Wierzchoniów – Celejów – Karmanowice – Łopatki Kolonia – Rogalów – Wąwolnica – Zarzeka – Łąki – Nałęczów – Bochothnica Kolonia – Sadurki – /powiat lubelski/ – (Lublin)	Konieczne jest zawarcie porozumienia z Powiatem Lubelskim i miastem na prawach powiatu: Lublinem
857	Puławy – Parchatka – Bochothnica – Kazimierz Dolny – Dąbrówka – /powiat opolski/ – (Wilków/Zagłoba/Braciejowice/Opole Lubelskie)	Konieczne jest zawarcie porozumienia z Powiatem Opolskim
887	Puławy – Parchatka – Bochothnica – Kazimierz Dolny – Skowieszyn – /powiat opolski/ – (Poniatowa)	Konieczne jest zawarcie porozumienia z Powiatem Opolskim
801	Puławy – Rudy – Końskowola – Kurów – Olesin – Płonki – Kaleń – Łany – Markuszów – Olempin – Bobowiska – Wólka Kątna	
851	Puławy – Rudy – Końskowola – Kurów – Kłoda – Zastawie – Łąkoć – Zastawie – Barłogi – Choszczów – Dęba – Wólka Nowodworska – Kurów – (...) – Puławy	
813	Puławy – Rudy – Końskowola – Kurów – Markuszów – Łany – Kaleń – Olszowiec – Bronice – Piotrowice – Strzelce – Nałęczów	
804	Puławy – Rudy – Końskowola – Stary Pożóg – Stok – Klementowice – Buchałowice – Drzewce – Wąwolnica – Zarzeka – Łąki – Nałęczów	
814	Puławy – Rudy – Końskowola – Stary Pożóg – Stok – Klementowice – Kurów – Płonki – Buchałowice – Klementowice – Karmanowice – Łopatki – Drzewce – Wąwolnica – Zarzeka – Łąki – Nałęczów	
824	Puławy – Rudy – Końskowola – Stara Wieś – Skowieszyn – Stara Wieś – Stary Pożóg – Las Stocki – Stok – Celejów – Witoszyn – Rzeczyca – Rzeczyca Kolonia – Grabówki – Rąblów – Zawada – Bartłomiejowice – Mareczki – Wąwolnica – Zarzeka – Łąki – Nałęczów	

Linia	Przebieg trasy	Uwagi
834	Puławy – Rudy – Końskowola – Stara Wieś – Stary Pożóg – Nowy Pożóg – Klementowice – Karmanowice – Łopatki – Drzewce – Drzewce Kolonia – Strzelce – Nałęczów	
81	Nałęczów – Łąki – Zarzeka – Wąwolnica – Kębło – Huta – Kębło – Stanisławka – Grabówki – Rąblów – Zawada – Rogalów – Zawada – Bartłomiejowice – Mareczki – Wąwolnica – Zarzeka – Łąki – Nałęczów	
82	Nałęczów – Łąki – Zarzeka – Wąwolnica – Kębło – /powiat opolski/ – (Poniatowa/Opole Lubelskie)	<i>Konieczne jest zawarcie porozumienia z Powiatem Opolskim</i>
83	Nałęczów – Łąki – Zarzeka – Wąwolnica – Mareczki – Bartłomiejowice – Zawada – Rąblów – Grabówki – Stanisławka – Wąwolnica – Kębło – Huta – Kębło – /powiat opolski/ – (Niezabitów)	<i>Konieczne jest zawarcie porozumienia z Powiatem Opolskim</i>
84	Wąwolnica – Mareczki – Bartłomiejowice – Zawada – Łopatki – Karmanowice – Celejów – Las Stocki – Celejów – Karmanowice – Łopatki – Rogalów – Wąwolnica	
85	Nałęczów – Strzelce – Czesławice – /powiat lubelski/ – (Ożarów)	<i>Konieczne jest zawarcie porozumienia z Powiatem Lubelskim</i>
86	Nałęczów – Strzelce – Nałęczów PKP – Piotrowice Małe – Bronice – Buchałowice – Nałęczów PKP – Drzewce Kolonia – Drzewce – Łopatki – Drzewce – Drzewce Kolonia – Nałęczów PKP – Strzelce – Nałęczów	
87	Nałęczów – Bochotnica Kolonia – Sadurki – /powiat opolski/ – (Wojciechów)	<i>Konieczne jest zawarcie porozumienia z Powiatem Opolskim</i>
869	(Lublin) – /powiat lubelski/ – Markuszów – Kurów – Kłoda – Zastawie – Łąkoć – /powiat lubartowski/ – (Michów)	<i>Konieczne jest zawarcie porozumienia z Powiatami: Lubelskim i Lubartowskim oraz z miastem na prawach powiatu: Lublinem</i>
879	(Lublin) – /powiat lubelski/ – Sadurki – Bochotnica Kolonia – Nałęczów – Łąki – Zarzeka – Wąwolnica – Kębło – /powiat opolski/ – (Poniatowa/Opole Lubelskie)	<i>Konieczne jest zawarcie porozumienia z Powiatami: Lubelskim i Opolskim oraz z miastem na prawach powiatu: Lublinem</i>

Źródło: opracowanie własne



Rys. VI.1.1. Planowana sieć komunikacyjna Powiatu Puławskiego (linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej) – część graficzna planu
 Źródło: opracowanie własne

VI.2. Zapotrzebowanie na powiatowe przewozy pasażerskie

VI.2.1. Popyt na usługi przewozowe w roku bazowym

Na początku września 2015 roku przeprowadzono badania stacjonarne i ankietowe w najważniejszych punktach sieci drogowego publicznego transportu zbiorowego (na dworcach autobusowych i wybranych przystankach komunikacyjnych).

Celem badań stacjonarnych było oszacowanie napełnień w obserwowanych pojazdach publicznego transportu zbiorowego. Otrzymane wyniki badań napełnień przedstawiono pod kątem lokalizacji, kierunków ruchu i rodzajów i przedstawiono jako załącznik nr 6 do niniejszego opracowania.

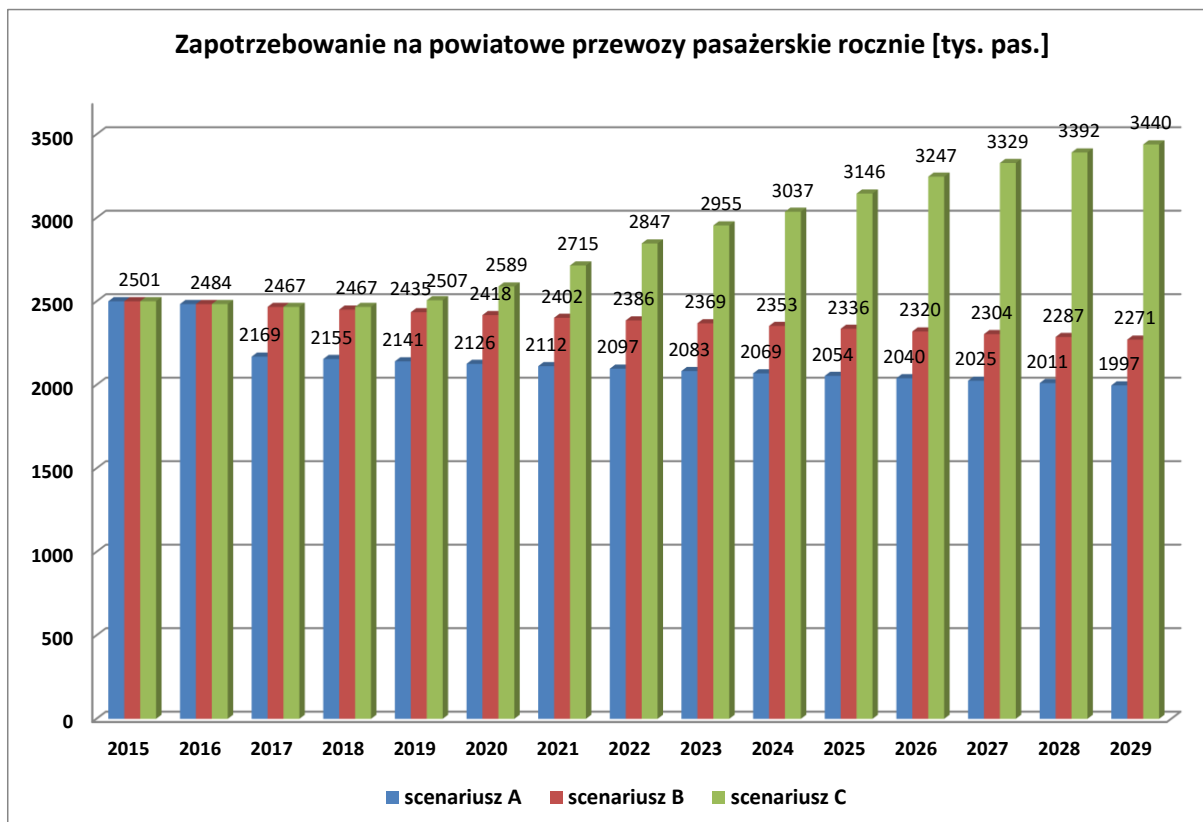
Celem badań ankietowych było określenie relacji dla podróży wewnątrz powiatu. Relacje zagregowano do poziomu gminy (w przypadku gminy Puławy rozłożono relacje podróży pomiędzy obie części gmin, które są rozdzielone Wisłą i miastem Puławy). Wyniki przedstawiono za pomocą mapy obrazującej (procentowo) wielkości potoków pasażerskich pomiędzy miastem Puławy, a poszczególnymi gminami powiatu w dniu roboczym szkolnym. Jest to załącznik nr 7 do niniejszego opracowania.

Najważniejszym efektem powyższych badań jest otrzymanie wielkości popytu na usługi przewozowe w roku bazowym, realizowane w ramach ponadgminnych, wewnątrz powiatowych przewozów pasażerskich – oszacowany na ok. **2,5 mln** pasażerów (łącznie z komunikacją miejską wykraczającą poza granice Miasta Puławy).

VI.2.2. Prognoza wielkości potrzeb przewozowych

Prognoza wielkości potrzeb przewozowych została opracowana na okres od 2015 do 2029 roku, dla 3 scenariuszy szczegółowo opisanych w rozdziale IV.9. Za rok bazowy przyjmuje się rok 2015. Zdefiniowane wielkości zapotrzebowania w powiatowych przewozach pasażerskich dotyczą popytu potencjalnego, uwarunkowanego przez zdarzenia i cechy każdego ze scenariuszy.

Niezależnie od scenariusza, liczba pasażerów korzystających z usług publicznego transportu zbiorowego w ponadgminnych, wewnątrz powiatowych przewozach pasażerskich jest uzależniona od prognoz demograficznych dla powiatu puławskiego (w szczególności w scenariuszu B). Dla scenariusza A założono gwałtowny spadek liczby pasażerów po 2016 roku, a następnie ustabilizowanie się sytuacji – w dalszych latach równomierny spadek liczby pasażerów będzie wynikać z pesymistycznych prognoz demograficznych. Na Rys. VI.2.2.1 przedstawiono całość prognozy.



Rys. VI.2.2.1. Prognoza wielkości popytu potencjalnego w międzygminnych wewnątrz powiatowych przewozach pasażerskich w latach 2015 – 2029 na obszarze powiatu puławskiego

Źródło: opracowanie własne

Porównując liczby pasażerów pomiędzy rokiem bazowym i rokiem końcowym prognozy, nastąpi:

- dla scenariusza A – jej spadek o 20,2%,
- dla scenariusza B – jej spadek o 9,2%,
- dla scenariusza C – jej wzrost o 37,6%.

VI.2.3. Przewidywane finansowanie powiatowych przewozów pasażerskich

Operatorowi przysługiwać będzie wyłącznie rekompensata za utracone przychody w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych (oraz w związku ze stosowaniem komunalnych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych ustanowionych przez Radę Powiatu Puławskiego). Rekompensata w zakresie poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem publicznego transportu zbiorowego przekazywana będzie w sytuacji, gdy dane gminy będą dokonywały pomocy finansowej w postaci dotacji celowej na rzecz Powiatu Puławskiego, jeśli będą zainteresowane zwiększeniem liczby połączeń lub uruchomieniem nowych linii komunikacyjnych.

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

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

gdzie: I_a – przychód ze sprzedaży biletów na linii komunikacyjnej a [zł/wozokilometr],

CE_a – koszt wozokilometra zrealizowanego na linii komunikacyjnej a.

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

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

Wskaźnik ten pokazuje, w jakim stopniu koszty prowadzonej działalności pokryte zostały przez przychody ze sprzedaży biletów przejazdowych. Pomimo wzrostu mobilności społeczeństwa w Polsce rentowność przewozów w transporcie drogowym jest niska, głównie ze względu na rosnące koszty eksploatacyjne oraz stale zmniejszającą się liczbę pasażerów.

Tab. VI.2.3.1. Rentowność przewozu osób w przedsiębiorstwach komunikacji samochodowej (PKS) w latach 2005-2010

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

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

Prognozuje się, iż rentowność linii komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich najczęściej będzie wynosić maksymalnie 3%. Na poziom tego wskaźnika wpływ mieć będą takie zmienne jak: koszty eksploatacyjne (wyższe przy zapewnianiu usług przewozowych o wysokim standardzie jakościowym), jak również przychody ze sprzedaży biletów (ich poziom zależy jest m.in. od elastyczności cenowej popytu).

VII. Pożądany standard usług przewozowych

VII.1. Określenie wymaganych standardów dostępności usług transportu publicznego dla mieszkańców powiatu puławskiego

VII.1.1. Dostępność przestrzenna

Organizator powiatowych przewozów pasażerskich będzie dążył do zapewnienia możliwości bezpośredniego dojazdu do Puław z obszaru gmin: Nałęczów, Wąwolnica, Baranów i Markuszów, które nie są objęte komunikacją miejską organizowaną przez Miasto Puławy. Dodatkowo gwarantuje się połączenia bezpośrednie pomiędzy Wąwolnicą i Nałęczowem, a także połączenia wybiegające z obszaru powiatu puławskiego do powiatów sąsiadujących, z wyjątkiem linii komunikacyjnych organizowanych przez Województwo Lubelskie oraz z wyjątkiem obszaru gmin położonych poza powiatem puławskim, a które podpisały z Miastem Puławy porozumienie międzygminne na powierzenie Miastu Puławy organizacji lokalnego transportu zbiorowego (Dęblin, Gniewoszków, Ryki).

W przewozach o charakterze użyteczności publicznej obsługiwane będą wszystkie miejscowości leżące na trasach zaplanowanych linii komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich, w szczególności siedziby gmin. Należy zapewnić obsługę wszystkich przystanków komunikacyjnych na trasie przejazdu planowanych linii komunikacyjnych. Najkrótsze odległości pomiędzy przystankami dotyczyć będą obszarów miejskich oraz o gęstej sieci osadniczej, najdłuższe zaś – na obszarach typowo wiejskich o niskiej gęstości zaludnienia.

VII.1.2. Dostępność transportu publicznego powiatowego w czasie

Najważniejsze linie komunikacyjne powinny funkcjonować w godzinach 5:30 – 20:30, pozostałe linie w przedziałach ograniczonych. Częstotliwości kursowania powinny zależeć od typu dnia – ze względu na zmienność wielkości potoków pasażerskich na przestrzeni tygodnia. Należy dążyć do projektowania rozkładów jazdy zgodnie z poniższymi zasadami:

- częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych powinny być zdefiniowane jako dzielniki lub wielokrotności liczby 60, co umożliwi wprowadzenie łatwo powtarzalnych dla pasażerów końcówek godzin odjazdów (np. odjazdy z Puław do Nałęczowa zawsze 45 minut po pełnej godzinie),
- na wspólnych odcinkach tras kilku linii komunikacyjnych należy wprowadzić synchronizację odjazdów w celu eliminacji kursowania pojazdów stadami w jednym kierunku, dzięki czemu odczuwalna przez pasażerów częstotliwość kursowania będzie wyższa,
- funkcjonowanie wybranych grup linii o najmniejszym potencjale przewozowym może zostać zawieszona w soboty lub niedziele.

VII.1.3. Skomunikowania połączeń przesiadkowych

Ze względu na to, że nie da się jedną linią komunikacyjną obsłużyć całego obszaru funkcjonalnego – województwa, powiatu, czy gminy, większość podróży odbywać się będzie dwiema, lub więcej liniami komunikacyjnymi oraz różnymi środkami transportu – autobus i pociąg. Takie podróże wymagają przesiadek w zintegrowanych węzłach przesiadkowych, także na dworcach i stacjach kolejowych pomiędzy linią autobusową a kolejową.

Żeby usprawnić taką przesiadkową podróż organizator komunikacji powiatowej zobligowany będzie do dopasowywania rozkładów jazdy linii autobusowych dojeżdżających w pobliże stacji i przystanków kolejowych do godzin przyjazdów i odjazdów pociągów, których organizatorem jest minister właściwy ds. transportu lub Województwo Lubelskie.

Skorelowanie rozkładów jazdy autobusów i pociągów ma zapewnić pasażerom możliwości kontynuacji podróży w ramach przesiadek na dworcach i stacjach kolejowych. Środki publicznego transportu zbiorowego w komunikacji powiatowej powinny przyjeżdżać na przesiadkową stację lub przystanek kolejowy w odstępie od 8 do 20 minut (zalecane 15) przed odjazdem pociągu i autobusu oraz od 8 do 20 minut (zalecane 15) po przyjeździe pociągu i autobusu.

VII.1.4. Punktualność kursowania

Jako wskaźnik punktualności dla transportu drogowego w powiatowych przewozach pasażerskich należy przyjąć wskaźnik równy maksymalnej różnicy w czasie od rozkładu jazdy jako przyspieszenie do 1 minuty i opóźnienie do 5 minut. Nie dotyczy to sytuacji działania siły wyższej (zatory na drodze, klęska żywiołowa, itp.), gdzie odjazd powyżej 5 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 zastępczym, np. innego przewoźnika lub operatora.

VII.1.5. Dostępność ekonomiczna – opłaty za przejazd

Dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej realizowanych przez operatorów publicznego transportu zbiorowego, należy przyjąć ujednoliczoną taryfę przewozową, oferowaną ogółowi społeczeństwa bez jakiegokolwiek dyskryminacji¹¹³. Ceny biletów dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej ruchliwości nie będą przewidywały opłat dodatkowych¹¹⁴. Taryfa dla powiatowych przewozów pasażerskich powinna być konkurencyjna wobec kosztów przejazdów samochodem osobowym oraz linii przewoźników komercyjnych. Taryfa ta będzie przewidywała honorowanie ulg i zniżek ustawowych. Taryfa opłat powinna obejmować:

- **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.¹¹⁵

W przypadku biletu na odległość powyżej 10 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)**

¹¹³ 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

¹¹⁴ *Ibidem* art. 9 ust. 2

¹¹⁵ Przy założeniu średniego spalania samochodu osobowego - 6,5 l benzyny na 100 km

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 okresowych, proponuje się także dystrybucję biletów grupowych oraz karnetów wieloprzejazdowych.

Podany powyżej sposób obliczania należności za przejazd ma charakter przykładowy bez obligatoryjnego stosowania w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.

W ramach współpracy z Gminą Miastem Puławy rekomendowane jest honorowanie biletów puławskiej komunikacji miejskiej zgodnych z taryfą opłat za przejazdy ustalonych stosowaną, aktualną uchwałą Rady Miasta Puławy w sprawie ustalenia cen za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego środkami komunikacji miejskiej, wykonywane przez „Miejski Zakład Komunikacji – Puławy” Spółka z o.o. w Puławach na liniach miejskich i podmiejskich.

VII.1.6. Komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu

Należy przyjąć wskaźnik komfortu podróży jako maksymalne zapełnienie dla transportu drogowego w obszarze objętym przedmiotowym planem transportowym na liniach komunikacyjnych jako 100% zajętych wszystkich miejsc siedzących i nie więcej niż 50% miejsc stojących przewidzianych przez producenta. Po przekroczeniu napełnień granicznych danego rodzaju środka transportu należy zastosować bardziej pojemny bądź dodatkowy pojazd – wprowadzenie dodatkowego kursu.

VII.1.7. Komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów

Należy przyjąć minimalny standard podróży środkami komunikacji zbiorowej w zakresie ich wyposażenia. Przyjęte minimalne standardy wyposażenia wnętrza pojazdów wynikają m.in. z badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców powiatu puławskiego przeprowadzonych w roku 2015 (patrz rozdział IV.).

Tab. VIII.1.7.1. Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Wyszczególnienie wyposażenia pojazdów	Transport drogowy			
	linie komunikacyjne z koncesją		linie komunikacyjne na podstawie PZP ¹¹⁶	
	pojazdy nowe	pojazdy używane	pojazdy nowe	pojazdy używane
siedzenia z miękkimi oparciami	X	X	X	X
tapicerka, siedzenia oraz podłoga z łatwych do czyszczenia materiałów, odpornych na wandalizm	-	-	X	-
klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej	X	-	X	-
pojemniki na kolportaż rozkładów jazdy oraz innych informacji	X	X	X	X
wyświetlacze elektroniczne przednie z kierunkiem	X	-	X	-

¹¹⁶ PZP – linie komunikacyjne obsługiwane przez operatorów wybranych w drodze przetargu nieograniczonego

Wyszczególnienie wyposażenia pojazdów	Transport drogowy			
	linie komunikacyjne z koncesją		linie komunikacyjne na podstawie PZP ¹¹⁶	
	pojazdy nowe	pojazdy używane	pojazdy nowe	pojazdy używane
i numerem linii				
tablice kierunkowe przednie z kierunkiem i numerem linii	-	X	-	X
wyświetlacze boczne z numerem i kierunkiem linii (dot. pojazdów powyżej 25 miejsc siedzących)	X	-	X	-
tablice kierunkowe boczne z numerem i kierunkiem linii (dot. pojazdów powyżej 25 miejsc siedzących)	-	X	-	X
automatycznie otwieranie drzwi (dla pojazdów starszych niż 15 lat oraz dla minibusów ¹¹⁷ dopuszcza się stosowanie ręcznie otwieranych drzwi)	X	X	X	X
pojazd z niską podłogą oraz z miejscem na wózek	-	-	X	-
silnik spełniający normę emisji spalin co najmniej Euro 2	-	X	-	X

X – wyposażenie standardowe (wymagane obligatoryjnie)

Źródło: opracowanie własne

Przy zakładanych minimalnych standardach wyposażenia przyjęto podział na pojazdy fabrycznie nowe oraz pojazdy używane dla operatorów koncesyjnych lub wybranych w drodze przetargu nieograniczonego .

Elementy wyposażenia pojazdów podzielone zostały na typy:

- wyposażenie standardowe – wyposażenie pojazdu wymagane obligatoryjnie, nie dotyczy pojazdów poniżej 25 miejsc siedzących lub minibusów (pojazdy klasy MINI wg normy z rozdziału I.2.3.),
- wyposażenie opcjonalne – wyposażenie pojazdu, niewskazane w Tab. VIII.1.7.1. jako wymagane obligatoryjnie, które organizator może wymagać dodatkowo w autobusach nowych, lub używanych.

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

VII.2. Określenie standardów dostępności do pojazdów dla osób niepełnosprawnych

Mając na uwadze postępujący proces starzenia się społeczeństwa – wzrost udziału osób w wieku poprodukcyjnym w całej populacji oraz przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu osób niepełnosprawnych, a także umożliwienie większej mobilności osób o ograniczonej ruchliwości (dzieci, młodzież szkolna, matki z małymi dziećmi, itp.) pojazdy wykonujące przewozy na liniach o charakterze użyteczności publicznej powinny być dostosowane do przewozu tych osób w zakresie wejścia do pojazdu oraz odpowiedniego miejsca na czas podróży.

¹¹⁷ Minibus – pojazd klasy MINI wg normy z rozdziału I.2.3.

Ze względu na lokalny oraz regionalny charakter połączeń autobusowych w powiecie puławskim, a także na obsługę linii podmiejskich przez Miejski Zakład Komunikacyjny-Puławy sp. z o. o. w Puławach taborem z niską podłogą, nie przewiduje się konieczności wykorzystania do obsługi połączeń drogowych autobusów niskopodłogowych typu LF (low floor) – z niską podłogą na wysokości 35 cm nad poziomem jezdni na całej długości pojazdu. Na liniach objętych planem należy wprowadzić docelowo autobusy niskowejściowe typu LE (low entry), w których co najmniej jedno wejście jest bez stopni na wysokości 35 cm na poziomie jezdni szczególnie na połączeniach do siedziby powiatu oraz siedzib gmin, a także w relacjach do szkół i ośrodków zdrowia.

Nie przewiduje się konieczności wykorzystania autobusów niskowejściowych na liniach o długości powyżej 30 km, ponieważ podróż takim pojazdem może być w odczuciu pasażerów niekomfortowa z uwagi na twardość zawieszenia oraz brak przestrzeni na większy bagaż.

Należy zaznaczyć, iż zgodnie z zapisami *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Województwie Lubelskim*, na linii komunikacyjnej nr 557 planowane jest kursowanie autobusów niskopodłogowych.

Oprócz stosowania pojazdów z obniżoną wysokością podłogi w środkach publicznego transportu zbiorowego należy także stosować inne usprawnienia ułatwiające osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej ruchliwości korzystanie z transportu lokalnego i regionalnego:

- czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów, w tym opcjonalnie dodatkowe boczne za pierwszymi drzwiami na wysokości wzroku,
- oznakowane i wydzielone miejsca w autobusie dla osób niepełnosprawnych, w tym miejsce na wózek inwalidzki lub wózek dziecięcy wraz z dostępem do przycisków sygnalizacyjnych,
- poziom nowych i modernizowanych peronów przystankowych dla komunikacji autobusowej należy projektować na wysokości podłogi w pojazdach komunikacji zbiorowej z niską podłogą – na wysokości 35 cm nad poziomem jezdni.

VII.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 drogowego publicznego transportu zbiorowego na wszystkich przystankach komunikacyjnych.

Ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz zapewnienie minimalnego komfortu oczekiwania na przyjazd autobusu należy dążyć do sukcesywnego wyposażania przystanków komunikacyjnych, szczególnie w nowych lokalizacjach, w zatoki autobusowe oraz w wiaty przystankowe. Dworce i stacje kolejowe oraz przystanki kolejowe także powinny posiadać docelowo zadane perony.

Dla zwiększenia zasięgu obszaru obsługiwanego komunikacją zbiorową, a w konsekwencji zwiększenia liczby pasażerów należy lokalizować przy stacjach, dworcach oraz ważniejszych przystankach parkingi typu¹¹⁸ B+R - „Bike and Ride”, P+R - „Park and Ride” oraz K+R - „Kiss and Ride”. Dla umożliwienia osobom niepełnosprawnym samodzielnego przemieszczania się transportem

¹¹⁸ Bike and Ride – parking rowerowy, Park and Ride – parking dla samochodów osobowych, Kiss and Ride – parking krótkiego postoju na czas podwiezienia do przystanku

zbiorowym, należy przyjąć odpowiednio zaprojektowany standard wysokości peronów autobusowych na dworcach i przystankach komunikacyjnych, dopasowany do wysokości podłogi w pojazdach przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych.



Rys. VII.3.1. Zalecane ukształtowanie krawędzi peronowej
Źródło: materiały własne TRAKO)

Takie ukształtowanie krawędzi peronowej pozwala na zatrzymanie autobusu na całej jego długości w równej odległości od tej krawędzi. Maksymalna dopuszczalna różnica pomiędzy peronem przystankowym a pierwszym stopniem autobusu nie powinna przekraczać 6 cm w pionie oraz 5 cm w poziomie.



Rys. VII.3.2. 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. VII.3.3. Strefa wejściowa do pojazdu – inny rodzaj nawierzchni naprzeciwko pierwszych drzwi autobusu

Źródło: materiały własne TRAKO

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

Lokalizacja przystanków komunikacyjnych powinna opierać się nie o parametr odległości, lecz na prawidłowej obsłudze obszarów zainwestowanych, z uwzględnieniem centralnych punktów miejscowości, dworców, stacji i przystanków kolejowych, węzłów komunikacyjnych, obiektów użyteczności publicznej, kościołów, zakładów pracy itp.

VII.4. Standard usług przewozowych w aspekcie wymogów ochrony środowiska

Od dnia 1 maja 2004 r., kiedy Polska stała się pełnoprawnym członkiem Unii Europejskiej, zobowiązała się m. in. do wypełniania jej wymogów prawnych, także tych z zakresu ochrony środowiska. Wskazuje to art. 5 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej*¹¹⁹: *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.

Dlatego, oprócz dążenia do zakupu nowych pojazdów z ekologicznymi silnikami – spełniającymi normy emisji spalin Euro 6 dla pojazdów fabrycznie nowych oraz normy od Euro 2 do Euro 5, w tym EEV dla pozostałych pojazdów w transporcie drogowym nie starszych niż 15 lat, należy promować

¹¹⁹ Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. uchwalona przez Zgromadzenie Narodowe w dniu 2 kwietnia 1997 r., przyjęta przez Naród w referendum konstytucyjnym w dniu 25 maja 1997 r., podpisana przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 16 lipca 1997 r. (Dz.U. nr 78 z 1997 r. poz. 483)

niskoemisyjne sposoby poruszania się, takie jak np. publiczny transport zbiorowy, carpooling¹²⁰, skutery, motorowery, a także bezemisyjne – np. rower.

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój miast, małych miejscowości i wsi. Jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne i antropogeniczne w miejscach koncentracji ruchu, szczególnie w obszarach zurbanizowanych stanowi znaczącą uciążliwość dla mieszkańców. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych na kierunkach najczęściej uczęszczanych (głównie do największych ośrodków powiatu), w największym stopniu wpływa na ograniczenie ilości zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów. Zakładając, że w godzinach szczytów przewozowych, gdy napełnienia autobusów wynoszą do 40 osób oraz że w jednym samochodzie podróżuje w relacji dom-praca średnio 1,5 osoby, należy zauważyć, że jeden autobus zastępuje 27 samochodów osobowych. Zatem zapewnienie dobrej jakości transportu publicznego, przejmującego podróży od samochodów na najbardziej uczęszczanych kierunkach, jest najbardziej skutecznym działaniem sprzyjającym ochronie środowiska.

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

- w przypadku niskiej przepustowości i kłopotów ze sprawnym przejazdem – wprowadzanie usprawnień i przywilejów w ruchu dla autobusów na trasach dojazdowych do siedzib gmin,
- ograniczanie ruchu pojazdów indywidualnych w ścisłych centrach miast i miejscowości poprzez możliwość tworzenia:
 - stref ruchu uspokojonego,
 - ciągów pieszo-jezdnym,
 - ciągów pieszych na drogach wyłączonych z ruchu pojazdów silnikowych,
- ograniczanie liczby miejsc parkingowych w ścisłych centrach ośrodków miejskich i gminnych wraz z możliwością wprowadzania stref płatnego parkowania.

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 6, EEV lub Euro 5, charakteryzują się obecnie emisją zanieczyszczeń spalin na poziomie emisji silników zasilanych gazem – CNG, LNG.

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. Obecnie w pełni satysfakcjonujące efekty ograniczenia emisji spalin silników autobusowych spełniają silniki z normą Euro 6.

¹²⁰ przejazdy grupowe codzienne, cykliczne i epizodyczne samochodem osobowym na wspólnej trasie np. dom-praca

VIII. Organizacja systemu informacji pasażerskiej

VIII.1. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie godzin przyjazdu lub odjazdu środków transportu

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie rozkładów jazdy¹²¹ jasno określa informacje dotyczące rozkładów jazdy, jakie powinny się znaleźć na przystankach komunikacyjnych i dworcach autobusowych. W przypadku przystanków komunikacyjnych 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). Rozkłady jazdy pasażerskiej komunikacji kolejowej od grudnia 2013 roku także korzystają z oznaczeń i symboli takich samych jak dla komunikacji autobusowej¹²².

W obydwu rodzajach komunikacji obowiązują oznaczenia kursów pospiesznych i ekspresowych jako pogrubiona czerwona linia oraz kursów zwykłych bądź przyspieszonych jako czarna linia zwykłej grubości.

W przypadku dworców autobusowych dodatkowo należy podać dane dotyczące przyjazdów środków transportu. Rozporządzenie w sprawie rozkładów jazdy wyznacza kolory tablic odjazdowych – żółte i tablic przyjazdowych – białe. Wskazuje się, żeby 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 na białym tle z przystankami końcowymi oraz pośrednimi.

Organizator powinien dążyć do wprowadzenia jednakowego wzorca przystankowej informacji dotyczącej rozkładu jazdy (tabliczki przystankowej). Konieczność przekazywania w transporcie drogowym rozkładów jazdy i informacji dotyczącej rozkładu jazdy właścicielowi lub zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem¹²³, nie ułatwia wprowadzenia jednolitego wzorca tej informacji. Zapisy prawnie nie określają która ze stron – przewoźnicy i operatorzy czy właściciele i zarządcy infrastruktury przystankowej decydują o wyglądzie informacji o rozkładzie jazdy. Wymienione są tylko dane jakie muszą się znaleźć na tej informacji¹²⁴. Mając na celu powyższe, organizator planuje zastosować następujące działania, umożliwiające ujednoczenie wzorca informacji:

- wprowadzenie odpowiednich zapisów do umów z operatorami publicznego transportu zbiorowego (narzucenie wzorca operatorom)¹²⁵,

¹²¹ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 25.04.2012 r.

¹²² *Ibidem* § 22

¹²³ *Ibidem* § 11 ust. 1 pkt 3

¹²⁴ *Ibidem* § 12 ust. 1

¹²⁵ 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

- odpowiednie sformułowanie uchwałą odpowiedniej rady gminy oraz powiatu, warunków i zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest odpowiednia gmina i powiat¹²⁶,
- 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 przewozów pasażerskich stosowania innego wzorca tej informacji niż zapisanego w umowie o świadczenie usług przewozowych),
- przyjęcie wzorca informacji wojewódzkiej w przypadku wprowadzenia jej przez Województwo Lubelskie w ramach realizacji *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Lubelskiego*.

Przytoczone Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie rozkładów jazdy reguluje także kwestie podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy. Operatorzy oraz przewoźnicy zobowiązani są do umieszczenia swoich rozkładów jazdy na stronach internetowych (o ile takowe posiadają) oraz do przekazywania organizatorowi publicznego transportu zbiorowego danych związanych z rozkładem jazdy w celu zamieszczenia ich na przystankach, dworcach oraz w obowiązujących na danym obszarze systemach informacji pasażerskiej.

VIII.2. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie obowiązujących opłat za przejazd

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

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym¹²⁷ narzuca wyłącznie obowiązek umieszczenia cennika tylko na dworcach oraz jako wyciąg w pojazdach komunikacji zbiorowej. W publicznym transporcie zbiorowym organizowanym przez Powiat Puławski należy dodatkowo umieszczać informacje o cenach biletów ulgowych z uwzględnieniem ulg ustawowych i opcjonalnych ulg komunalnych.

W przypadku wprowadzenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego organizator zobligowany jest zobowiązać 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, o ile będą takowe funkcjonować. Natomiast wyciąg z taryfy musi się znajdować we wszystkich pojazdach operatora.

¹²⁶ *Ibidem* art. 15 ust. 1 pkt. 6

¹²⁷ *Ibidem*

VIII.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 o *uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego*¹²⁸. 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 należy zamieszczać informacje o obowiązujących taryfach w publicznym transporcie zbiorowym w najbliższym sąsiedztwie kas biletowych. Pojazdy obsługujące linie o charakterze użyteczności publicznej powinny być oznakowane specjalnymi piktogramami i logotypami, informującymi o gwarantowanym honorowaniu ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych.

VIII.4. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie zintegrowanych węzłów przesiadkowych

Podstawą sprawnej sieci komunikacyjnej w aspekcie podróży z przesiadkami są zintegrowane węzły przesiadkowe. Inwestycje w zakresie zintegrowanych węzłów przesiadkowych powinny być zgodne z założeniami niniejszego planu transportowego oraz *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim*. Inwestorzy realizujący nowe inwestycje oraz remonty i modernizacje układu drogowego w otoczeniu istniejących i planowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych, powinni przekazywać informacje o planowanych przedsięwzięciach organizatorowi, operatorom i przewoźnikom. Zaleca się, aby potencjalni inwestorzy:

- uwzględniali potrzeby społeczne w zakresie lokalizacji przystanków publicznego transportu zbiorowego,
- właściwie kształtowali węzły przesiadkowe w celu maksymalnego skrócenia dróg dojść pieszych pasażerów pomiędzy miejscami odjazdów różnych linii oraz różnych środków transportu,
- zapewniali osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej ruchliwości dojścia do przystanków, peronów i dworców w celu umożliwienia im samodzielnego korzystania ze środków transportu publicznego,
- uzgadniali lokalizację urządzeń przystankowych takich jak tablice informacyjne, wiaty, oświetlenie przystanków oraz ustalali warunki podłączeń do sieci elektrycznej urządzeń przystankowych itp.,
- zapewniali właściwą liczbę miejsc parkingowych dla samochodów osobowych (P+R, K+R) i rowerów (B+R) dla osób przesiadających się na środki transportu publicznego,
- zapewniali łatwy dojazd do węzłów przesiadkowych dla publicznego transportu zbiorowego poprzez zastosowanie niezbędnych elementów priorytetów w ruchu drogowym tam, gdzie są one konieczne,

¹²⁸ Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. nr 54 z 1992 r. poz. 254 z późn. zm.)

- dostosowywali przepustowość przystanków i dworcowych stanowisk odjazdowych pod kątem prognozowanych potoków pasażerskich i natężenia ruchu pojazdów transportu publicznego.

W węzłach przesiadkowych powinny znajdować się następujące elementy zintegrowanej informacji dla pasażerów:

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

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,
- na rozkładach jazdy przystankowych, tabelarycznych oraz w wyszukiwarkach internetowych należy oznaczać zintegrowane węzły przesiadkowe określone w niniejszym planie transportowym odpowiednim piktogramem środka transportowego,
- w pojazdach publicznego transportu zbiorowego: na schematach sieci komunikacyjnej (identycznie jak na schematach umieszczanych na przystankach),
- 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, o ile organizator zdecyduje o wprowadzeniu tego typu informacji pasażerskiej w powiecie puławskim, z wyświetlanymi na bieżąco najbliższymi odjazdami (dodatkowo z przyjazdami, ewentualnie opóźnieniami i innymi informacjami dodatkowymi) wraz z oznaczeniem stanowisk, peronów, przystanków.

VIII.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 danego obszaru – powiatu puławskiego. Podstawą jest skoordynowany rozkład jazdy, opierający się o system taktowania odjazdów (środki transportu odjeżdżają z danego przystanku komunikacyjnego co określony 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, tak by umożliwić im dojazd na określone godziny do/i z pracy, szkoły, itp.

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 przesiadkami¹²⁹.

W rozkładach jazdy można, przyjętymi piktogramami, zaznaczać kursy, które gwarantują przesiadkę na określonym przystanku komunikacyjnym lub w węźle przesiadkowym, ze wskazaniem numeru linii oraz jej relacji.

VIII.6. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie w zakresie regulaminów przewozu osób

Podstawowe zasady relacji na styku pasażer – przewoźnik regulują przepisy regulaminów przewozu osób, bagażu i zwierząt. Są one zazwyczaj tworzone na podstawie Ustawy *Prawo przewozowe*¹³⁰ oraz opracowanych na jej podstawie rozporządzeń (m.in. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury *w sprawie sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych z tytułu przewozu osób, zabranych ze sobą do przewozu rzeczy i zwierząt oraz wysokości opłaty manipulacyjnej*¹³¹).

Ustawa o *publicznym transporcie zbiorowym*¹³² narzuca obowiązek umieszczenia cennika na dworcach oraz jako wyciąg w pojazdach komunikacji zbiorowej. Należy w tym miejscu umieścić informacje o cenach biletów ulgowych z uwzględnieniem ulg ustawowych i komunalnych.

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

VIII.7. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie w zakresie określenia zasad numeracji linii komunikacyjnych

Dla ułatwienia wyboru i korzystania z usług komunikacyjnych przez pasażerów wprowadza się obowiązek oznaczeń handlowych linii komunikacyjnych publicznego transportu zbiorowego – oznakowania autobusów poprzez przydzielenie konkretnego numeru do danej linii komunikacyjnej, co pozwoli na łatwiejszą identyfikację usługi organizowanej przez Powiat Puławski.

Zgodnie z *Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim*, w powiecie puławskim przebiegać mają linie autobusowe o numerach: 508, 518, 528, 557 i 558 oraz połączenia kolejowe o numerach R8 i R81.

Rekomendowany system numeracji linii komunikacyjnych w powiecie puławskim oparty jest na 3–cyfrowych numerach, tworzący grupy połączeń z zakresu numeracji od 800 do 899. Dla ułatwienia identyfikacji połączeń wybiegających w podobnym kierunku, wskazuje się, żeby ostatnia cyfra numeru linii wyjeżdżających z Puław była jednakowa dla danego kierunku trasy, szczególnie na odcinkach pokrywających się w kilku gminach. Przedstawiona w Tab. VIII.7.1. numeracja została

¹²⁹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 15, ust. 1, pkt 3 lit. c

¹³⁰ Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz.U. Nr 53 z 1984 r. poz. 272 ze zm.)

¹³¹ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 stycznia 2005 r. w sprawie sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych z tytułu przewozu osób, zabranych ze sobą do przewozu rzeczy i zwierząt oraz wysokości opłaty manipulacyjnej (Dz.U. nr 14 z 2005 r. poz. 117)

¹³² Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.)

tak zaprojektowana, aby odpowiednie linie komunikacyjne pokrywały się z numeracją zadaną planie wojewódzkim.

Tab. VIII.7.1. System numeracji linii komunikacyjnych powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie puławskim

Numer linii	Wylot z Puław	Kierunki obsługi
8x1	Lubelska	Gmina Markuszów (przez obszar gmin Kurów i Końskowola)
8x2	Marszałka Józefa Piłsudskiego	Powiaty zwoleński i kozienicki (przez obszar gminy Janowiec)
8x3	Lubelska	Gminy Nałęczów i Wąwolnica (przez obszar gminy Kurów)
8x4	Lubelska	Gminy Nałęczów i Wąwolnica (przez obszar gminy Końskowola)
8x5	Aleja Partyzantów	Gmina Baranów (przez obszar gminy Żyrzyn)
8x6	Aleja Partyzantów	Powiaty rycki i lubartowski (przez obszar gmin Baranów i Żyrzyn)
8x7	Włostowicka	Powiat opolski (przez obszar gminy Kazimierz Dolny)
8x8	Włostowicka	Gminy Nałęczów i Wąwolnica (przez obszar gminy Kazimierz Dolny)

X – cyfra porządkowa kolejnej linii (począwszy od 1)
 (8x1) – grupa linii o podobnym kierunku

Źródło: opracowanie własne

Linie komunikacyjne wybiegające z innych miejscowości niż Puławy są oznaczone numerem dwucyfrowym 8X.

VIII.8. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie w zakresie sposobów podawania do publicznej informacji o rozkładach jazdy

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie rozkładów jazdy¹³³, reguluje kwestie podawania do publicznej wiadomości informacji o rozkładach jazdy. Zarówno operatorzy i przewoźnicy autobusowi oraz kolejowi zobowiązani są do umieszczenia rozkładu jazdy na swojej stronie internetowej (o ile takowe posiadają) oraz do przekazania rozkładu jazdy organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, na którego obszarze dany podmiot

¹³³ 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)

wykonuje przewozy, celem podania do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera¹³⁴.

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.¹³⁵

Podstawowym nośnikiem informacji o ofercie rozkładowej są wspomniane informacje dotyczące rozkładu jazdy, wywieszane na przystankach komunikacyjnych lub dworcach, zamieszczane 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 tekstu¹³⁶.

VIII.9. Zasadność stworzenia własnego powiatowego systemu informacji pasażerskiej oraz normalizacji formatu i wyglądu informacji przystankowej

Z powodu wykonywania kursów przez wielu przewoźników, występuje nieporządek informacyjny na przystankach, dworcach oraz w strefie telematycznej – Internet. Każdy z przewoźników stosuje różny format informacji o rozkładzie jazdy czy taryfie. Na przystankach komunikacyjnych oraz dworcach autobusowych efekt powieszenia wielu rozkładów jazdy oraz dodatkowych informacji związanych z nimi powoduje obniżenie przejrzystości informacji, a także niską estetykę przystanku. Nie wszyscy przewoźnicy decydują się na publikację rozkładów jazdy na stronach internetowych, w związku z czym bazy najbardziej popularnych wyszukiwarek połączeń nie są kompletne dla wielu obszarów w kraju, w tym m.in. w powiecie puławskim.

Należy mieć także na uwadze komunikację miejską organizowaną przez Miasto Puławy, obsługiwaną przez Miejski Zakład Komunikacji – Puławy Sp. z o. o., który na swojej stronie internetowej prowadzi serwis informacyjny związany z informacją pasażerską oraz możliwością zaplanowania podróży na obsługiwanych przez siebie liniach autobusowych.

W związku z powyższymi problemami, które utrudniają wyszukiwanie informacji przez pasażerów (w tym potencjalnych), co może być przyczyną rezygnacji z usług transportu zbiorowego, wskazuje się możliwość stworzenia powiatowego systemu informacji pasażerskiej zawierającej informacje rozkładowe wszystkich przewoźników oraz operatorów działających w powiecie puławskim, składającego się ze strony internetowej, ze znormalizowanej formatki informacji przystankowej oraz aplikacji przeznaczonej na przenośne urządzenia elektroniczne.

Docelowo podstawową, elektroniczną i powszechnie dostępną informacją o sieci komunikacyjnej oraz ofercie transportu zbiorowego w powiecie puławskim powinien być portal internetowy, nawiązujący do serwisu Miejskiego Zakładu Komunikacji – Puławy Sp. z o. o. Powinien on posiadać wbudowaną wyszukiwarkę wszystkich połączeń transportu publicznego na terenie powiatu.

Do głównych, obligatoryjnych informacji zamieszczonych na takim portalu informacyjnym, powinny być znormalizowane tabelaryczne rozkłady jazdy dla wszystkich linii komunikacji zbiorowej na

¹³⁴ *Ibidem* § 11 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz ust. 2

¹³⁵ *Ibidem* § 11 ust. 1 pkt 3

¹³⁶ *Ibidem* § 11 ust. 3 pkt 2

obszarze powiatu. Na stronie głównej portalu należy umieścić odnośniki do cenników za przejazd, promocji taryfowych, map i schematów połączeń, zmian w rozkładach jazdy oraz informacji o utrudnieniach w ruchu. Następnie powinny być zawarte informacje (dane) o organizatorach, operatorach i przewoźnikach.

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

Należy jednak pamiętać, że raz uruchomiona strona internetowa wraz z powiązаныmi z nią aplikacjami, musi być cały czas prowadzona i aktualizowana na bieżąco poprzez przekazywanie nowych informacji przez organizatora oraz przewoźników określonego podmiotowi (wydział w urzędzie, zespół osób, podmiot zewnętrzny) odpowiedzialnemu za jej prowadzenie. W przeciwnym przypadku informacja elektroniczna nie będzie spełniała swojej funkcji informacyjnej, co przyczynić się może do spadku liczby pasażerów, spowodowanego brakiem aktualnych i rzeczywistych informacji i transporcie zbiorowym w powiecie puławskim.

Natomiast 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 w przyjętym przez organizatora formacie pliku, który w formie tabelarycznej wypełniać będą przewoźnicy i operatorzy (zgodnie z załączoną instrukcją). Następnie będzie on przesyłany do organizatora, który będzie mógł bezpośrednio z tego pliku tworzyć jednolite dla całego powiatu wydruki przystankowej informacji pasażerskiej oraz informacji elektronicznej.

Efektom takiego działania będzie stworzenie ujednoczonego przystankowego rozkładu jazdy dla wszystkich przewoźników i operatorów w transporcie drogowym na liniach komunikacyjnych w powiecie puławskim.

Odnośniki do opisanych powyżej informacji internetowych powinny być umieszczone na głównym portalu internetowym Starostwa Powiatowego w Puławach.

Wskazuje się na możliwość nawiązania współpracy z Miejskim Zakładem Komunikacji – Puławy sp. z o. o., celem stworzenia jednego portalu komunikacyjnego obejmującego swoim zasięgiem cały obszar powiatu puławskiego i wszystkich przewoźników wykonujących regularne przewozy na terenie powiatu.

IX. Kierunki rozwoju transportu publicznego

Zarządzanie rozwojem publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze funkcjonalnym jest strategicznym zadaniem odpowiedniego dla niego organizatora publicznego transportu zbiorowego. Dlatego procesy zarządcze muszą się opierać na założeniach planów transportowych, polityki transportowej, parkingowej i ekologicznej na poziomie zarówno europejskim i krajowym, jak i wojewódzkim oraz lokalnym. Muszą one także wychodzić naprzeciw rosnącym oczekiwaniom społecznym w aspekcie jakości usług świadczonych przez transport publiczny i przewidywać ryzyka, skutkujące utrudnieniami w prawidłowej działalności transportu publicznego.

IX.1. Zadania wyznaczające kierunki rozwoju transportu publicznego

Do zadań, wyznaczających kierunki rozwoju transportu publicznego, należą m. in.:

- przygotowywanie i aktualizacja strategicznych dokumentów rozwojowych, w tym planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- uczestnictwo w pracach związanych z przygotowaniem polityki komunikacyjnej województwa lubelskiego oraz powiatu puławskiego (w zakresie działań zwiększających udział transportu publicznego w przewozach wojewódzkich i powiatowych) oraz polityki ekologicznej (w zakresie działań związanych ze zmniejszaniem negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne),
- opiniowanie projektów strategicznych i dokumentacji technicznych mających wpływ na prawidłowe 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 transportowego,
- dążenie do integracji wszystkich środków transportu publicznego na obszarze powiatu puławskiego oraz województwa lubelskiego, uczestnictwo w pracach nad projektami nowych, zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych,
- wyznaczanie obowiązującego standardu jakościowego transportu publicznego, w tym poziomu bezpieczeństwa pasażerów oraz obsługi pojazdów,
- poszerzanie usług dostępnych dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej ruchliwości oraz inicjowanie procesów dostosowywania infrastruktury przystankowej dla ich potrzeb,
- 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 powiatu puławskiego oraz województwa lubelskiego,
- przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu, szczególnie na obszarach nieobjętych obecnie transportem publicznym.

IX.2. Integracja publicznego transportu zbiorowego

Integracja transportu publicznego odbywa się na wielu poziomach i płaszczyznach działania, m.in.:

- planowania sieci transportowej – połączenia i linie komunikacyjne,
- odpowiedniej lokalizacji przystanków komunikacyjnych, stacji i dworców autobusowych oraz kolejowych, węzłów przesiadkowych,
- prawidłowej organizacji transportu zbiorowego na danym obszarze,
- integracji taryfowo-biletowej, także z sąsiednimi obszarami funkcjonalnymi,
- utrzymywaniu i prowadzeniu połączeń komunikacyjnych,
- dostosowaniu infrastruktury drogowej i kolejowej pod kątem pasażera i pojazdów komunikacji zbiorowej,
- wprowadzeniu odpowiedniej organizacji ruchu i priorytetów ułatwiających przejazd pojazdów komunikacji zbiorowej,
- dostosowaniu pojazdów i infrastruktury pod kątem osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej ruchliwości.

IX.2.1. Integracja funkcjonalna – węzły przesiadkowe

Jednym z kluczowych czynników wpływających na usprawnienie przesiadania się w transporcie publicznym jest tworzenie węzłów przesiadkowych, które dla jak najlepszego funkcjonowania powinny być możliwie zwarte, w celu maksymalnego przybliżenia przystanków różnych linii i/lub różnych środków lokomocji. Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych pomiędzy regionalnym transportem kolejowym a lokalnym i regionalnym transportem autobusowym stanowi szansę dla prawidłowego rozwoju wszystkich systemów transportu publicznego. Tworzenie prawidłowo lokalizowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych warunkuje funkcjonowanie transportu publicznego w oparciu o zasady komplementarności usług w publicznym transporcie zbiorowym, w myśl których przewozy autobusowe nie będą konkurowały z komunikacją kolejową, a obie gałęzie będą się wzajemnie uzupełniały.

Zintegrowany węzeł przesiadkowy powinien zapewnić bezpośrednie i jak najkrótsze przejście dla pasażera pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu (wskazuje się system door-to-door¹³⁷). Mając na uwadze komfort osób niepełnosprawnych i osób z ograniczoną ruchliwością, wskazuje się możliwie maksymalne zniwelowanie przeszkód terenowych i organizacyjnych ograniczających poruszanie się.

Aktualnie największym problemem występującym w wielu miejscowościach województwa lubelskiego jest znaczne oddalenie dworców kolejowych od dworców autobusowych lub centrów miejscowości (np. Wąwolnica, Nałęczów) oraz brak sprawnej komunikacji pomiędzy nimi, pozwalającej na wygodne dokonywanie przesiadek osób przyjeżdżających koleją na linie autobusowe i na odwrót.

W województwie lubelskim przewiduje się możliwość funkcjonowania dwóch rodzajów zintegrowanych węzłów przesiadkowych¹³⁸:

¹³⁷ System przesiadek od drzwi do drzwi poprzez wspólną platformę przystankową

¹³⁸ Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Województwie Lubelskim

- węzeł przesiadkowy międzygałęziowy, integrujący transport kolejowy z drogowym – podstawowym zadaniem jest rozprowadzanie ruchu pasażerskiego pomiędzy transportem kolejowym a transportem autobusowym regionalnym i lokalnym,
- węzeł przesiadkowy integrujący wewnątrzgałęziowo transport drogowy w miejscowościach pozbawionych dostępu do transportu kolejowego – podstawowym zadaniem jest ułatwienie przesiadania się pomiędzy autobusami obsługującymi różne linie, zarówno w segmencie przewozów dalekobieżnych, międzypowiatowych, powiatowych oraz gminnych.

Na lokalizację zintegrowanego węzła przesiadkowego międzygałęziowego, wskazać można Puławy – dworzec kolejowy „Puławy Miasto” i Nałęczów – dworzec kolejowy „Nałęczów” (w Drzewcach Kolonii), gdzie stworzenie zintegrowanego węzła przesiadkowego pozwoliłoby na zwiększenie dostępności i atrakcyjności transportu kolejowego w powiecie puławskim, gdyż są one położone w znacznym oddaleniu od centrum miejscowości. Tak stworzony zintegrowany węzeł przesiadkowy mógłby funkcjonować na zasadzie:

- dojazdu do niego dedykowanych autobusowych linii dowozowych, skracających czas dojścia do stacji kolejowej z centrum miasta, lub
- wydłużaniu kursów linii autobusowych dających możliwość skomunikowania z pociągiem.

Zintegrowane węzły przesiadkowe w transporcie drogowym mogą być lokalizowane w pozostałych miastach i siedzibach gmin powiatu puławskiego. W *Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim* węzeł integrujący tylko transport drogowy wskazany jest w Puławach. Powinien to być obecny dworzec autobusowy.

Przy zintegrowanych węzłach przesiadkowych powinny być tworzone parkingi 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 (dotyczy tylko tych węzłów, przez które przebiegają linie z wysokimi częstotliwościami kursowania o charakterze wojewódzkim lub międzywojewódzkim),
- *Bike and Ride* (B+R – *jedź „rowerem” i parkuj*) – miejsca postojowe dla użytkowników rowerów, którzy dalszą podróż odbywają 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.

Sieć zintegrowanych węzłów przesiadkowych może być rozwijana o kolejne lokalizacje lub o dodatkowe zespoły w miejscowościach z proponowanymi lokalizacjami w zależności od zapotrzebowania. We wszystkich utworzonych w przyszłości zintegrowanych węzłach przesiadkowych w transporcie drogowym powinny być organizowane wzajemne skomunikowania linii komunikacji miejskiej oraz gminnych, powiatowych i wojewódzkich przewozów pasażerskich.

Wielkość węzłów przesiadkowych powinna być dostosowana do dostępności terenowej oraz rzeczywistych potrzeb z uwzględnieniem ich potencjału ruchowego. Oprócz tworzenia nowoczesnych przystanków komunikacyjnych zasadne jest także podejmowanie działań mających na celu podnoszenie standardu istniejących i planowanych przystanków komunikacyjnych. Modelowy węzeł przesiadkowy, zlokalizowany na zwartym placu, powinien składać się co najmniej z:

- wydzielonych kilku osobnych peronów przystankowych,
- zadaszonych przystanków odjazdowych,

- peronów przystankowych o wysokości dostosowanej do wysokości poziomu podłogi autobusów i taboru kolejowego,
- zorganizowanego parkingu P+R oraz B+R w odległości nie większej niż 100 m od węzła¹³⁹,
- opcjonalnie z parkingu K+R w odległości nie większej niż 50 m od węzła,
- z infrastruktury dostosowanej do osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej ruchliwości.

Węzeł przesiadkowy w małych miejscowościach, integrujący tylko transport autobusowy, może być zlokalizowany również na małej powierzchni. Wówczas ruch pojazdów odbywać się może wokół klasycznej pętli nawrotowej z wyodrębnionym obszarem ze stanowiskami dla osób wysiadających w przypadku, gdy autobus kończy bieg oraz zadaszonymi stanowiskami początkowymi. Liczba przystanków odjazdowych powinna być większa od liczby stanowisk końcowych, ponadto powinny one być zlokalizowane bardzo blisko siebie, co ułatwi przesiadanie się pasażerów. W takim przypadku dopuszcza się lokalizację parkingów P+R oraz B+R w dalszej odległości od węzła – do 250 m dla parkingu P+R i do 150 m dla parkingu B+R, lub w przypadku braku stosownego miejsca dla ich lokalizacji – brak konieczności ich realizacji.

IX.2.2. Integracja taryfowo-biletowa, integracja organizacyjna

Niski udział transportu publicznego w podziale zadań przewozowych przekłada się na obniżanie poziomu jakości życia mieszkańców powiatu puławskiego, 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 obecnie rozdrobnienie jego podsystemów, utrudniające podróżowanie różnymi środkami transportu, nawet na tych samych ciągach komunikacyjnych. Przejawia się ono w braku koordynacji godzin odjazdów, występowaniu wielu niespójnych ze sobą systemów taryfowo-biletowych oraz utrudnionym dostępie do informacji o ofercie przewozowej ze względu na brak jednej, wspólnej platformy informacyjnej.

Integracja różnych obecnie systemów transportu publicznego – międzywojewódzkiego, wojewódzkiego, powiatowego oraz gminnego, to proces łączenia ich w jeden zintegrowany system funkcjonalny, obejmujący wszystkie środki lokomocji, podnoszący atrakcyjność transportu publicznego oraz jego konkurencyjność w stosunku do transportu indywidualnego. Integrację systemów transportowych prowadzić należy jednocześnie na trzech poziomach:

- *taryfowym* – poprzez wprowadzenie jednolitego systemu taryfowego na danym obszarze funkcjonalnym,
- *rozkładów jazdy* – poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych,
- *infrastrukturalnym* – poprzez koncentrację przystanków i peronów w ramach funkcjonalnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Integracja transportu publicznego w powiecie puławskim powinna być realizowana wieloaspektowo poprzez następujące działania:

¹³⁹ Dla parkingów typu P+R oraz B+R, w uzasadnionych terenowo przypadkach dopuszcza się większą odległość od węzła, ale nie większą niż 250 m dla parkingu P+R i 150 m dla parkingu B+R, ponieważ w przypadku większej odległości parking P+R oraz B+R staje się nieatrakcyjny w aspekcie przesiadania się na transport zbiorowy – zbyt długa droga dojazdu do przystanku.

- 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 wspólnych ciągach komunikacyjnych,
- stworzenie kompleksowego systemu informacji pasażerskiej – informacja przystankowa (np. rozkłady jazdy), informacja elektroniczna (np. portal internetowy).

Powszechna dostępność nowych technologii, w tym biletów elektronicznych, może znacząco ułatwić rozliczenia finansowe pomiędzy różnymi operatorami, przewoźnikami i organizatorami, na których obszarze obowiązuje jednolity system taryfowo-biletowy.

IX.3. Tabor w transporcie regionalnym

Atrakcyjność transportu publicznego zależy także od rodzaju oraz stanu technicznego i wizualnego taboru obsługującego linie komunikacyjne. 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.

Docelowo zaleca się zawieranie umów na obsługę linii komunikacyjnych, których zapisy będą preferowały wprowadzanie do ruchu przez operatora fabrycznie nowych pojazdów.

Do obsługi komunikacji lokalnej preferowane są autobusy:

- klasy maxi (standardowe), midi oraz mini,
- lokalne i regionalne (nie w wersji miejskiej),
- z konfiguracją wnętrza typową dla autobusu lokalnego – np. podwójne siedzenia,
- z podłogą na wysokości od 35 cm do najwyżej 75 cm ponad poziom jezdni,
- z niską podłogą w przypadku zapotrzebowania na danej linii/kursie,
- z klimatyzacją przestrzeni pasażerskiej – dotyczy obligatoryjnie nowych pojazdów,
- z wyświetlaczami elektronicznymi przednimi i bocznymi¹⁴⁰ z kierunkiem i numerem linii – dotyczy nowych pojazdów,
- z silnikami spełniającymi normę co najmniej Euro 6 – dotyczy nowych pojazdów, lub
- z silnikami spełniającymi normę Euro 5, EEV lub co najmniej normę Euro 2 – dotyczy pojazdów używanych.

Powyższe wymagania dla nowych pojazdów, mogą występować także w pojazdach używanych, ale nie jest to wymagane obligatoryjnie – dopuszcza się je w ramach opcji wybranych przez organizatora.

W połączeniach ponadlokalnych – regionalnych i wojewódzkich, dopuszczone mogą być autobusy z podłogą o wysokości ponad 76 cm ponad poziom jezdni, jednak wówczas wskazane jest ich wyposażenie w urządzenie umożliwiające wejście z wózkiem do wnętrza oraz miejsce dla niego.

¹⁴⁰ Dotyczy autobusów powyżej 25 miejsc siedzących

Nowe autobusy powinny być planowane do obsługi zadań całodziennych, we wszystkie dni tygodnia. Starsze pojazdy należy przydzielać głównie do krótszych zadań dodatkowych i szczytowych.

Wymagany standard wyposażenia autobusów jest opisany w punkcie 7.1.7. – *Komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów*, a w punkcie 7.2. *Określenie standardów dostępności do pojazdów dla osób niepełnosprawnych* – dostosowanie taboru dla potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej ruchliwości.

IX.4. System lokalizacji pojazdów

W celu prawidłowego nadzoru nad taborom obsługującym linie komunikacyjne organizatora, należy dążyć do wyposażania pojazdów operatorów w autokomputery pokładowe lub inne urządzenia zapewniające ich dokładną lokalizację pojazdów w czasie rzeczywistym w oparciu o techniki przesyłania danych (np. poprzez łączność radiową, przesyłanie danych drogą telefonii komórkowej, itp.). Systemy lokalizacji pojazdów umożliwiają wykonywanie szereg 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 na portalu internetowym organizatora. 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.

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 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym
(Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.)
10. Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1138)
11. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska
(tekst jednolity: Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 z późn. zm.)
12. 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.)
13. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych
(tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 z późn. zm.)
14. 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.)
15. Ustawa z dnia 29 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych
(tekst jednolity: Dz. U. z 2009 r. Nr 157, poz. 1240 z późn. zm.)
16. 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.)
17. 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.)
18. Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. Prawo o szkolnictwie wyższym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r. poz. 572 z późn. zm.)
 19. Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty
(tekst jednolity: Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572 z późn. zm.)
 20. 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.)
 21. 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)
 22. 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)
 23. 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)
 24. 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)
 25. 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)
 26. 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)
 27. 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)
 28. 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. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030
2. Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 (z perspektywą do 2030 r.)
3. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego
4. Wojewódzki Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacji dla Województwa Lubelskiego
5. Koncepcja funkcjonowania kolei na Lubelszczyźnie w latach 2013-2028
6. Strategia Rozwoju Powiatu Puławskiego na lata 2008-2015
7. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Miasto Puławy
8. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Kazimierz Dolny
9. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Nałęczów
10. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Janowiec
11. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Końskowola
12. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kurów
13. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Markuszów
14. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Puławy
15. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wąwolnica
16. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Żyrzyn
17. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego gmin powiatu puławskiego
18. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim
19. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Miasto Puławy wraz z obszarami sąsiednich gmin funkcjonalnie powiązanych w ramach porozumienia w sprawie wspólnej komunikacji miejskiej na lata 2013 – 2024
20. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubelskiego
21. Prognoza oddziaływania na środowisko projektu programu ochrony środowiska województwa lubelskiego na lata 2012 – 2015 z perspektywą do roku 2019
22. Raport o stanie środowiska województwa lubelskiego w 2012 roku
23. Uchwały budżetowe Rady Powiatu Puławskiego
24. Sprawozdania z wykonania budżetu powiatu puławskiego
25. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań, GUS, 2002
26. Platforma internetowa „Bank Danych Lokalnych” Głównego Urzędu Statystycznego
27. Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2014/2015 – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
28. Rozkład jazdy pociągów PKP Intercity S.A.
29. Rozkład jazdy pociągów Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
30. Rozkłady jazdy do zezwoleń w transporcie drogowym wydanych przez Marszałka Województwa

Lubelskiego

31. Rozkłady jazdy do zezwoleń w transporcie drogowym wydanych przez Marszałka Województwa Mazowieckiego
32. Rozkłady jazdy do zezwoleń w transporcie drogowym wydanych przez Starostę Puławskiego
33. Rozkłady jazdy do zezwoleń w transporcie drogowym wydanych przez Prezydenta Miasta Puławy
34. Informacje odnośnie posiadanego taboru autobusowego przekazane przez przewoźników, którym Starosta Puławski wydał zezwolenia w transporcie drogowym

Spis tabel

Tab. I.1.2.1. Wykaz maksymalnych prędkości dla linii nr 7 Warszawa Wschodnia – Dorohusk (Granica Państwa) na odcinku przebiegającym przez powiat puławski	12
Tab. I.1.2.2. Wykaz peronów na obszarze powiatu puławskiego dla linii nr 7 Warszawa Wschodnia – Dorohusk (Granica Państwa)	12
Tab. I.2.6.1. Liczba kursów na 1000 mieszkańców w poszczególnych gminach powiatu puławskiego	28
Tab. II.1.1. Liczba ludności w powiecie puławskim według stanu na dzień 31.12.2014 r.	30
Tab. II.1.2. Struktura wieku mieszkańców powiatu puławskiego (z prognozą do 2035 roku)	33
Tab. II.1.3. Liczba studentów w województwie lubelskim	38
Tab. II.1.4. Liczba uczniów w powiecie puławskim	38
Tab. II.1.5. Wykaz szkół ponadgimnazjalnych w powiecie puławskim	38
Tab. II.1.6. Przeciętne wynagrodzenia	39
Tab. II.1.7. Liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców	40
Tab. II.2.1. Liczba osób niepełnosprawnych w 2011 roku	40
Tab. II.4.1. Pokrycie terenu miasta Puławy	42
Tab. II.4.2. Pokrycie terenu gminy Puławy	43
Tab. II.4.3. Pokrycie terenu gminy Baranów	43
Tab. II.4.4. Pokrycie terenu gminy Janowiec	43
Tab. II.4.5. Pokrycie terenu gminy Kazimierz Dolny	44
Tab. II.4.6. Pokrycie terenu gminy Końskowola	44
Tab. II.4.7. Pokrycie terenu gminy Kurów	45
Tab. II.4.8. Pokrycie terenu gminy Markuszów	45
Tab. II.4.9. Pokrycie terenu gminy Nałęczów	45
Tab. II.4.10. Pokrycie terenu gminy Wąwolnica	46
Tab. II.4.11. Pokrycie terenu gminy Żyrzyn	46
Tab. III.1.1. Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej	67
Tab. III.2.1. Zalety i wady umów netto i brutto	69
Tab. III.2.2. Rodzaje umów z operatorami w transporcie drogowym	69
Tab. IV.1.1. Aktualny podział zadań przewozowych w ponadgminnych podróżach wewnątrz powiatu puławskiego	73
Tab. IV.2.1. Czas dotarcia na przystanek z miejsca zamieszkania (użytkownicy komunikacji autobusowej)	82
Tab. IV.2.2. Odległość do przystanku z miejsca zamieszkania (użytkownicy komunikacji autobusowej)	82
Tab. IV.2.3. Najistotniejsze cechy do poprawy w funkcjonowaniu komunikacji autobusowej w powiecie puławskim (użytkownicy komunikacji autobusowej)	85
Tab. IV.6.1. Liczba osób niepełnosprawnych powiatu puławskiego na tle województwa lubelskiego	89
Tab. IV.9.1. Podział zadań przewozowych w scenariuszu „A”	93
Tab. IV.9.2. Podział zadań przewozowych w scenariuszu „B”	94
Tab. IV.9.3. Podział zadań przewozowych w scenariuszu „C”	95
Tab. IV.11.2.1. Wyniki klasyfikacji strefy lubelskiej dla wybranych substancji wraz z wymaganymi działaniami w przyszłości	99
Tab. IV.11.2.2. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO	100

Tab. IV.11.3.1. Dopuszczalny poziom hałasu.....	101
Tab. IV.11.3.2. Wyniki pomiarów krótkookresowych hałasu drogowego z 2012 roku	102
Tab. IV.11.3.3. Wyniki pomiarów hałasu na liniach kolejowych w 2010 roku	102
Tab. VI.1.1. Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym organizowane przez Powiat Puławski	121
Tab. VI.2.3.1. Rentowność przewozu osób w przedsiębiorstwach komunikacji samochodowej (PKS) w latach 2005-2010.....	127
Tab. VIII.1.7.1. Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym	130
Tab. VIII.7.1. System numeracji linii komunikacyjnych powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie puławskim.....	141

Spis rysunków

Rys. 1. Położenie powiatu puławskiego na tle Polski	7
Rys. I.2.1.1. Liczba kursów MZK Puławy na terenie powiatu puławskiego w poszczególne dni (bez komunikacji miejskiej kursującej wewnątrz granic miasta Puławy).....	14
Rys. I.2.1.2. Liczba kursów wykonywanych przez MZK Puławy w gminach Powiatu Puławskiego ze względu na typ dnia (nie uwzględniono komunikacji miejskiej kursującej wewnątrz granic miasta Puławy).....	15
Rys. I.2.2.1. Liczba linii komunikacyjnych z podziałem na przewoźników w powiatowych przewozach pasażerskich	16
Rys. I.2.2.2. Liczba kursów poszczególnych przewoźników w powiatowych przewozach pasażerskich realizowanych zależnie od typu dnia	17
Rys. I.2.2.3. Liczba kursów w powiatowych przewozach pasażerskich z podziałem na poszczególne typy dni.	18
Rys. I.2.2.4. Liczba kursów w powiatowych przewozach pasażerskich w gminach powiatu puławskiego	19
Rys. I.2.4.1. Liczba kursów w wojewódzkich przewozach pasażerskich realizowanych na obszarze powiatu puławskiego	21
Rys. I.2.4.2. Liczba kursów poszczególnych przewoźników w wojewódzkich przewozach pasażerskich realizowanych zależnie od typu dnia	22
Rys. I.2.5.1.1. Liczba kursów poszczególnych przewoźników w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich (linie lokalne) realizowanych zależnie od typu dnia	23
Rys. I.2.5.1.2. Liczba kursów w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich realizowanych zależnie od typu dnia (dla linii lokalnych).....	24
Rys. I.2.5.2.1. Liczba kursów poszczególnych przewoźników w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich (linie dalekobieżne) realizowanych zależnie od typu dnia	25
Rys. I.2.5.2.2. Liczba kursów w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich realizowanych zależnie od typu dnia (dla linii dalekobieżnych)	26
Rys. I.2.6.1. Liczba wszystkich kursów w całej komunikacji w powiecie puławskim w poszczególnych typach dni (bez kursów komunikacji miejskiej wewnątrz miasta Puławy).....	27
Rys. I.2.6.2. Liczba wszystkich kursów w całej komunikacji w powiecie puławskim w poszczególnych typach dni i z rozbiciem na poszczególne gminy (bez kursów komunikacji miejskiej wewnątrz miasta Puławy).....	29

Rys. II.1.1. Mapa przeglądowa powiatu puławskiego.....	31
Rys. II.1.2. Prognoza liczby mieszkańców	32
Rys. II.1.3. Przyrost naturalny w powiecie puławskim.....	32
Rys. II.1.4. Gęstość zaludnienia w powiecie puławskim w 2014 r.	34
Rys. II.1.5. Saldo migracji w powiecie puławskim	35
Rys. II.1.6. Odsetek osób w wieku produkcyjnym.....	36
Rys. II.1.7. Bezrobocie na terenie powiatu puławskiego	37
Rys. II.1.8. Przeciętne wydatki na transport na 1 osobę.....	39
Rys. II.3.1. Lokalizacja obiektów o charakterze użyteczności publicznej w powiecie puławskim.....	41
Rys. III.1.1. Zasady finansowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów	64
Rys. IV.1.1. Obecny podział zadań przewozowych w podróżach pieszych ponadgminnych wewnątrz powiatu puławskiego	73
Rys. IV.2.1. Płeć ankietowanych (użytkownicy komunikacji autobusowej).....	74
Rys. IV.2.2. Płeć ankietowanych (użytkownicy samochodów osobowych).....	74
Rys. IV.2.3. Udział poszczególnych grup wiekowych w badaniu (użytkownicy komunikacji autobusowej).....	75
Rys. IV.2.4. Udział poszczególnych grup wiekowych w badaniu (użytkownicy samochodów osobowych)	75
Rys. IV.2.5. Status społeczny ankietowanych	76
Rys. IV.2.6. Wykształcenie respondentów	76
Rys. IV.2.7. Samochód w gospodarstwach domowych (użytkownicy komunikacji autobusowej)	77
Rys. IV.2.8. Samochód w gospodarstwach domowych (użytkownicy samochodów osobowych)	77
Rys. IV.2.9. Posiadanie prawa jazdy (użytkownicy komunikacji autobusowej).....	77
Rys. IV.2.10. Posiadanie prawa jazdy (użytkownicy samochodów osobowych)	78
Rys. IV.2.11. Możliwość samodzielnego korzystania z samochodu (użytkownicy komunikacji autobusowej).....	78
Rys. IV.2.12. Możliwość samodzielnego korzystania z samochodu (użytkownicy samochodów osobowych)	78
Rys. IV.2.13. Główny użytkownik samochodu osobowego (użytkownicy komunikacji autobusowej)...	79
Rys. IV.2.14. Główny użytkownik samochodu osobowego (użytkownicy samochodów osobowych) ...	79
Rys. IV.2.15. Środki transportu	80
Rys. IV.2.16. Cele podróży.....	80
Rys. IV.2.17. Porównanie godzin rozpoczęcia podróży użytkowników samochodów i komunikacji autobusowej.....	81
Rys. IV.2.18. Porównanie godzin zakończenia podróży użytkowników samochodów i komunikacji autobusowej.....	81
Rys. IV.2.19. Ocena odległości do przystanku (użytkownicy komunikacji autobusowej)	82
Rys. IV.2.20. Ocena poszczególnych elementów istniejącego transportu autobusowego (użytkownicy komunikacji autobusowej)	83
Rys. IV.2.21. Ocena poszczególnych elementów, które skłoniłyby do przesiadki na komunikację zbiorową (użytkownicy samochodów osobowych)	84
Rys. IV.2.22. Zamiar przesiadki na samochód osobowy (użytkownicy komunikacji autobusowej).....	85
Rys. IV.5.1. Cele podróży zadeklarowane przez respondentów.....	88

<i>Rys. IV.9.1. Oczekiwany podział zadań przewozowych w niepieszych podróżach ponadgminnych wewnątrz powiatu puławskiego – w scenariuszu A</i>	<i>93</i>
<i>Rys. IV.9.2. Oczekiwany podział zadań przewozowych w niepieszych podróżach ponadgminnych wewnątrz powiatu puławskiego – w scenariuszu B</i>	<i>94</i>
<i>Rys. IV.9.3. Oczekiwany podział zadań przewozowych w niepieszych podróżach ponadgminnych wewnątrz powiatu puławskiego – w scenariuszu C</i>	<i>96</i>
<i>Rys. V.2.1. Warianty decyzyjne dla rozpoczęcia funkcjonowania nowej linii o charakterze użyteczności publicznej.....</i>	<i>110</i>
<i>Rys. V.3.1. Schemat wyboru operatora świadczącego usługi przewozowe</i>	<i>114</i>
<i>Rys. V.4.1.1. Typy kontraktów związanych z kontrolą biletową.....</i>	<i>115</i>
<i>Rys. V.5.1. Model teoretyczny finansowania opcjonalnych wydłużeń linii komunikacyjnych do miejscowości w innych powiatach.....</i>	<i>117</i>
<i>Rys. VI.1.1. Planowana sieć komunikacyjna Powiatu Puławskiego (linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej) – część graficzna planu.....</i>	<i>124</i>
<i>Rys. VI.2.2.1. Prognoza wielkości popytu potencjalnego w międzygminnych wewnątrz powiatowych przewozach pasażerskich w latach 2015 – 2029 na obszarze powiatu puławskiego</i>	<i>126</i>
<i>Rys. VII.3.1. Zalecane ukształtowanie krawędzi peronowej</i>	<i>133</i>
<i>Rys. VII.3.2. Przerwa między peronem przystankowym a autobusem</i>	<i>133</i>
<i>Rys. VII.3.3. Strefa wejściowa do pojazdu – inny rodzaj nawierzchni naprzeciwko pierwszych drzwi autobusu.....</i>	<i>134</i>

ZAŁĄCZNIK NR 1 – LINIE KOMUNIKACYJNE, DLA KTÓRYCH ORGANIZATOREM JEST MIASTO PUŁAWY

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba par kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Linia wybiega poza powiat puławski do powiatu:	
					Dzień roboczy						Sobota			Niedziela						
					szkolny			wakacyjny			tam	powrót	suma	tam	powrót	suma				tam
tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma						
1	MZK Puławy	Zwykła	5	Puławy - Góra Puławska - Jaroszyn - Bronowice - Kowala/Bronowice - Kolonia Kowala - Opatkowice -...- WYSOKIE KOŁO - REGÓW NOWY - GNIEWOSZÓW	4	4	8	2	2	4	0	0	0	0	0	0		M. Puławy, gm. Puławy,	Maz. kozienicki,	
2	MZK Puławy	Zwykła	7	IGNACÓW >...> Góra Puławska	1		1	0		0	0		0		0		Wariant jednokierunkowy	gm. Puławy,	Maz. zwoleński,	
3	MZK Puławy	Zwykła	16	Puławy - Góra Puławska - Klikawa - Pachnowola - Dobrostawów - Sosnów - Zarzecze - Anielin - Smogorzów - Leokadiów - Piskorów -...- PAJĄKÓW -...- Polesie	10	12	22	11	11	22	8	9	17	8	9	17		M. Puławy, gm. Puławy,	Maz. zwoleński,	
4	MZK Puławy	Zwykła	16	Puławy - Góra Puławska - Klikawa - Pachnowola - Dobrostawów - Sosnów - Zarzecze - Anielin - Smogorzów - Leokadiów - Kuroszów - Tadzín - Kolonia Piskorów -...- IGNACÓW	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		M. Puławy, gm. Puławy,	Maz. zwoleński,	
5	MZK Puławy	Zwykła	16	Puławy - Góra Puławska - Klikawa - Pachnowola - Kajetanów - Dobrostawów - Sosnów - Zarzecze - Anielin - Smogorzów - Leokadiów - Piskorów -...- PAJĄKÓW -...- Polesie	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		M. Puławy, gm. Puławy,	Maz. zwoleński,	
6	MZK Puławy	Zwykła	16	Polesie >...> PAJĄKÓW >...> Piskorów > Leokadiów > Smogorzów > Anielin > Zarzecze > Sosnów > Dobrostawów > Pachnowola > Klikawa > Góra Puławska > Puławy	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Puławy,	Maz. zwoleński,	
7	MZK Puławy	Zwykła	J2	Janowiec > Janowice >...> BARYCZKA	1		1	0		0	0		0	0	0		Wariant jednokierunkowy	gm. Janowiec,	Maz. zwoleński,	
8	MZK Puławy	Zwykła	J2	Janowiec -...- ŁAWECZKO	3	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0		gm. Janowiec,	Maz. zwoleński,	
9	MZK Puławy	Zwykła	J2	Janowiec > Janowice >...> BARYCZKA >...> Brzeście	3		3	0		0	0		0	0	0		Wariant jednokierunkowy	gm. Janowiec,	Maz. zwoleński,	
1	MZK Puławy	Zwykła	1	Puławy > Kazimierz Dolny	1		1	1		1	1		1	0	0		Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny,		
2	MZK Puławy	Zwykła	1	Puławy - Parchatka - Bochoznica - Kazimierz Dolny	2	3	5	2	3	5	0	2	2	0	1	1		M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny,		
3	MZK Puławy	Zwykła	2	Puławy > Rudy > Końskowola > Witowice/Opoka > Witowice > Chrzążów > Chrzążówek > Pulki > Opoka > Końskowola > Stara Wieś > Skowieszyn > Stara Wieś > Rudy > Puławy	0		0	0		0	1		1	1		1	Linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Końskowola,		
4	MZK Puławy	Zwykła	2	Puławy > Rudy > Końskowola > Witowice/Opoka > Witowice > Chrzążów > Chrzążówek > Pulki > Opoka > Końskowola > Rudy > Puławy	5		5	5		5	3		3	3		3	Linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Końskowola,		
5	MZK Puławy	Zwykła	5	Puławy > Góra Puławska > Jaroszyn > Bronowice > Łęka > Kolonia Opatkowice > Opatkowice > Kolonia Kowala > Kowala/Bronowice > Bronowice > Jaroszyn > Góra Puławska > Puławy	2	0	2	0	0	0	1	0	1	0	0	0		Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Puławy,	

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba par kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Linia wybiega poza powiat puławski do powiatu:
					Dzień roboczy						Sobota			Niedziela					
					szkolny			wakacyjny			tam	powrót	suma	tam	powrót	suma			
tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma					
6	MZK Puławy	Zwykła	5	Puławy > Góra Puławska > Jaroszyn > Bronowice > Kajetanów > Bronowice > Łęka > Kolonia Opatkowice > Opatkowice > Kolonia Kowala > Kowala/Bronowice > Bronowice > Jaroszyn > Góra Puławska > Puławy	2	0	2	3	0	3	3	0	3	3	0	3	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Puławy,	
7	MZK Puławy	Zwykła	5	Puławy > Góra Puławska > Jaroszyn > Bronowice > Łęka > Kolonia Opatkowice > Opatkowice > Kolonia Kowala > Kowala/Bronowice > Bronowice > Kajetanów > Bronowice > Jaroszyn > Góra Puławska > Puławy	3	0	3	4	0	4	3	0	3	2	0	2	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Puławy,	
8	MZK Puławy	Zwykła	6	Zagrody > Żyrzyn > Bałtów > Osiny > Wronów > Młynki > Końskowola > Rudy > Puławy	0		0	0		0	1		1	1		1	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Żyrzyn,	
9	MZK Puławy	Zwykła	6	Puławy > Rudy > Końskowola > Stary Pożóg	1		1	0		0	0		0	0		0	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Końskowola,	
10	MZK Puławy	Zwykła	6	Puławy - Rudy - Końskowola - Stary Pożóg - Nowy Pożóg	1	1	2	2	2	4	0	0	0	0	0	0		M. Puławy, gm. Końskowola,	
11	MZK Puławy	Zwykła	6	Puławy - Rudy - Końskowola - Stara Wieś - Skowieszyn	0	0	0	0	0	0	1	1	2	1	1	2		M. Puławy, gm. Końskowola,	
12	MZK Puławy	Zwykła	6	Puławy - Rudy - Końskowola - Młynki	8	9	17	8	9	17	10	10	20	8	8	16		M. Puławy, gm. Końskowola,	
13	MZK Puławy	Zwykła	6	Puławy - Rudy - Końskowola	1	1	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0		M. Puławy, gm. Końskowola,	
14	MZK Puławy	Zwykła	6	Puławy - Rudy - Końskowola - Młynki - Wronów	2	3	5	3	3	6	0	0	0	2	2	4		M. Puławy, gm. Końskowola,	
15	MZK Puławy	Zwykła	6	Puławy - Rudy - Końskowola - Sielce	3	3	6	2	2	4	0	0	0	0	0	0		M. Puławy, gm. Końskowola,	
16	MZK Puławy	Zwykła	6	Puławy > Rudy > Końskowola > Sielce > Końskowola > Młynki > Wronów	1		1	1		1	0		0	0		0	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Końskowola,	
17	MZK Puławy	Zwykła	7	Puławy > Góra Puławska > Jaroszyn > Bronowice > Łęka > Kolonia Opatkowice > Opatkowice > Kolonia Kowala > Kowala/Bronowice > Bronowice > Kajetanów > Bronowice > Jaroszyn > Góra Puławska > Puławy	1		1	1		1	0		0	0		0	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Puławy,	
18	MZK Puławy	Zwykła	7	Puławy - Góra Puławska	10	11	21	3	4	7	0	0	0	0	0	0		M. Puławy, gm. Puławy,	
19	MZK Puławy	Zwykła	7	Sadłowice > Nasiłów > Stary Wojszyn > Wojszyn > Trzcianki > Tomaszów > Stanisławów > Góra Puławska > Puławy	1		1	1		1	0		0	0		0	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Puławy, gm. Janowiec,	

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba par kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Linia wybiega poza powiat puławski do powiatu:
					Dzień roboczy						Sobota			Niedziela					
					szkolny			wakacyjny											
					tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma			
20	MZK Puławy	Zwykła	9	Puławy > Góra Puławska > Jaroszyn > Łęka > Bronowice > Kajetanów > Bronowice	1		1	0		0	0		0	0		0	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Puławy,	
21	MZK Puławy	Zwykła	9	Puławy - Góra Puławska - Jaroszyn - Łęka - Bronowice - Kajetanów	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		M. Puławy, gm. Puławy,	
22	MZK Puławy	Zwykła	9	Bronowice > Łęka > Kolonia Opatkowice > Opatkowice > Kolonia Kowala > Kowala > Bronowice > Kajetanów > Bronowice > Łęka > Jaroszyn > Góra Puławska > Puławy	1		1	0		0	0		0	0		0	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Puławy,	
23	MZK Puławy	Zwykła	11	Puławy - Wronów - Osiny - Bałtów - Żyrzyn - Zagrody	5	10	15	5	10	15	5	4	9	4	5	9		M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Żyrzyn,	
24	MZK Puławy	Zwykła	11	Puławy - Wronów - Osiny - Bałtów - Żyrzyn - Zagrody - Kotliny	3	2	5	3	2	5	1	2	3	2	1	3		M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Żyrzyn,	
25	MZK Puławy	Zwykła	11	Puławy > Wronów > Osiny > Wola Osińska > Żyrzyn > Zagrody	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Żyrzyn,	
26	MZK Puławy	Zwykła	11	Puławy - Wronów - Osiny - Bałtów - Borysów - Żyrzyn - Zagrody	5	1	6	5	1	6	2	3	5	3	2	5		M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Żyrzyn,	
27	MZK Puławy	Zwykła	11	Puławy > Wronów > Osiny > Bałtów > Żyrzyn > Zagrody > Kotliny > Bronisławka	2	0	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Żyrzyn,	
28	MZK Puławy	Zwykła	11	Puławy - Wronów - Osiny - Bałtów - Borysów - Żyrzyn - Zagrody - Kotliny	1	1	2	1	1	2	2	1	3	1	2	3		M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Żyrzyn,	
29	MZK Puławy	Zwykła	11	Bronisławka > Kotliny > Zagrody > Żyrzyn > Borysów > Bałtów > Osiny > Wronów > Puławy	2	0	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Żyrzyn,	
30	MZK Puławy	Zwykła	11	Kotliny > Zagrody > Żyrzyn > Wola Osińska > Wronów > Puławy	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Żyrzyn,	
31	MZK Puławy	Zwykła	12	Puławy - Parchatka - Bochothnica - Kazimierz Dolny	14	13	27	14	13	27	16	15	31	12	11	23		M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny,	
32	MZK Puławy	Zwykła	12	Puławy - Parchatka - Bochothnica - Kazimierz Dolny - Cholewianka - Dąbrówka	1	1	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0		M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny,	
33	MZK Puławy	Zwykła	12	Puławy - Parchatka - Bochothnica - Kazimierz Dolny - Cholewianka - Jeziorszczyzna - Cholewianka - Kazimierz Dolny - Cholewianka - Dąbrówka	1	1	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0		M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny,	
34	MZK Puławy	Zwykła	12	Puławy - Parchatka - Bochothnica - Kazimierz Dolny - Cholewianka - Dąbrówka - Kazimierz Dolny - Okale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	4		M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny,	

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba par kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Linia wybiega poza powiat puławski do powiatu:
					Dzień roboczy						Sobota			Niedziela					
					szkolny			wakacyjny											
tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma								
35	MZK Puławy	Zwykła	15	Niebrzegów - Gołąb - Kolonia Gołąb - Wólka Gołębska - Puławy	4	4	8	4	4	8	2	2	4	2	2	4		M. Puławy, gm. Puławy,	
36	MZK Puławy	Zwykła	15	Gołąb - Kolonia Gołąb - Wólka Gołębska - Puławy	13	14	27	13	14	27	8	9	17	8	9	17		M. Puławy, gm. Puławy,	
37	MZK Puławy	Zwykła	16	Puławy - Góra Puławska - Klikawa - Pachnowola - Dobrosławów - Sosnów - Zarzecze - Piskorów - Polesie	2	1	3	2	1	3	1	1	2	1	1	2		M. Puławy, gm. Puławy,	
38	MZK Puławy	Zwykła	17	Puławy - Góra Puławska - Sadłowice - Kolonia Góra Puławska - Wojszyn - Kolonia Oblasy - Oblasy - Janowiec	11	14	25	10	12	22	7	8	15	5	7	12		M. Puławy, gm. Puławy, gm. Janowiec,	
39	MZK Puławy	Zwykła	17	Puławy - Góra Puławska - Sadłowice - Kolonia Góra Puławska - Wojszyn - Kolonia Oblasy - Oblasy - Janowiec - Janowice - Stare Brzeście - Kolonia Brzeście	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	3		M. Puławy, gm. Puławy, gm. Janowiec,	
40	MZK Puławy	Zwykła	17	Puławy - Góra Puławska - Stanisławów/Kolonia Klikawa - Stanisławów - Tomaszów - Trzcianki - Wojszyn - Kolonia Oblasy - Oblasy - Janowiec	1	0	1	1	0	1	0	0	0	1	1	2		M. Puławy, gm. Puławy, gm. Janowiec,	
41	MZK Puławy	Zwykła	17	Puławy - Góra Puławska - Sadłowice - Nasiłów - Stary Wojszyn - Wojszyn - Kolonia Oblasy - Oblasy - Janowiec	5	3	8	3	3	6	2	2	4	2	1	3		M. Puławy, gm. Puławy, gm. Janowiec,	
42	MZK Puławy	Zwykła	17	Wojszyn > Kolonia Oblasy > Oblasy > Janowiec	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Wariant jednokierunkowy	gm. Janowiec,	
43	MZK Puławy	Zwykła	17	Kolonia Brzeście > Stare Brzeście > Janowice > Janowiec > Oblasy > Kolonia Oblasy > Wojszyn > Stary Wojszyn > Nasiłów > Sadłowice > Góra Puławska > Puławy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Puławy, gm. Janowiec,	
44	MZK Puławy	Zwykła	17	Janowiec > Wojszyn	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Wariant jednokierunkowy	gm. Janowiec,	
45	MZK Puławy	Zwykła	17	Janowiec > Oblasy > Kolonia Oblasy > Wojszyn > Trzcianki > Tomaszów > Stanisławów > Stanisławów/Kolonia Klikawa > Góra Puławska_Adamówka > Góra Puławska > Puławy	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Puławy, gm. Janowiec,	
46	MZK Puławy	Zwykła	20	Puławy > Parchatka > Bochońca > Skowieszyn > Wylągi > Kazimierz Dolny > Bochońca > Parchatka > Puławy	2		2	2		2	0		0	0		0	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny, gm. Końskowola,	
47	MZK Puławy	Zwykła	21	Puławy - Wronów - Osiny - Wola Osińska	4	4	8	2	2	4	2	2	4	0	0	0		M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Żyrzyn,	
48	MZK Puławy	Zwykła	22	Kajetanów > Bronowice > Łęka > Kolonia Opatkowice > Opatkowice > Kolonia Kowala > Kowala > Bronowice > Puławy > Rudy > Końskowola > Opoka/Witowice > Opoka > Pulki > Chrzęchówek > Chrzęchów > Witowice > Witowice/Opoka > Końskowola > Rudy > Puławy	0		0	1		1	0		0	0		0	Linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Puławy, gm. Końskowola,	

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba par kursów									Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Linia wybiega poza powiat puławski do powiatu:			
					Dzień roboczy			Sobota			Niedziela								
					szkolny		wakacyjny	Sobota		Niedziela									
tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma								
49	MZK Puławy	Zwykła	22	Puławy > Rudy > Końskowola > Opoka/Witowice > Opoka > Pulki > Chrzążówek > Chrzążów > Witowice > Witowice/Opoka > Końskowola > Rudy > Puławy	5		5	4		4	3		3	3		3	Linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Końskowola,	
50	MZK Puławy	Zwykła	J1	Nasiłów > Puławy	1		1	0		0	0		0	0		0	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Janowiec,	
51	MZK Puławy	Zwykła	J1	Janowiec > Oblasy > Wojszyn > Trzcianki	1		1	0		0	0		0	0		0	Wariant jednokierunkowy	gm. Janowiec,	
52	MZK Puławy	Zwykła	J1	Trzcianki > Wojszyn > Nasiłów	1		1	0		0	0		0	0		0	Wariant jednokierunkowy	gm. Janowiec,	
53	MZK Puławy	Zwykła	J1	Nasiłów > Wojszyn > Oblasy > Janowiec	1		1	0		0	0		0	0		0	Wariant jednokierunkowy	gm. Janowiec,	
54	MZK Puławy	Zwykła	J1	Janowiec > Oblasy > Wojszyn > Nasiłów > Sadłowice > Trzcianki > Tomaszów > Trzcianki > Wojszyn > Oblasy > Janowiec	1		1	0		0	0		0	0		0	Wariant jednokierunkowy	gm. Janowiec,	
55	MZK Puławy	Zwykła	J2	Brzeście > Janowice > Janowiec	3		3	0		0	0		0	0		0	Wariant jednokierunkowy	gm. Janowiec,	
56	MZK Puławy	Zwykła	J2	BARYCZKA >...> Brzeście > Janowice > Janowiec	1		1	0		0	0		0	0		0	Wariant jednokierunkowy	gm. Janowiec,	
57	MZK Puławy	Zwykła	K1	Końskowola > Witowice > Chrzążów > Pulki > Opoka > Końskowola	1		1	0		0	0		0	0		0	Wariant jednokierunkowy	gm. Końskowola,	
58	MZK Puławy	Zwykła	K1	Końskowola > Witowice > Chrzążów > Pulki > Opoka > Końskowola > Puławy	1		1	0		0	0		0	0		0	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Końskowola,	
59	MZK Puławy	Zwykła	K2	Końskowola > Małe Sielce > Sielce > Małe Sielce > Końskowola	1		1	0		0	0		0	0		0	Wariant jednokierunkowy	gm. Końskowola,	
60	MZK Puławy	Zwykła	K2	Puławy > Rudy > Końskowola > Małe Sielce > Sielce > Małe Sielce > Końskowola	1		1	0		0	0		0	0		0	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Końskowola,	
61	MZK Puławy	Zwykła	K3	Stary Pożóg > Nowy Pożóg > Zażuk > Zakierzki > Las Stocki > Stok > Celejów	3		3	0		0	0		0	0		0	Wariant jednokierunkowy	gm. Końskowola, gm. Wąwolnica,	
62	MZK Puławy	Zwykła	K3	Stary Pożóg > Las Stocki > Kolonia Stok > Stok > Kolonia Stok > Zażuk > Nowy Pożóg > Stary Pożóg > Końskowola > Wronów	1		1	0		0	0		0	0		0	Wariant jednokierunkowy	gm. Końskowola,	
63	MZK Puławy	Zwykła	K3	Końskowola > Stary Pożóg > Nowy Pożóg > Zażuk > Zakierzki > Las Stocki > Stok	2		2	0		0	0		0	0		0	Wariant jednokierunkowy	gm. Końskowola,	
64	MZK Puławy	Zwykła	K4	Skowieszyn > Stara Wieś > Końskowola	1		1	0		0	0		0	0		0	Wariant jednokierunkowy	gm. Końskowola,	
65	MZK Puławy	Zwykła	K4	Puławy > Skowieszyn	1		1	0		0	0		0	0		0	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Końskowola,	
66	MZK Puławy	Zwykła	K4	Końskowola > Stara Wieś > Skowieszyn > Stara Wieś > Końskowola	2		2	0		0	0		0	0		0	Wariant jednokierunkowy	gm. Końskowola,	

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba par kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Linia wybiega poza powiat puławski do powiatu:	
					Dzień roboczy						Sobota			Niedziela						
					szkolny			wakacyjny			tam	powrót	suma	tam	powrót	suma				tam
tam	powrót	suma	tam	powrót	suma															
67	MZK Puławy	Zwykła	S7	Puławy > Góra Puławska	2		2	0		0	0		0		0	0	0	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Puławy,	
68	MZK Puławy	Zwykła	S7	Góra Puławska > Sadłowice > Kolonia Góra Puławska > Trzcianki > Tomaszów > Stanisławów > Góra Puławska > Puławy	1		1	0		0	0		0		0	0	0	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Puławy, gm. Janowiec,	
69	MZK Puławy	Zwykła	S7	Góra Puławska > Sadłowice > Kolonia Góra Puławska > Trzcianki > Tomaszów > Stanisławów > Góra Puławska	1		1	0		0	0		0		0	0	0	Wariant jednokierunkowy	gm. Puławy, gm. Janowiec,	
70	Usługi Transportowe "MARIO - TRANS" Mariusz Pacocha	Zwykła	110p	Puławy - Rudy - Końskowola - Witowice - Chrzążów - Chrzążówek - Pulki	b.d.	b.d.	0	b.d.	b.d.	0	b.d.	b.d.	0	b.d.	b.d.	0	0		M. Puławy, gm. Końskowola,	
71	Usługi Transportowe "MARIO - TRANS" Mariusz Pacocha	Zwykła	111p	Puławy - Góra Puławska - Klikawa - Tomaszów - Trzcianki - Wojszyn - Nasitów - Sadkowice - Puławy	b.d.	b.d.	0	b.d.	b.d.	0	b.d.	b.d.	0	b.d.	b.d.	0	0		M. Puławy, gm. Puławy, gm. Janowiec,	

ZAŁĄCZNIK NR 2 – LINIE KOMUNIKACYJNE W POWIATOWYCH PRZEWOZACH PASAŻERSKICH

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba par kursów									Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia					
					Dzień roboczy			Sobota			Niedziela									
					szkolny		suma	wakacyjny		suma	tam		suma			tam		suma		
tam	powrót	tam	powrót	tam	powrót	tam		powrót												
1	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82002	Wąwolnica > Mareczki > Bartłomiejowice > Zawada > Łopatki > Karmanowice > Celejów > Las Stocki > Celejów > Karmanowice > Łopatki > Rogalów > Wąwolnica	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	gm. Końskowola, gm. Wąwolnica,	
2	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82005	Celejów > Stok > Stary Pożóg > Nowy Pożóg > Stary Pożóg > Końskowola > Rudy > Puławy	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Wąwolnica,	
3	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82009	Puławy > Rudy > Końskowola > Stara Wieś > Skowieszyn > Końskowola > Stary Pożóg > Stok > Celejów	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Wąwolnica,	
4	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82024	Nałęczów > Strzelce > Nałęczów PKP > Piotrowice Małe > Bronice > Buchałowice > Nałęczów PKP > Drzewce-Kolonia > Drzewce > Łopatki > Drzewce > Drzewce-Kolonia > Nałęczów PKP > Strzelce > Nałęczów	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	gm. Nałęczów, gm. Kurów, gm. Wąwolnica,
5	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82025	Puławy > Rudy > Końskowola > Kurów > Olesin > Płonki > Kaleń > Łany > Markuszów > Olempin > Bobowiska > Wólka Kątna	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Markuszów,	
6	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82029	Stary Pożóg > Stok > Klementowice > Karmanowice > Łopatki > Rogalów > Zawada > Bartłomiejowice > Mareczki > Wąwolnica	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Wąwolnica,
7	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82030	Wąwolnica > Mareczki > Bartłomiejowice > Zawada > Łopatki > Karmanowice > Celejów > Las Stocki > Celejów > Stok > Stary Pożóg	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	gm. Końskowola, gm. Wąwolnica,
8	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82036	Wólka Kątna > Bobowiska > Markuszów > Łany > Kaleń > Płonki > Olesin > Kurów > Witowice > Końskowola > Rudy > Puławy	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Markuszów,
9	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82079	Rzeczyca > Rąblów > Iłki > Witoszyn > Rzeczyca > Skowieszyn > Wylągi > Kazimierz Dolny > Bochońnica > Parchatka > Puławy	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny, gm. Końskowola, gm. Wąwolnica,
10	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82081	Kazimierz Dolny > Wylągi > Skowieszyn > Rzeczyca > Witoszyn > Iłki > Rąblów > Rzeczyca > Skowieszyn > Wylągi > Kazimierz Dolny	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	gm. Kazimierz Dolny, gm. Końskowola, gm. Wąwolnica,

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba par kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia		
					Dzień roboczy						Sobota			Niedziela						
					szkolny			wakacyjny												
					tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma				
11	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82081	Puławy > Parchatka > Bochothnica > Kazimierz Dolny > Doły > Wylągi > Skowieszyn > Helenówka > Rzeczycza > Witoszyn > Iłki > Rąblów > Grabówki	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny, gm. Końskowola, gm. Wąwolnica,	
12	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82083	Nałęczów > Łąki > Zarzeka > Wąwolnica > Kębło > Huta k/Wąwolnicy > Kębło > Stanisławka > Grabówki > Rąblów > Zawada > Rogalów > Zawada > Bartłomiejowice > Mareczki > Wąwolnica > Zarzeka > Łąki > Nałęczów	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	gm. Nałęczów, gm. Wąwolnica,	
13	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82116	(Nałęczów > Strzelce) - Nałęczów PKP - Drzewce-Kolonia - Łopatki - Drzewce - Drzewce-Kolonia - Piotrowice - Bronice	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		gm. Nałęczów, gm. Wąwolnica,	
14	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82170	Puławy > Wronów > Osiny > Bałtów > Żyrzyn > Żerdź > Dąbrówki > Baranów > Wola Czołnowska > Kozioł > Huta k/Baranowa > Gródek > Huta k/Baranowa > Kozioł > Wola Czołnowska > Baranów > Motoga > Pogonów > Poręba > Wilczanka > Skrudki > Parafianka > Jaworów > Borysów > Żyrzyn > Bałtów > Osiny > Wronów > Puławy	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Baranów, gm. Końskowola, gm. Żyrzyn,
15	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82172	Puławy > Wronów > Osiny > Bałtów > Borysów > Żyrzyn > Borysów > Jaworów > Parafianka > Skrudki > Wilczanka > Poręba > Pogonów > Motoga > Baranów > Czołna > Klin > Śniadówka	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Baranów, gm. Końskowola, gm. Żyrzyn,
16	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82178	Puławy > Wronów > Osiny > Bałtów > Żyrzyn > Kosmów > Żerdź > Parafianka > Skrudki > Wilczanka > Pogonów > Motoga > Baranów > Wola Czołnowska	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Baranów, gm. Końskowola, gm. Żyrzyn,
17	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82184	Puławy > Wronów > Osiny > Bałtów > Żyrzyn > Żerdź > Dąbrówki > Baranów	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Baranów, gm. Końskowola, gm. Żyrzyn,
18	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82193	Baranów > Żerdź > Żyrzyn > Bałtów > Osiny > Wronów > Puławy	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Baranów, gm. Końskowola, gm. Żyrzyn,
19	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82255	Baranów > Motoga > Pogonów > Poręba > Wilczanka > Skrudki > Parafianka > Jaworów > Borysów > Żyrzyn > Borysów > Bałtów > Osiny > Wronów > Puławy	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Baranów, gm. Końskowola, gm. Żyrzyn,
20	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82528	Nałęczów PKP - Strzelce - Nałęczów - Łąki - Zarzeka - Wąwolnica	1	1	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0		gm. Nałęczów, gm. Wąwolnica,

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba par kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia
					Dzień roboczy						Sobota			Niedziela				
					szkolny			wakacyjny										
					tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma		
21	Przewóz Osób Bogusław Łubkowski	Zwykła		Nałęczów - Łąki - Wąwolnica - Drzewce - Łopatki - Karmanowice - Klementowice - Buchałowice - Płonki - Kurów - Klementowice - Stok - Stary Pożóg - Końskowola - Puławy	1	1	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0		M. Puławy, gm. Nałęczów, gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Wąwolnica,
22	Przewóz Osób Bogusław Łubkowski	Zwykła		Nałęczów - Strzelce - (Piotrowice >/< Piotrowice Małe) - Bronice - Olszowiec - Kaleń - Łany - Markuszów - Kurów - Końskowola - Puławy	4	5	9	4	5	9	0	0	0	0	0	0		M. Puławy, gm. Nałęczów, gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Markuszów,
23	Przewóz Osób Bogusław Łubkowski	Zwykła		Nałęczów - Łąki - Wąwolnica - Drzewce - Buchałowice - Klementowice - Stok - Stary Pożóg - Końskowola - Puławy	5	5	10	5	5	10	2	2	4	0	0	0		M. Puławy, gm. Nałęczów, gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Wąwolnica,
24	Rago Sp. z o.o.	Zwykła		Wronów - Osiny - Żyrzyn	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		gm. Końskowola, gm. Żyrzyn,
25	Rago Sp. z o.o.	Zwykła		Składów - Dębczyna - Baranów - Czołna - Klin - Śniadówka - Niwa - Łysa Góra - Zagrody - Żyrzyn - Bałtów - Osiny - Wronów - Puławy	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		M. Puławy, gm. Baranów, gm. Końskowola, gm. Żyrzyn,
26	Rago Sp. z o.o.	Zwykła		Baranów - Motoga - Pogonów - Wilczanka - Skrudki - Borysów - Bałtów - Osiny - Wronów - Puławy	3	4	7	3	4	7	0	0	0	0	0	0		M. Puławy, gm. Baranów, gm. Końskowola, gm. Żyrzyn,
27	STANMAR Kraj Sp. J.	Zwykła		Puławy - Parchatka - Bochothnica - Kazimierz Dolny - Cholewianka - Jeziorszczyzna - Rzeczycza - Rzeczycza-Kolonia - Witoszyn - Iłki - Rąblów - Bartłomiejowice - Marcetki - Wąwolnica - Zarzeka - Łąki - Nałęczów	5	5	10	5	5	10	0	0	0	0	0	0		M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny, gm. Nałęczów, gm. Wąwolnica,
28	Usługi Autokarowe i Busów - Krzysztof Szeleźniak	Zwykła		(Kurów - Wólka Nowodworska) - Dęba - Choszczów - Barłogi - Zastawie - Łąkoć - Zastawie - Kłoda - Kurów - Końskowola - Rudy - Puławy	4	4	8	4	4	8	0	0	0	0	0	0	jedna para wydłużona do Kurowa	M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Kurów,

ZAŁĄCZNIK NR 3 – LINIE KOMUNIKACYJNE W WOJEWÓDZKICH PRZEWOZACH PASAŻERSKICH

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba par kursów											Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Linia wybiega poza powiat puławski do powiatu:	
					Dzień roboczy						Sobota			Niedziela					
					szkolny			wakacyjny			tam	powrót	suma	tam	powrót				suma
tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma					
1	"Celer - Bus" Marian Chęć	Przyspieszona		Puławy - Bochotnica - Kazimierz Dolny - Cholewianka - Dąbrówka -...- OPOLE LUBELSKIE	3	3	6	3	3	6	0	0	0	0	0	0		M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny,	opolski,
2	"NAVARA BUS" Andrzej Pocialik	Zwykła		Nałęczów - Bochotnica-Kolonia - Sadurki -...- WOJCIECHÓW	4	4	8	4	4	8	0	0	0	0	0	0		gm. Nałęczów,	lubelski,
3	„Dorotka” Przewozy Krajowe i Międzynarodowe Osób Jan Zbigniew Iwan	Przyspieszona		Puławy - Rudy - Końskowola - Kurów - Kaleń - Markuszów -...- LUBLIN	4	4	8	4	4	8	0	0	0	0	0	0		M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Markuszów	lubelski, M. Lublin,
4	Alicja Kwiatkowska	Przyspieszona		Nałęczów - Bochotnica-Kolonia - Sadurki -...- LUBLIN	6	6	12	6	6	12	5	5	10	0	0	0		gm. Nałęczów,	lubelski, M. Lublin,
5	BOPART Partyka Bogdan	Zwykła		Puławy - Parchatka - Bochotnica - Kazimierz Dolny - Bochotnica - Wierzchoniów - Las Stocki - Celejów - Karmanowice - Łopatki-Kolonia - Rogalów - Wąwolnica - Zarzeka - Łąki - Nałęczów - Bochotnica-Kolonia - Sadurki -...- LUBLIN	3	3	6	3	3	6	3	3	6	3	3	6		M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny, gm. Nałęczów, gm. Końskowola, gm. Wąwolnica,	lubelski, M. Lublin,
6	BP TOUR Sp. z o.o. Piotr Brewczak	Przyspieszona		LUBLIN -...- Markuszów - Kurów - Chrzęchówek - Wola Osińska - Żyrzyn - Parafianka - Kośmin -...- DĘBLIN	7	7	14	7	7	14	7	7	14	6	6	12	w okresie lip-sie nie kursują 2 pary w sb i nd	gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Markuszów, gm. Żyrzyn,	lubelski, M. Lublin, rycki,
7	EXPRESSBUS s.c.	Zwykła		Puławy - Rudy - Końskowola - (<Witowice<) - Kurów - Kaleń - Markuszów -...- LUBLIN	5	5	10	5	5	10	5	5	10	5	5	10		M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Markuszów	lubelski, M. Lublin,
8	Grzywa Adam	Zwykła	A	Puławy - Parchatka - Bochotnica - Kazimierz Dolny - Jeziorszczyzna -...- OPOLE LUBELSKIE	5	6	11	5	6	11	5	6	11	5	6	11		M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny,	opolski,
9	Grzywa Adam	Zwykła	A	Puławy > Parchatka > Bochotnica > Kazimierz Dolny > Wylągi > Skowieszyn >...> OPOLE LUBELSKIE	3	0	3	3	0	3	3	0	3	3	0	3	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny, gm. Końskowola,	opolski,
10	Grzywa Adam	Zwykła	A	OPOLE LUBELSKIE >...> Skowieszyn > Bochotnica > Parchatka > Puławy	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny, gm. Końskowola,	opolski,

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba par kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Linia wybiega poza powiat puławski do powiatu:
					Dzień roboczy						Sobota			Niedziela					
					szkolny			wakacyjny											
					tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma			
11	Grzywa Adam	Zwykła	A	OPOLE LUBELSKIE >...> Rzeczyca–Kolonia > Skowieszyn > Wylągi > Kazimierz Dolny > Bochońca > Parchatka > Puławy	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny, gm. Końskowola,	opolski,
12	Grzywa Adam	Zwykła		LUBLIN -...- Markuszów - Kaleń - Kurów - Końskowola - Puławy	6	6	12	6	6	12	6	6	12	6	6	12		M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Markuszów,	lubelski, M. Lublin,
13	Grzywa Adam	Zwykła		Puławy - Parchatka - Bochońca - Kazimierz Dolny - Jeziorszczyzna -...- OPOLE LUBELSKIE	5	5	10	5	5	10	5	5	10	5	5	10		M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny,	opolski,
14	HALO BUS Andrzej Kupiec	Zwykła		Puławy - Rudy - Końskowola - Kurów - Kaleń - Markuszów -...- LUBLIN	4	4	8	4	4	8	4	4	8	4	4	8		M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Markuszów,	lubelski, M. Lublin,
15	Henryk Banaszek	Zwykła		Puławy - Wólka Gołębska - Kolonia Gołąb - Gołąb - Borowina - Matygi - Borowa -...- DĘBLIN	5	5	10	5	5	10	0	0	0	0	0	0		M. Puławy, gm. Puławy,	rycki,
16	Henryk Banaszek	Przyspieszona		Puławy - Końskowola - Kurów - Kaleń - Markuszów -...- LUBLIN	7	7	14	7	7	14	7	7	14	7	7	14		M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Markuszów,	lubelski, M. Lublin,
17	JANTRANS Jan Sosnowski	Przyspieszona	B	Puławy - Parchatka - Bochońca - Kazimierz Dolny - Wylągi - Skowieszyn -...- PONIATOWA	3	3	6	3	3	6	2	2	4	0	0	0		M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny, gm. Końskowola,	opolski,
18	JANTRANS Jan Sosnowski	Przyspieszona	B	Puławy - Parchatka - Bochońca - Skowieszyn -...- PONIATOWA	1	1	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0		M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny, gm. Końskowola,	opolski,
19	Jóźwik Ryszard "Rekonex"	Zwykła	C	WOJCIECHÓW -...- Sadurki - Bochońca–Kolonia - Nałęczów - Bochońca–Kolonia - Sadurki -...- LUBLIN	1	3	4	1	3	4	0	0	0	0	0	0		gm. Nałęczów,	lubelski, M. Lublin,
20	Jóźwik Ryszard "Rekonex"	Zwykła	C	Nałęczów - Bochońca–Kolonia - Sadurki -...- LUBLIN	1	1	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0		gm. Nałęczów,	lubelski, M. Lublin,
21	Kojder Andrzej	Zwykła		Puławy - Bochońca - Kazimierz Dolny - Cholewianka - Dąbrówka -...- ZAGŁOBA	5	5	10	5	5	10	5	5	10	5	5	10		M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny,	opolski,
22	Kończ Krzysztof	Przyspieszona		Puławy - Końskowola - Kurów - Kaleń - Markuszów -...- LUBLIN	3	3	6	3	3	6	3	3	6	3	3	6		M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Kurów,	lubelski, M. Lublin,

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba par kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Linia wybiega poza powiat puławski do powiatu:	
					Dzień roboczy						Sobota			Niedziela						
					szkolny			wakacyjny												
					tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma				
32	MAX-BUS Dorota Krasa	Przyspieszona	E	DĘBLIN >...> Strzyżowice > Parafianka > Jaworów > Żyrzyn > Wola Osiańska > Chrzążówek > Szumów-Wygoda > Kurów	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	Wariant jednokierunkowy	gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Żyrzyn,	rycki,
33	Nabrzęcki Robert Przewóz Osób	Zwykła	1	Puławy - Końskowola - Kurów - Kaleń - Markuszów -...- LUBLIN	4	5	9	4	5	9	4	5	9	3	4	7		M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Markuszów,	lubelski, M. Lublin,	
34	Nabrzęcki Robert Przewóz Osób	Zwykła	2	Puławy - Parchatka - Bochatnica - Kazimierz Dolny - Bochatnica - Wierzchoniów - Las Stocki - Celejów - Karmanowice - Łopatki-Kolonia - Rogalów - Wąwolnica - Zarzeka - Łąki - Nałęczów - Bochatnica-Kolonia - Sadurki -...- LUBLIN	7	7	14	7	7	14	7	7	14	7	6	13	Lublin>Puławy 7/7/7/6; Puławy>Lublin 7/7/7/7	M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny, gm. Nałęczów, gm. Końskowola, gm. Wąwolnica,	lubelski, M. Lublin,	
35	Nabrzęcki Robert Przewóz Osób	Zwykła	2	Bochatnica > Wierzchoniów > Las Stocki > Celejów > Karmanowice > Łopatki-Kolonia > Rogalów > Wąwolnica > Zarzeka > Łąki > Nałęczów > Bochatnica-Kolonia > Sadurki >...> LUBLIN	1	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0		Wariant jednokierunkowy	gm. Kazimierz Dolny, gm. Nałęczów, gm. Końskowola, gm. Wąwolnica,	lubelski, M. Lublin,
36	Nabrzęcki Robert Przewóz Osób	Zwykła	3	Nałęczów - Bochatnica-Kolonia - Sadurki -...- LUBLIN	7	8	15	7	8	15	7	6	13	1	1	2		gm. Nałęczów,	lubelski, M. Lublin,	
37	Nabrzęcki Robert Przewóz Osób	Zwykła	4	Nałęczów -...- LUBLIN	5	4	9	5	4	9	0	0	0	0	0	0		gm. Nałęczów,	lubelski, M. Lublin,	
38	P.W. "NATUR" Ireneusz Lenartowicz	Zwykła	F	OPOLE LUBELSKIE -...- Jeziorszczyzna - Kazimierz Dolny - Bochatnica - Parchatka - Puławy	7	6	13	5	4	9	4	3	7	4	3	7		M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny,	opolski,	
39	P.W. "NATUR" Ireneusz Lenartowicz	Zwykła	F	OPOLE LUBELSKIE -...- Rzeczyca-Kolonia - Skowieszyn - Wylągi - Kazimierz Dolny - Bochatnica - Parchatka - Puławy	5	6	11	5	5	10	5	5	10	5	5	10		M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny, gm. Końskowola,	opolski,	
40	P.W. "NATUR" Ireneusz Lenartowicz	Zwykła	F	OPOLE LUBELSKIE >...> Skowieszyn > Parchatka > Puławy	2	0	2	1	0	1	1	0	1	1	0	1		Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny, gm. Końskowola,	opolski,
41	P.W. "NATUR" Ireneusz Lenartowicz	Zwykła	F	Puławy > Parchatka > Bochatnica > Kazimierz Dolny > Wylągi > Skowieszyn >...> OPOLE LUBELSKIE	2	0	2	2	0	2	2	0	2	2	0	2		Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny, gm. Końskowola,	opolski,

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba par kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Linia wybiega poza powiat puławski do powiatu:	
					Dzień roboczy						Sobota			Niedziela						
					szkolny			wakacyjny												
					tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma				
42	P.W. "NATUR" Ireneusz Lenartowicz	Zwykła		Puławy - Rudy - Końskowola - Kurów - Kaleń - Markuszów -...- LUBLIN	4	4	8	4	4	8	4	4	8	4	4	8	jeden kurs Puławy>Lublin pomija Rudy	M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Markuszów	lubelski, M. Lublin,	
43	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82041	Puławy > Rudy > Końskowola > Kurów > Mała Kłoda > Kłoda > Zastawie > Bartłogi > Zastawie > Łąkoć >...> MICHÓW	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Kurów,	lubartowski,	
44	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82044	MICHÓW >...> Łąkoć > Zastawie > Bartłogi > Mała Kłoda > Kurów > Kaleń > Markuszów >...> LUBLIN	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	gm. Kurów, gm. Markuszów	lubelski, M. Lublin, lubartowski,	
45	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82063	Puławy - Rudy - Końskowola - (<Witowice<) - Kurów - Kaleń - Markuszów -...- LUBLIN	5	5	10	2	2	4	0	0	0	1	1	2		M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Markuszów	lubelski, M. Lublin,	
46	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82063	Markuszów -...- LUBLIN	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0		gm. Markuszów	lubelski, M. Lublin,	
47	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82069	Puławy - Końskowola - Kurów - Kaleń - Markuszów -...- LUBLIN	21	21	42	20	21	41	1	1	2	1	1	2		M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Markuszów	lubelski, M. Lublin,	
48	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82089	Kazimierz Dolny > Dąbrówka >...> DOBRE > WILKÓW > SZCZEKARKÓW > KOLONIA BRZozowa > ZAGŁOBA > KOLONIA KOŁO > BRACIEJOWICE > ZAKRZÓW > LAS DĘBOWY > MAJDANY > RYBAKI > ZAGŁOBA > KOLONIA BRZozowa > SZCZEKARKÓW > KŁODNICA > ŻMIJOWSKA > KŁODNICA > SZCZEKARKÓW > WILKÓW > ZASTÓW KARCZMISKI > ZASTÓW POLANOWSKI > ZASTÓW KARCZMISKI > WILKÓW > DOBRE >...> Dąbrówka > Kazimierz Dolny > Bochoćnica > Parchatka > Puławy	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny,	opolski,
49	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82091	Puławy > Parchatka > Bochoćnica > Kazimierz Dolny > Dąbrówka >...> BRACIEJOWICE	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny,	opolski,	
50	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82091	BRACIEJOWICE >...> Dąbrówka > Kazimierz Dolny	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Wariant jednokierunkowy	gm. Kazimierz Dolny,	opolski,	
51	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82091	WILKÓW >...> Dąbrówka > Kazimierz Dolny > Bochoćnica > Parchatka > Puławy	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny,	opolski,	
52	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82094	Puławy > Parchatka > Bochoćnica > Kazimierz Dolny > Dąbrówka >...> ZAGŁOBA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny,	opolski,	

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba par kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Linia wybiega poza powiat puławski do powiatu:
					Dzień roboczy						Sobota			Niedziela					
					szkolny			wakacyjny											
					tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma			
53	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82111	Nałęczów - Strzelce - Czestawice -...- OŻARÓW	4	4	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0		gm. Nałęczów,	lubelski,
54	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82117	Nałęczów > Łąki > Zarzeka > Wąwolnica > Kębło >...> ZOFIANKA > NIEZABITÓW > NIEZABITÓW-KOLONIA > NIEZABITÓW > ZOFIANKA >...> Kębło > Stanisławka > Rzeczyca-Kolonia > Rąblów > Zawada > Bartłomiejowice > Mareczki > Wąwolnica	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Wariant jednokierunkowy	gm. Kazimierz Dolny, gm. Nałęczów, gm. Wąwolnica,	opolski,
55	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82117	Wąwolnica > Kębło >...> ZOFIANKA > NIEZABITÓW > NIEZABITÓW-KOLONIA > NIEZABITÓW > ZOFIANKA >...> Kębło > Stanisławka > Rzeczyca-Kolonia > Rąblów > Zawada > Bartłomiejowice > Mareczki > Wąwolnica > Zarzeka > Łąki > Nałęczów	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Wariant jednokierunkowy	gm. Kazimierz Dolny, gm. Nałęczów, gm. Wąwolnica,	opolski,
56	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82118	Nałęczów > Strzelce > Nałęczów > Łąki > Zarzeka > Wąwolnica > Kębło >...> PONIATOWA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	gm. Nałęczów, gm. Wąwolnica,	opolski,
57	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82138	Puławy > Rudy > Końskowola > Kurów > Kaleń > Markuszów >...> LUBLIN	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Markuszów,	lubelski, M. Lublin,
58	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82139	Puławy > Wronów > Osiny > Bałtów > Żyrzyn > Żerdź > Baranów >...> RYKI	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Baranów, gm. Końskowola, gm. Żyrzyn,	rycki,
59	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82140	Puławy - Rudy - Końskowola - (<Witowice<) - Kurów - Kaleń - Markuszów -...- LUBLIN	1	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0		M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Markuszów,	lubelski, M. Lublin,
60	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82147	DĘBLIN >...> Borowa > Matygi > Borowina > Gołąb > Wólka Gołębska > Puławy	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Puławy,	rycki,
61	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82148	DĘBLIN -...- Borowa - Matygi - Borowina - Gołąb - Wólka Gołębska - Puławy	3	5	8	2	3	5	0	0	0	0	0	0		M. Puławy, gm. Puławy,	rycki,
62	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82150	DĘBLIN >...> Borowa > Matygi > Borowina > Gołąb > Wólka Gołębska > Puławy	1	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Puławy,	rycki,
63	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82155	STĘŻYCA >...> Borowa > Matygi > Borowina > Gołąb > Wólka Gołębska > Puławy > Rudy > Końskowola > Kurów > Olesin > Kaleń > Markuszów >...> LUBLIN	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Puławy, gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Markuszów,	lubelski, M. Lublin,

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba par kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Linia wybiega poza powiat puławski do powiatu:
					Dzień roboczy						Sobota			Niedziela					
					szkolny			wakacyjny											
					tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma			
64	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82155	Puławy > Wólka Gołębska > Gołąb > Borowina > Matygi > Borowa >...> DĘBLIN	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Puławy,	rycki,
65	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82166	RYKI >...> Baranów	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	gm. Baranów,	rycki,
66	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82195	Baranów >...> RYKI	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	gm. Baranów,	rycki,
67	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82201	WOLICA >...> Bronisławka > Choszczów > Bronisławka > Kotliny > Zagrody > Żyrzyn > Wola Osińska > Sielce > Pulki > Końskowola > Rudy > Puławy	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Żyrzyn,	lubartowski,
68	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82257	ZAGŁOBA >...> Dąbrówka > Kazimierz Dolny > Bochothnica > Wierzchniów > Bochothnica > Parchatka > Zbędownice > Parchatka > Puławy	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny,	opolski,
69	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82316	Baranów -...- RYKI	1	1	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0		gm. Baranów,	rycki,
70	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82317	Puławy - Wronów - Osiny - Bałtów - Żyrzyn - Kosmów - Żerdź - Parafianka - Cezaryn - (>Kośmin>) -...- RYKI	4	8	12	3	3	6	1	1	2	0	0	0	Ryki>Puławy dodatkowy kurs sb,nd w wakacje	M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Żyrzyn,	rycki,
71	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82318	Puławy > Wronów > Osiny > Bałtów > Żyrzyn > Żerdź > Parafianka > Cezaryn > Kośmin >...> RYKI	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Żyrzyn,	rycki,
72	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82322	RYKI -...- Strzyżowice - Cezaryn - Parafianka - Jaworów - Borysów - Żyrzyn - Wola Osińska - Chrzęchówek - Wygoda - Kurów - Olesin - Kaleń - Markuszów -...- LUBLIN	1	1	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0		gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Markuszów, gm. Żyrzyn,	lubelski, M. Lublin, rycki,
73	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82381	Baranów >...> RYKI	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	gm. Baranów,	rycki,
74	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82413	RYKI >...> Baranów >...> LENDO WIELKIE	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	gm. Baranów,	rycki,
75	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82422	RYKI >...> Baranów	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	gm. Baranów,	rycki,
76	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82528	Nałęczów - Łąki - Zarzeka - Wąwolnica - Kębto -...- OPOLE LUBELSKIE	1	1	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0		gm. Nałęczów, gm. Wąwolnica,	opolski,
77	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82528	OPOLE LUBELSKIE >...> Kębto > Wąwolnica	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	Wariant jednokierunkowy	gm. Wąwolnica,	opolski,

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba par kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Linia wybiega poza powiat puławski do powiatu:	
					Dzień roboczy						Sobota			Niedziela						
					szkolny			wakacyjny												
					tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma				
78	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82561	OPOLE LUBELSKIE >...> Dąbrówka > Cholewianka > Kazimierz Dolny > Bochothnica > Parchatka > Puławy	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny,	opolski,
79	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82573	Puławy > Parchatka > Bochothnica > Kazimierz Dolny > Bochothnica > Wierzchniów > Las Stocki > Celejów > Iłki > Witoszyn > Rzeczycza >...> OPOLE LUBELSKIE	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny, gm. Końskowola, gm. Wąwolnica,	opolski,
80	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82576	LUBLIN >...> Sadurki > Bochothnica–Kolonja > Nałęczów > Łąki > Zarzeka > Wąwolnica > Kębło >...> OPOLE LUBELSKIE	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	gm. Nałęczów, gm. Wąwolnica,	opolski, lubelski, M. Lublin,
81	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82583	Nałęczów > Łąki > Zarzeka > Wąwolnica > Kębło >...> OPOLE LUBELSKIE	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	gm. Nałęczów, gm. Wąwolnica,	opolski,
82	Przewozy Osobowe STANBUS M. i M. WIELEBA spółka jawna	Zwykła		Puławy - Wólka Gołębska - Gołęb - Borowina - Matygi - Borowa -...- DĘBLIN	10	10	20	10	10	20	5	5	10	0	0	0		M. Puławy, gm. Puławy,	rycki,	
83	Przewozy Osobowe STANBUS M. i M. WIELEBA spółka jawna	Zwykła		Puławy - Rudy - Końskowola - Kurów - Kaleń - Markuszów -...- LUBLIN	5	5	10	5	5	10	5	5	10	5	5	10		M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Markuszów,	lubelski, M. Lublin,	
84	Przewóz Osób Krzysztof Błaszczyk	Zwykła		PONIAŁOWA -...- (>Kębło>) - Wąwolnica - Zarzeka - Łąki - Nałęczów - Bochothnica–Kolonja - Sadurki -...- LUBLIN	5	4	9	5	4	9	3	4	7	3	4	7		gm. Nałęczów, gm. Wąwolnica,	opolski, lubelski, M. Lublin,	
85	Przewóz Osób Krzysztof Błaszczyk	Zwykła		Nałęczów - Bochothnica–Kolonja - Sadurki -...- LUBLIN	9	10	19	9	10	19	7	7	14	7	7	14		gm. Nałęczów,	lubelski, M. Lublin,	
86	Przewóz Osób Krzysztof Błaszczyk	Zwykła		Nałęczów - (<Strzelce < Czesławice<) -...- LUBLIN	4	4	8	4	4	8	0	0	0	0	0	0		gm. Nałęczów,	lubelski, M. Lublin,	
87	Przewóz Osób Krzysztof Błaszczyk	Zwykła		Puławy - Rudy - Końskowola - (<Witowice<) - Kurów - Kaleń - Markuszów -...- LUBLIN	4	4	8	4	4	8	4	4	8	4	4	8		M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Markuszów,	lubelski, M. Lublin,	
88	Przewóz Osób Krzysztof Błaszczyk	Zwykła		Nałęczów - Łąki - Zarzeka - Wąwolnica - (<Kębło<) -...- PONIAŁOWA	7	6	13	7	6	13	5	5	10	5	5	10		gm. Nałęczów, gm. Wąwolnica,	opolski,	
89	Przewóz Osób Paweł Piłat	Zwykła		Puławy - Parchatka - Bochothnica - Kazimierz Dolny - Wylągi - Skowieszyn -...- PONIAŁOWA	4	4	8	4	4	8	4	4	8	0	0	0		M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny, gm. Końskowola,	opolski,	

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba par kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Linia wybiega poza powiat puławski do powiatu:
					Dzień roboczy						Sobota			Niedziela					
					szkolny			wakacyjny											
					tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma			
90	Rago Sp. Z o.o.	Zwykła	G	Puławy - Wronów - Żyrzyn - Zagrody - Kotliny - Bronisławka -...- MICHÓW	3	1	4	3	1	4	0	0	0	0	0	0		M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Żyrzyn,	lubartowski,
91	Rago Sp. Z o.o.	Zwykła	G	Puławy > Wronów > Żyrzyn > Zagrody > Kotliny > Bronisławka >...> ABRAMÓW	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Żyrzyn,	lubartowski,
92	Rago Sp. Z o.o.	Zwykła	G	MARCINÓW >...> Bronisławka > Kotliny > Zagrody > Żyrzyn > Wronów > Puławy	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Żyrzyn,	lubartowski,
93	Rago Sp. Z o.o.	Zwykła		MICHÓW >...> Łąkoć > Zastawie > Mała Kłoda > Kurów > Markuszów >...> LUBLIN	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	gm. Kurów, gm. Markuszów,	lubelski, M. Lublin, lubartowski,
94	Rago Sp. Z o.o.	Zwykła		Puławy - Wronów - Osiny - Bałtów - Żyrzyn - Żerdź - Baranów - Wola Czołnowska - Kozioł - Huta k/Baranowa - Gródek -...- MICHÓW	11	11	22	11	11	22	3	5	8	3	5	8		M. Puławy, gm. Baranów, gm. Końskowola, gm. Żyrzyn,	lubartowski,
95	STANMAR Kraj Sp. J.	Zwykła		Nałęczów - Łąki - Zarzeka - Wąwolnica - Kębito -...- PONIATOWA	1	1	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0		gm. Nałęczów, gm. Wąwolnica,	opolski,
96	Sykuła Marek	Zwykła		Puławy - Rudy - Końskowola - (<Witowice<) - Kurów - Kaleń - Markuszów -...- LUBLIN	4	4	8	4	4	8	4	4	8	4	4	8		M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Markuszów,	lubelski, M. Lublin,
97	Szczubkowski Antoni "Kesz"	Zwykła		Puławy - Końskowola - Kurów - Markuszów -...- LUBLIN	5	6	11	5	6	11	5	6	11	5	6	11		M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Markuszów,	lubelski, M. Lublin,
98	Tomasz Skowronek	Przyspieszona		Puławy - Rudy - Końskowola - (<Witowice<) - Kurów - Kaleń - Markuszów -...- LUBLIN	4	4	8	4	4	8	4	4	8	4	4	8		M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Markuszów,	lubelski, M. Lublin,
99	Transport towarowo-osobowy Janusz Jakubczyk	Przyspieszona		Puławy - Końskowola - Kurów - Kaleń - Markuszów -...- LUBLIN	3	3	6	3	3	6	3	3	6	3	3	6		M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Markuszów,	lubelski, M. Lublin,

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba par kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Linia wybiega poza powiat puławski do powiatu:
					Dzień roboczy						Sobota			Niedziela					
					szkolny			wakacyjny											
					tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma			
100	Usługi Transportowe Przewóz Osób Kuźniewski Edward	Zwykła	H	Puławy - Parchatka - Bochoćnica - Kazimierz Dolny - Bochoćnica - Wierzchniów - Las Stocki - Celejów - Karmanowice - Łopatki-Kolonia - Rogalów - Wąwolnica - Zarzeka - Łąki - Nałęczów - Bochoćnica-Kolonia - Sadurki -...- LUBLIN	3	3	6	3	3	6	1	2	3	1	1	2		M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny, gm. Nałęczów, gm. Końskowola, gm. Wąwolnica,	lubelski, M. Lublin,
101	Usługi Transportowe Przewóz Osób Kuźniewski Edward	Zwykła	H	Nałęczów - Bochoćnica-Kolonia - Sadurki -...- LUBLIN	1	1	2	1	1	2	1	1	2	0	0	0		gm. Nałęczów,	lubelski, M. Lublin,
102	Usługi Transportowe Przewóz Osób Kuźniewski Edward	Zwykła	H	LUBLIN >...> Sadurki > Bochoćnica-Kolonia > Nałęczów > Łąki > Zarzeka > Wąwolnica > Rogalów > Łopatki-Kolonia > Karmanowice > Celejów > Las Stocki > Wierzchniów > Bochoćnica > Kazimierz Dolny	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	Wariant jednokierunkowy	gm. Kazimierz Dolny, gm. Nałęczów, gm. Końskowola, gm. Wąwolnica,	lubelski, M. Lublin,
103	Usługi Transportowe Przewóz Osób Kuźniewski Edward	Zwykła	H	Wąwolnica > Zarzeka > Łąki > Nałęczów > Bochoćnica-Kolonia > Sadurki >...> LUBLIN	1	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0	Wariant jednokierunkowy	gm. Nałęczów, gm. Wąwolnica,	lubelski, M. Lublin,
104	Usługi Transportowe "MARIO - TRANS" Mariusz Pacocha	Zwykła		Puławy - Parchatka - Bochoćnica - Kazimierz Dolny - Dąbrówka -...- BRACIEJOWICE	4	5	9	4	5	9	0	0	0	0	0	0		M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny,	opolski,
105	Usługi Transportowe Przewóz Osób Stanisław Kraj	Zwykła		Puławy - Końskowola - Kurów - Kaleń - Markuszów -...- LUBLIN	4	4	8	4	4	8	4	4	8	4	4	8		M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Markuszów,	lubelski, M. Lublin,
106	Usługi Transportowe Przewóz Osób Stanisław Kraj	Przyspieszona		Puławy - Parchatka - Bochoćnica - (>Kazimierz Dolny > Cholewianka > Jeziorszczyzna>/<Skowieszynek<) - Rzeczyca-Kolonia -... - PONIATOWA	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2		M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny, gm. Końskowola,	opolski,
107	Usługowy Przewóz Osób Wiesław Ciosek	Zwykła	I	Nałęczów - Bochoćnica-Kolonia - Sadurki -...- LUBLIN	1	1	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0		gm. Nałęczów,	lubelski, M. Lublin,

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba par kursów									Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Linia wybiega poza powiat puławski do powiatu:					
					Dzień roboczy						Sobota						Niedziela				
					szkolny			wakacyjny													
tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma										
108	Usługowy Przewóz Osób Wiesław Ciosek	Zwykła	I	LUBLIN >...> Sadurki > Bochoćnica–Kolonía > Nałęczów > Łąki > Wąwolnica > Rogalów > Łopatki-Kolonía > Karmanowice > Celejów > Las Stocki > Wierzchniów > Bochoćnica > Kazimierz Dolny > Bochoćnica > Parchatka > Puławy	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	Wariant jednokierunkowy	M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny, gm. Nałęczów, gm. Końskowola, gm. Wąwolnica,	lubelski, M. Lublin,
109	Usługowy Przewóz Osób Wiesław Ciosek	Zwykła	I	Kazimierz Dolny > Bochoćnica > Wierzchniów > Las Stocki > Celejów > Karmanowice > Łopatki-Kolonía > Rogalów > Wąwolnica > Łąki > Nałęczów > Bochoćnica–Kolonía > Sadurki >...> LUBLIN	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	Wariant jednokierunkowy	gm. Kazimierz Dolny, gm. Nałęczów, gm. Końskowola, gm. Wąwolnica,	lubelski, M. Lublin,
110	Waldemar Maj	Zwykła		Puławy - Rudy - Końskowola - Witowice - Kurów - Kaleń - Markuszów -...- LUBLIN	9	9	18	9	9	18	9	9	18	9	9	18			M. Puławy, gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Markuszów	lubelski, M. Lublin,	

ZAŁĄCZNIK NR 4 – LOKALNE LINIE KOMUNIKACYJNE W MIĘDZYWOJEWÓDZKICH PRZEWOZACH PASAŻERSKICH

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba par kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Linia wybiega poza powiat puławski do powiatu:
					Dzień roboczy						Sobota			Niedziela					
					szkolny			wakacyjny			tam	powrót	suma	tam	powrót	suma			
tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma					
1	„MAX” M. Mendel, M. Chrzanowski Spółka Jawna	Zwykła		Puławy - Góra Puławska - Jaroszyn - Bronowice - Kowala - Opatkowice -...- GNIEWOSZÓW	21	21	42	20	21	41	14	14	28	14	14	28		M. Puławy, gm. Puławy,	Maz. kozienicki,
2	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82137	Puławy - Góra Puławska - Klikawa - Pachnowola - Dobrostawów - Sosnów - Zarzecze - Anielin - Polesie -...- ZWOLEŃ	4	5	9	3	3	6	0	0	0	0	0	0		M. Puławy, gm. Puławy,	Maz. zwoleński,
3	Usługi Transportowe "MARIO - TRANS" Mariusz Pacocha	Zwykła	117p	Puławy - Góra Puławska - Kolonia Góra Puławska - Wojszyn - Oblasy - Janowiec - Janowice -...- LIPINY	7	6	13	7	6	13	7	6	13	0	0	0		M. Puławy, gm. Puławy, gm. Janowiec,	Maz. zwoleński,
4	Usługi Transportowe "MARIO - TRANS" Mariusz Pacocha	Zwykła	117p	Puławy - Góra Puławska - Kolonia Góra Puławska - Wojszyn - Oblasy - Janowiec - Janowice -...- LUCIMIA	6	8	14	6	8	14	0	0	0	0	0	0		M. Puławy, gm. Puławy, gm. Janowiec,	Maz. zwoleński,
5	Usługi Transportowe "MARIO - TRANS" Mariusz Pacocha	Zwykła	116p	Puławy - Góra Puławska - Klikawa - Pachnowola - Dobrostawów - Sosnów - Zarzecze - Anielin - Smogorzów - Leokadiów - Piskorów - Polesie -...- ŁAGUSZÓW	7	8	15	7	8	15	6	6	12	0	0	0		M. Puławy, gm. Puławy,	Maz. zwoleński,
6	PKS w Kozienicach Sp. z o.o.	Zwykła		KOZIENICE - ... - Opatkowice - Góra Puławska - Puławy - Końskowola - Kurów - Markuszów - ... - LUBLIN	1	1	2	1	1	2	0	0	0	1	1	2		M. Puławy, gm. Puławy, gm. Końskowola, gm. Kurów, gm. Markuszów,	Maz. kozienicki,

ZAŁĄCZNIK NR 5 – DALEKOBIEŻNE LINIE KOMUNIKACYJNE W MIĘDZYWOJEWÓDZKICH PRZEWOZACH PASAŻERSKICH

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba par kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Linia wybiega poza powiat puławski do powiatu:
					Dzień roboczy						Sobota			Niedziela					
					szkolny			wakacyjny			tam	powrót	suma	tam	powrót	suma			
tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma					
1	„AUTO-MOTO” Krzysztof Gajaszek	Przyspieszona		Kazimierz Dolny - Puławy - Żyrzyn -...- WARSZAWA	2	2	4	2	2	4	0	0	0	0	0	0	W tym jeden kurs: Warszawa > Puławy > Kazimierz Dolny	M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny, gm. Żyrzyn,	
2	Arja bus	Pospieszna		KRAŚNIK -...- Puławy -...- WARSZAWA	2	2	4	2	2	4	2	2	4	2	2	4		M. Puławy,	
3	BP TOUR Sp. z o.o. Piotr Brewczak	Pospieszna		LUBLIN -...- Puławy -...- CZĘSTOCHOWA	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2	kursuje tylko pn,pt,sb,nd	M. Puławy,	
4	BP TOUR Sp. z o.o. Piotr Brewczak	Pospieszna		LUBLIN -...- Puławy -...- KRAKÓW	8	8	16	8	8	16	8	8	16	8	8	16	w tym 2 pary tylko pn,pt,sb,nd	M. Puławy,	
5	BP TOUR Sp. z o.o. Piotr Brewczak	Pospieszna		LUBLIN -...- Puławy -...- GDYNIA/WŁADYSŁAWOWO	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2		M. Puławy,	
6	BP TOUR Sp. z o.o. Piotr Brewczak	Pospieszna		LUBLIN -...- Puławy -...- ŁÓDŹ	1	1	2	1	1	2	2	2	4	2	2	4	dodatkowa para w pt	M. Puławy,	
7	BP TOUR Sp. z o.o. Piotr Brewczak	Pospieszna		LUBLIN -...- Puławy -...- POZNAŃ	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2		M. Puławy,	
8	BP TOUR Sp. z o.o. Piotr Brewczak	Pospieszna		LUBLIN -...- Puławy -...- WROCŁAW	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2		M. Puławy,	
9	EXPRESSBUS s.c.	Pospieszna		LUBLIN -...- Kurów - Puławy -...- WROCŁAW	2	2	4	2	2	4	2	2	4	2	2	4		M. Puławy, gm. Kurów,	
10	EXPRESSBUS s.c.	Zwykła		LUBLIN -...- Kurów - Puławy -...- KRAKÓW	5	5	10	5	5	10	5	5	10	5	5	10		M. Puławy, gm. Kurów,	
11	HALO BUS Andrzej Kupiec	Przyspieszona		Kazimierz Dolny - Puławy - Żyrzyn -...- WARSZAWA	10	12	22	10	12	22	10	12	22	10	12	22	dodatkowa para w okresie 1.05-30.09	M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny, gm. Żyrzyn,	
12	HALO BUS Andrzej Kupiec	Przyspieszona		Puławy > Żyrzyn >...> WARSZAWA	2	0	2	2	0	2	2	0	2	2	0	2	Linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Żyrzyn,	
13	Jadwiga Stola "ARJA"	Przyspieszona		KRAŚNIK -...- Puławy -...- WARSZAWA	3	3	6	3	3	6	3	3	6	2	2	4		M. Puławy,	
14	Leszek Wójtowicz	Pospieszna		LUBLIN -...- Kurów - Puławy -...- KRAKÓW	5	5	10	5	5	10	5	5	10	5	5	10		M. Puławy, gm. Kurów,	

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba par kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Linia wybiega poza powiat puławski do powiatu:
					Dzień roboczy						Sobota			Niedziela					
					szkolny			wakacyjny											
					tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma			
15	Lubelskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.	Pospieszna	80105	LUBLIN -...- Markuszów - Kurów - Puławy -...- CIECHOCINEK	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2		M. Puławy, gm. Kurów, gm. Markuszów,	
16	PKS Chełm Sp. z o.o.	Pospieszna	84001	CHEŁM -...- Markuszów - Puławy -...- KATOWICE	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2		M. Puławy, gm. Markuszów,	
17	PKS Hrubieszów Sp. z o.o.	Pospieszna	94	HRUBIESZÓW -...- Kurów - Żyrzyn -...- WARSZAWA	2	2	4	2	2	4	2	2	4	2	2	4		gm. Kurów, gm. Żyrzyn,	
18	PKS Hrubieszów Sp. z o.o.	Pospieszna	108	HRUBIESZÓW -...- Kurów - Żyrzyn -...- WARSZAWA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2		gm. Kurów, gm. Żyrzyn,	
19	PKS w Biłgoraju Sp. z o.o.	Pospieszna	25	WARSZAWA >...> Żyrzyn >...> PRZEMYŚL	2	0	2	2	0	2	2	0	2	2	0	2	Linia jednokierunkowa	gm. Żyrzyn,	
20	PKS w Biłgoraju Sp. z o.o.	Pospieszna	26	LUBACZÓW >...> Żyrzyn >...> WARSZAWA	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	Linia jednokierunkowa	gm. Żyrzyn,	
21	PKS w Biłgoraju Sp. z o.o.	Pospieszna	44	BIŁGORAJ >...> Żyrzyn >...> WARSZAWA	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	Linia jednokierunkowa	gm. Żyrzyn,	
22	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Pospieszna	82066	TOMASZÓW LUBELSKI >...> Markuszów > Kurów > Puławy >...> KŁODZKO	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	Linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Kurów, gm. Markuszów,	
23	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Pospieszna	82067	LUBLIN >...> Markuszów > Kaleń > Kurów > Puławy > Zarzecze >...> ŁÓDŹ	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	Linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Puławy, gm. Markuszów,	
24	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Pospieszna	82073	TORUŃ >...> Parafianka > Żyrzyn > Puławy	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	Linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Żyrzyn,	
25	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Zwykła	82152	Puławy > Wólka Gołębska > Gołęb > Borowina > Matygi > Borowa >...> MACIEJOWICE	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Puławy, gm. Puławy,	
26	PKS w Zamościu Sp. z o.o.	Pospieszna	80013	ZAMOŚĆ -...- Markuszów - Kurów - Żyrzyn -...- WARSZAWA	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2		gm. Kurów, gm. Markuszów, gm. Żyrzyn,	
27	PKS w Zamościu Sp. z o.o.	Pospieszna	80016	ZAMOŚĆ -...- Kurów - Puławy -...- ŁÓDŹ	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2		M. Puławy, gm. Kurów,	
28	PTS	Pospieszna		HORYNIEC-ZDRÓJ -...- Kurów -...- WARSZAWA	1	0	1	1	0	1	0	1	1	0	1	1	Horyniec Zdrój>Warszawa 1 kurs pt-pn	gm. Kurów,	

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba par kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Linia wybiega poza powiat puławski do powiatu:
					Dzień roboczy						Sobota			Niedziela					
					szkolny			wakacyjny											
					tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma			
29	PTS	Pospieszna		TOMASZÓW LUBELSKI -...- Kurów - Żyrzyn -...- WARSZAWA	2	2	4	2	2	4	2	2	4	2	2	4		gm. Kurów, gm. Żyrzyn,	
30	RegioTravel	Pospieszna		LUBLIN -...- Puławy -...- ŁÓDŹ	2	2	4	2	2	4	2	2	4	2	2	4		M. Puławy,	
31	Sieracka Agnieszka	Pospieszna	5	(HORYNIEC ZDRÓJ) - TOMASZÓW LUBELSKI -...- Kurów - Żyrzyn -...- WARSZAWA	3	3	6	3	3	6	3	3	6	3	3	6	Horyniec Zdrój 1 para tylko w dni 1,5,6,7	gm. Kurów, gm. Żyrzyn,	
32	SINBUS Krasa Sławomir	Przyspieszona		LUBLIN -...- Kurów - Puławy - Polesie -...- RADOM	8	8	16	8	8	16	8	8	16	8	8	16		M. Puławy, gm. Kurów,	
33	Sławomir Siwek Usługi Transportowe Krajowe i Międzynarodowe	Przyspieszona		LUBARTÓW -...- Baranów -...- WARSZAWA	1	1	2	1	1	2	1	1	2	2	2	4		gm. Baranów,	
34	TRANSBUS Express	Pospieszna		Natęczów - Wąwolnica - Kazimierz Dolny - Puławy - Żyrzyn -...- WARSZAWA	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3		M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny, gm. Natęczów, gm. Wąwolnica, gm. Żyrzyn,	
35	TRANSBUS Express	Pospieszna		Kazimierz Dolny - Puławy - Żyrzyn -...- WARSZAWA	5	5	10	5	5	10	6	6	12	6	6	12	+2 pary tylko pt +1 para tylko pn-cz 1.04-31.11 +1 para tylko nd 1.05-30.09	M. Puławy, gm. Kazimierz Dolny, gm. Żyrzyn,	
36	TRANSBUS Express	Pospieszna		Puławy > Żyrzyn >...> WARSZAWA	1	0	1	1	0	1	2	0	2	1	0	1	Linia jednokierunkowa +1 kurs w pt	M. Puławy, gm. Żyrzyn,	
37	TRANSBUS Express	Pospieszna		LUBLIN -...- Kurów - Puławy -...- KRAKÓW/ZAKOPANE	1	0	1	1	0	1	0	1	1	0	1	1	Kraków>Lublin 1 kurs pt-pn	M. Puławy, gm. Kurów,	
38	PKS Łódź Sp. z o.o.	Pospieszna		LUBLIN - Kurów - Puławy - ... - ŁÓDŹ	1	1	2	0	0	0	1	1	2	1	1	2		M. Puławy, gm. Kurów,	Maz. zwoleński,
39	PKS Łódź Sp. z o.o.	Pospieszna		ZAMOŚĆ - ... - Kurów - Puławy - ... - ŁÓDŹ	1	1	2	0	0	0	1	1	2	1	1	2		M. Puławy, gm. Kurów,	Maz. zwoleński,
40	F.P. AGAŁQ Przemysław Kułaga	Przyspieszona		RADOM ... - Puławy - LUBLIN	3	3	6	0	0	0	1	1	2	2	2	4		M. Puławy,	Maz. zwoleński,

Załącznik nr 6 – Wyniki badań stacjonarnych

Miasto Puławy											
Kierunki świata	Kierunek	Segment przewozów	Napelnienia środków publicznego transportu zbiorowego							Suma pasażerów	Udział ogółem dla danego kierunku
			4:00-5:29	5:30-8:29	08:30-10:59	11:00-13:59	14:00-17:29	17:30-20:59	21:00-23:40		
Zachód	Bronowice, Gniewoszków, Góra Puławska, Ignaców, Janowiec, Kajetanów, Opatkowice, Polesie	Komunikacja miejska (MZK Puławy)	3	107	86	226	391	57	8	878	50,7%
		Komunikacja miejska (prywatna)					70			70	4,0%
		przewozy wojewódzkie	4	102	99	107	314	113	44	783	45,2%
Północ	Gołęb, Niebrzegów	Komunikacja miejska (MZK Puławy)		13	18	34	168	35		268	59,7%
		przewozy wojewódzkie		16	15	30	101	19		181	40,3%
Północny-Wschód	Bronisławka, Kotliny, Wola Osińska, Zagrody	Komunikacja miejska (MZK Puławy)		36	32	67	71	63		269	52,8%
		przewozy powiatowe				3	56	2		61	12,0%
		przewozy wojewódzkie	19	44	29	14	40	33		179	35,2%
Wschód	Chrzążów, Końskowola, Młynki, Nowy Pożóg, Sielce, Wronów	Komunikacja miejska (MZK Puławy)		74	34	135	268	79		590	26,1%
		Komunikacja miejska (prywatna)				10	44			54	2,4%
		przewozy powiatowe		16	14	23	44	18		115	5,1%
		przewozy wojewódzkie	31	215	228	231	499	290	5	1499	66,4%
Południe	Kazimierz Dolny, Dąbrówka	Komunikacja miejska (MZK Puławy)		8	9	68	123	39		247	28,3%
		przewozy powiatowe		7	4	8	28			47	5,4%
		przewozy wojewódzkie		33	40	89	327	77	14	580	66,4%

Miasto Puławy												
sobota	Zachód	Bronowice, Gniewoszków, Góra Puławska, Ignaców, Janowiec, Kajetanów, Opatkowice, Polesie	Komunikacja miejska (MZK Puławy)		6	17	8	27	19	2	79	16,7%
			Komunikacja miejska (prywatna)					5			5	1,1%
			przewozy wojewódzkie	8	56	29	68	150	36	42	389	82,2%
	Północ	Gołęb, Niebrzegów	przewozy wojewódzkie		4	8		7			19	100,0%
	Północny-Wschód	Bronisławka, Kotliny, Wola Osińska, Zagrody	przewozy wojewódzkie	8	20	15	20	14	8	6	91	100,0%
	Wschód	Chrzążów, Końskowola, Młynki, Nowy Pożóg, Sielce, Wronów	przewozy wojewódzkie	29	96	63	93	150	155	18	604	100,0%
Południe	Kazimierz Dolny, Dąbrówka	Komunikacja miejska (MZK Puławy)	2	16	14	63	32	27		154	43,0%	
		przewozy wojewódzkie		11	29	26	76	51	11	204	57,0%	
niedziela	Zachód	Bronowice, Gniewoszków, Góra Puławska, Ignaców, Janowiec, Kajetanów, Opatkowice, Polesie	Komunikacja miejska (MZK Puławy)		1	8		26	19	2	56	14,7%
			przewozy wojewódzkie	6	40	33	65	136	14	32	326	85,3%
	Północny-Wschód	Bronisławka, Kotliny, Wola Osińska, Zagrody	przewozy wojewódzkie	3	21	28	36	39	8	13	148	100,0%
	Wschód	Chrzążów, Końskowola, Młynki, Nowy Pożóg, Sielce, Wronów	przewozy wojewódzkie	15	84	103	97	212	177	17	705	100,0%
	Południe	Kazimierz Dolny, Dąbrówka	Komunikacja miejska (MZK Puławy)		8	8	25	30	19		90	31,4%
przewozy wojewódzkie				9	32	42	55	51	8	197	68,6%	

Żyrzyn											
			Napełnienia środków publicznego transportu zbiorowego							Suma pasażerów	Udział ogółem dla danego kierunku
Kierunki świata	Kierunek	Segment przewozów	4:00-5:29	5:30-8:29	08:30-10:59	11:00-13:59	14:00-17:29	17:30-20:59	21:00-23:40		
Północny-Zachód	Ryki, Dęblin, Warszawa	P		84						84	27,8%
		W		62			156			218	72,2%
Północny-Wschód	Baranów, Michów, Składów	P					22			22	21,4%
		W		19			62			81	78,6%
Południowy-Zachód	Puławy	P								0	0,0%
		W		238			19			257	100,0%
Południowy-Wschód	Lublin, Hrubieszów, Zamość, Kurów, Zamość, Horyniec-Zdrój, Kazimierz Dolny, Biłgoraj)	P								0	0,0%
		W		39			77			116	100,0%

Baranów											
			Napełnienia środków publicznego transportu zbiorowego							Suma pasażerów	Udział ogółem dla danego kierunku
Kierunki świata	Kierunek	Segment przewozów	4:00-5:29	5:30-8:29	08:30-10:59	11:00-13:59	14:00-17:29	17:30-20:59	21:00-23:40		
Północ	Lendo Wielkie	P								0	0,0%
		W					2			2	100,0%
Wschód	Składów	P					8			8	100,0%
		W								0	0,0%
Południowy-Wschód	Michów	P								0	0,0%
		W		6			54			60	100,0%
Południe	Śniadówka	P		50			5			55	100,0%
		W								0	0,0%
Południowy-Zachód	Puławy	P		8						8	9,8%
		W		56			18			74	90,2%
Zachód	Ryki	P		6			4			10	83,3%
		W		2						2	16,7%

Końskowola											
			Napełnienia środków publicznego transportu zbiorowego							Suma pasażerów	Udział ogółem dla danego kierunku
Kierunki świata	Kierunek	Segment przewozów	4:00-5:29	5:30-8:29	08:30-10:59	11:00-13:59	14:00-17:29	17:30-20:59	21:00-23:40		
Wschód	Lublin	MZK								0	0,0%
		W		10			10			20	100,0%
Zachód	Puławy	MZK		235			83			318	90,9%
		W		12			20			32	9,1%

Kurów											
			Napełnienia środków publicznego transportu zbiorowego							Suma pasażerów	Udział ogółem dla danego kierunku
Kierunki świata	Kierunek	Segment przewozów	4:00-5:29	5:30-8:29	08:30-10:59	11:00-13:59	14:00-17:29	17:30-20:59	21:00-23:40		
Północny-Zachód	Dęblin, Ryki, Dęba Wieś (Puławy)	P		20			1			21	30,4%
		W		6			42			48	69,6%
Północny-Wschód	Michów	P								0	0,0%
		W		9						9	100,0%
Wschód	Lublin, Hrubieszów, Tomaszów Lubelski, Garbów, Zamość	P								0	0,0%
		W		228			219			447	100,0%
Południe	Nałęczów	P		1			7			8	100,0%
		W								0	0,0%
Zachód	Dęblin, Puławy, Warszawa, Kłodzko, Kraków, Łódź, Wrocław, Radom	P		32			6			38	8,1%
		W		155			277			432	91,9%

Markuszów											
			Napełnienia środków publicznego transportu zbiorowego							Suma pasażerów	Udział ogółem dla danego kierunku
Kierunki świata	Kierunek	Segment przewozów	4:00-5:29	5:30-8:29	08:30-10:59	11:00-13:59	14:00-17:29	17:30-20:59	21:00-23:40		
Wschód	Lublin, Garbów, Tomaszów Lubelski	W		269			262			531	100,0%
Zachód	Michów, Puławy, Kłodzko, Kurów, Ryki, Dęblin	W		123			284			407	100,0%

Wąwolnica											
			Napełnienia środków publicznego transportu zbiorowego							Suma pasażerów	Udział ogółem dla danego kierunku
Kierunki świata	Kierunek	Segment przewozów	4:00-5:29	5:30-8:29	08:30-10:59	11:00-13:59	14:00-17:29	17:30-20:59	21:00-23:40		
Północny-Zachód	Puławy	P		22			19			41	35,0%
		W		32			44			76	65,0%
Wschód	Nałęczów, Lublin	P		15			12			27	15,3%
		W		107			43			150	84,7%
Południe	Poniatowa, Opole Lubelskie, Niezabitów, Grabówki	P					14			14	26,9%
		W		5			33			38	73,1%

Nałęczów											
			Napełnienia środków publicznego transportu zbiorowego							Suma pasażerów	Udział ogółem dla danego kierunku
Kierunki świata	Kierunek	Segment przewozów	4:00-5:29	5:30-8:29	08:30-10:59	11:00-13:59	14:00-17:29	17:30-20:59	21:00-23:40		
Północ	Lublin, Bronice	P		1						1	100,0%
		W								0	0,0%
Północny-Wschód	Lublin, Czesławice, Ożarów	P					1			1	1,4%
		W		11	19	8	30			68	98,6%
Wschód	Wojciechów, Lublin	P								0	0,0%
		W		118	52	89	114	30		403	100,0%
Zachód	Kazimierz Dolny, Puławy, Wąwolnica, Warszawa, Poniatowa	P		14	10	19	23	3		69	21,9%
		W		33	37	62	79	35		246	78,1%

Kazimierz Dolny											
			Napelnienia środków publicznego transportu zbiorowego							Suma pasażerów	Udział ogółem dla danego kierunku
Kierunki świata	Kierunek	Segment przewozów	4:00-5:29	5:30-8:29	08:30-10:59	11:00-13:59	14:00-17:29	17:30-20:59	21:00-23:40		
Północ	Puławy, Bochoznica	MZK		84	21	35	25	42		207	18,7%
		P		10	9	6	9			34	3,1%
		W		254	187	166	174	85		866	78,2%
Południe	Dąbrówka, Czerniawy	MZK		9	5	9	42	14		79	19,1%
		P		10	6	4	16	12		48	11,6%
		W		13	24	73	134	43		287	69,3%
Wschód	Jeziorszczyzna, Skowieszynek	MZK								0	0,0%
		P								0	0,0%
		W		20	25	42	49	20	16	172	100,0%

Załącznik nr 7 – Wielkości skumulowanych potoków pasażerskich pomiędzy miastem Puławą a poszczególnymi gminami powiatu puławskiego

(wartości procentowe odnoszące się do sumy podróży mieszkańców powiatu puławskiego)

