



STAROSTWO POWIATOWE W LUBLINIE

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

AKTUALIZACJA NA LATA 2026–2030

Lublin, 2026 r.

Spis treści

1. WSTĘP	3
1.1. Czym jest Plan Transportowy?	3
1.2. Cel opracowania planu	6
1.3. Zakres planu	7
1.4. Słownik pojęć.....	8
2. SIEĆ KOMUNIKACYJNA.....	10
2.1. Komunikacja drogowa	19
2.2. Komunikacja kolejowa.....	25
3. OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH	28
3.1. Charakterystyka poszczególnych gmin należących do Powiatu Lubelskiego	28
3.2. Prognoza demograficzna	44
3.3. Inwestycje drogowe	45
3.4. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej.....	46
3.5. Sieć linii użyteczności publicznej	48
3.6. Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	50
4. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH.....	51
5. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKA TRANSPORTU.....	52
5.1. Obszar badania	52
5.2. Narzędzie badawcze	53
5.3. Charakterystyka badanych	54
5.4. Płeć respondentów.....	54
5.5. Status zawodowy respondentów	55
5.6. Wykształcenie respondentów	56
5.7. Miejsce zamieszkania	57
5.8. Wybór środka transportu	58
5.9. Przyczyna wyboru środka transportu.....	59
5.10. Częstotliwość podróżowania.....	60
5.11. Powód podróżowania.....	61
5.12. Liczba środków transportu podczas podróży	61
5.13. Preferencje pasażerów	62

5.14.	Ocena jakości usług	63
5.15.	Luki jakościowe, preferencje versus oceny respondentów.....	64
6.	ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW	66
6.1.	Rola organizatora transportu publicznego	66
6.2.	Integracja transportu publicznego z indywidualnym	66
6.3.	Określenie trybu wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego	67
7.	POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH	70
7.1.	Ochrona środowiska	72
7.2.	Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.....	76
7.3.	Dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej	78
8.	PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA.....	79
9.	KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	81
9.1.	Zmiany prawne dotyczące możliwości obsługi Lublina	83
10.	CZĘŚĆ GRAFICZNA	85

1. Wstęp

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubelskiego został pierwotnie opracowany w oparciu o projekt wykonany na zlecenie Powiatu Lubelskiego przez firmę Blue Ocean z Warszawy w 2013 r. Opracowania statystyczne, analizy, prognozy oraz część graficzna zawarte w pierwotnym projekcie pochodziły z tego opracowania. Projekt został poddany wymaganiom prawem konsultacjom społecznym, a przygotowany plan uwzględniał uwagi wniesione na etapie opracowania i konsultacji. Przy opracowaniu planu uwzględniono również plan transportowy Województwa Lubelskiego ogłoszony przez Marszałka Województwa Lubelskiego w dniu 30 lipca 2014 r.

W kolejnych aktualizacjach dokument jest dostosowywany do aktualnych uwarunkowań prawnych, społeczno-gospodarczych, przestrzennych i środowiskowych. Dla aktualizacji na lata 2026–2030 uwzględniono aktualne długookresowe uwarunkowania rozwoju kraju, w tym Koncepcję Rozwoju Kraju 2050 przyjętą uchwałą nr 93 Rady Ministrów z dnia 25 lipca 2025 r. (M.P. z 2025 r. poz. 781), stanowiącą strategiczną bazę diagnostyczną dla polityk publicznych w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu lubelskiego przyjęty został uchwałą Rady Powiatu w Lublinie nr XIV/95/2015 z dnia 25 listopada 2015 r., która została opublikowana w Dzienniku Urzędowym Województwa Lubelskiego w dniu 16 grudnia 2015 r. (Dz. Urz. Woj. Lubelskiego z 2015 r. poz. 5069).

W 2021 roku dokonano pierwszej aktualizacji planu transportowego (Dz. Urz. Woj. Lubelskiego z 2021 r. poz. 3593). Niniejsze opracowanie stanowi kolejną aktualizację planu transportowego. Zgodnie z art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 285 ze zm.) plan transportowy może być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany aktualizacji. Aktualizacja na lata 2026–2030 obejmuje w szczególności uaktualnienie charakterystyki demograficzno-przestrzennej gmin, aktualizację uwarunkowań środowiskowych, uporządkowanie sposobu określenia sieci komunikacyjnej poprzez przyjęcie podejścia obszarowego i elastycznego kształtowania linii, aktualizację danych o funkcjonujących przewozach oraz dostosowanie kierunków rozwoju do aktualnego stanu prawnego i możliwych przyszłych zmian legislacyjnych.

1.1. Czym jest Plan Transportowy?

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

1. Planowanie rozwoju transportu
2. Organizowanie publicznego transportu zbiorowego
3. Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym
4. Możliwość ustanowienia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego obowiązującego w jego granicach

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

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

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

6. związek metropolitalny:

- a. w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich,
- b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia z jednostką samorządu terytorialnego - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze,
- c. w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin wchodzących w skład związku metropolitalnego;

7. Województwo:

- a. w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
- b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

8. Minister właściwy do spraw transportu – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

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

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

- marszałek województwa opracowuje plan transportowy dla swojego obszaru uwzględniając ogłoszony plan transportowy ministra właściwego do spraw transportu;
- opracowując plan transportowy dla powiatu (lub związku powiatów) uwzględnia się plan transportowy opracowany i ogłoszony przez marszałka;
- wójt, burmistrz, prezydent miasta lub zarząd związku międzygminnego, opracowując plan transportowy dla swojego obszaru, będą zobowiązani do uwzględnienia planu transportowego opracowanego i ogłoszonego przez starostę zarząd związku powiatów, zarząd związku powiatowo-gminnego, o ile został utworzony lub marszałka województwa

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

Procedura przygotowania planu obejmuje również wymagane ustawą współdziałanie z właściwymi organami sąsiednich jednostek i związków. W przypadku planu powiatowego starosta przedstawia radzie powiatu projekt uzgodniony ze starostą sąsiedniego powiatu oraz właściwymi organami sąsiednich związków wskazanych w art. 13 ust. 2 ustawy, a także – jeżeli taki związek jest utworzony – zaopiniowany przez zarząd sąsiedniego związku międzygminnego, wyłącznie w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających na obszarach ich właściwości. Zgodnie z art. 14 ustawy zasady te stosuje się odpowiednio również do aktualizacji planu transportowego.

1.2. Cel opracowania planu

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

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

1. **Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu** - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych
2. **Poprawa efektywności** funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów
3. **Integracja systemu transportowego** – w układzie gałęziowym i terytorialnym
4. **Wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru** - instrument rozwoju gospodarczego
5. **Poprawa bezpieczeństwa** - radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu
6. **Ograniczenie negatywnego wpływu** transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

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

- rozwój istniejącej sieci pomiarowej, jakości powietrza w mieście

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

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

1.3. Zakres planu

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

Zakres rzeczowy Planu obejmuje przede wszystkim obszar Powiatu Lubelskiego. Ze względu na położenie siedziby Powiatu w Lublinie oraz funkcjonalne powiązania mieszkańców z tym miastem plan uwzględnia również Lublin jako zewnętrzny węzeł transportowy i kierunek rozwoju połączeń. Do czasu wejścia w życie przepisów rozszerzających zakres powiatowych przewozów pasażerskich nie oznacza to objęcia Lublina siecią powiatową w zakresie wykraczającym poza kompetencje wynikające z obowiązującego prawa. Przedmiotowo Plan obejmuje:

1. sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
2. ocenę i prognozy potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej,
3. przewidywane finansowanie usług przewozowych,

4. preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
5. zasady organizacji rynku przewozów,
6. planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych,
7. przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera,
8. planowane kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

1.4. Słownik pojęć

1. dworzec – miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych;
2. gminne przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
3. komunikacja miejska – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: a) miasta i gminy, b) miast, albo c) miast i gmin sąsiadujących – jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego;
4. linia komunikacyjna – połączenie komunikacyjne na: a) sieci dróg publicznych albo b) liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo c) akwenach morskich lub wodach śródlądowych – wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;
5. operator publicznego transportu zbiorowego – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie;
6. organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007;
7. powiatowe przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które

zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie; Definicja odpowiada przepisom obowiązującym na dzień sporządzenia aktualizacji. Możliwy przyszły kierunek zmian legislacyjnych dotyczących wykonywania przewozów do miasta będącego siedzibą powiatu opisano w pkt 9.1; na dzień sporządzenia aktualizacji nie stanowi on obowiązującej podstawy prawnej.

8. przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu;
9. przewóz o charakterze użyteczności publicznej – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze;
10. przystanek komunikacyjny – miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, ze zm.);
11. publiczny transport zbiorowy – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
12. rekompensata – środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
13. sieć komunikacyjna – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;
14. umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej;
15. wojewódzkie przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim,

umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe i międzywojewódzkie;

16. zintegrowany system taryfowo-biletowy – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;
17. zintegrowany węzeł przesiadkowy – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;
18. zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego – proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu.

2. Sieć komunikacyjna

Zgodnie z definicją zawartą w art. 4 ust. 1 pkt 16 siecią komunikacyjną określa się układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru. Obszar działania powiatu obejmuje przeszło 500 miejscowości (wg danych GUS na koniec 2024 r.) 359 miejscowości podstawowych (w tym 2 miasta, 317 wsi, 40 miejscowości pozostałych) oraz 154 części integralne (tzn.: części wsi, kolonie, osady, przysiółki).

Tabela 1. Wykaz miejscowości podstawowych na terenie Powiatu Lubelskiego

Lp.	Nazwa miejscowości	Rodzaj	Gmina	Identyfikator miejscowości z krajowego rejestru urzędowego podziału terytorialnego kraju TERYT
1	Abramowice Kościelne	wieś	Głusk	0954722
2	Abramowice Prywatne	wieś	Głusk	0380988
3	Annów	wieś	Zakrzew	0905669
4	Antoniówka	wieś	Krzczonów	0384058
5	Antoniówka	wieś	Wysokie	0905379
6	Babin	wieś	Bełżyce	0378460
7	Barak	wieś	Jastków	0381440
8	Baraki	wieś	Zakrzew	0905698
9	Baszki	wieś	Niemce	0387393
10	Bełżyce	miasto	Bełżyce	0955555
11	Białawoda	wieś	Borzechów	0379130
12	Biskupie	wieś	Wysokie	0905385
13	Boduszyn	wieś	Niemce	0387401
14	Bogucin	wieś	Garbów	0380801

Lp.	Nazwa miejscowości	Rodzaj	Gmina	Identyfikator miejscowości z krajowego rejestru urzędowego podziału terytorialnego kraju TERYT
15	Borkowizna	wieś	Niedzwica Duża	0386726
16	Borkowizna	wieś	Strzyżewice	0391650
17	Borków	wieś	Garbów	0380818
18	Borzechów	wieś	Borzechów	0379146
19	Boża Wola	wieś	Zakrzew	0905706
20	Boży Dar	wieś	Krzczonów	0384064
21	Bychawa	miasto	Bychawa	0955621
22	Bychawka Druga	wieś	Bychawa	0379420
23	Bychawka Druga-Kolonia	wieś	Bychawa	0379436
24	Bychawka Pierwsza	wieś	Bychawa	0379442
25	Bychawka Trzecia	wieś	Bychawa	0379459
26	Bychawka Trzecia-Kolonia	wieś	Bychawa	0379465
27	Bystrzyca	wieś	Wólka	0393910
28	Bystrzyca Nowa	wieś	Strzyżewice	0391851
29	Bystrzyca Stara	wieś	Strzyżewice	0392023
30	Chmiel Drugi	wieś	Jabłonna	0381195
31	Chmiel Pierwszy	wieś	Jabłonna	0381172
32	Chmiel-Kolonia	wieś	Jabłonna	0381203
33	Chmielnik	wieś	Bełżyce	0378490
34	Chmielnik-Kolonia	wieś	Bełżyce	0378514
35	Ciecierzyn	wieś	Niemce	0387418
36	Cuple	wieś	Bełżyce	0378566
37	Czerniejów	wieś	Jabłonna	0381210
38	Czerniejów-Kolonia	wieś	Jabłonna	0381226
39	Czółna	wieś	Niedzwica Duża	0386732
40	Ćmiłów	wieś	Głusk	0380994
41	Dąbrowa	wieś	Borzechów	0379169
42	Dąbrowica	wieś	Jastków	0381456
43	Dębina	wieś	Strzyżewice	0391704
44	Dębina	wieś	Zakrzew	0905712
45	Dębówka	wieś	Jastków	0381462
46	Dębszczyzna	wieś	Strzyżewice	0391710
47	Długie	wieś	Wólka	0393927
48	Dobrowola	wieś	Borzechów	0379287
49	Dominów	wieś	Głusk	0381002
50	Dragany	wieś	Wysokie	0905416
51	Dylążki	wieś	Bełżyce	0378655
52	Dys	wieś	Niemce	0387453
53	Dziuchów	wieś	Niemce	0387482
54	Elizówka	wieś	Niemce	0387499
55	Emilin	wieś	Zakrzew	0905675
56	Franciszków	wieś	Strzyżewice	0391733
57	Gałęzów	wieś	Bychawa	0379471
58	Gałęzów-Kolonia Druga	wieś	Bychawa	0379488
59	Gałęzów-Kolonia Pierwsza	wieś	Bychawa	0379494
60	Garbów	wieś	Garbów	0380824
61	Giełczew	wieś	Wysokie	0905439
62	Giełczew-Doły	wieś	Wysokie	0905497
63	Gierniak	wieś	Krzczonów	0384070
64	Głusk	wieś	Głusk	1027350
65	Głuszczyzna	wieś	Głusk	0381025
66	Góra	wieś	Wojciechów	0393637
67	Grabówka	wieś	Borzechów	0379175
68	Gutanów	wieś	Garbów	0380847
69	Guzówka	wieś	Wysokie	0905505

Lp.	Nazwa miejscowości	Rodzaj	Gmina	Identyfikator miejscowości z krajowego rejestru urzędowego podziału terytorialnego kraju TERYT
70	Halinówka	wieś	Wojciechów	0393643
71	Ignaców	wieś	Wojciechów	0393650
72	Iżyce	wieś	Strzyżewice	0391756
73	Jabłonna Druga	wieś	Jabłonna	0381249
74	Jabłonna Pierwsza	wieś	Jabłonna	0381232
75	Jabłonna-Majątek	wieś	Jabłonna	1062859
76	Jabłonowo	wieś	Wysokie	0905511
77	Jakubowice Konińskie	wieś	Niemce	0387507
78	Jakubowice Murowane	wieś	Wólka	0393933
79	Janów	wieś	Garbów	0380853
80	Jaroszewice	wieś	Bełżyce	0378589
81	Jastków	wieś	Jastków	0381479
82	Józefów-Pociecha	wieś	Jastków	0381485
83	Józwów	wieś	Bychawa	0379502
84	Kajetanów	wieś	Wysokie	0905528
85	Kajetanówka	wieś	Strzyżewice	0391762
86	Karolin	wieś	Garbów	0380860
87	Karolin	wieś	Zakrzew	0905741
88	Kawka	wieś	Niemce	0387520
89	Kaźmierów	wieś	Borzechów	0379181
90	Kąty	wieś	Bychawa	1020915
91	Kępa	wieś	Borzechów	0379206
92	Kępa Borzechowska	wieś	Borzechów	0379235
93	Kępa-Kolonia	wieś	Borzechów	0379241
94	Kiełczewice Dolne	wieś	Strzyżewice	0391779
95	Kiełczewice Górne	wieś	Strzyżewice	0391816
96	Kiełczewice Maryjskie	wieś	Strzyżewice	0391839
97	Kiełczewice Pierwsze	wieś	Strzyżewice	0391845
98	Kierz	wieś	Bełżyce	0378603
99	Kłodnica Dolna	wieś	Borzechów	0379258
100	Kłodnica Górna	wieś	Borzechów	0379270
101	Kolonia Bystrzyca	wieś	Niemce	0387810
102	Kolonia Kiełczewice Dolne	wieś	Strzyżewice	0391791
103	Konopnica	wieś	Konopnica	0383426
104	Kosarzew Dolny	wieś	Krzczonów	0384087
105	Kosarzew Dolny-Kolonia	wieś	Bychawa	0379519
106	Kosarzew Górny	wieś	Krzczonów	0384093
107	Kosarzew-Stróża	wieś	Krzczonów	0384118
108	Kowersk	wieś	Bychawa	0379525
109	Krasienin	wieś	Niemce	0387536
110	Krebsówka	wieś	Niedzwica Duża	0386755
111	Krężnica Jara	wieś	Niedzwica Duża	0386761
112	Krężnica Okrągła	wieś	Bełżyce	0378626
113	Krzczonów	wieś	Krzczonów	1064634
114	Krzczonów Drugi	wieś	Krzczonów	0384124
115	Krzczonów Pierwszy	wieś	Krzczonów	0384130
116	Krzczonów Trzeci	wieś	Krzczonów	0384147
117	Leśce	wieś	Garbów	0380876
118	Leśniczówka	wieś	Bychawa	0379531
119	Lewandowszczyzna	wieś	Krzczonów	0384101
120	Ludwinów	wieś	Borzechów	0379293
121	Ludwinów	wieś	Niemce	0387559
122	Łagiewniki	wieś	Niemce	0387565
123	Łączki-Pawłówek	wieś	Borzechów	0379318
124	Łęczycza	wieś	Bychawa	0379548

Lp.	Nazwa miejscowości	Rodzaj	Gmina	Identyfikator miejscowości z krajowego rejestru urzędowego podziału terytorialnego kraju TERYT
125	Łopiennik	wieś	Borzechów	0379324
126	Łubki	wieś	Wojciechów	0393672
127	Łubki-Szlachta	wieś	Wojciechów	0393695
128	Ługów	wieś	Jastków	0381491
129	Łuszczów Drugi	wieś	Wólka	0393940
130	Łuszczów Pierwszy	wieś	Wólka	0393956
131	Łysaków	wieś	Wólka	0393962
132	Maciejów Nowy	wieś	Wysokie	0905563
133	Maciejów Stary	wieś	Wysokie	0905623
134	Majdan Borzechowski	wieś	Borzechów	0379347
135	Majdan Krasieniński	wieś	Niemce	0387571
136	Majdan Mętowski	wieś	Głusk	0381060
137	Majdan Policki	wieś	Krzczonów	0384207
138	Majdan Radliński	wieś	Borzechów	0379353
139	Majdan Skrzyniecki	wieś	Borzechów	0379360
140	Majdan Sobieszczański	wieś	Niedzwica Duża	0386809
141	Majdan Starowiejski	wieś	Zakrzew	0905758
142	Malinowszczyzna	wieś	Bełżyce	0378649
143	Marianka	wieś	Niedzwica Duża	0386821
144	Marysin	wieś	Bychawa	0379554
145	Marysin	wieś	Jastków	0381522
146	Masзки	wieś	Wojciechów	0393703
147	Masзки k. Wojciechowa	wieś	Wojciechów	0393726
148	Matczyn	wieś	Bełżyce	0378661
149	Meszno	osada leśna	Garbów	0380899
150	Meszno	wieś	Garbów	0380882
151	Mętów	wieś	Głusk	0381083
152	Miłocin	wieś	Jastków	0381539
153	Miłocin	wieś	Wojciechów	0393732
154	Moszenki	wieś	Jastków	0381551
155	Moszna	wieś	Jastków	0381568
156	Motycz	wieś	Konopnica	0383461
157	Motycz Leśny	wieś	Konopnica	0383484
158	Nasutów	wieś	Niemce	0387588
159	Niedzwica Duża	wieś	Niedzwica Duża	0386844
160	Niedzwica Kościelna	wieś	Niedzwica Duża	0386873
161	Niemce	wieś	Niemce	0387625
162	Nikodemów	wieś	Zakrzew	0905770
163	Nowiny	wieś	Głusk	0381108
164	Nowiny Żukowskie	wieś	Krzczonów	0384199
165	Nowy Dwór	wieś	Wysokie	0905557
166	Nowy Gaj	wieś	Wojciechów	0393755
167	Nowy Staw	wieś	Niemce	0387677
168	Olszanka	wieś	Krzczonów	0384213
169	Olszowiec	wieś	Bychawa	0379560
170	Olszowiec-Kolonia	wieś	Bychawa	0379577
171	Osina	wieś	Borzechów	0379399
172	Osmolice Drugie	wieś	Strzyżewice	0391880
173	Osmolice Pierwsze	wieś	Strzyżewice	0391897
174	Osmolice-Kolonia	wieś	Niedzwica Duża	0386991
175	Osowa	wieś	Bychawa	0379583
176	Osowa-Kolonia	wieś	Bychawa	0379590
177	Osówka	wieś	Niemce	0387708
178	Ożarów	wieś	Jastków	0381597
179	Palikije Drugie	wieś	Wojciechów	0393778

Lp.	Nazwa miejscowości	Rodzaj	Gmina	Identyfikator miejscowości z krajowego rejestru urzędowego podziału terytorialnego kraju TERYT
180	Palikije Pierwsze	wieś	Wojciechów	0393761
181	Panieńszczyzna	wieś	Jastków	0381605
182	Pawlin	wieś	Konopnica	0383490
183	Pawłów	wieś	Strzyżewice	0391905
184	Pawówek	wieś	Strzyżewice	0391934
185	Piotrawin	wieś	Jastków	0381628
186	Piotrków Drugi	wieś	Jabłonna	0381261
187	Piotrków Pierwszy	wieś	Jabłonna	0381255
188	Piotrkówek	wieś	Krzczonów	0384220
189	Piotrków-Kolonia	wieś	Jabłonna	0381278
190	Piotrowice	wieś	Strzyżewice	0391963
191	Piotrowice Wielkie	wieś	Garbów	0380913
192	Piotrowice-Kolonia	wieś	Garbów	0380907
193	Pliszczyn	wieś	Wólka	0393979
194	Płouszowice	wieś	Jastków	0381657
195	Płowizny	wieś	Bełżyce	0378678
196	Podole	wieś	Bełżyce	0378684
197	Podzamcze	wieś	Bychawa	0379608
198	Polanówka	wieś	Strzyżewice	0392000
199	Policzyna	wieś	Krzczonów	0384236
200	Ponikwy	wieś	Zakrzew	0905793
201	Prawiedniki	wieś	Głusk	0381090
202	Pryszczowa Góra	wieś	Niemce	0387720
203	Przybysławice	wieś	Garbów	0380920
204	Pszczela Wola	osada	Strzyżewice	0392017
205	Pustelnik	wieś	Krzczonów	0384242
206	Radawczyk	wieś	Niedzwica Duża	0387000
207	Radawczyk-Kolonia Pierwsza	wieś	Niedzwica Duża	0387039
208	Radawiec Duży	wieś	Konopnica	0383515
209	Radawiec Mały	wieś	Konopnica	0383521
210	Radomirka	wieś	Wysokie	0905570
211	Rezerwa	wieś	Wysokie	0905586
212	Romanów	wieś	Bychawa	0379614
213	Rudka Kozłowiecka	wieś	Niemce	0387737
214	Rudnik	wieś	Wólka	0394000
215	Ryczydół	wieś	Borzechów	0379407
216	Sieprawice	wieś	Jastków	0381686
217	Sieprawki	wieś	Jastków	0381700
218	Skawinek	wieś	Bychawa	0379620
219	Skrzynice Drugie	wieś	Jabłonna	0381290
220	Skrzynice Pierwsze	wieś	Jabłonna	0381284
221	Skrzynice-Kolonia	wieś	Jabłonna	0381309
222	Skrzyniec	wieś	Bełżyce	0378715
223	Skrzyniec-Kolonia	wieś	Bełżyce	0378721
224	Sługocin	wieś	Jastków	0381717
225	Słupeczno	wieś	Wysokie	0905592
226	Smugi	wieś	Jastków	0381723
227	Snopków	wieś	Jastków	0381752
228	Sobianowice	wieś	Wólka	0394016
229	Sobieska Wola Druga	wieś	Krzczonów	0384265
230	Sobieska Wola Pierwsza	wieś	Krzczonów	0384259
231	Sobieszczany	wieś	Niedzwica Duża	0387045
232	Spławy	wieś	Wysokie	0905600
233	Sporniak	wieś	Konopnica	0383538
234	Sporniak	wieś	Wojciechów	0393784

Lp.	Nazwa miejscowości	Rodzaj	Gmina	Identyfikator miejscowości z krajowego rejestru urzędowego podziału terytorialnego kraju TERYT
235	Stara Wieś Druga	wieś	Bychawa	0379643
236	Stara Wieś Pierwsza	wieś	Bychawa	0379637
237	Stara Wieś Trzecia	wieś	Bychawa	0379650
238	Stare Wierchowiska	wieś	Bełżyce	0378738
239	Stary Gaj	wieś	Wojciechów	0393809
240	Stasin	wieś	Konopnica	0383544
241	Stasin	wieś	Wojciechów	0393815
242	Stoczek	wieś	Niemce	0387789
243	Stolnikowizna	wieś	Wysokie	0905630
244	Strzeszkowice Duże	wieś	Niedzwica Duża	0387068
245	Strzeszkowice Małe	wieś	Niedzwica Duża	0387134
246	Strzyżewice	wieś	Strzyżewice	0392030
247	Swoboda	wieś	Niemce	0387803
248	Szczuczki	wieś	Wojciechów	0393821
249	Szczuczki VI Kolonia	wieś	Wojciechów	0393838
250	Szerokie	wieś	Konopnica	0383550
251	Szklarnia	wieś	Zakrzew	0905818
252	Świdniczek	wieś	Wólka	0394022
253	Świdnik Duży	wieś	Wólka	0394045
254	Świdnik Mały	wieś	Wólka	0394080
255	Targowisko	wieś	Zakrzew	0905830
256	Tarnawka Druga	wieś	Zakrzew	0905882
257	Tarnawka Pierwsza	wieś	Zakrzew	0905899
258	Teklin	wieś	Krzczonów	0384271
259	Tereszyn	wieś	Konopnica	0383567
260	Tomaszowice	wieś	Jastków	0381775
261	Tomaszówka	wieś	Niedzwica Duża	0387140
262	Trojczkowice	wieś	Niedzwica Duża	0387163
263	Turka	wieś	Wólka	0394097
264	Tuszów	wieś	Jabłonna	0381315
265	Uniszowice	wieś	Konopnica	0383580
266	Urszulin	wieś	Bychawa	0379666
267	Walentynów	wieś	Krzczonów	0384288
268	Wały Kępskie	wieś	Borzechów	0379229
269	Wandzin	wieś	Bychawa	0379672
270	Warszawiaki	wieś	Niedzwica Duża	0387170
271	Wierciszów	wieś	Jabłonna	0381321
272	Wierchowiska Dolne	wieś	Bełżyce	0378750
273	Wierchowiska Górne	wieś	Bełżyce	0378767
274	Wilczopole	wieś	Głusk	0381120
275	Wincentówek	wieś	Bychawa	0379689
276	Władysławów	wieś	Bychawa	1020980
277	Wojciechów	wieś	Wojciechów	0393844
278	Wojcieszyn	wieś	Bełżyce	0378773
279	Wojdat Annowski	wieś	Zakrzew	0905681
280	Wola Duża	wieś	Bychawa	0379695
281	Wola Duża-Kolonia	wieś	Bychawa	0379703
282	Wola Gałęzowska	wieś	Bychawa	0379710
283	Wola Gałęzowska-Kolonia	wieś	Bychawa	0379726
284	Wola Krasienińska	wieś	Niemce	0387826
285	Wola Niemiecka	wieś	Niemce	0387832
286	Wola Przybysławska	wieś	Garbów	0380936
287	Wolnica	wieś	Jabłonna	0381338
288	Wólka	wieś	Wólka	0394105
289	Wólka Abramowicka	wieś	Głusk	0381143

Lp.	Nazwa miejscowości	Rodzaj	Gmina	Identyfikator miejscowości z krajowego rejestru urzędowego podziału terytorialnego kraju TERYT
290	Wólka Ponikiewska	wieś	Zakrzew	0905913
291	Wronów	wieś	Bełżyce	0378780
292	Wymysłówka	wieś	Bełżyce	0378804
293	Wysokie	wieś	Jastków	0381798
294	Wysokie	wieś	Wysokie	0905646
295	Zabłocie	wieś	Wysokie	0905652
296	Zadębie	wieś	Bychawa	0379732
297	Zagórze	wieś	Bełżyce	0378827
298	Zagrody	wieś	Garbów	0380971
299	Zakęcie	wieś	Borzechów	0379413
300	Zakrzew	wieś	Zakrzew	0905920
301	Zalesie	wieś	Bełżyce	0378862
302	Zalesie	wieś	Niemce	0387855
303	Załucze	wieś	Niedzwica Duża	0387186
304	Zaraszów	wieś	Bychawa	0379749
305	Zaraszów-Kolonia	wieś	Bychawa	0379755
306	Zdrapy	wieś	Bychawa	0379761
307	Zemborzyce Dolne	wieś	Konopnica	0383596
308	Zemborzyce Podleśne	wieś	Konopnica	0383604
309	Zemborzyce Tereszyńskie	wieś	Konopnica	0383610
310	Zemborzyce Wojciechowskie	wieś	Konopnica	0383627
311	Zielona	wieś	Krzczonów	0384294
312	Zosin	wieś	Bełżyce	0378879
313	Żabia Wola	wieś	Głusk	0381166
314	Żabia Wola	wieś	Strzyżewice	0392081
315	Żuków Drugi	wieś	Krzczonów	0384325
316	Żuków Pierwszy	wieś	Krzczonów	0384319
317	Żuków-Kolonia	wieś	Krzczonów	0384302

Źródło: Obwieszczenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 października 2019 r. w sprawie wykazu urzędowych nazw miejscowości i ich części (Dz. U. poz. 2360).

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

- drogi wojewódzkie,
- drogi powiatowe,
- drogi gminne.

Do **dróg krajowych** zalicza się:

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

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

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

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

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

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

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

2.1. Komunikacja drogowa

Za wyjątkiem niewielkiej części wschodniej Powiat Lubelski usytuowany jest wokół miasta Lublina, będącego stolicą województwa, największym ośrodkiem miejskim regionu, a jednocześnie siedzibą władz Powiatu Lubelskiego. Położenie to ma zasadnicze znaczenie dla kształtowania publicznego transportu zbiorowego. Lublin stanowi najważniejszy zewnętrzny generator podróży mieszkańców powiatu związanych w szczególności z pracą, edukacją, ochroną zdrowia, administracją, handlem i usługami, a także główny węzeł umożliwiający kontynuowanie podróży komunikacją miejską, kolejową oraz autobusową o zasięgu regionalnym i ponadregionalnym.

System transportu zbiorowego na obszarze Powiatu Lubelskiego ma charakter wielopodmiotowy. Obejmuje przewozy organizowane przez Powiat Lubelski, komunikację miejską organizowaną przez Miasto Lublin, której część połączeń obsługuje również obszary podmiejskie, przewozy organizowane przez gminy i inne jednostki samorządu terytorialnego, przewozy kolejowe oraz regularne przewozy wykonywane przez przewoźników komercyjnych. Przy planowaniu powiatowych przewozów pasażerskich oferta tych podmiotów powinna być traktowana jako element istniejącego systemu dostępności transportowej.

Z punktu widzenia Powiatu Lubelskiego zasadnicze znaczenie ma nie utrwalanie w planie liczby linii poszczególnych organizatorów i przewoźników, lecz zapewnienie mieszkańcom spójnych możliwości przemieszczania się pomiędzy miejscowościami i gminami powiatu oraz do najważniejszych ośrodków obsługi. Sieć powiatowych przewozów pasażerskich powinna być zatem kształtowana w sposób uzupełniający wobec istniejącej oferty, z wykorzystaniem połączeń i węzłów umożliwiających dalszą podróż.

W strukturze przestrzennej powiatu szczególną rolę pełnią Bełżyce i Bychawa jako lokalne ośrodki miejskie i usługowe oraz naturalne punkty koncentracji przewozów z sąsiednich gmin. Istotną rolę pełnią również siedziby poszczególnych gmin oraz miejscowości, w których zlokalizowane są szkoły, placówki ochrony zdrowia, miejsca pracy, stacje kolejowe i inne generatory ruchu. Układ powiatowej sieci komunikacyjnej powinien zapewniać zarówno połączenia pomiędzy tymi ośrodkami, jak również możliwość dogodnego kontynuowania podróży w kierunku Lublina.

Zarówno w uchwalonym planie transportowym, jak też w jego aktualizacji z 2021 roku, wskazane zostały propozycje przebiegu linii o charakterze użyteczności publicznej. Biorąc pod uwagę zmieniające się warunki i potrzeby transportowe, rolę Organizatora powinno być bieżące dostosowywanie sieci do

rzeczywistego popytu. Pozycje 1–20 poniższej tabeli odzwierciedlają przebieg funkcjonujących linii użyteczności publicznej zgodnie z wykazem i rozkładami jazdy opublikowanymi przez Powiat Lubelski na 2026 r. (Mapa 24. w części graficznej planu) Pozycje 21–40 mają charakter kierunkowych propozycji rozwoju sieci. Przy ich wyznaczaniu przyjęto zasadę przebiegu przez obszar co najmniej dwóch gmin Powiatu Lubelskiego, możliwie prostego przebiegu oraz objęcia miejscowości nieobsługiwanych obecnie przez powiatowe linie użyteczności publicznej. Przy uzupełnieniu zestawienia wykorzystano również relacje i miejscowości wskazane w tabeli 28 poprzedniej wersji planu, rezygnując z mechanicznego odtwarzania wariantów nadmiernie okrężnych lub dublujących istniejące połączenia. Proponowane relacje nie przesądzają o ostatecznym przebiegu linii i wymagają każdorazowej weryfikacji pod kątem potrzeb przewozowych, warunków drogowych, lokalizacji przystanków, oferty innych organizatorów i przewoźników oraz dostępności finansowania.

Tabela 3. Kierunkowy układ linii komunikacyjnych na terenie Powiatu Lubelskiego

Lp	Od	Do	Przez
1	Boża Wola	Bychawa	Dębina, Annów, Nikodemów, Baraki, Zakrzew, Majdan Starowiejski, Józów, Wola Gałęzowska-Kolonia, Wola Gałęzowska, Gałęzów
2	Bychawa	Wysokie	Gałęzów, Wola Gałęzowska, Wola Gałęzowska-Kolonia, Stara Wieś, Stara Wieś Trzecia, Nikodemów, Baraki, Zakrzew, Zakrzew-Kolonia, Targowisko, Biskupie, Zabłocie, Dragany
3	Wysokie	Bychawa	Józefin, Giełczew-Doły, Radomirka, Sobieska Wola Druga, Krzczonów Drugi, Krzczonów Trzeci, Krzczonów, Zielona, Lewandowszczyzna, Romanów, Olszowiec, Wola Duża
4	Antoniówka	Bychawa	Maciejów Nowy, Rezerwa, Maciejów Stary, Wysokie, Sławny, Stara Wieś Pierwsza, Stara Wieś, Wola Gałęzowska-Kolonia, Wola Gałęzowska, Gałęzów
5	Tarnawka Pierwsza	Bychawa	Tarnawka Druga, Zakrzew, Ponikwy, Wólka Ponikiewska, Targowisko, Biskupie, Zabłocie, Dragany, Wysokie, Sławny, Kąty, Urszulin, Zaraszów-Kolonia, Zaraszów, Skawinek
6	Bychawa	Jabłonna-Majątek	Wola Duża-Kolonia, Osowa, Zadębie, Wincentówek, Bychawka Druga-Kolonia, Bychawka Druga, Bychawka Trzecia-Kolonia, Wierciszów, Jabłonna Druga
7	Sobieszczyzna-Kolonia	Bełżyce	Majdan Sobieszczański, Osina, Kłodnica Górna, Dobrowola, Kłodnica Dolna, Borzechów, Łączki-Pawłówek, Wierchowiska Górne
8	Białawoda	Bełżyce	Dąbrowa, Kłodnica Górna, Kłodnica Dolna, Borzechów, Majdan Skrzyniecki, Skrzyniec, Stare Wierchowiska, Wierchowiska Górne
9	Sporniak	Bełżyce	Palikije Pierwsze, Palikije Drugie, Maszki, Wojciechów, Olszynki, Ignaców, Chmielnik-Kolonia, Chmielnik
10	Wojciechów	Bełżyce	Wojciechów-Kolonia Pierwsza, Halinówka, Łubki, Szczuczki, Góra, Chmielnik, Kierz, Cuple, Zagórze, Krężnica Okrągła, Zalesie
11	Franciszków	Bychawa	Strzyżewice, Bystrzyca Nowa, Bystrzyca Stara, Piotrowice, Osmolice Pierwsze, Iżyce, Bychawka Pierwsza, Bychawka Druga, Zdrapy
12	Bełżyce	Niedzwica Duża	Wierchowiska Górne, Łączki-Pawłówek, Grabówka, Warszawiaki, Borkowizna
13	Niedzwica Duża	Bełżyce	Tomaszówka, Czólna, Wymysłówka, Jaroszewice
14	Bychawa	Strzyżewice	Leśniczówka, Gałęzów-Kolonia Pierwsza, Kiełczewice Pierwsze, Kiełczewice Górne, Borkowizna, Kolonia Kiełczewice Dolne, Kiełczewice Dolne, Dębina
15	Wysokie	Bychawa	Józefin, Giełczew, Kajetanów, Kąty, Urszulin, Zaraszów-Kolonia, Zaraszów, Skawinek
16	Miłocin (gm. Wojciechów)	Bełżyce	Maszki, Wojciechów, Palikije Drugie, Stasin, Podole

Lp	Od	Do	Przez
17	Krzczonów	Dominów	Żuków Drugi, Żuków Pierwszy, Żuków-Kolonia, Policzyzna, Olszanka, Chmiel Drugi, Chmiel-Kolonia, Skrzynice-Kolonia, Czerniejów-Kolonia, Czerniejów, Głuszczyzna, Mętów, Ćmiłów
18	Wierciszów	Żabia Wola (gm. Strzyżewice)	Jabłonna Druga, Jabłonna-Majątek, Tuszów, Żabia Wola (gm. Głusk), Polanówka, Prawiedniki, Osmolice Pierwsze
19	Niedzwica Duża	Piotrowice	Krebsówka, Marianka, Osmolice Drugie, Osmolice Pierwsze, Prawiedniki, Polanówka, Żabia Wola (gm. Strzyżewice), Osmolice Pierwsze
20	Konopnica (las)	Bełżyce	Tereszyn, Marynin, Radawczyk Drugi, Radawiec Mały, Radawiec Duży, Pawlin, Wojcieszyn, Matczyn, Jaroszewice
21	Wola Przybysławska	Jastków	Przybysławice, Garbów, Bogucin, Ługów, Ożarów
22	Gutanów	Niemce	Garbów, Borków, Karolin (gm. Garbów), Leśce, Osówka, Krasienin, Wola Krasienińska, Nasutów, Pólko, Dys, Ciecierzyn
23	Jastków	Niemce	Snopków, Smugi, Jakubowice Konińskie, Dys, Ciecierzyn
24	Nowy Staw	Łuszczów Drugi	Rudka Kozłowiecka, Wola Niemiecka, Niemce, Ciecierzyn, Łagiewniki, Pliszczyn, Łysaków, Sobianowice, Turka, Łuszczów Pierwszy
25	Świdnik Duży	Niemce	Świdnik Mały, Biskupie-Kolonia, Świdniczek, Wólka, Długie, Turka, Sobianowice, Dziuchów, Boduszyn, Ciecierzyn
26	Bystrzyca	Niemce	Kolonia Bystrzyca, Swoboda, Dziuchów, Boduszyn, Baszki, Ludwinów, Ciecierzyn
27	Zemborzyce Wojciechowskie	Jastków	Konopnica, Kozubszczyzna, Motycz, Tomaszowice-Kolonia, Tomaszowice, Sieprawki, Sieprawice, Panieńszczyzna, Snopków
28	Garbów	Krasienin	Borków, Karolin (gm. Garbów), Leśce, Osówka
29	Wólka	Jastków	Turka, Sobianowice, Dziuchów, Ciecierzyn, Dys, Jakubowice Konińskie, Snopków
30	Garbów	Wólka	Borków, Leśce, Krasienin, Dys, Ciecierzyn, Łagiewniki, Pliszczyn, Sobianowice, Turka
31	Wierzchowiska Górne	Niedzwica Duża	Wierzchowiska Dolne, Czółna, Radawczyk, Strzeszkowice Duże, Strzeszkowice Małe, Krężnica Jara, Prawiedniki-Kolonia, Osmolice-Kolonia, Krebsówka
32	Piotrowice	Prawiedniki	Pszczela Wola, Żabia Wola, Polanówka, Prawiedniki-Kolonia
33	Skrzynice Pierwsze	Wilczopole	Czerniejów, Dominów, Majdan Mętowski, Kliny, Kazimierzówka
34	Lipniak	Krasienin	Pietrzakowizna, Kozubszczyzna, Uniszowice, Dąbrowica, Panieńszczyzna, Jastków, Piotrawin, Majdan Krasieniński, Krasienin-Kolonia
35	Majdan Radliński	Niedzwica Duża	Łopiennik, Kępa, Kłodnica Dolna, Kłodnica Górna, Osina, Majdan Sobieszczański, Sobieszczany-Kolonia, Sobieszczany, Niedzwica Kościelna Druga
36	Pustelnik	Bychawa	Walentynów, Krzczonów-Sołtysy, Krzczonów, Krzczonów-Wójtostwo, Zielona, Kosarzew Górny, Kosarzew Dolny, Kosarzew Dolny-Kolonia, Wola Duża, Osowa
37	Guzówka	Krzczonów	Nowy Dwór, Dragany, Wysokie, Józefin, Giełczew, Gierniak, Krzczonów Pierwszy, Sobieska Wola Druga, Sobieska Wola Pierwsza, Krzczonów Trzeci
38	Romanów	Chmiel Drugi	Olszowiec-Kolonia, Piotrków-Kolonia, Piotrków Pierwszy, Piotrków Drugi, Jabłonna Druga, Jabłonna-Majątek, Czerniejów, Skrzynice Pierwsze, Skrzynice-Kolonia, Chmiel Pierwszy
39	Podole	Zemborzyce Podleśne	Zosin, Babin, Radawczyk-Kolonia Pierwsza, Radawczyk, Radawiec Mały, Radawiec Duży, Marynin, Konopnica, Stasin Polny
40	Janów	Moszna-Kolonia	Borków, Karolin (gm. Garbów), Bogucin, Wysokie, Moszenki, Sieprawki, Tomaszowice, Moszna

Źródło: opracowanie własne na podstawie wykazu linii i rozkładów jazdy Powiatu Lubelskiego na 2026 r.

(<https://www.powiat.lublin.pl/transport/linie-i-rozkłady-jazdy.html>), tabeli 28 poprzedniej wersji planu oraz analizy sieci osadniczej powiatu.

W tym ujęciu pożądane jest kształtowanie osi transportowych stanowiących kanwę sieci powiatowej, łączących sąsiadujące gminy i ich siedziby oraz umożliwiających koncentrację przewozów

w najważniejszych lokalnych węzłach. Osie te nie przesądzają o ostatecznym przebiegu poszczególnych linii komunikacyjnych, lecz wskazują relacje, dla których organizator powinien dążyć do zapewnienia odpowiedniej dostępności transportowej (mapa 25. w części graficznej planu).

Szczególne znaczenie w okresie obowiązywania planu może uzyskać możliwość prowadzenia powiatowych przewozów pasażerskich do Lublina jako miasta, w którym znajduje się siedziba Powiatu Lubelskiego. Na dzień sporządzenia aktualizacji obowiązujące przepisy nie dają Powiatowi Lubelskiemu odrębnej podstawy do organizowania takich przewozów wyłącznie z tego tytułu. Jeżeli jednak w okresie obowiązywania planu wejdą w życie przepisy dopuszczające takie rozwiązanie, Powiat Lubelski zakłada wykorzystanie tej możliwości do rozwijania połączeń z gmin powiatu do Lublina jako naturalnego centrum administracyjnego i funkcjonalnego. Kierunek ten opisano w pkt 9.1 planu.

Dla potrzeb niniejszego planu podstawowe znaczenie mają powiatowe przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej. Przy ich organizacji uwzględnia się jednak ofertę komunikacji miejskiej, przewozów gminnych, wojewódzkich, kolejowych oraz przewozów komercyjnych, traktując je jako element jednego systemu dostępności transportowej mieszkańców. Powiat będzie dążył do takiego kształtowania własnej oferty, aby uzupełniała ona istniejące przewozy, zapewniała połączenia pomiędzy gminami oraz umożliwiała dogodną kontynuację podróży do głównych ośrodków obsługi, w szczególności do Lublina.

W ramach powiatowych przewozów pasażerskich na terenie powiatu lubelskiego, dla których Powiat Lubelski jest organizatorem, według stanu na dzień 31 grudnia 2025 r., funkcjonowało 20 linii komunikacyjnych: 19 linii użyteczności publicznej wykonywanych na podstawie zaświadczeń na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego oraz jedna linia wykonywana na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, wydanego przez Starostę Lubelskiego. Od 1 stycznia 2026 r. funkcjonuje 20 linii użyteczności publicznej.

Tabela 4. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Lubelskiego

Lp.	Nr zezw.	Od	Do	Przez	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Przewoźnik
1	02/2014	Bychawa	Krzczonów	Bychawa ul. Piłsudskiego – Bychawa ul. Sienkiewicza – Skawinek – Kosarzew Dolny Kolonia – Kosarzew Dolny Górny – Zielona – Krzczonów	13,7	10	"Pasażer" Mariusz Igras

Tabela 5. Wykaz zaświadczeń wydanych przez Starostę Lubelskiego

Lp.	Nr zaśw.	Od	Do	Przez	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Operator
1	1/2026	Boża Wola	Bychawa	Boża Wola – Dębina – Wojdat Annowski – Szklarnia – Nikodemów – Baraki – Zakrzew – Baraki – Nikodemów – Szklarnia – Annów – Dębina – Majdan Starowiejski – Józów – Wola Gałęzowska-Kolonia – Wola Gałęzowska – Gałęzów – Bychawa	35,5	10	PODKOP USŁUGI Szymon Ciosek
2	2/2026	Bychawa	Wysokie	Bychawa (Reymonta) – Gałęzów – Wola Gałęzowska – Stara Wieś Druga – Stara Wieś Trzecia – Szklarnia – Nikodemów – Baraki – Zakrzew – Zakrzew-Kolonia – Targowisko – Biskupie – Zabłocie – Dragany – Wysokie	34	8	PODKOP USŁUGI Szymon Ciosek
3	3/2026	Wysokie	Bychawa	Wysokie – Józefin/Łosień – Giełczew Pierwsza – Giełczew-Doły – Radomirka – Sobieska Wola Druga – Krzczonów Drugi – Krzczonów Trzeci – Krzczonów – Zielona – Piotrkówek – Lewandowszczyzna – Romanów – Olszowiec-Kolonia – Olszowiec – Wola Duża – Bychawa	38	8	PODKOP USŁUGI Szymon Ciosek
4	4/2026	Antoniówka	Bychawa	Antoniówka – Maciejów Nowy – Rezerwa – Maciejów Nowy – Maciejów Stary – Cegielnia – Wysokie – Sławy – Stara Wieś Pierwsza – Stara Wieś Druga – Wola Gałęzowska – Gałęzów – Bychawa (ul. Reymonta)	36	8	PODKOP USŁUGI Szymon Ciosek
5	5/2026	Tarnawka Pierwsza	Bychawa	Tarnawka Pierwsza – Zakrzew – Ponikwy – Wólka Ponikiewska – Targowisko – Biskupie – Zabłocie – Dragany – Wysokie – Sławy – Kąty – Urszulin – Zaraszów-Kolonia – Zaraszów – Skawinek – Bychawa DA	36,5	8	PODKOP USŁUGI Szymon Ciosek
6	6/2026	Bychawa	Jabłonna-Majątek	Bychawa – Wola Duża – Wola Duża- Kolonia – Osowa – Zadębie – Wincentówek – Bychawka Druga- Kolonia – Bychawka Trzecia – Bychawka Trzecia-Kolonia – Wierciszów – Jabłonna Druga – Jabłonna-Majątek	20	6	LLA Sp. z o.o.
7	7/2026	Sobieszczyzna-Kolonia	Bełżyce	Sobieszczyzna-Kolonia – Majdan Sobieszczański – Osina – Kłodnica Górna – Dobrowola – Kłodnica Górna – Kłodnica Dolna – Kępa Borzechowska – Borzechów – Łączki-Pawłówek – Wierzchowiska Górne – Bełżyce	26	10	AR-TRANS Andrzej Rozmuszcz
8	8/2026	Białawoda	Bełżyce	Białawoda – Dąbrowa – Kłodnica Górna – Kłodnica Dolna – Kępa Borzechowska – Borzechów – Majdan Skrzyniecki – Skrzyniec – Skrzyniec - Kolonia – Stare Wierzchowiska – Wierzchowiska Górne – Bełżyce	25	10	AR-TRANS Andrzej Rozmuszcz
9	9/2026	Spornik	Bełżyce	Spornik – Palikije Pierwsze – Palikije Drugie – Maszki – Wojciechów – Tomaszówka – Ignaców – Chmielnik- Kolonia – Góra – Chmielnik – Chmielnik-Kolonia – Bełżyce	25,5	10	Wójtowicz Leszek

Lp.	Nr zaśw.	Od	Do	Przez	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Operator
10	10/2026	Wojciechów	Bełżyce	Wojciechów – Romanówka – Cyganówka – Wojciechów-Kolonia Pierwsza – Halinówka – Łubki – Szczuczki VI Kolonia – Góra – Chmielnik – Kierz – Cuple – Zagórze – Krężnica Okragła – Zalesie – Krężnica Okragła – Bełżyce	31,5	10	PODKOP USŁUGI Szymon Ciosek
11	11/2026	Franciszków	Bychawa	Franciszków – Strzyżewice – Bystrzyca Nowa – Bystrzyca Stara – Piotrowice – Osmolice Pierwsze – Iżyce – Bychawka Pierwsza – Bychawka Druga – Zdrapy – Bychawa	23,5	10	"PASAŻER" Mariusz Igras
12	12/2026	Bełżyce	Niedzwica Duża	Niedzwica Duża (Szkoła) – Borkowizna – Warszawiaki – Majdan Borzechowski – Grabówka – Łączki-Pawłówek – Wierchowiska Górne – Bełżyce	17	10	AR-TRANS Andrzej Rozmuszcz
13	13/2026	Niedzwica Duża	Bełżyce	Niedzwica Duża (PKP) – Tomaszówka – Czółna – Wymysłówka – Jaroszewice – Bełżyce	12,3	10	AR-TRANS Andrzej Rozmuszcz
14	14/2026	Bychawa	Strzyżewice	Bychawa (ul. Reymonta) – Leśniczówka – Gałęzów-Kolonia Pierwsza – Kiełczewice Pierwsze – Kiełczewice Górne – Kiełczewice Maryjskie – Borkowizna – Kolonia Kiełczewice Dolne – Kiełczewice Dolne – Dębina – Strzyżewice	21	10	"PASAŻER" Mariusz Igras
15	15/2026	Wysokie	Bychawa	Wysokie – Józefin/Łosień – Giełczew Druga – Kajetanów – Kąty – Urszulin – Zaraszków-Kolonia – Zaraszków – Skawinek – Bychawa (ul. Bat. Chł.) – Bychawa DA	21	10	LLA Sp. z o.o.
16	16/2026	Miłocin	Bełżyce	Miłocin – Miłocin-Kolonia – Maszki – Wojciechów – Palikije Drugie – Stasin – Podole – Bełżyce (ul. Fabryczna)	20	10	Wójtowicz Leszek
17	17/2026	Krzczonów	Dominów	Krzczonów – Krzczonów-Sółtysy – Żuków Drugi – Żuków Pierwszy – Żuków-Kolonia – Policzyzna – Żuków-Kolonia – Żuków Pierwszy – Żuków Drugi – Olszanka – Chmiel Pierwszy – Chmiel Drugi – Chmiel-Kolonia – Skrzynice-Kolonia – Czerniejów-Kolonia – Czerniejów – Głuszczyzna – Mętów – Ćmiłów – Dominów	37	10	PODKOP USŁUGI Szymon Ciosek
18	18/2026	Wierciszów	Żabia Wola	Wierciszów – Jabłonna Druga – Jabłonna-Majątek – Jabłonna Druga – Tuszów – Żabia Wola – Polanówka – Prawiedniki – Kolonia Prawiedniki – Osmolice Pierwsze – Żabia Wola	23	10	"PASAŻER" Mariusz Igras
19	19/2026	Niedzwica Duża	Piotrowice	Niedzwica Duża (PKP) – Krebsówka – Marianka – Osmolice-Kolonia – Osmolice Drugie – Osmolice Pierwsze – Kolonia Prawiedniki – Prawiedniki -Polanówka – Żabia Wola – Osmolice Pierwsze – Piotrowice	21	10	"PASAŻER" Mariusz Igras
20	20/2026	Konopnica (las)	Bełżyce	Konopnica (las) – Stasin – Marynin – Tereszyn – Radawczyk Drugi – Radawiec Mały – Radawiec Duży – Wojcieszyn – Matczyn – Zosin – Jaroszewice – Bełżyce	27	10	PODKOP USŁUGI Szymon Ciosek

2.2. Komunikacja kolejowa

Województwo Lubelskie charakteryzuje się gęstością sieci linii kolejowych poniżej średniej krajowej, wynoszącą 4,3 km linii/100 km² powierzchni wg danych za rok 2024.

Tabela 6. Dane dotyczące sieci kolejowej

rok	2024	2024	2024
linie normalnotorowe			
Kraj/województwo	km	Udział procentowy (wg rodzaju linii) %	Gęstość linii kolejowych km / 100 km ²
Polska	19 083,89	100,00%	6,10
dolnośląskie	1 832,52	9,60%	9,19
kujawsko- pomorskie	1 199,21	6,28%	6,67
lubelskie	905,153	4,74%	3,60
lubuskie	914,385	4,79%	6,54
łódzkie	1 086,44	5,69%	5,96
małopolskie	1 014,60	5,32%	6,68
mazowieckie	1 794,66	9,40%	5,05
opolskie	780,605	4,09%	8,29
podkarpackie	875,004	4,59%	4,90
podlaskie	727,747	3,81%	3,61
pomorskie	1 244,12	6,52%	6,79
śląskie	1 884,43	9,87%	15,28
świętokrzyskie	606,907	3,18%	5,18
warmińsko-mazurskie	1 073,19	5,62%	4,44
wielkopolskie	1 900,27	9,96%	6,37
zachodnio-pomorskie	1 244,65	6,52%	5,43
rok	2024	2024	2024
linie szerokotorowe			
	km	Udział procentowy (wg rodzaju linii) %	Gęstość linii kolejowych km / 100 km ²
Polska	578,92	100%	0,19
lubelskie	194,173	33,54%	0,77
małopolskie	67,23	11,61%	0,44
podkarpackie	114,898	19,85%	0,64
podlaskie	48,498	8,38%	0,24
śląskie	5,41	0,93%	0,04
świętokrzyskie	119,942	20,72%	1,02
warmińsko-mazurskie	28,769	4,97%	0,12

Źródło: <https://dane.utk.gov.pl/sts/sprawozdania-roczne/sprawozdania-z-funkcjon/22490,Sprawozdanie-z-funkcjonowania-ryнку-transportu-kolejowego-w-2024-r.html>

Przez teren Powiatu przechodzą następujące linie kolejowe:

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

Na terenie Powiatu Lubelskiego znajduje się 13 przystanków kolejowych: Stasin Polny, Motycz, Motycz Leśny, Miłocin Lubelski, Krężnica Jara, Majdan, Niedrzwica, Niedrzwica Kościelna, Leśniczówka,

Łagiewniki, Ciecierzyn, Bystrzyca k. Lublina, Niemce. Przystanki obsługiwane są prawie wyłącznie przez przewozy o charakterze regionalnym wykonywane przez jednego przewoźnika tj. Polregio. Pociągi przejeżdżające przez powiat, kursują do następujących miejscowości:

- Chełm (11)
- Dęblin (9)
- Kraśnik (1)
- Lubartów (1)
- Lublin (30)
- Łuków (9)
- Parczew (2)
- Rzeszów (3)
- Stalowa Wola (3)
- Szastarka (4)
- Terespol (4)
- Warszawa (2)

Tabela 7. Kursy pociągów przejeżdżających przez powiat lubelski

Kurs	Od	Do
12201	Warszawa Wschodnia	Chełm
12205	Warszawa Zachodnia	Chełm
12214/5	Terespol	Chełm
12216/7	Terespol	Lublin Główny
12222/3	Terespol	Lublin Główny
12228/9	Terespol	Lublin Główny
12238/9	Terespol	Chełm
21200/1	Chełm	Terespol
21206/7	Lublin Główny	Terespol
21224/5	Chełm	Terespol
21236/7	Lublin Główny	Terespol
21812	Chełm	Warszawa Zachodnia
21816	Chełm	Warszawa Wschodnia
22352	Chełm	Dęblin
22358	Chełm	Łuków
22360	Chełm	Dęblin
22362	Chełm	Dęblin
22366	Chełm	Łuków
22372	Chełm	Dęblin
22380	Chełm	Dęblin
22388	Chełm	Dęblin
22392/3	Chełm	Kraśnik
22603	Lublin Główny	Szastarka
22605	Lublin Główny	Szastarka
22607	Lublin Główny	Stalowa Wola Rozwadów
22609	Lublin Główny	Szastarka
22611	Lublin Główny	Stalowa Wola Rozwadów
22613	Lublin Główny	Szastarka

Kurs	Od	Do
22615	Lublin Główny	Stalowa Wola Południe
22620	Szastarka	Lublin Główny
22622	Stalowa Wola Południe	Lublin Główny
22624	Kraśnik	Lublin Główny
22626	Szastarka	Lublin Główny
22628	Szastarka	Lublin Główny
22630	Stalowa Wola Rozwądów	Lublin Główny
22632	Szastarka	Lublin Główny
22634	Stalowa Wola Rozwądów	Lublin Główny
22636	Szastarka	Lublin Główny
22800	Lublin Główny	Dęblin
22802	Lublin Główny	Dęblin
22808	Lublin Główny	Dęblin
22811	Dęblin	Chełm
22813	Dęblin	Chełm
22815	Dęblin	Lublin Główny
22817	Dęblin	Chełm
22819	Dęblin	Chełm
22821	Dęblin	Lublin Główny
22823	Dęblin	Chełm
22825	Dęblin	Lublin Główny
22871	Łuków	Chełm
22873	Łuków	Lublin Główny
22877	Łuków	Lublin Główny
22879	Łuków	Chełm
22901/0	Lublin Główny	Łuków Łapiguz
22905/4	Lublin Główny	Łuków
22907/6	Lublin Główny	Lubartów Słowackiego
22909/8	Lublin Główny	Łuków Łapiguz
22911/0	Lublin Główny	Łuków
22913/2	Lublin Główny	Łuków
22915/4	Lublin Główny	Łuków
22917/6	Lublin Główny	Łuków
22919/8	Lublin Główny	Parczew Kolejowa
22921/0	Lublin Główny	Parczew Kolejowa
22930/1	Parczew Kolejowa	Lublin Główny
22932/3	Parczew Kolejowa	Lublin Główny
22935/4	Łuków	Lublin Główny
22937/6	Lubartów Słowackiego	Lublin Główny
22938/9	Łuków Łapiguz	Lublin Główny
22943/2	Łuków	Lublin Główny
22944/5	Łuków Łapiguz	Lublin Główny
22947/6	Łuków	Lublin Główny
22949/8	Lubartów Słowackiego	Lublin Główny
22951/0	Łuków	Lublin Główny
22953/2	Parczew Kolejowa	Lublin Główny
23601/0	Lublin Główny	Rzeszów Główny
23603/2	Lublin Główny	Rzeszów Główny
23605/4	Lublin Główny	Rzeszów Główny
32600/1	Rzeszów Główny	Lublin Główny
32602/3	Rzeszów Główny	Lublin Główny

Źródło: <https://polregio.pl/>

Mapa 2. Sieć kolejowa na terenie Powiatu Lubelskiego

Źródło: PKP PLK

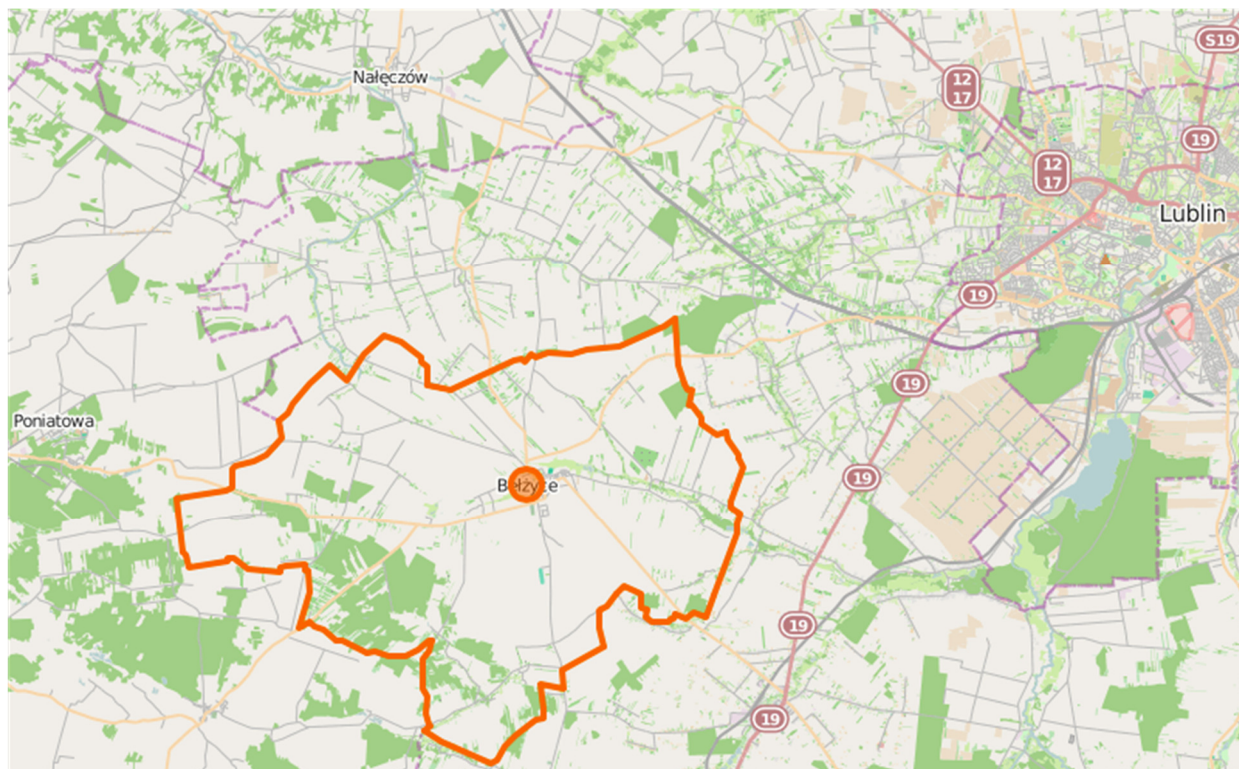
3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

3.1. Charakterystyka poszczególnych gmin należących do Powiatu Lubelskiego

Aktualizacja 2026. Charakterystyki gmin ujednolicono według najnowszych, wzajemnie porównywalnych danych GUS. Liczbę ludności przyjęto dla stanu na 31 grudnia 2025 r., natomiast dane powierzchniowe i gęstość zaludnienia zgodnie z edycją publikacji GUS na 2026 r. Szczegółowe dane gospodarcze, rolne i wykazy jednostek organizacyjnych, których aktualności nie można było potwierdzić w jednolitych, aktualnych źródłach dla wszystkich gmin, usunięto.

Gmina Bełżyce

Gmina Bełżyce ma status gminy miejsko-wiejskiej i należy do Powiatu Lubelskiego. Według danych GUS dla stanu na 31 grudnia 2025 r. liczyła 12 437 mieszkańców. Powierzchnia gminy wynosi 134 km², a gęstość zaludnienia 93 os./km². Wartości te przyjęto jako jednolitą podstawę porównawczą do oceny uwarunkowań przewozowych w okresie obowiązywania planu.

Mapa 3. Gmina Bełżyce

Źródło: autorzy OpenStreetMap

Tabela 8. Podstawowe dane demograficzno-przestrzenne Gminy Bełżyce

Wskaźnik	Wartość
Ludność ogółem (31.12.2025)	12 437
Powierzchnia (km ²)	134
Gęstość zaludnienia (os./km ²)	93
Typ gminy	miejsko-wiejska

Źródło danych statystycznych: GUS, „Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2026 r.” (ludność: stan 31.12.2025; dane terytorialne: edycja 2026) oraz GUS BDL.

Wniosek planistyczny: gęstość zaludnienia na poziomie 93 os./km² oznacza umiarkowane rozproszenie potencjalnego popytu. Planowanie oferty powinno łączyć utrzymanie podstawowej regularności z okresowym dostosowywaniem liczby kursów do rzeczywistych potrzeb przewozowych.

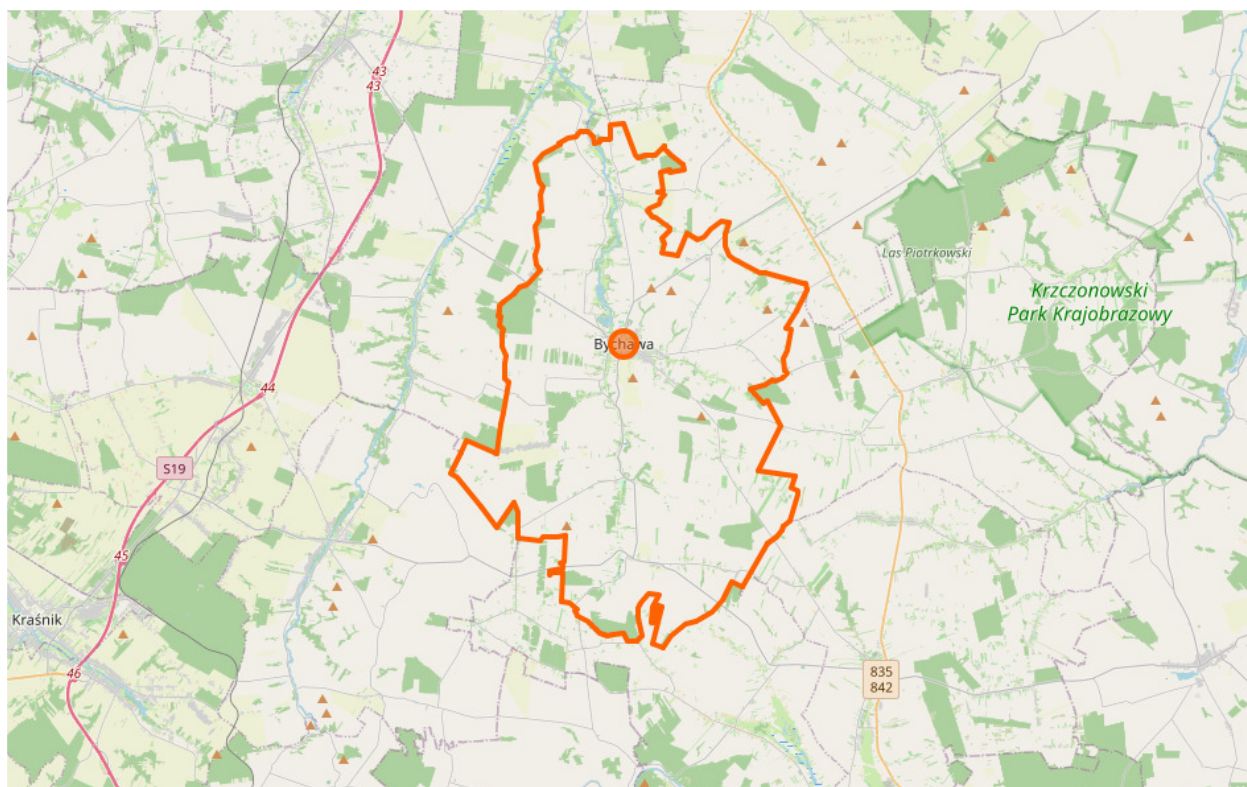
Gmina Bychawa

Gmina Bychawa ma status gminy miejsko-wiejskiej i należy do Powiatu Lubelskiego. Według danych GUS dla stanu na 31 grudnia 2025 r. liczyła 10 607 mieszkańców. Powierzchnia gminy wynosi 147 km², a gęstość zaludnienia 72 os./km². Wartości te przyjęto jako jednolitą podstawę porównawczą do oceny uwarunkowań przewozowych w okresie obowiązywania planu.

Tabela 9. Podstawowe dane demograficzno-przestrzenne Gminy Bychawa

Wskaźnik	Wartość
Ludność ogółem (31.12.2025)	10 607
Powierzchnia (km ²)	147
Gęstość zaludnienia (os./km ²)	72
Typ gminy	miejsko-wiejska

Źródło danych statystycznych: GUS, „Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2026 r.” (ludność: stan 31.12.2025; dane terytorialne: edycja 2026) oraz GUS BDL.

Mapa 4. Gmina Bychawa

Źródło: autorzy OpenStreetMap

Wniosek planistyczny: gęstość zaludnienia na poziomie 72 os./km² oznacza umiarkowane rozproszenie potencjalnego popytu. Planowanie oferty powinno łączyć utrzymanie podstawowej regularności z okresowym dostosowywaniem liczby kursów do rzeczywistych potrzeb przewozowych.

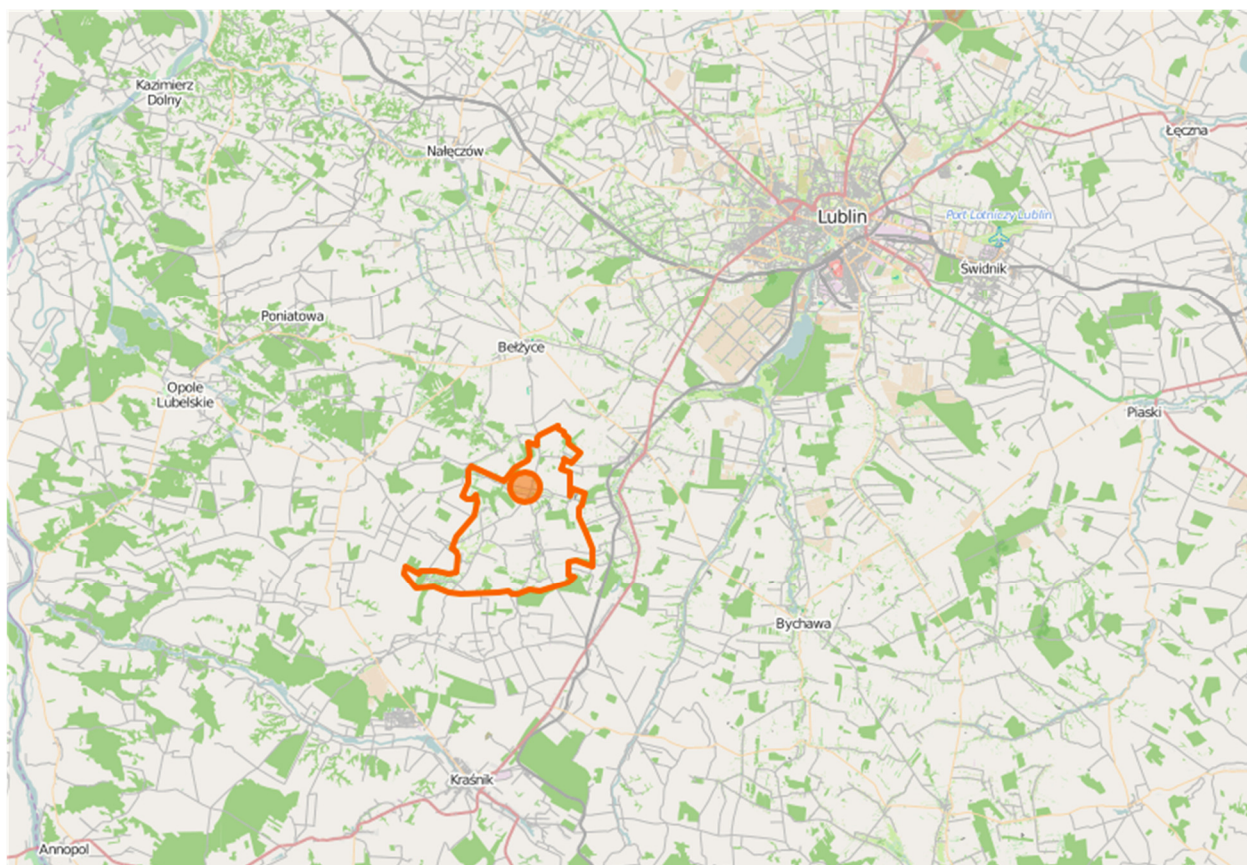
Gmina Borzechów

Gmina Borzechów ma status gminy wiejskiej i należy do Powiatu Lubelskiego. Według danych GUS dla stanu na 31 grudnia 2025 r. liczyła 3 698 mieszkańców. Powierzchnia gminy wynosi 67 km², a gęstość zaludnienia 55 os./km². Wartości te przyjęto jako jednolitą podstawę porównawczą do oceny uwarunkowań przewozowych w okresie obowiązywania planu.

Tabela 10. Podstawowe dane demograficzno-przestrzenne Gminy Borzechów

Wskaźnik	Wartość
Ludność ogółem (31.12.2025)	3 698
Powierzchnia (km ²)	67
Gęstość zaludnienia (os./km ²)	55
Typ gminy	wiejska

Źródło danych statystycznych: GUS, „Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2026 r.” (ludność: stan 31.12.2025; dane terytorialne: edycja 2026) oraz GUS BDL.

Mapa 5. Gmina Borzechów

Źródło: autorzy OpenStreetMap

Wniosek planistyczny: gęstość zaludnienia na poziomie 55 os./km² wskazuje na relatywnie rozproszony potencjalny popyt. W takich warunkach szczególnego znaczenia nabierają minimalny poziom dostępności transportowej, koordynacja godzin kursów oraz elastyczne dostosowywanie oferty do rzeczywistych potrzeb.

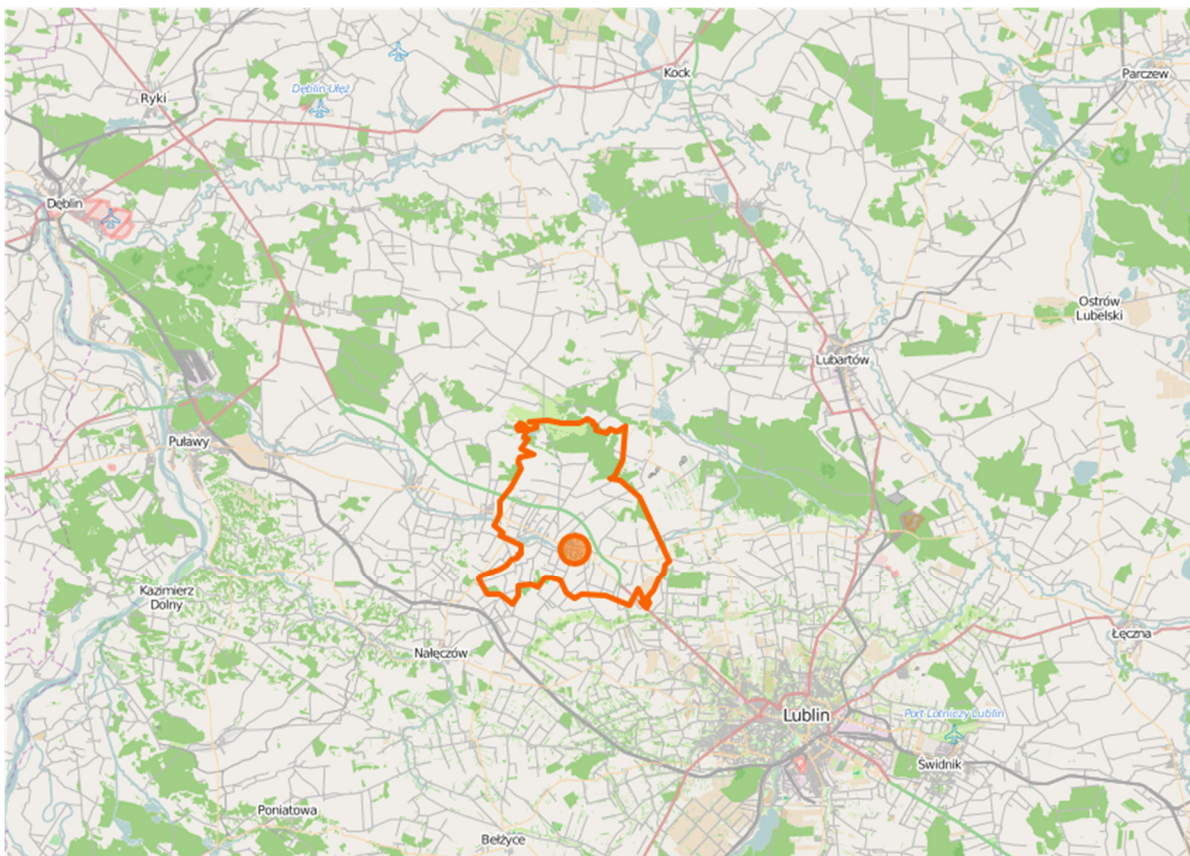
Gmina Garbów

Gmina Garbów ma status gminy wiejskiej i należy do Powiatu Lubelskiego. Według danych GUS dla stanu na 31 grudnia 2025 r. liczyła 8 935 mieszkańców. Powierzchnia gminy wynosi 103 km², a gęstość zaludnienia 87 os./km². Wartości te przyjęto jako jednolitą podstawę porównawczą do oceny uwarunkowań przewozowych w okresie obowiązywania planu.

Tabela 11. Podstawowe dane demograficzno-przestrzenne Gminy Garbów

Wskaźnik	Wartość
Ludność ogółem (31.12.2025)	8 935
Powierzchnia (km ²)	103
Gęstość zaludnienia (os./km ²)	87
Typ gminy	wiejska

Źródło danych statystycznych: GUS, „Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2026 r.” (ludność: stan 31.12.2025; dane terytorialne: edycja 2026) oraz GUS BDL.

Mapa 6. Gmina Garbów

Źródło: autorzy OpenStreetMap

Wniosek planistyczny: gęstość zaludnienia na poziomie 87 os./km² oznacza umiarkowane rozproszenie potencjalnego popytu. Planowanie oferty powinno łączyć utrzymanie podstawowej regularności z okresowym dostosowywaniem liczby kursów do rzeczywistych potrzeb przewozowych.

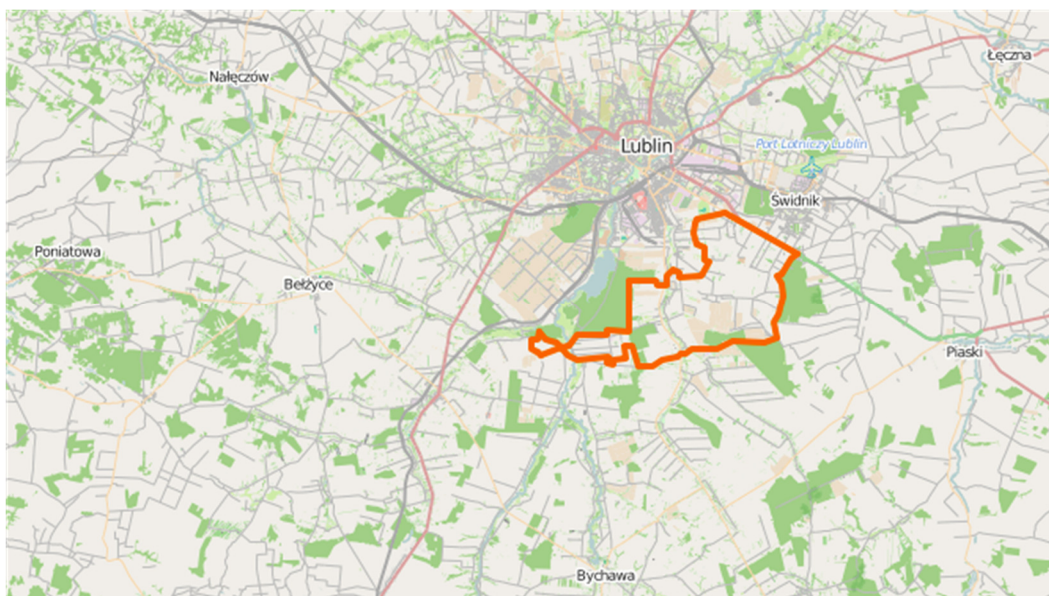
Gmina Głusk

Gmina Głusk ma status gminy wiejskiej i należy do Powiatu Lubelskiego. Według danych GUS dla stanu na 31 grudnia 2025 r. liczyła 15 733 mieszkańców. Powierzchnia gminy wynosi 64 km², a gęstość zaludnienia 245 os./km². Wartości te przyjęto jako jednolitą podstawę porównawczą do oceny uwarunkowań przewozowych w okresie obowiązywania planu.

Tabela 12. Podstawowe dane demograficzno-przestrzenne Gminy Głusk

Wskaźnik	Wartość
Ludność ogółem (31.12.2025)	15 733
Powierzchnia (km ²)	64
Gęstość zaludnienia (os./km ²)	245
Typ gminy	wiejska

Źródło danych statystycznych: GUS, „Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2026 r.” (ludność: stan 31.12.2025; dane terytorialne: edycja 2026) oraz GUS BDL.

Mapa 7. Gmina Głusk

Źródło: autorzy OpenStreetMap

Wniosek planistyczny: gęstość zaludnienia na poziomie 245 os./km² jest relatywnie wysoka w skali powiatu. W planowaniu publicznego transportu zbiorowego zwiększa to potencjał dla regularnej, całorocznej oferty przewozowej; szczególnego znaczenia nabierają częstotliwość, czytelność rozkładu oraz możliwość przesiadek w głównych relacjach.

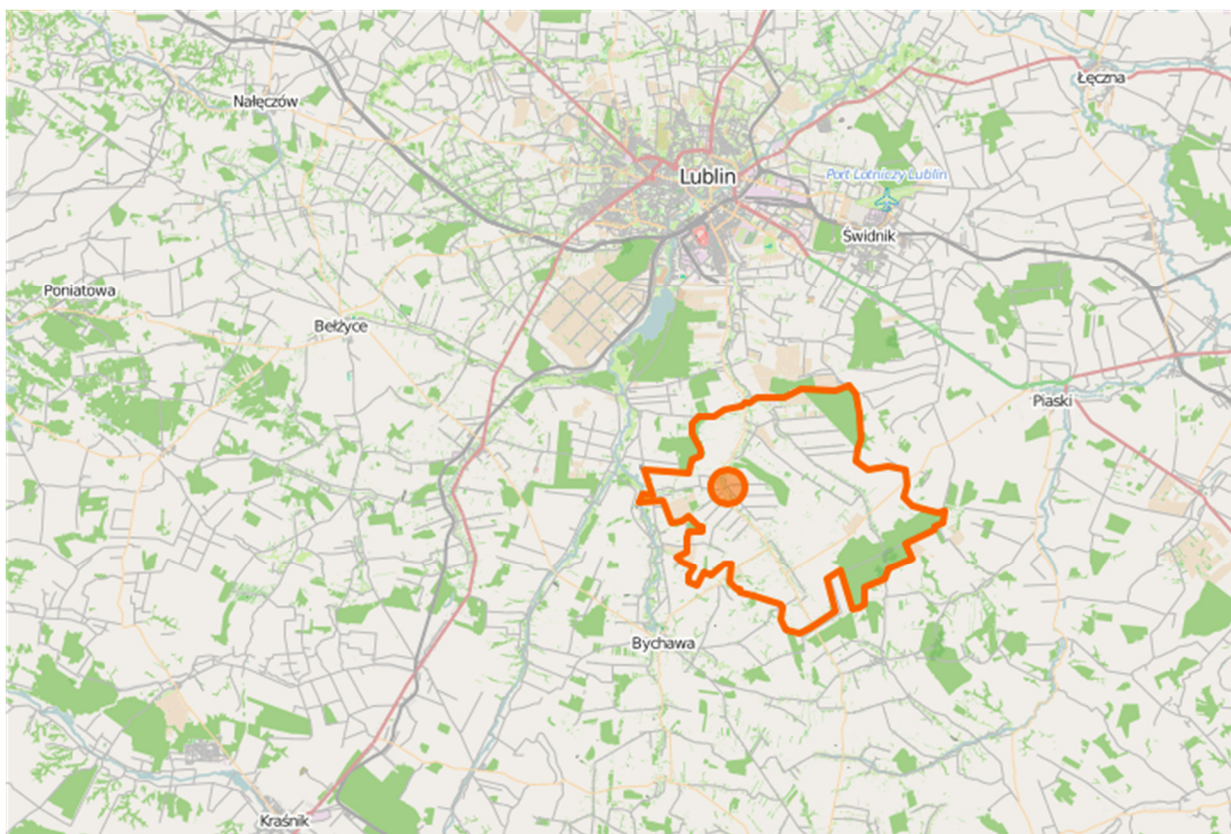
Gmina Jabłonna

Gmina Jabłonna ma status gminy wiejskiej i należy do Powiatu Lubelskiego. Według danych GUS dla stanu na 31 grudnia 2025 r. liczyła 8 387 mieszkańców. Powierzchnia gminy wynosi 131 km², a gęstość zaludnienia 64 os./km². Wartości te przyjęto jako jednolitą podstawę porównawczą do oceny uwarunkowań przewozowych w okresie obowiązywania planu.

Tabela 13. Podstawowe dane demograficzno-przestrzenne Gminy Jabłonna

Wskaźnik	Wartość
Ludność ogółem (31.12.2025)	8 387
Powierzchnia (km ²)	131
Gęstość zaludnienia (os./km ²)	64
Typ gminy	wiejska

Źródło danych statystycznych: GUS, „Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2026 r.” (ludność: stan 31.12.2025; dane terytorialne: edycja 2026) oraz GUS BDL.

Mapa 8. Gmina Jabłonna

Źródło: autorzy OpenStreetMap

Wniosek planistyczny: gęstość zaludnienia na poziomie 64 os./km² oznacza umiarkowane rozproszenie potencjalnego popytu. Planowanie oferty powinno łączyć utrzymanie podstawowej regularności z okresowym dostosowywaniem liczby kursów do rzeczywistych potrzeb przewozowych.

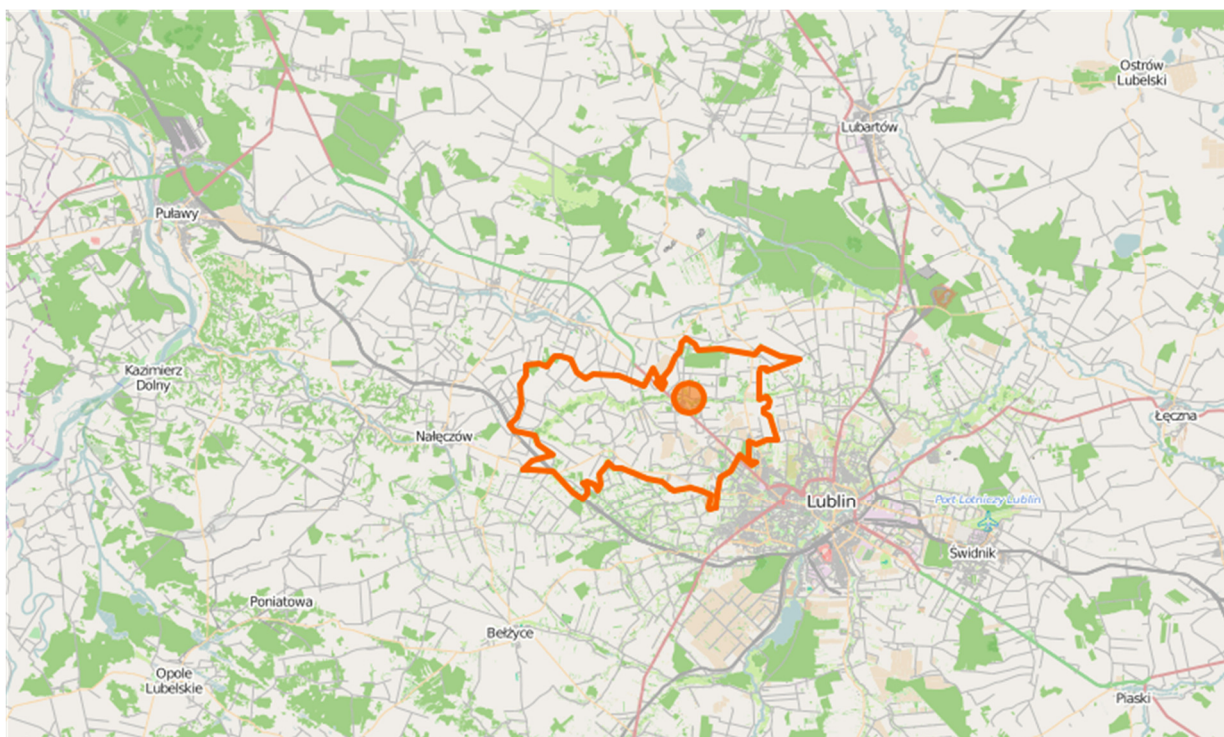
Gmina Jastków

Gmina Jastków ma status gminy wiejskiej i należy do Powiatu Lubelskiego. Według danych GUS dla stanu na 31 grudnia 2025 r. liczyła 15 750 mieszkańców. Powierzchnia gminy wynosi 113 km², a gęstość zaludnienia 139 os./km². Wartości te przyjęto jako jednolitą podstawę porównawczą do oceny uwarunkowań przewozowych w okresie obowiązywania planu.

Tabela 14. Podstawowe dane demograficzno-przestrzenne Gminy Jastków

Wskaźnik	Wartość
Ludność ogółem (31.12.2025)	15 750
Powierzchnia (km ²)	113
Gęstość zaludnienia (os./km ²)	139
Typ gminy	wiejska

Źródło danych statystycznych: GUS, „Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2026 r.” (ludność: stan 31.12.2025; dane terytorialne: edycja 2026) oraz GUS BDL.

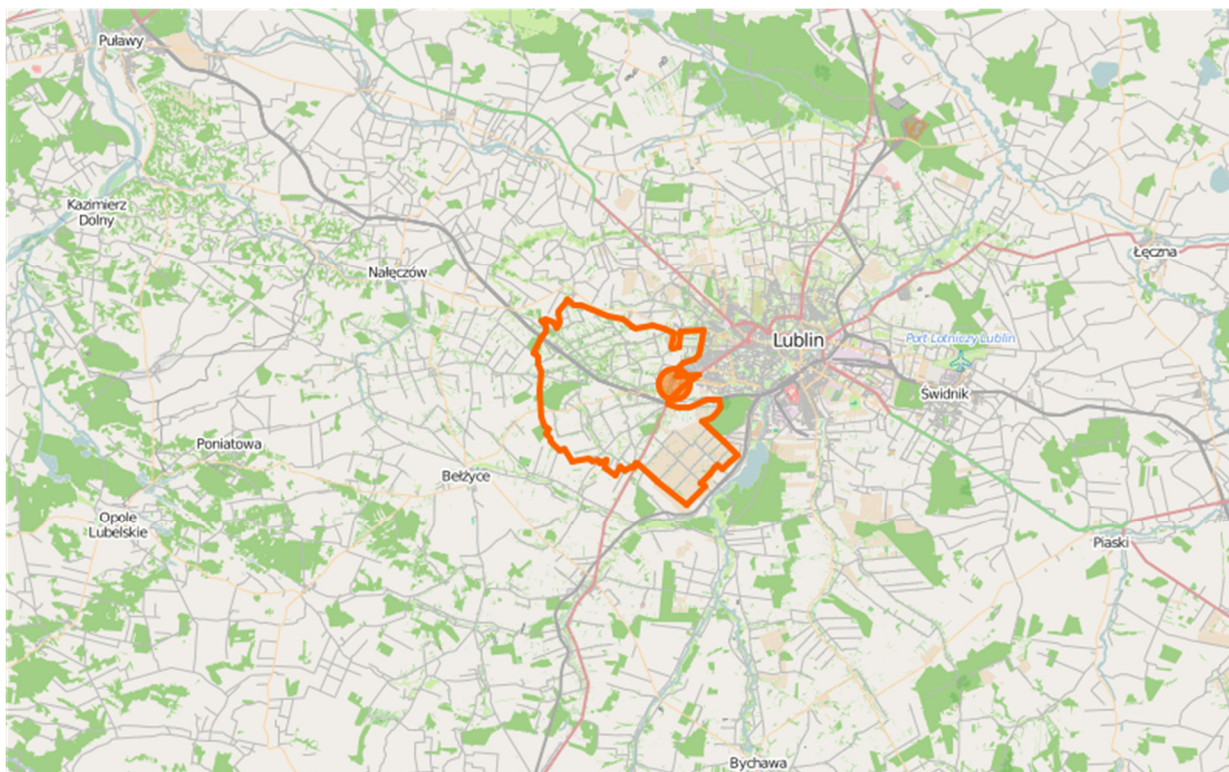
Mapa 9. Gmina Jastków

Źródło: autorzy OpenStreetMap

Wniosek planistyczny: gęstość zaludnienia na poziomie 139 os./km² wskazuje na relatywnie skoncentrowany potencjalny popyt w głównych ciągach osadniczych. Przy kształtowaniu oferty należy równoważyć regularność kursów z dostosowaniem rozkładów do najważniejszych godzin dojazdów i możliwości przesiadek.

Gmina Konopnica

Gmina Konopnica ma status gminy wiejskiej i należy do Powiatu Lubelskiego. Według danych GUS dla stanu na 31 grudnia 2025 r. liczyła 16 162 mieszkańców. Powierzchnia gminy wynosi 93 km², a gęstość zaludnienia 174 os./km². Wartości te przyjęto jako jednolitą podstawę porównawczą do oceny uwarunkowań przewozowych w okresie obowiązywania planu.

Mapa 10. Gmina Konopnica

Źródło: autorzy OpenStreetMap

Tabela 15. Podstawowe dane demograficzno-przestrzenne Gminy Konopnica

Wskaźnik	Wartość
Ludność ogółem (31.12.2025)	16 162
Powierzchnia (km ²)	93
Gęstość zaludnienia (os./km ²)	174
Typ gminy	wiejska

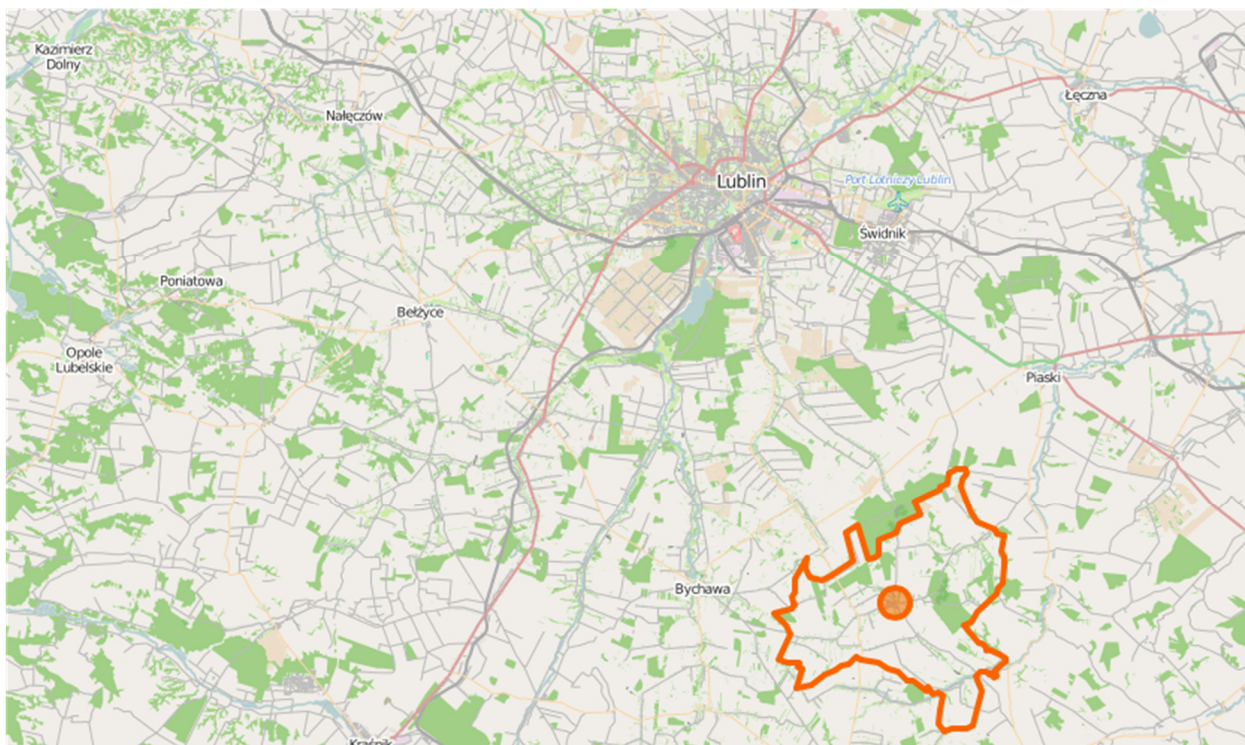
Źródło danych statystycznych: GUS, „Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2026 r.” (ludność: stan 31.12.2025; dane terytorialne: edycja 2026) oraz GUS BDL.

Wniosek planistyczny: gęstość zaludnienia na poziomie 174 os./km² jest relatywnie wysoka w skali powiatu. W planowaniu publicznego transportu zbiorowego zwiększa to potencjał dla regularnej, całorocznej oferty przewozowej; szczególnego znaczenia nabierają częstotliwość, czytelność rozkładu oraz możliwość przesiadek w głównych relacjach.

Gmina Krzczonów

Gmina Krzczonów ma status gminy wiejskiej i należy do Powiatu Lubelskiego. Według danych GUS dla stanu na 31 grudnia 2025 r. liczyła 3 998 mieszkańców. Powierzchnia gminy wynosi 128 km², a gęstość zaludnienia 31 os./km². Wartości te przyjęto jako jednolitą podstawę porównawczą do oceny uwarunkowań przewozowych w okresie obowiązywania planu.

Mapa 11. Gmina Krzczonów



Źródło: autorzy OpenStreetMap

Tabela 16. Podstawowe dane demograficzno-przestrzenne Gminy Krzczonów

Wskaźnik	Wartość
Ludność ogółem (31.12.2025)	3 998
Powierzchnia (km ²)	128
Gęstość zaludnienia (os./km ²)	31
Typ gminy	wiejska

Źródło danych statystycznych: GUS, „Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2026 r.” (ludność: stan 31.12.2025; dane terytorialne: edycja 2026) oraz GUS BDL.

Wniosek planistyczny: gęstość zaludnienia na poziomie 31 os./km² wskazuje na relatywnie rozproszony potencjalny popyt. W takich warunkach szczególnego znaczenia nabierają minimalny poziom dostępności transportowej, koordynacja godzin kursów oraz elastyczne dostosowywanie oferty do rzeczywistych potrzeb.

Gmina Niedzwica Duża

Mapa 12. Gmina Niedzwica Duża



Źródło: autorzy OpenStreetMap

Gmina Niedzwica Duża ma status gminy wiejskiej i należy do Powiatu Lubelskiego. Według danych GUS dla stanu na 31 grudnia 2025 r. liczyła 12 157 mieszkańców. Powierzchnia gminy wynosi 107 km², a gęstość zaludnienia 114 os./km². Wartości te przyjęto jako jednolitą podstawę porównawczą do oceny uwarunkowań przewozowych w okresie obowiązywania planu.

Tabela 17. Podstawowe dane demograficzno-przestrzenne Gminy Niedzwica Duża

Wskaźnik	Wartość
Ludność ogółem (31.12.2025)	12 157
Powierzchnia (km ²)	107
Gęstość zaludnienia (os./km ²)	114
Typ gminy	wiejska

Źródło danych statystycznych: GUS, „Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2026 r.” (ludność: stan 31.12.2025; dane terytorialne: edycja 2026) oraz GUS BDL.

Wniosek planistyczny: gęstość zaludnienia na poziomie 114 os./km² wskazuje na relatywnie skoncentrowany potencjalny popyt w głównych ciągach osadniczych. Przy kształtowaniu oferty należy równoważyć regularność kursów z dostosowaniem rozkładów do najważniejszych godzin dojazdów i możliwości przesiadek.

Gmina Niemce

Mapa 13. Gmina Niemce



Źródło: autorzy OpenStreetMap

Gmina Niemce ma status gminy wiejskiej i należy do Powiatu Lubelskiego. Według danych GUS dla stanu na 31 grudnia 2025 r. liczyła 22 636 mieszkańców. Powierzchnia gminy wynosi 141 km², a gęstość zaludnienia 160 os./km². Wartości te przyjęto jako jednolitą podstawę porównawczą do oceny uwarunkowań przewozowych w okresie obowiązywania planu.

Tabela 18. Podstawowe dane demograficzno-przestrzenne Gminy Niemce

Wskaźnik	Wartość
Ludność ogółem (31.12.2025)	22 636
Powierzchnia (km ²)	141
Gęstość zaludnienia (os./km ²)	160
Typ gminy	wiejska

Źródło danych statystycznych: GUS, „Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2026 r.” (ludność: stan 31.12.2025; dane terytorialne: edycja 2026) oraz GUS BDL.

Wniosek planistyczny: gęstość zaludnienia na poziomie 160 os./km² jest relatywnie wysoka w skali powiatu. W planowaniu publicznego transportu zbiorowego zwiększa to potencjał dla regularnej, całorocznej oferty przewozowej; szczególnego znaczenia nabierają częstotliwość, czytelność rozkładu oraz możliwość przesiadek w głównych relacjach.

Gmina Strzyżewice

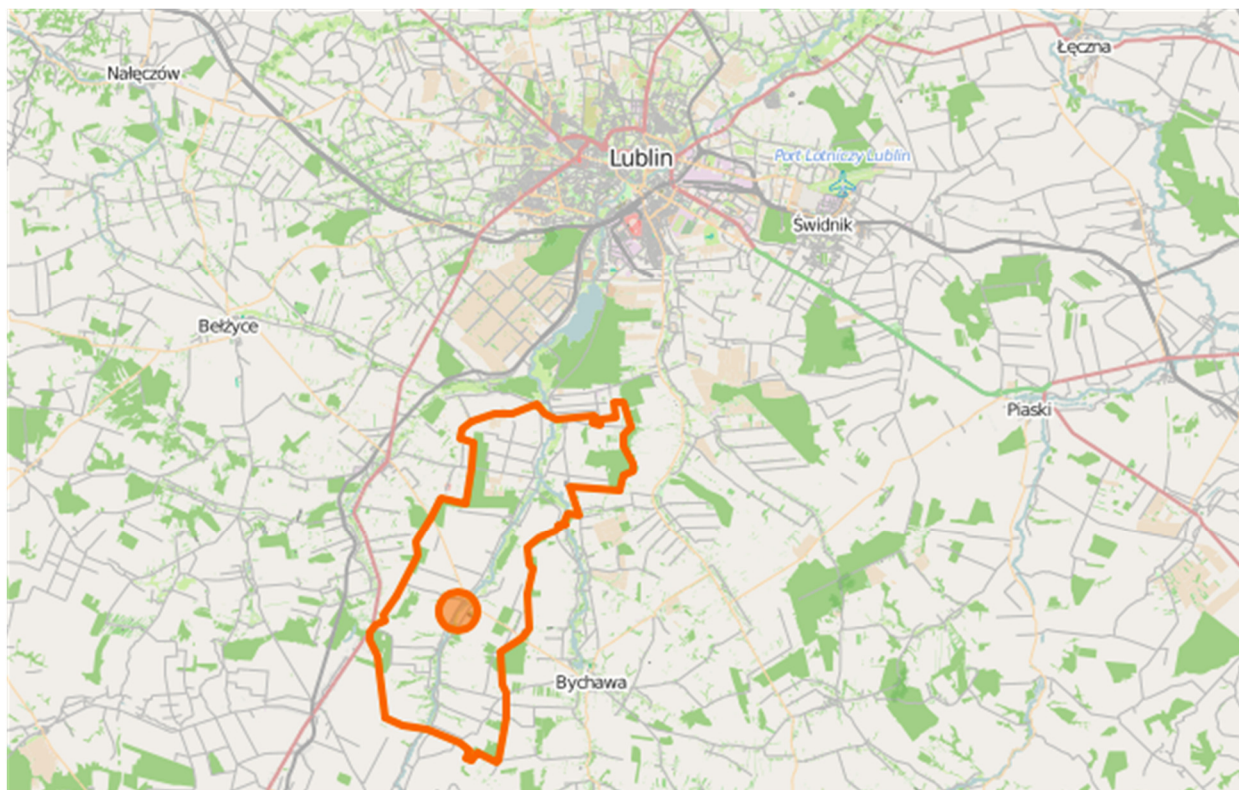
Gmina Strzyżewice ma status gminy wiejskiej i należy do Powiatu Lubelskiego. Według danych GUS dla stanu na 31 grudnia 2025 r. liczyła 8 172 mieszkańców. Powierzchnia gminy wynosi 109 km², a gęstość zaludnienia 75 os./km². Wartości te przyjęto jako jednolitą podstawę porównawczą do oceny uwarunkowań przewozowych w okresie obowiązywania planu.

Tabela 19. Podstawowe dane demograficzno-przestrzenne Gminy Strzyżewice

Wskaźnik	Wartość
Ludność ogółem (31.12.2025)	8 172
Powierzchnia (km ²)	109
Gęstość zaludnienia (os./km ²)	75
Typ gminy	wiejska

Źródło danych statystycznych: GUS, „Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2026 r.” (ludność: stan 31.12.2025; dane terytorialne: edycja 2026) oraz GUS BDL.

Mapa 14. Gmina Strzyżewice



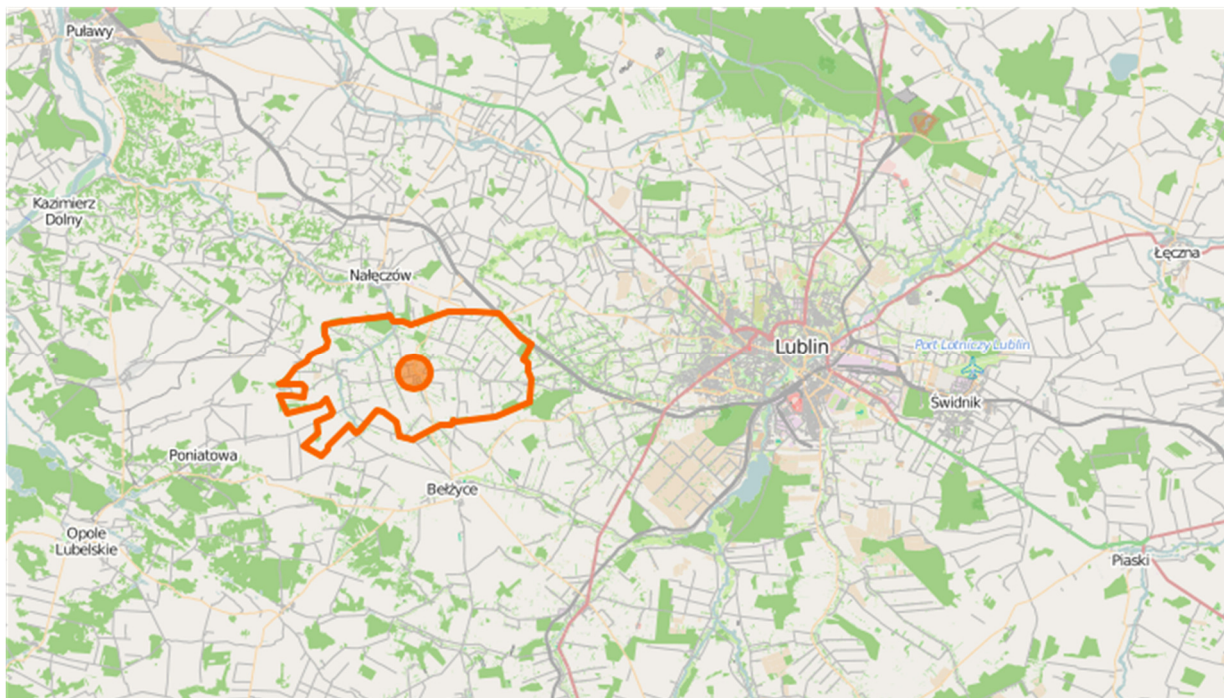
Źródło: autorzy OpenStreetMap

Wniosek planistyczny: gęstość zaludnienia na poziomie 75 os./km² oznacza umiarkowane rozproszenie potencjalnego popytu. Planowanie oferty powinno łączyć utrzymanie podstawowej regularności z okresowym dostosowywaniem liczby kursów do rzeczywistych potrzeb przewozowych.

Gmina Wojciechów

Gmina Wojciechów ma status gminy wiejskiej i należy do Powiatu Lubelskiego. Według danych GUS dla stanu na 31 grudnia 2025 r. liczyła 5 977 mieszkańców. Powierzchnia gminy wynosi 81 km², a gęstość zaludnienia 74 os./km². Wartości te przyjęto jako jednolitą podstawę porównawczą do oceny uwarunkowań przewozowych w okresie obowiązywania planu.

Mapa 15. Gmina Wojciechów



Źródło: autorzy OpenStreetMap

Tabela 20. Podstawowe dane demograficzno-przestrzenne Gminy Wojciechów

Wskaźnik	Wartość
Ludność ogółem (31.12.2025)	5 977
Powierzchnia (km ²)	81
Gęstość zaludnienia (os./km ²)	74
Typ gminy	wiejska

Źródło danych statystycznych: GUS, „Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2026 r.” (ludność: stan 31.12.2025; dane terytorialne: edycja 2026) oraz GUS BDL.

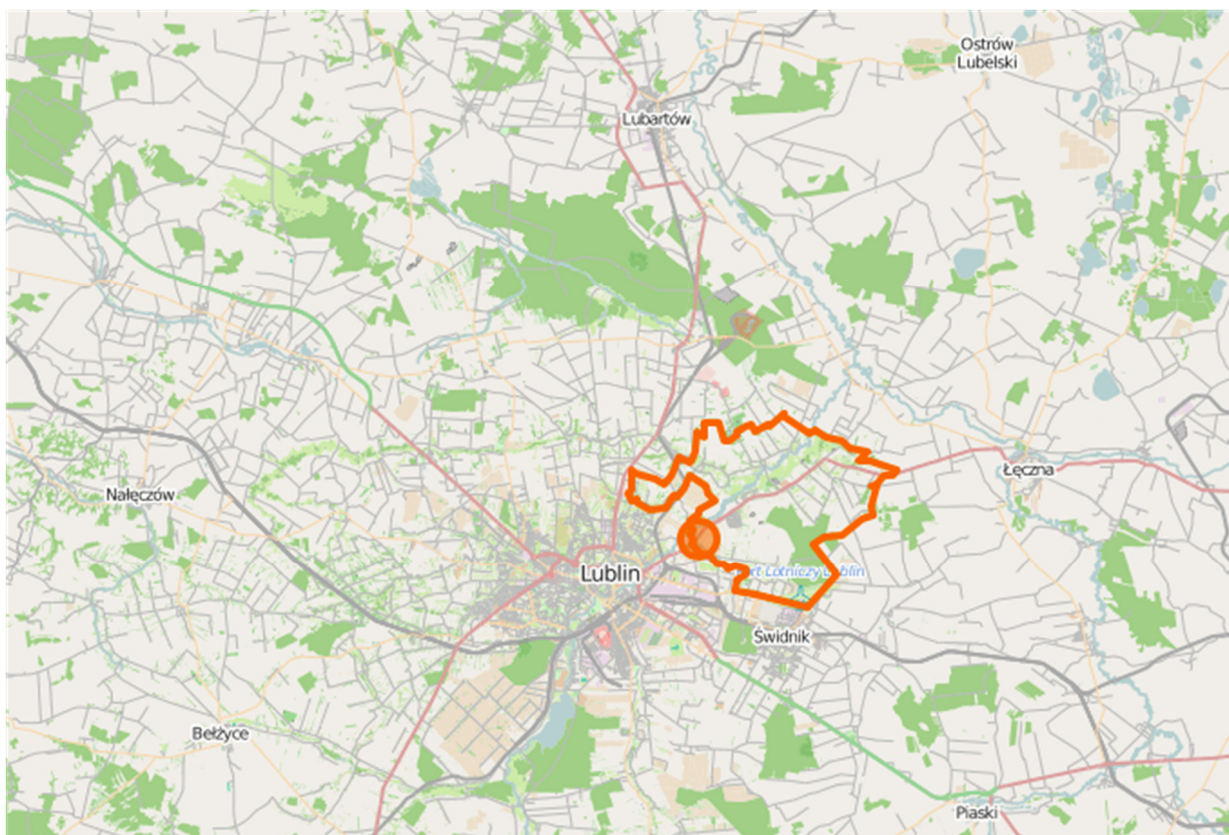
Wniosek planistyczny: gęstość zaludnienia na poziomie 74 os./km² oznacza umiarkowane rozproszenie potencjalnego popytu. Planowanie oferty powinno łączyć utrzymanie podstawowej regularności z okresowym dostosowywaniem liczby kursów do rzeczywistych potrzeb przewozowych.

Gmina Wólka

Gmina Wólka ma status gminy wiejskiej i należy do Powiatu Lubelskiego. Według danych GUS dla stanu na 31 grudnia 2025 r. liczyła 14 825 mieszkańców. Powierzchnia gminy wynosi 73 km², a gęstość

zaludnienia 204 os./km². Wartości te przyjęto jako jednolitą podstawę porównawczą do oceny uwarunkowań przewozowych w okresie obowiązywania planu.

Mapa 16. Gmina Wólka



Źródło: autorzy OpenStreetMap

Tabela 21. Podstawowe dane demograficzno-przestrzenne Gminy Wólka

Wskaźnik	Wartość
Ludność ogółem (31.12.2025)	14 825
Powierzchnia (km ²)	73
Gęstość zaludnienia (os./km ²)	204
Typ gminy	wiejska

Źródło danych statystycznych: GUS, „Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2026 r.” (ludność: stan 31.12.2025; dane terytorialne: edycja 2026) oraz GUS BDL.

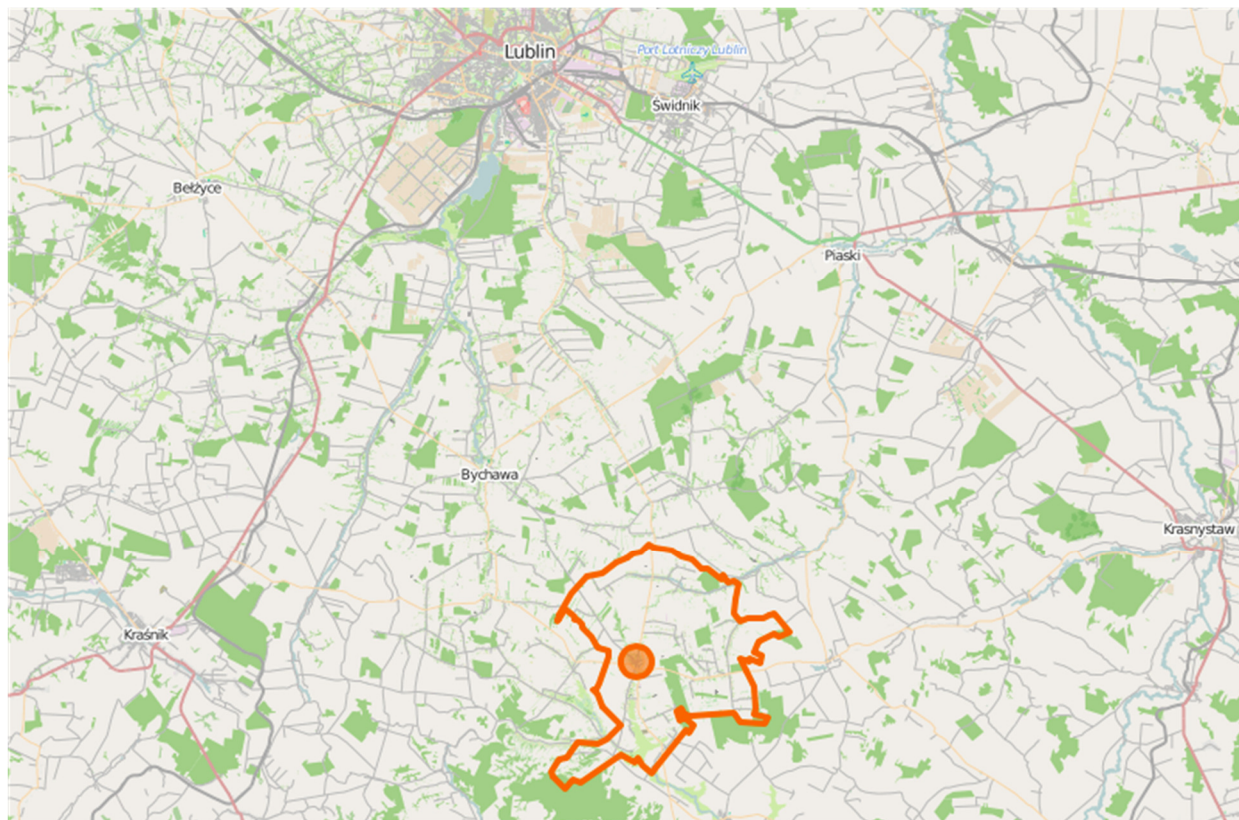
Wniosek planistyczny: gęstość zaludnienia na poziomie 204 os./km² jest relatywnie wysoka w skali powiatu. W planowaniu publicznego transportu zbiorowego zwiększa to potencjał dla regularnej, całorocznej oferty przewozowej; szczególnego znaczenia nabierają częstotliwość, czytelność rozkładu oraz możliwość przesiadek w głównych relacjach.

Gmina Wysokie

Gmina Wysokie ma status gminy wiejskiej i należy do Powiatu Lubelskiego. Według danych GUS dla stanu na 31 grudnia 2025 r. liczyła 3 934 mieszkańców. Powierzchnia gminy wynosi 114 km², a gęstość

zaludnienia 34 os./km². Wartości te przyjęto jako jednolitą podstawę porównawczą do oceny uwarunkowań przewozowych w okresie obowiązywania planu.

Mapa 17. Gmina Wysokie



Źródło: autorzy OpenStreetMap

Tabela 22. Podstawowe dane demograficzno-przestrzenne Gminy Wysokie

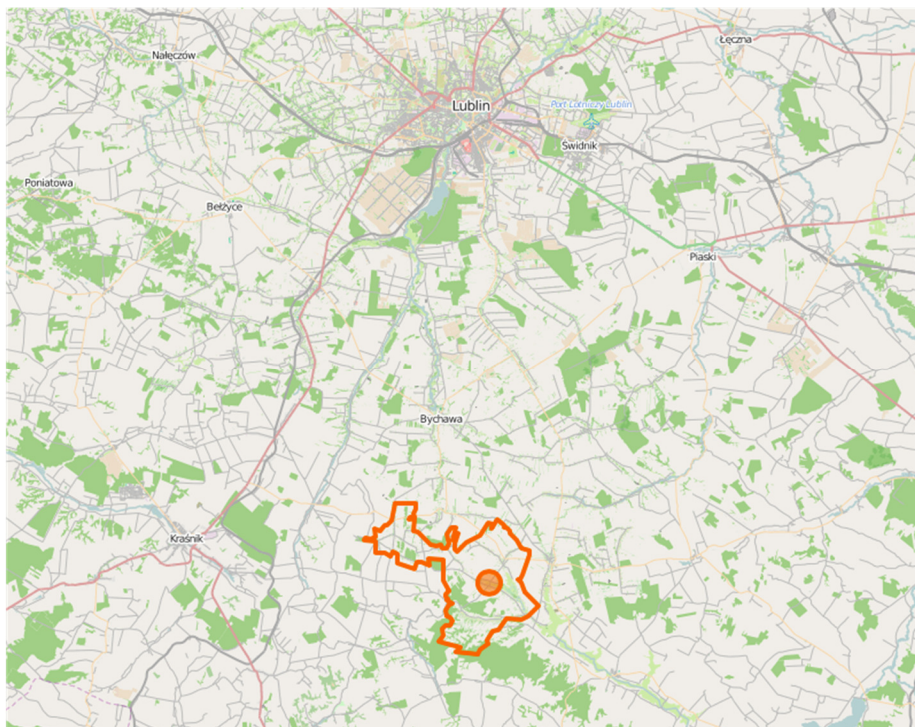
Wskaźnik	Wartość
Ludność ogółem (31.12.2025)	3 934
Powierzchnia (km ²)	114
Gęstość zaludnienia (os./km ²)	34
Typ gminy	wiejska

Źródło danych statystycznych: GUS, „Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2026 r.” (ludność: stan 31.12.2025; dane terytorialne: edycja 2026) oraz GUS BDL.

Wniosek planistyczny: gęstość zaludnienia na poziomie 34 os./km² wskazuje na relatywnie rozproszony potencjalny popyt. W takich warunkach szczególnego znaczenia nabierają minimalny poziom dostępności transportowej, koordynacja godzin kursów oraz elastyczne dostosowywanie oferty do rzeczywistych potrzeb.

Gmina Zakrzew

Mapa 18. Gmina Zakrzew



Źródło: autorzy OpenStreetMap

Gmina Zakrzew ma status gminy wiejskiej i należy do Powiatu Lubelskiego. Według danych GUS dla stanu na 31 grudnia 2025 r. liczyła 2 592 mieszkańców. Powierzchnia gminy wynosi 75 km², a gęstość zaludnienia 34 os./km². Wartości te przyjęto jako jednolitą podstawę porównawczą do oceny uwarunkowań przewozowych w okresie obowiązywania planu.

Tabela 23. Podstawowe dane demograficzno-przestrzenne Gminy Zakrzew

Wskaźnik	Wartość
Ludność ogółem (31.12.2025)	2 592
Powierzchnia (km ²)	75
Gęstość zaludnienia (os./km ²)	34
Typ gminy	wiejska

Źródło danych statystycznych: GUS, „Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2026 r.” (ludność: stan 31.12.2025; dane terytorialne: edycja 2026) oraz GUS BDL.

Wniosek planistyczny: gęstość zaludnienia na poziomie 34 os./km² wskazuje na relatywnie rozproszony potencjalny popyt. W takich warunkach szczególnego znaczenia nabierają minimalny poziom dostępności transportowej, koordynacja godzin kursów oraz elastyczne dostosowywanie oferty do rzeczywistych potrzeb.

3.2. Prognoza demograficzna

Aktualizacja danych statystycznych

Punkt 3.1 został zaktualizowany w jednolitym standardzie danych dla wszystkich 16 gmin Powiatu Lubelskiego. Dane historyczne dotyczące gmin zastąpiono aktualnym stanem demograficzno-przestrzennym oraz wnioskami planistycznymi wynikającymi z porównywalnych wskaźników.

Według danych GUS za 2025 r. suma ludności 16 gmin Powiatu Lubelskiego wynosi 166 000 osób. Wartość ta jest zgodna z aktualną wartością zbiorczą dla powiatu, co stanowi dodatkową kontrolę kompletności danych wykorzystanych w pkt 3.1.

Dla planowania sieci komunikacyjnej istotna jest nie tylko liczba mieszkańców, ale również ich przestrzenne rozmieszczenie. Zróżnicowanie gęstości zaludnienia pomiędzy gminami uzasadnia dostosowywanie częstotliwości, godzin kursowania i sposobu organizacji połączeń do lokalnej skali i koncentracji potencjalnego popytu.

Źródło aktualizacji: GUS, „Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2026 r.” oraz GUS Bank Danych Lokalnych, dane ludnościowe za 2025 r.

3.3. Inwestycje drogowe

Zarządcą dróg powiatowych jest Zarząd Powiatu, a zadania w zakresie bieżącego utrzymania, przygotowania i realizacji inwestycji drogowych wykonuje Zarząd Dróg Powiatowych w Lublinie z siedzibą w Bełżycach. Stan infrastruktury drogowej ma bezpośredni wpływ na możliwość prowadzenia przewozów autobusowych, bezpieczeństwo pasażerów oraz dostępność przystanków.

W okresie obowiązywania planu zadania drogowe na terenie Powiatu Lubelskiego będą obejmowały, zależnie od potrzeb technicznych i dostępności środków, w szczególności rozbudowę i przebudowę dróg powiatowych, poprawę stanu nawierzchni, budowę i przebudowę dróg dla pieszych, zatok autobusowych, zjazdów, odwodnienia, oświetlenia oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zakres rzeczowy inwestycji jest ustalany w odrębnych dokumentach budżetowych, wieloletnich i inwestycyjnych, dlatego plan transportowy nie tworzy zamkniętego wykazu przedsięwzięć drogowych na lata 2026–2030.

Informacje o inwestycjach drogowych zamieszczone w niniejszym rozdziale mają charakter diagnostyczny i służą wyłącznie przedstawieniu uwarunkowań funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Niniejszy Plan nie stanowi podstawy programowej ani lokalizacyjnej dla realizacji wskazanych inwestycji drogowych i nie określa ich lokalizacji, skali ani parametrów technicznych. Przygotowanie i realizacja poszczególnych przedsięwzięć następują na podstawie odrębnych dokumentów budżetowych, wieloletnich, planistycznych i inwestycyjnych oraz z zachowaniem procedur wymaganych dla danego przedsięwzięcia.

Przy planowaniu zmian sieci komunikacyjnej organizator powinien uwzględniać stan i parametry dróg, czasowe ograniczenia wynikające z robót oraz zmiany infrastruktury przystankowej. Modernizacja dróg

może umożliwiać zmianę przebiegu linii, poprawę dostępności przystanków lub skrócenie czasu przejazdu, natomiast prowadzone roboty mogą okresowo wymagać korekt tras i rozkładów jazdy.

Przykładem inwestycji realizowanej w 2026 r. jest rozbudowa drogi powiatowej nr 2248L w miejscowości Kępa-Kolonia. Zakres zadania obejmuje m.in. przebudowę zatok autobusowych, budowę i przebudowę drogi dla pieszych, odwodnienia, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia. Wartość robót budowlanych wynosi 2 865 900,00 zł, a termin realizacji określono do 30 października 2026 r. Zadanie jest dofinansowane z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg oraz współfinansowane przez Powiat Lubelski i Gminę Borzechów.

Z uwagi na zmienny charakter programów inwestycyjnych i finansowania, aktualny wykaz zadań drogowych powinien być każdorazowo ustalany na podstawie uchwały budżetowej, wieloletniej prognozy finansowej oraz informacji Zarządu Dróg Powiatowych.

3.4. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

Tabela 24. Główne obiekty użyteczności publicznej istotne z punktu widzenia potrzeb przewozowych mieszkańców Powiatu Lubelskiego

Lp.	Nazwa jednostki / obiektu	Adres
1	Starostwo Powiatowe w Lublinie	ul. Spokojna 9, 20-074 Lublin
2	Powiatowy Urząd Pracy w Lublinie	ul. Mełgiewska 11c, 20-209 Lublin
3	Powiatowy Urząd Pracy w Lublinie - Filia w Beżycach	ul. Lubelska 8, 24-200 Beżyce
4	Powiatowy Urząd Pracy w Lublinie - Filia w Bychawie	ul. Mickiewicza 11, 23-100 Bychawa
5	Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Lublinie	ul. Okopowa 5, 20-022 Lublin
6	Powiatowy Zespół do Spraw Orzekania o Niepełnosprawności w Lublinie	ul. Okopowa 5, 20-022 Lublin
7	Dom Pomocy Społecznej w Matczynie	Matczyn 4, 24-200 Beżyce
8	Powiatowy Ośrodek Wsparcia dla Osób z Zaburzeniami Psychicznymi w Beżycach	ul. Przemysłowa 44, 24-200 Beżyce
9	Powiatowy Ośrodek Wsparcia dla Osób z Zaburzeniami Psychicznymi w Krężnicy Jarej	Krężnica Jara 498, 20-515 Lublin
10	Ośrodek Interwencji Kryzysowej w Bychawie	ul. 11 Listopada 9, 23-100 Bychawa
11	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Bychawie	ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego 28, 23-100 Bychawa
12	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej Nr 1 w Beżycach	ul. Przemysłowa 44, 24-200 Beżyce
13	Zespół Szkół im. Mikołaja Kopernika w Beżycach	ul. Bychawska 4, 24-200 Beżyce
14	Zespół Szkół im. ks. A. Kwiatkowskiego w Bychawie	ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego 81, 23-100 Bychawa

Lp.	Nazwa jednostki / obiektu	Adres
15	Zespół Szkół Zawodowych Nr 1 im. mjr. Henryka Dobrzańskiego w Bychawie	ul. Władysława Reymonta 4b, 23-100 Bychawa
16	Zespół Szkół Rolniczych Centrum Kształcenia Zawodowego w Pszczelej Woli	Pszczela Wola 9, 23-107 Strzyżewice
17	Zespół Szkół Ponadpodstawowych w Niemcach	ul. Różana 8, 21-025 Niemce
18	Zespół Szkół Techniki Rolniczej im. Wincentego Witosa w Piotrowicach	Piotrowice 183, 23-107 Strzyżewice
19	Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Bystrzycy	Bystrzyca 92, 20-258 Lublin
20	Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Załuczu	Załucze 59, 24-220 Niedzwica Duża
21	Zespół Szkół Specjalnych przy Domu Pomocy Społecznej w Matczynie	Matczyn 9, 24-200 Bełżyce
22	Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Bełżycach	ul. Fabryczna 2B, 24-200 Bełżyce
23	Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Bychawie	ul. 11 Listopada 9, 23-100 Bychawa
24	Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna nr 7 w Lublinie	ul. Okopowa 5, 20-022 Lublin
25	Powiatowy Ośrodek Doskonalenia Nauczycieli w Lublinie	ul. Mieczysława Karłowicza 4, 20-027 Lublin
26	Powiatowa Biblioteka Publiczna w Lublinie	ul. Mieczysława Karłowicza 4, 20-027 Lublin
27	Branżowe Centrum Umiejętności w Pszczelej Woli w Zespole Szkół Rolniczych Centrum Kształcenia Zawodowego w Pszczelej Woli	Pszczela Wola 14, 23-107 Strzyżewice
28	Urząd Miejski w Bełżycach	ul. Lubelska 3, 24-200 Bełżyce
29	Urząd Miejski w Bychawie	ul. Partyzantów 1, 23-100 Bychawa
30	Urząd Gminy Borzechów	Borzechów, 24-224 Borzechów
31	Urząd Gminy Garbów	ul. Krakowskie Przedmieście 50, 21-080 Garbów
32	Urząd Gminy Głusk	ul. Rynek 1, Dominów, 20-388 Lublin
33	Urząd Gminy Jabłonna	Jabłonna-Majątek 22, 23-114 Jabłonna-Majątek
34	Urząd Gminy Jastków	ul. Chmielowa 3, 21-002 Panieńszczyzna
35	Urząd Gminy Konopnica	Kozubszczyzna 127A, 21-030 Motycz
36	Urząd Gminy Krzczonów	ul. Spokojna 7, 23-110 Krzczonów
37	Urząd Gminy Niedzwica Duża	ul. Lubelska 30, 24-220 Niedzwica Duża
38	Urząd Gminy Niemce	ul. Lubelska 121, 21-025 Niemce
39	Urząd Gminy Strzyżewice	Strzyżewice 109, 23-107 Strzyżewice
40	Urząd Gminy Wojciechów	Wojciechów 5, 24-204 Wojciechów
41	Urząd Gminy Wólka	Jakubowice Murowane 8, 20-258 Jakubowice Murowane
42	Urząd Gminy Wysokie	ul. Nowa 1, 23-145 Wysokie

Lp.	Nazwa jednostki / obiektu	Adres
43	Urząd Gminy Zakrzew	Zakrzew 26, 23-155 Zakrzew

Źródło: opracowanie własne na podstawie oficjalnych wykazów i stron jednostek; stan na sierpień 2026 r.

Wykaz ma charakter funkcjonalny i obejmuje główne obiekty generujące potrzeby przewozowe mieszkańców, w szczególności w zakresie administracji, rynku pracy, pomocy społecznej, ochrony zdrowia i edukacji, a także urzędy wszystkich 16 gmin Powiatu Lubelskiego. Nie stanowi zamkniętego katalogu wszystkich jednostek organizacyjnych Powiatu i gmin. Ze względu na lokalizację Starostwa Powiatowego, Powiatowego Urzędu Pracy, Powiatowego Centrum Pomocy Rodzinie oraz innych usług ponadgminnych istotnym zewnętrznym celem podróży pozostaje Lublin; lokalne funkcje obsługowe koncentrują się również w Bełżycach, Bychawie i siedzibach poszczególnych gmin.

3.5. Sieć linii użyteczności publicznej

Sieć komunikacyjna planowana do obsługi w ramach powiatowych przewozów pasażerskich obejmuje przede wszystkim obszar Powiatu Lubelskiego, w zakresie wynikającym z kompetencji organizatora publicznego transportu zbiorowego. Jeżeli w okresie obowiązywania planu wejdą w życie przepisy dopuszczające organizowanie przez Powiat Lubelski przewozów do Lublina jako miasta, w którym znajduje się siedziba Powiatu, sieć może być rozwijana również w tym kierunku na zasadach opisanych w pkt 9.1. Plan nie zamyka sieci w postaci niezmiennego wykazu tras. Przyjmuje się podejście obszarowe, pozwalające na tworzenie, modyfikowanie, łączenie, skracanie lub wydłużanie linii komunikacyjnych w okresie obowiązywania planu, odpowiednio do zmieniających się potrzeb transportowych mieszkańców.

Przy ustalaniu szczegółowego przebiegu linii może wystąpić sytuacja, w której ze względu na układ sieci drogowej i przebieg granicy administracyjnej najracjonalniejsza trasa łącząca przystanki położone na terenie Powiatu Lubelskiego na krótkim odcinku prowadzi przez obszar sąsiedniego powiatu. Taki odcinek ma wyłącznie charakter technicznego przejazdu tranzytowego: na obszarze sąsiedniego powiatu nie przewiduje się przystanków ujętych w rozkładzie jazdy, wsiadania ani wysiadania pasażerów, a przewóz służy połączeniu punktów obsługi położonych na terenie Powiatu Lubelskiego.

Techniczny przejazd tranzytowy nie jest planowany jako objęcie obszaru sąsiedniego powiatu ofertą przewozową Powiatu Lubelskiego ani jako wykonywanie zadań właściwego dla tego obszaru organizatora. Powiat Lubelski nie zamierza w ten sposób przejmować kompetencji innego organizatora publicznego transportu zbiorowego; przebieg poza granicą Powiatu wynika wyłącznie z uwarunkowań drogowych i ma służyć racjonalnemu połączeniu przystanków znajdujących się w obszarze właściwości Powiatu Lubelskiego.

Jeżeli linia komunikacyjna objęta projektem planu lub jego aktualizacji przebiega na takim odcinku przez obszar właściwości sąsiedniego powiatu, w procedurze planistycznej stosuje się wymagania art. 13 ust. 2 w związku z art. 14 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w zakresie dotyczącym przebiegu tej linii. Sam techniczny przejazd tranzytowy bez przystanków i bez wymiany pasażerskiej nie może być podstawą do rozszerzania zakresu obsługi przewozowej Powiatu Lubelskiego na teren sąsiedniej jednostki.

Stan istniejący jest punktem odniesienia dla dalszego kształtowania sieci. Na dzień 31 grudnia 2025 r. w ramach powiatowych przewozów pasażerskich funkcjonowało 20 linii komunikacyjnych, w tym 19 linii użyteczności publicznej. Układ ten nie powinien być jednak traktowany jako katalog zamknięty na cały okres obowiązywania planu, lecz jako aktualny etap rozwoju systemu.

Podstawowym celem organizatora jest zapewnienie mieszkańcom możliwości dojazdu do najważniejszych generatorów ruchu: szkół, miejsc pracy, placówek ochrony zdrowia, urzędów, ośrodków usługowych oraz punktów umożliwiających dalszą podróż transportem miejskim, kolejowym lub wojewódzkim. Szczególne znaczenie mają połączenia między gminami powiatu oraz połączenia umożliwiające dogodną kontynuację podróży w kierunku Lublina.

Przy tworzeniu i zmianie linii komunikacyjnych będą brane pod uwagę w szczególności:

- rzeczywiste i prognozowane potoki pasażerskie oraz wyniki obserwacji napęnień pojazdów;
- wnioski mieszkańców, gmin, szkół, zakładów pracy i innych instytucji generujących regularne podróże;
- możliwość zapewnienia dojazdu do szkoły i pracy w godzinach porannych oraz powrotu w godzinach popołudniowych;
- dostęp do ochrony zdrowia, administracji i podstawowych usług publicznych;
- możliwość skomunikowania z transportem kolejowym, komunikacją miejską i innymi liniami autobusowymi;
- występowanie obszarów pozbawionych wystarczającej oferty przewozowej albo ograniczenie przewozów komercyjnych;
- efektywność ekonomiczna, dostępność finansowania oraz możliwość współfinansowania przewozów przez zainteresowane jednostki samorządu terytorialnego;
- stan infrastruktury drogowej i przystankowej oraz możliwość bezpiecznej obsługi danej trasy.

Zmiana przebiegu linii, liczby kursów, miejscowości krańcowych lub punktów pośrednich, dokonana na podstawie powyższych kryteriów i mieszcząca się w obszarze oraz zakresie przewozów określonym w niniejszym planie, stanowi bieżące kształtowanie oferty przewozowej. Pozwala to reagować na zmiany

popytu bez utrwalania w planie tras, które z upływem czasu mogą przestać odpowiadać potrzebom mieszkańców.

Organizator powinien co najmniej raz w roku dokonywać oceny funkcjonowania sieci, w szczególności przed przygotowaniem oferty na kolejny rok. Ocena powinna uwzględniać wykonanie pracy przewozowej, frekwencję, punktualność, zgłoszenia mieszkańców, zmiany w sieci szkół i usług publicznych, zmiany oferty innych organizatorów oraz możliwości finansowe.

W przypadku pojawienia się nowej potrzeby przewozowej dopuszcza się uruchomienie nowej linii lub zmianę istniejącej linii, jeżeli połączenie ma charakter powiatowego przewozu pasażerskiego i jego uruchomienie jest uzasadnione interesem publicznym. Analogicznie dopuszcza się ograniczenie lub zmianę połączenia, jeżeli trwały spadek popytu albo pojawienie się równoważnej oferty transportowej powoduje, że dotychczasowy sposób obsługi przestaje być racjonalny.

W przypadku linii komunikacyjnych planowanych do objęcia dopłatą ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej konkretne linie oraz ich podstawowe parametry przewozowe są wskazywane na etapie przygotowania wniosku o objęcie dopłatą. Wniosek obejmuje w szczególności linie komunikacyjne, datę uruchomienia każdej linii, planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej oraz planowany deficyt każdej linii. Zgodnie z art. 11d ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej warunkiem uzyskania dopłaty jest uzyskanie zgody organu stanowiącego właściwego organizatora - w przypadku Powiatu Lubelskiego Rady Powiatu w Lublinie - na zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Przyjęcie w niniejszym Planie obszarowego sposobu określenia sieci komunikacyjnej nie oznacza zatem rezygnacji z kontroli nad tworzeniem konkretnych linii komunikacyjnych. Plan wyznacza obszar, funkcje i kierunki rozwoju sieci oraz zasady jej kształtowania, natomiast szczegółowe przebiegi linii, liczba kursów i wielkość pracy przewozowej są konkretyzowane w ramach bieżącej organizacji przewozów, stosownie do aktualnych potrzeb mieszkańców, dostępności finansowania i obowiązujących procedur. W przypadku przewozów objętych dopłatą z FRPA dodatkowym ustawowym elementem tej procedury jest zgoda Rady Powiatu na zawarcie umowy z operatorem.

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

Konstytucja RP z 2 kwietnia 1997 r. gwarantuje prawa osób niepełnosprawnych. Zapewnia ona prawo do niedyskryminacji stanowiąc, że nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiejkolwiek przyczyny (art. 32 pkt 2.). Konstytucja nakłada też na władze publiczne obowiązek pomocy osobom niepełnosprawnym w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy

oraz komunikacji społecznej (art. 69). Karta Praw Osób Niepełnosprawnych z 1 sierpnia 1997 r. zapewnia osobom niepełnosprawnym, m.in.: dostęp do dóbr i usług umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym, a także życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych, w tym: dostępu do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej, swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu, dostępu do informacji, możliwości komunikacji międzyludzkiej.

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

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

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

4. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

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

W latach 2026–2030 finansowanie powiatowych przewozów pasażerskich powinno opierać się na łączeniu przychodów z przewozów z publicznymi źródłami finansowania. Dobór źródeł będzie zależał od

rodzaju zadania, zasad programów wsparcia, wielkości pracy przewozowej oraz możliwości budżetowych Powiatu i gmin współuczestniczących w organizacji połączeń.

Tabela 25. Podstawowe źródła finansowania publicznego transportu zbiorowego w okresie obowiązywania planu

Źródło	Podstawowe przeznaczenie	Uwagi
Wpływy z biletów i opłat	Bieżące finansowanie usług przewozowych	Poziom wpływów zależy od popytu, taryfy i zakresu uprawnień do ulg.
Budżet Powiatu Lubelskiego	Wkład własny, rekompensata i koszty organizacji przewozów	Zakres wydatków określany corocznie w budżecie i – w razie potrzeby – w wieloletniej prognozie finansowej.
Pomoc finansowa gmin i współfinansowanie samorządowe	Utrzymanie połączeń odpowiadających lokalnym potrzebom mieszkańców	Zakres współfinansowania ustalany na podstawie właściwych uchwał, umów lub porozumień.
Dopłaty z funduszu wspierającego autobusowe przewozy użyteczności publicznej	Dofinansowanie pracy przewozowej na liniach spełniających warunki ustawowe	Stosuje się zasady obowiązujące w danym naborze; zmiany przewidziane w ustawie procedowanej w 2026 r. omówiono w pkt 9.1.
Środki Unii Europejskiej i inne programy krajowe	Tabor, infrastruktura, cyfryzacja, dostępność i działania integracyjne	Wykorzystywane w zakresie zgodnym z warunkami właściwych programów i naborów.

Udział poszczególnych źródeł w finansowaniu przewozów będzie zmienny i powinien być corocznie dostosowywany do rzeczywistego popytu, kosztów usług, poziomu dostępnych dopłat oraz możliwości budżetowych uczestniczących jednostek samorządu terytorialnego.

Przy uruchamianiu lub modyfikowaniu linii organizator powinien oceniać nie tylko koszt całkowity, lecz również koszt w przeliczeniu na wozokilometr i pasażera, znaczenie społeczne połączenia oraz dostępność alternatywnych form transportu. Linie o charakterze przeciwdziałającym wykluczeniu transportowemu mogą wymagać utrzymania mimo niższej rentowności przewozowej.

Po wejściu w życie zmian prawnych opisanych w pkt 9.1 model finansowania połączeń do Lublina powinien uwzględniać odrębne zasady kwalifikowania odcinka przebiegającego w granicach miasta oraz konieczność zapewnienia trwałego finansowania części nieobjętej dopłatą. Szczegółowe kwoty powinny wynikać z corocznych uchwał budżetowych, zawartych umów i aktualnych zasad naboru do programów wsparcia.

5. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środka transportu

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

5.1. Obszar badania

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

Wykonawca w porozumieniu z Zamawiającym wykonał badania w następujących miejscach:

- zakłady pracy
- komunikacja zbiorowa

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

5.2. Narzędzie badawcze

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

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

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

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

Tabela 26. Zestawienie cech usług przewozu

	Cecha usługi przewozu	Poziom oczekiwań	Ocena jakości usług
1.	Punktualność kursowania pojazdów		
2.	Częstotliwość kursowania pojazdów		
3.	Bezpieczeństwo podróży		
4.	Warunki podróżowania		
5.	Warunki oczekiwania na przystankach		

	Cecha usługi przewozu	Poziom oczekiwań	Ocena jakości usług
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej		
7.	Cena biletu		
8.	Bezpośredniość połączenia		
9.	Kultura kierujących		
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)		
11.	Kontrola biletowa		

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

5.3. Charakterystyka badanych

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

5.4. Płeć respondentów

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

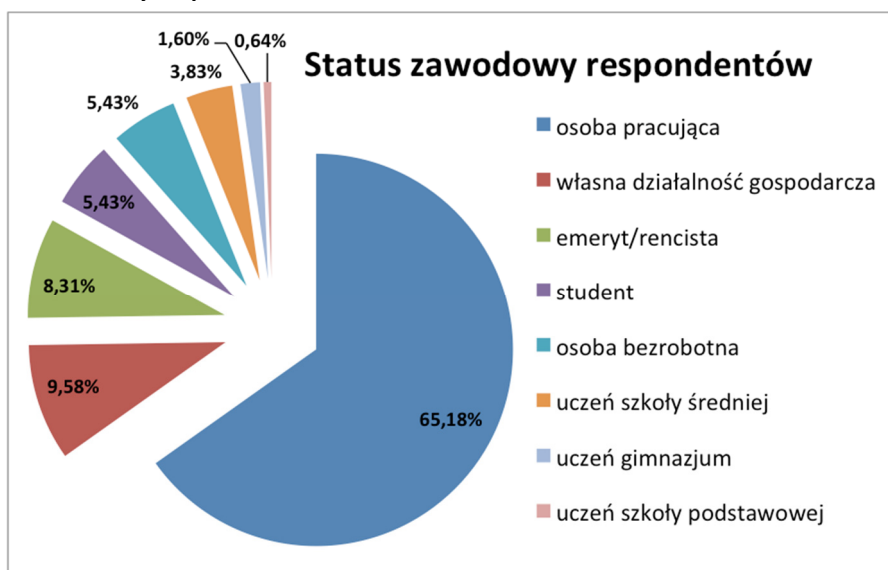
Tabela 27. Płeć respondentów

	Liczba wskazań
Mężczyźni	92
Kobiety	211

Rysunek 1. Płeć respondentów

5.5. Status zawodowy respondentów

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

Rysunek 2. Status zawodowy respondentów**Tabela 28. Status zawodowy respondentów**

Status zawodowy	Liczba wskazań
osoba pracująca	204
własna działalność gospodarcza	30
emeryt/rencista	26

Status zawodowy	Liczba wskazań
student	17
osoba bezrobotna	17
uczeń szkoły średniej	12
uczeń gimnazjum	5
Uczeń szkoły podstawowej	2

5.6. Wykształcenie respondentów

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

Rysunek 3. Wykształcenie respondentów

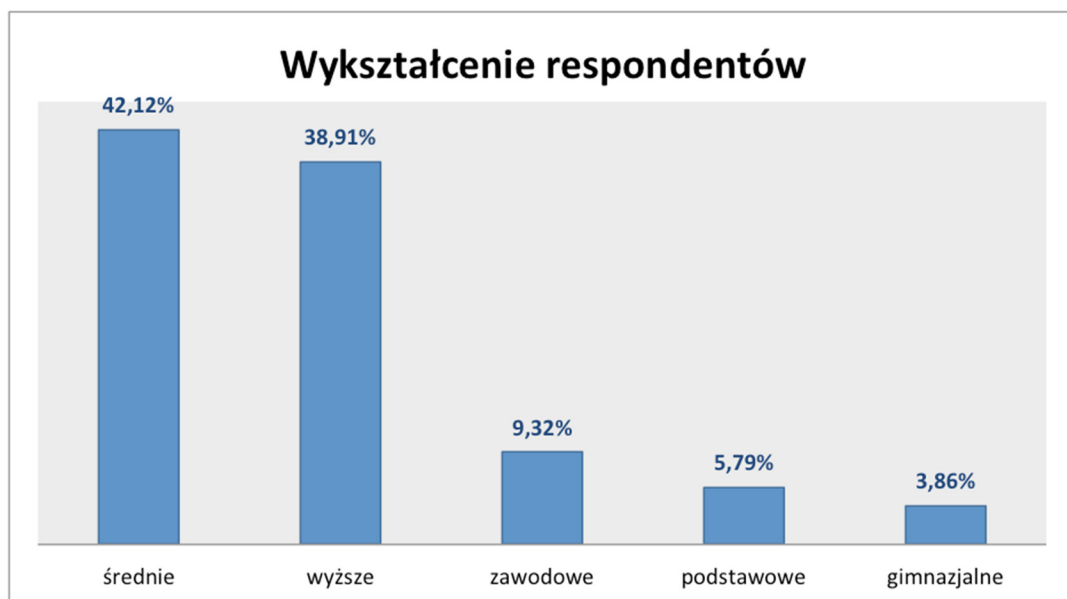


Tabela 29. Wykształcenie respondentów

rodzaj wykształcenia	Liczba wskazań
średnie	131

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

5.7. Miejsce zamieszkania

Rysunek 4. Miejsce zamieszkania respondentów



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

Tabela 30. Miejsce zamieszkania

Miejsce zamieszkania respondentów
Bychawa
Bełżyce
Garbów
Strzyżewice

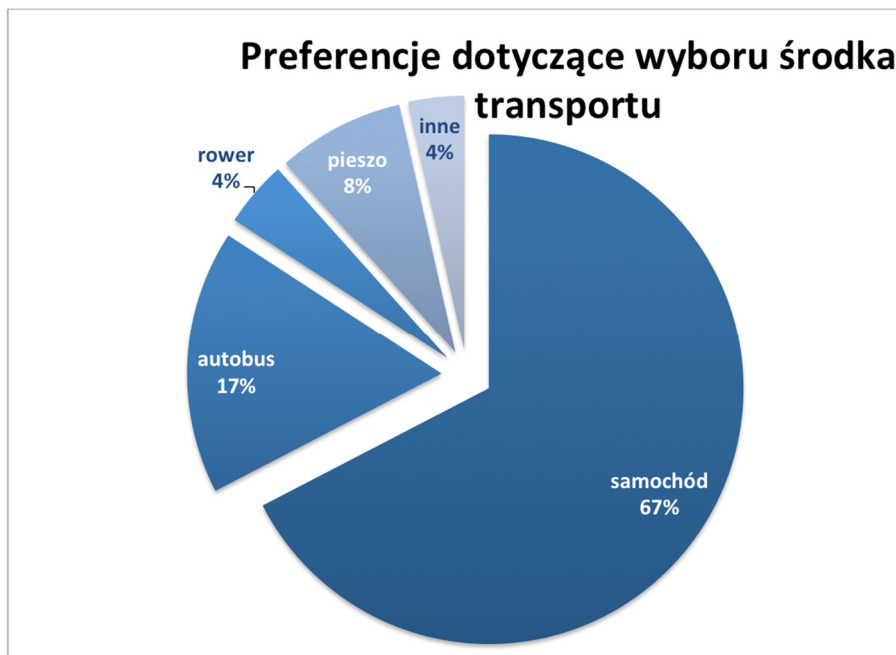
Miejsce zamieszkania respondentów
Zakrzew
Lublin
Niemce
Wysokie
Głusk
Wysokie
Jastków
Konopnica
Niedrzwica Duża
Abramów
Krzczonów
Opole Lubelskie
Poniatowa
Bogucin
Borzechów
Nałęczów
Wola Gałęzowska
Chodel
Kosarzew Górny
Kraśniczyn
Wojciechów
Wólka
Zadębie

5.8. Wybór środka transportu

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

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

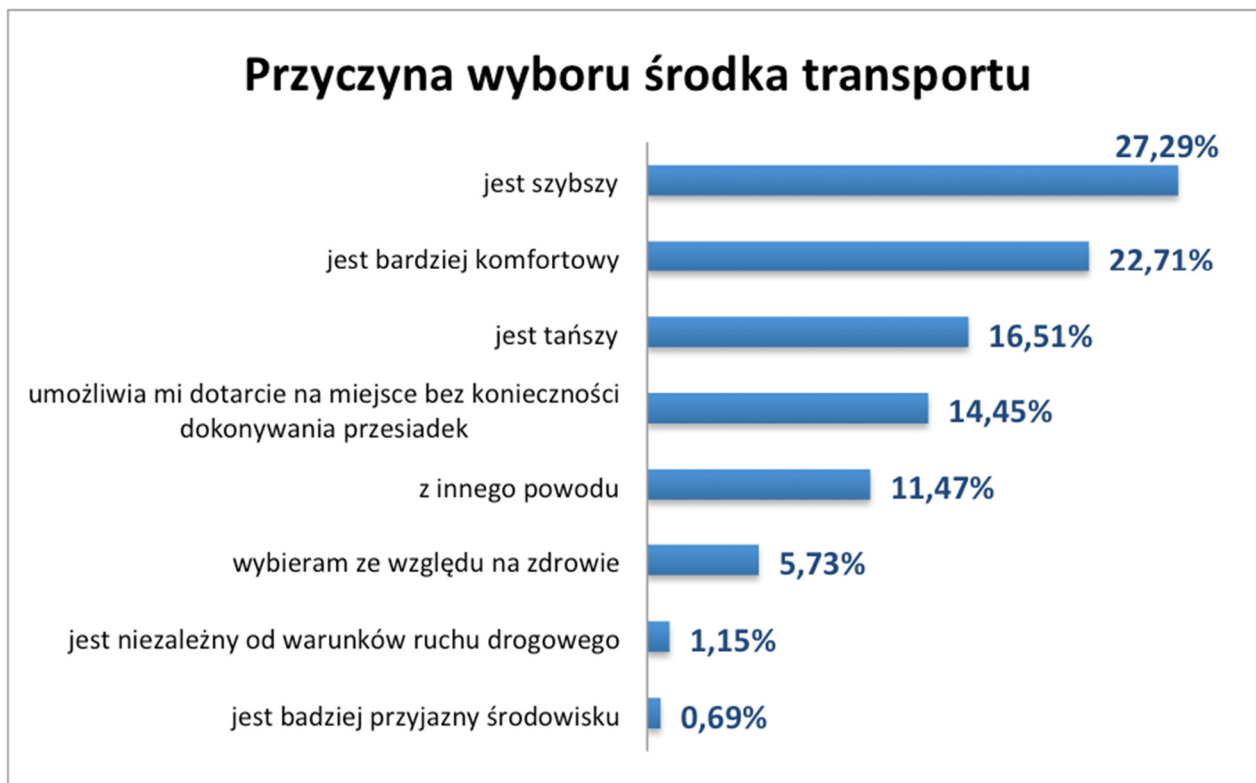
Rysunek 5. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu



5.9. Przyczyna wyboru środka transportu

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

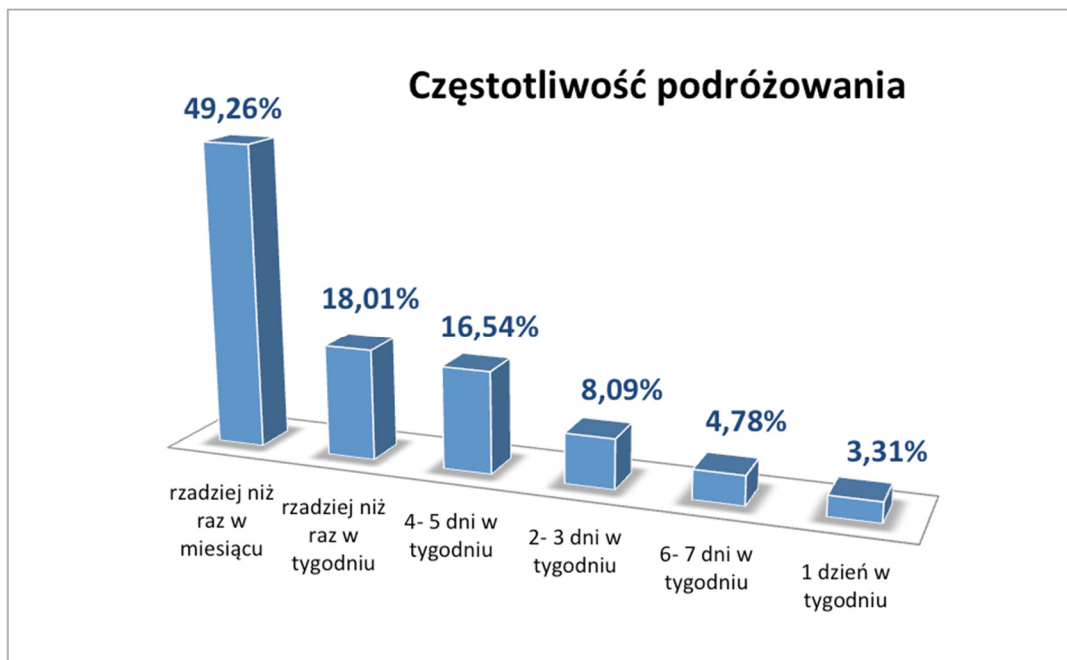
Rysunek 6. Przyczyna wyboru środka transportu



5.10. Częstotliwość podróżowania

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

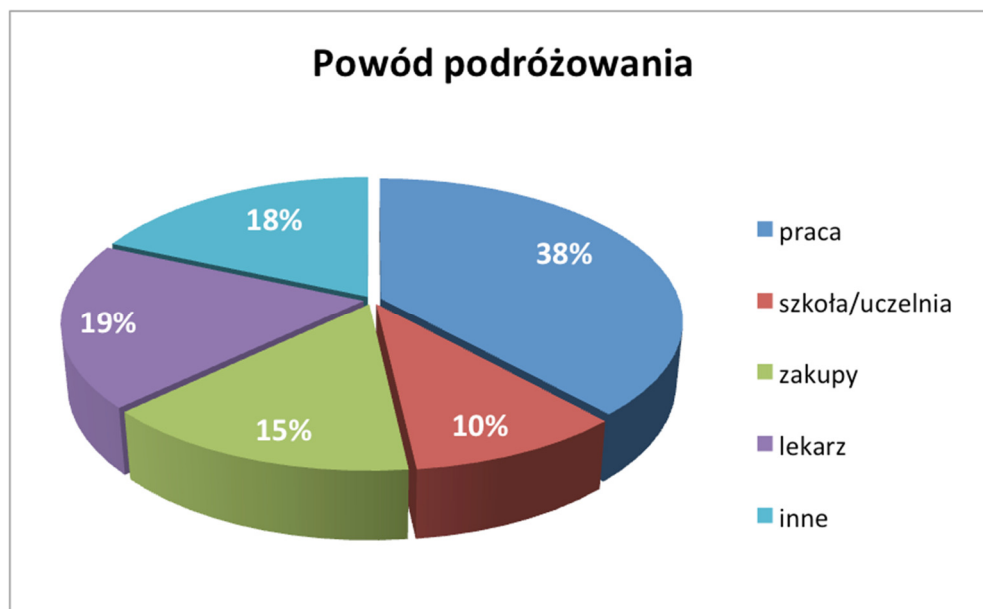
Rysunek 7. Częstotliwość podróżowania



5.11. Powód podróżowania

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

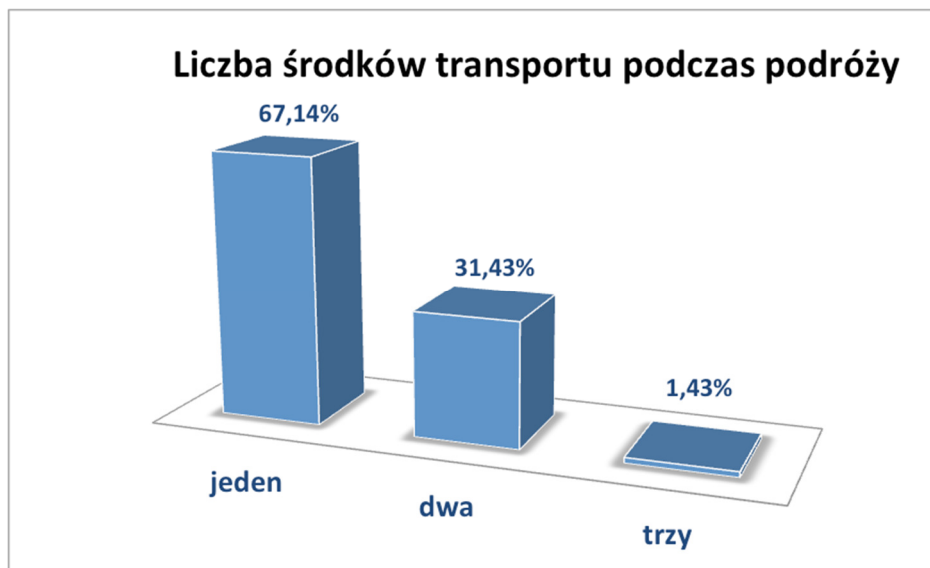
Rysunek 8. Powód podróżowania



5.12. Liczba środków transportu podczas podróży

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

Rysunek 9. Liczba środków transportu podczas podróży



5.13. Preferencje pasażerów

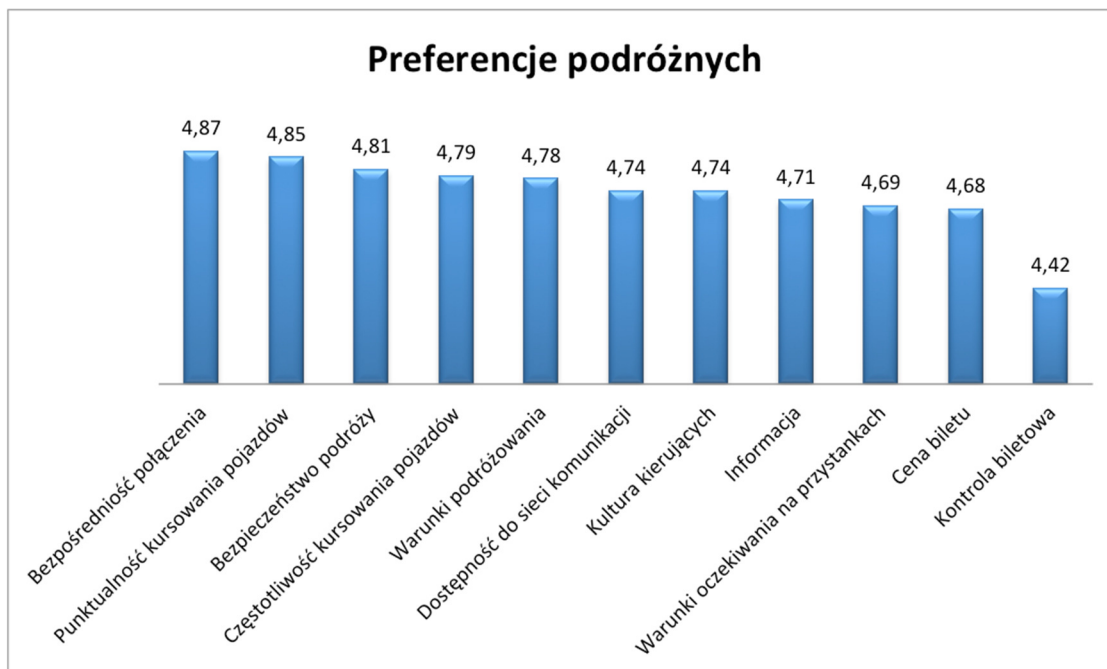
Preferencje pasażerów korzystających z publicznego transportu pasażerskiego przedstawiono w poniższej tabeli:

Tabela 31. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji

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

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

Rysunek 10. Preferencje podróżnych



5.14. Ocena jakości usług

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

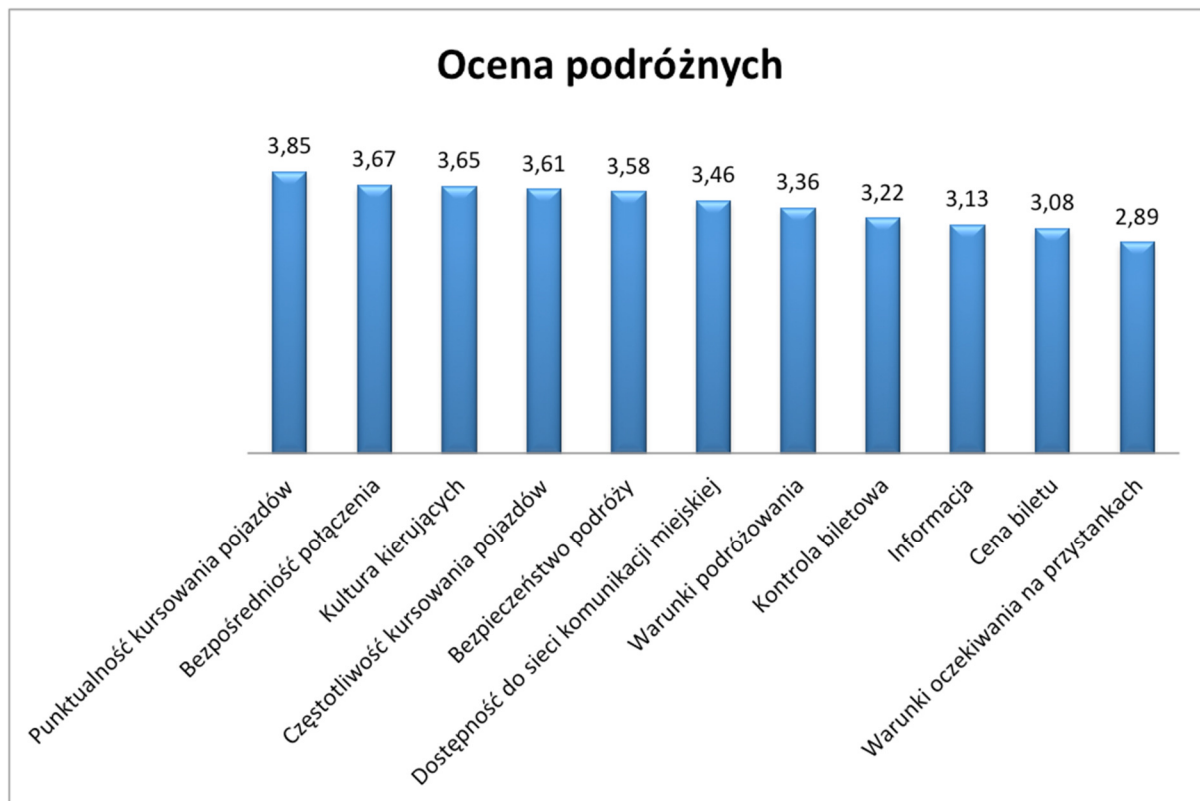
Tabela 32. Wyniki w zakresie oceny poziomu jakości usług

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

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

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

Rysunek 11. Ocena podróży



5.15. Luki jakościowe, preferencje versus oceny respondentów

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

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

Tabela 33. Luki jakościowe

	Cecha usługi przewozu	Preferencje maksymalne	Preferencje rzeczywiste podróży	Ocena jakości usług	Względna luka jakościowa	Bezwzględna luka jakościowa
1.	Punktualność kursowania pojazdów	5	4,85	3,85	1	1,15
2.	Częstotliwość kursowania pojazdów	5	4,79	3,61	1,18	1,39
3.	Bezpieczeństwo podróży	5	4,81	3,58	1,23	1,42
4.	Warunki podróżowania	5	4,78	3,36	1,42	1,64

	Cecha usługi przewozu	Preferencje maksymalne	Preferencje rzeczywiste podróźnych	Ocena jakości usług	Względna luka jakościowa	Bezwzględna luka jakościowa
5.	Warunki oczekiwania na przystankach	5	4,69	2,89	1,8	2,11
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	5	4,74	3,46	1,28	1,54
7.	Cena biletu	5	4,68	3,08	1,6	1,92
8.	Bezpośredniość połączenia	5	4,87	3,67	1,2	1,33
9.	Kultura kierujących	5	4,74	3,65	1,09	1,35
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	5	4,71	3,13	1,58	1,87
11.	Kontrola biletowa	5	4,42	3,22	1,2	1,78
Średni poziom oceny jakości usług		3,41				

Największa luka jakościowa względna wystąpiła dla cech:

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

Najmniejsza luka jakościowa względna wystąpiła dla następujących cech:

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

Największa luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

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

Najmniejsza luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

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

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

6. Zasady organizacji rynku przewozów

6.1. Rola organizatora transportu publicznego

Organizatorem powiatowych przewozów pasażerskich jest Powiat Lubelski, a zadania organizatora wykonuje właściwy organ zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym. W zakresie przewozów gminnych funkcje organizatora wykonują właściwe gminy. Kształtowanie oferty powiatowej wymaga zatem koordynacji z gminami oraz z innymi organizatorami transportu obsługującymi obszar powiatu i jego otoczenie funkcjonalne.

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

Według stanu przyjętego w niniejszej aktualizacji Powiat Lubelski organizuje przewozy na 20 liniach komunikacyjnych, przy czym układ ten stanowi stan wyjściowy do dalszego, elastycznego kształtowania sieci. Zakres terytorialny przewozów wynika z przepisów obowiązujących w danym czasie. Po wejściu w życie zmian opisanych w pkt 9.1 możliwe będzie odpowiednie rozszerzenie połączeń w kierunku Lublina. Powiat Lubelski nie posiada własnego taboru autobusowego, a realizacja przewozów odbywa się z udziałem operatorów wyłanianych lub angażowanych zgodnie z obowiązującymi przepisami.

6.2. Integracja transportu publicznego z indywidualnym

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

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

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

Celem integracji transportu publicznego z transportem indywidualnym jest zwiększanie udziału podróży wykonywanych transportem zbiorowym poprzez poprawę jego dostępności, niezawodności, bezpieczeństwa, komfortu i konkurencyjności czasowej. Plan nie przyjmuje sztywnego docelowego udziału procentowego poszczególnych środków transportu; ocena zmian powinna opierać się na rzeczywistych danych o popycie i zachowaniach transportowych mieszkańców.

Zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego, z jednoczesnym zmniejszaniem poziomu korzystania z komunikacji indywidualnej, można uzyskać poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej

pod względem dostępności, niezawodności, podniesienia poziomu bezpieczeństwa, komfortu i elastyczności. Oprócz usprawnienia komunikacji zbiorowej należy zintegrować transport publiczny z transportem indywidualnym także poprzez tworzenie wspólnej infrastruktury:

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

Wskazane powyżej rozwiązania infrastrukturalne mają wyłącznie charakter kierunkowy i nie stanowią ustalenia realizacji ani lokalizacji konkretnych przedsięwzięć. Niniejszy Plan nie określa lokalizacji, skali ani parametrów technicznych terminali, parkingów, węzłów, dróg dla rowerów ani innych przedsięwzięć infrastrukturalnych. Ewentualne przygotowanie i realizacja takich przedsięwzięć następują na podstawie odrębnych dokumentów i procedur, w tym - jeżeli wymagają tego przepisy - z przeprowadzeniem właściwych procedur środowiskowych.

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

6.3. Określenie trybu wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Wybór operatora publicznego transportu zbiorowego należy do zadań organizatora. Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 8 i 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym do organizowania publicznego transportu zbiorowego należy w szczególności przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz zawarcie tej umowy. W przypadku Powiatu Lubelskiego czynności organizatora wykonuje starosta w zakresie określonym ustawą.

Zgodnie z art. 19 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym organizator dokonuje wyboru operatora w jednym z dwóch aktualnie obowiązujących trybów:

- 1) w trybie ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych, albo
- 2) w trybie bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na zasadach określonych w art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Organizator może ponadto realizować przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego w formie samorządowego zakładu budżetowego (art. 19 ust. 2). Ustawa nie przewiduje obecnie odrębnego trybu wyboru operatora na podstawie uchylonej ustawy o koncesji na roboty budowlane lub

usługi. Operatorowi nie przyznaje się prawa wyłącznego, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 (art. 20 ustawy).

W przypadku wyboru operatora w trybie Prawa zamówień publicznych dokumenty zamówienia powinny określać wymagania odpowiadające charakterowi i standardowi planowanych przewozów. Zgodnie z art. 21 ustawy mogą one uwzględniać w szczególności normy jakości i powszechną dostępność usług, liczbę i rodzaj środków transportu, wymagany personel i zaplecze techniczne, rozwiązania służące ochronie środowiska i dogodnej obsłudze pasażerów oraz standard wyposażenia pojazdów. W dokumentach zamówienia należy uwzględnić rozwiązania techniczne zapewniające dostępność środków transportu dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Do dokumentów zamówienia dołącza się projekt umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Bezpośrednie zawarcie umowy na podstawie art. 22 ust. 1 jest dopuszczalne wyłącznie w przypadkach określonych w ustawie. Z punktu widzenia autobusowych przewozów powiatowych znaczenie mogą mieć przede wszystkim następujące przesłanki:

- średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług obejmuje mniej niż 300 000 kilometrów rocznie;
- świadczenie usług ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji, a zachowanie terminów właściwych dla postępowania prowadzonego na podstawie Prawa zamówień publicznych nie jest możliwe.

Jeżeli bezpośrednio zawierana umowa dotyczy małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, którymi będzie wykonywany publiczny transport zbiorowy w transporcie drogowym, progi określone w art. 22 ust. 1 pkt 1 mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy mniejszej niż 2 000 000 euro lub do wymiaru świadczenia usług mniejszego niż 600 000 kilometrów rocznie. Do umów zawieranych bezpośrednio stosuje się odpowiednio art. 24–29 ustawy; zgodnie z art. 22 ust. 9 do bezpośredniego zawarcia umowy nie stosuje się przepisów Prawa zamówień publicznych, z wyjątkiem art. 36 tej ustawy.

Wybór bezpośredniego zawarcia umowy nie powinien być traktowany jako tryb podstawowy niezależny od przesłanek ustawowych. Każdorazowo przed jego zastosowaniem organizator powinien udokumentować spełnienie właściwej przesłanki z art. 22 ust. 1, z uwzględnieniem wartości i rozmiaru pracy przewozowej, statusu potencjalnego operatora oraz wymagań rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Jeżeli przesłanki bezpośredniego zawarcia umowy nie są spełnione, wybór operatora następuje w trybie Prawa zamówień publicznych.

Przed wszczęciem postępowania lub bezpośrednim zawarciem umowy organizator jest obowiązany do publikacji ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania albo bezpośredniego zawarcia umowy na zasadach określonych w art. 23 ustawy. Co do zasady ogłoszenie publikuje się z wyprzedzeniem nie krótszym niż jeden rok, natomiast w przypadku umowy obejmującej świadczenie usług w wymiarze mniejszym niż 50 000 kilometrów rocznie – z wyprzedzeniem nie krótszym niż sześć miesięcy. Ogłoszenie zamieszcza się w Biuletynie Informacji Publicznej, a następnie również w miejscu powszechnie dostępnym w siedzibie organizatora oraz na jego stronie internetowej. Ogłoszenie wskazuje w szczególności organizatora, przewidywany tryb, rodzaj transportu i linię, linię albo sieć komunikacyjną, przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania lub bezpośredniego zawarcia umowy oraz przewidywany czas trwania umowy.

Zgodnie z art. 24 ustawy umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć jednej linii komunikacyjnej, kilku linii komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej. Jeżeli organizator ma obowiązek opracowania planu transportowego, umowa może dotyczyć wyłącznie linii, linii komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej ujętych w planie transportowym obowiązującym na obszarze jego właściwości. Przepis ten ma szczególne znaczenie dla przyjętego w niniejszym Planie obszarowego sposobu określenia sieci komunikacyjnej.

Przyjęcie w Planie sieci komunikacyjnej w ujęciu obszarowym nie przesądza jednego, niezmiennego katalogu tras ani jednego sposobu podziału przyszłego zamówienia. W granicach sieci i funkcji określonych w Planie organizator może – zależnie od aktualnych potrzeb przewozowych, warunków finansowania i wyników analiz – przygotować postępowanie dotyczące pojedynczej linii, grupy linii albo odpowiednio wyodrębnionej części lub całości sieci komunikacyjnej. Szczegółowy przebieg tras, wykaz obsługiwanych przystanków, rozkłady jazdy, częstotliwość kursowania, wielkość pracy przewozowej i wymagania eksploatacyjne powinny być określone w dokumentach zamówienia i w umowie, z zachowaniem zakresu właściwości organizatora oraz ustaleń obowiązującego Planu.

Umowa o świadczenie usług w transporcie drogowym jest zawierana na czas oznaczony, co do zasady nie dłuższy niż 10 lat (art. 25 ust. 2 pkt 1), z uwzględnieniem możliwości przewidzianych w art. 27 ustawy i art. 4 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Umowa powinna określać w szczególności zakres usług, linię, linię lub sieć komunikacyjną, czas trwania, wymagania jakościowe i dotyczące pojazdów, zasady rozliczeń i rekompensaty, dystrybucji biletów, korzystania z przystanków i dworców, raportowania realizacji usług oraz współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy.

W okresie obowiązywania Planu Powiat Lubelski nie przesądza z góry jednego trybu wyboru operatora dla wszystkich przewozów. Właściwy tryb będzie każdorazowo ustalany przed rozpoczęciem procedury, z uwzględnieniem aktualnego stanu prawnego, wartości i zakresu usług, planowanej pracy przewozowej, dostępności finansowania, potrzeby zapewnienia ciągłości przewozów oraz warunków konkurencji na rynku. Zastosowanie bezpośredniego zawarcia umowy jest możliwe wyłącznie po spełnieniu przesłanek ustawowych; w pozostałych przypadkach operator jest wybierany w trybie Prawa zamówień publicznych.

Podstawa prawna: ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 285 z późn. zm.), w szczególności art. 15, art. 19–25 i art. 27, oraz rozporządzenie (WE) nr 1370/2007. Stan prawny zweryfikowany na dzień 25 sierpnia 2026 r.

7. Pożądany standard usług przewozowych

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

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

- stopień pokrycia usługami przewozowymi obszaru objętego planem transportowym
- dostępność środkami transportu publicznego do ważnych obiektów użyteczności publicznej i innych obiektów ważnych z punktu widzenia użytkownika lub organizatora transportu publicznego
- dostępność do sieci transportu publicznego poprzez rozmieszczenie przystanków w odległości nieprzekraczającej maksymalnej odległości dojścia do przystanku przyjętej w danej strefie obszaru objętego planem transportowym
- maksymalny czas przejazdu trasami określonymi dla wytyczonych linii komunikacyjnych
- standard napętnienia pojazdów wykonujących usługi przewozowe w transporcie publicznym
- optymalna częstotliwość kursowania środków transportu publicznego dla danej linii komunikacyjnej oraz punktualność i regularność określona w rozkładzie jazdy
- dostępność sieci transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych i osób starszych
- możliwość zapewnienia optymalnych rozwiązań ekologicznych dla danego systemu transportu publicznego
- komfort jazdy pasażerów

- czystość pojazdów i przystanków
- ogólny poziom zadowolenia użytkowników transportu publicznego.

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

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

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

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

Ogólne parametry standardu usług przewozowych powinny być charakteryzowane następującymi wielkościami:

- a. punktualność kursowania autobusów na poziomie około 80 – 90 %
- b. średni czas podróży w relacji praca-dom do 60 min.
- c. przesiadkowość na średnim poziomie około 0,5 przesiadki na podróż
- d. 4 osoby na m² powierzchni przeznaczonej do stania.

Należy dbać także o efektywność usług mierzoną wskaźnikami:

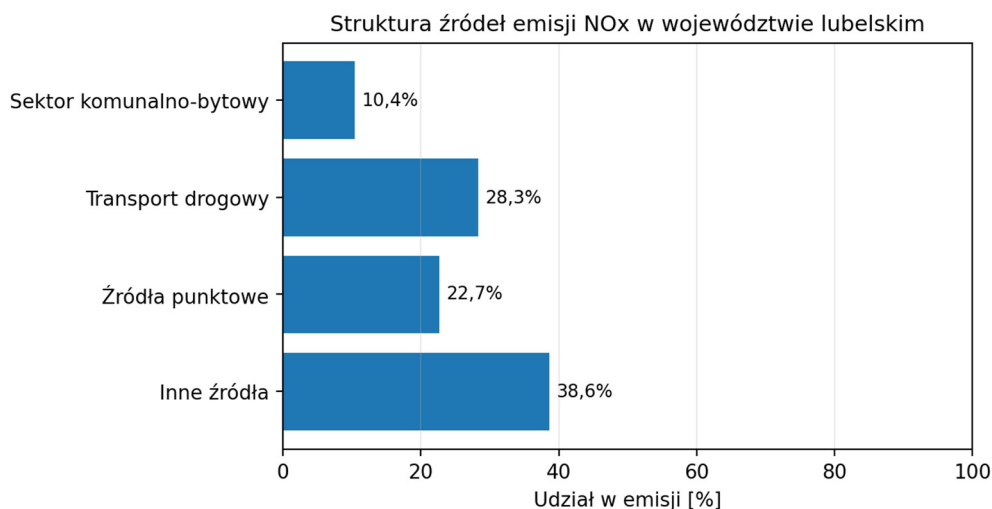
- a. pracą przewozową w pasażerogodzinach (czas spędzany przez pasażerów w środkach komunikacji publicznej)
- b. średnim czasem podróży
- c. liczbą przesiadek
- d. długością trasy podróży
- e. analizą obejmującą podstawowe parametry ruchu oraz koszty społeczne (straty czasu wszystkich użytkowników ruchu,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

7.1. Ochrona środowiska

Powiat Lubelski znajduje się w strefie lubelskiej (PL0602), dla której Główny Inspektorat Ochrony Środowiska wykonuje roczną ocenę jakości powietrza. W najnowszej dostępnej ocenie, obejmującej rok 2025, strefa lubelska została zaliczona do klasy C ze względu na przekroczenie poziomu docelowego benzo(a)pirenu B(a)P w pyłe PM₁₀. Dla pozostałych zanieczyszczeń ocenianych według poziomów dopuszczalnych lub docelowych nie stwierdzono przekroczeń i strefę zaliczono do klasy A. Jednocześnie dla ozonu przekroczony został poziom celu długoterminowego, co skutkowało klasą D2. Ocena ta ma charakter strefowy, dlatego nie jest zasadne przypisywanie całemu obszarowi Powiatu jednolitego określenia jakości powietrza bez uwzględnienia lokalnych warunków.

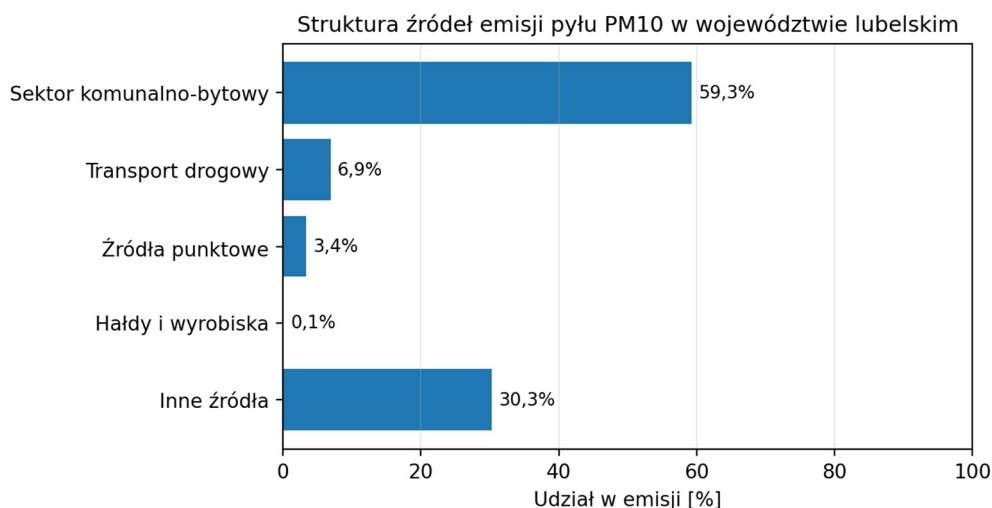
Z punktu widzenia transportu szczególnie istotne są tlenki azotu oraz pyły związane z ruchem drogowym. GIOŚ wskazuje, że w województwie lubelskim transport drogowy jest głównym źródłem emisji tlenków azotu, a jego oddziaływanie na stężenia zanieczyszczeń jest najsilniejsze w bezpośrednim sąsiedztwie dróg o dużym natężeniu ruchu. Pyły komunikacyjne powstają nie tylko w wyniku spalania paliw, lecz także wskutek ścierania hamulców, opon i nawierzchni oraz ponownego unoszenia pyłu z jezdni. W bilansie źródeł emisji przedstawionym w rocznej ocenie GIOŚ udział transportu drogowego wynosi 28,3% dla NO_x, 6,9% dla PM₁₀ oraz 0,3% dla B(a)P; w przypadku PM₁₀ i B(a)P dominującym źródłem pozostaje sektor komunalno-bytowy.

Rysunek 12. Udział źródeł emisji tlenków azotu (NOx) w województwie lubelskim - dane zestawione w rocznej ocenie jakości powietrza za 2025 r.



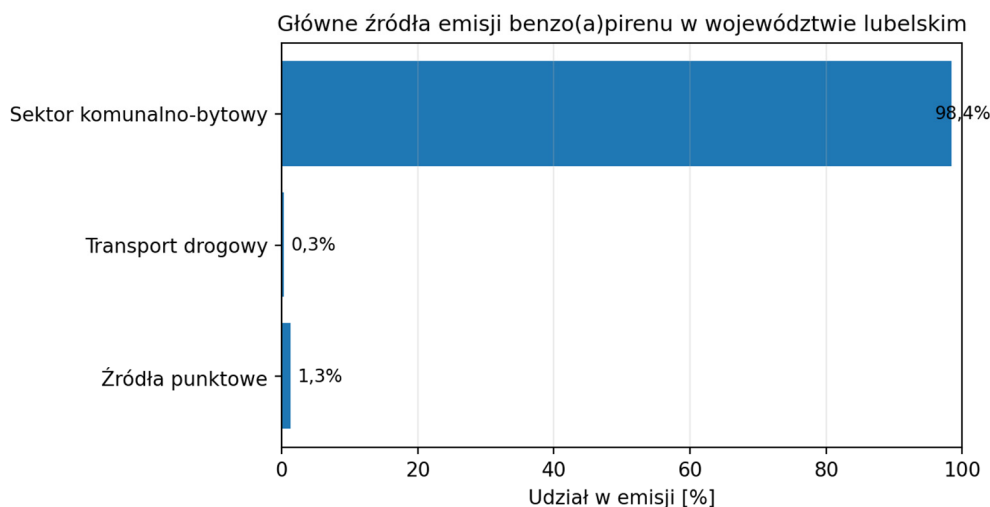
Źródło: GIOŚ, „Roczna ocena jakości powietrza w województwie lubelskim. Raport wojewódzki za rok 2025”; dane KOBiZE / IOŚ-PIB.

Rysunek 13. Udział źródeł emisji pyłu PM10 w województwie lubelskim - dane zestawione w rocznej ocenie jakości powietrza za 2025 r.



Źródło: GIOŚ, „Roczna ocena jakości powietrza w województwie lubelskim. Raport wojewódzki za rok 2025”; dane KOBiZE / IOŚ-PIB.

Rysunek 14. Główne źródła emisji benzo(a)pirenu B(a)P w województwie lubelskim - dane zestawione w rocznej ocenie jakości powietrza za 2025 r.



Źródło: GIOŚ, „Roczna ocena jakości powietrza w województwie lubelskim. Raport wojewódzki za rok 2025”; dane KOBizE / IOŚ-PIB. Udział pozostałych źródeł: <0,1%.

Ograniczanie oddziaływania transportu na środowisko powinno być prowadzone przede wszystkim przez zwiększanie atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego wobec podróży samochodem osobowym oraz przez racjonalne wykorzystanie taboru. Korzyści środowiskowe zależą od rzeczywistego napełnienia pojazdów, przebiegu tras, liczby kursów, rodzaju napędu i warunków eksploatacji; z tego względu Plan nie przyjmuje uproszczonych przeliczników typu „jeden autobus zastępuje określoną liczbę samochodów”.

W ramach organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej należy w szczególności dążyć do:

- dopasowywania pojemności pojazdów i częstotliwości kursów do rzeczywistych potoków pasażerskich, z ograniczaniem zbędnych przebiegów bez pasażerów;
- zapewnienia czytelnej i stabilnej oferty przewozowej oraz dogodnych przesiadek, w tym powiązań z koleją i komunikacją miejską, tak aby transport zbiorowy był realną alternatywą dla samochodu;
- uwzględniania przy wyborze operatora i kształtowaniu wymagań wobec taboru parametrów środowiskowych, w szczególności poziomu emisji zanieczyszczeń, zużycia energii lub paliwa, emisji hałasu, wieku i stanu technicznego pojazdów;
- stosowania zasad ekonomicznej i płynnej jazdy, prawidłowej obsługi technicznej oraz ograniczania zbędnej pracy silnika na postoju;
- tworzenia warunków do łączenia podróży autobusem z dojściem pieszym, rowerem i innymi środkami transportu oraz, tam gdzie jest to uzasadnione, z systemami Park&Ride i Bike&Ride.

Dotychczasowe odwołanie do norm EURO 3 i EURO 4 jako standardu nowoczesnego taboru jest nieaktualne. W okresie objętym Planem wymagania homologacyjne dla ciężkich pojazdów drogowych

będą przechodziły z reżimu Euro VI do Euro 7. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1257 (Euro 7) stosuje się do nowych typów pojazdów kategorii M2 i M3 od 29 maja 2028 r., a do nowych pojazdów tych kategorii od 29 maja 2029 r. Do czasu zastosowania Euro 7, przy wykorzystywaniu autobusów spalinowych zasadne jest preferowanie pojazdów spełniających co najmniej standard Euro VI, przy jednoczesnym uwzględnianiu stanu technicznego i rzeczywistych warunków eksploatacji.

W miarę możliwości technicznych, organizacyjnych i ekonomicznych należy preferować rozwiązania ograniczające lokalną emisję zanieczyszczeń i hałasu, w tym autobusy zeroemisyjne. Przy ocenie zasadności zastosowania napędu elektrycznego lub wodorowego należy analizować nie tylko emisję w miejscu eksploatacji, ale także dostępność infrastruktury ładowania lub tankowania, niezawodność, zasięg, warunki zimowe, koszty całego cyklu użytkowania oraz możliwość zapewnienia ciągłości przewozów. Paliwa alternatywne, w tym biometan, mogą stanowić rozwiązanie uzupełniające zależnie od dostępności infrastruktury i warunków konkretnego zamówienia.

Wymagania ustawowe dotyczące udziału autobusów nisko- i zeroemisyjnych należy stosować z uwzględnieniem zakresu danego przepisu. Obowiązki określone w art. 36 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych odnoszą się do komunikacji miejskiej organizowanej przez gminy spełniające wskazane w ustawie kryteria i nie stanowią same przez się obowiązku dotyczącego powiatowych przewozów pasażerskich. Odrębnie art. 68a-68e tej ustawy określa wymagania dla określonych zamówień. W przypadku autobusów kategorii M3 klasy I i klasy A objętych tymi przepisami minimalny udział autobusów wykorzystujących paliwa alternatywne w zamówieniach w okresie od 1 stycznia 2026 r. do 31 grudnia 2030 r. wynosi 46%, przy czym połowa tego udziału ma być osiągnięta przez autobusy zeroemisyjne. Art. 68e wyłącza z tego wymagania autobusy kategorii M3 inne niż klasy I i A. Z tego względu przed zastosowaniem wymagań procentowych w konkretnym postępowaniu konieczne jest każdorazowe ustalenie kategorii i klasy pojazdu oraz zakresu zamówienia.

Hałas komunikacyjny pozostaje istotnym oddziaływaniem transportu drogowego, jednak jego poziom jest silnie zróżnicowany przestrzennie i zależy m.in. od natężenia i struktury ruchu, prędkości, stanu nawierzchni, rodzaju pojazdów oraz sposobu zagospodarowania otoczenia drogi. Dane z lat 2001-2002 nie stanowią właściwej podstawy dla aktualnego planowania. Ocena narażenia na hałas powinna opierać się na aktualnych strategicznych mapach hałasu i programach ochrony środowiska przed hałasem właściwych dla dróg i obszarów objętych tym obowiązkiem. W działaniach dotyczących transportu zbiorowego ograniczaniu hałasu służą przede wszystkim: wymiana taboru na pojazdy o niższej emisji akustycznej, utrzymywanie pojazdów w dobrym stanie technicznym, ograniczanie zbędnej pracy silników na postoju, płynna jazda oraz racjonalne prowadzenie tras i lokalizowanie przystanków z uwzględnieniem zabudowy mieszkaniowej i obiektów wrażliwych.

Przy planowaniu zmian przebiegu linii, lokalizacji nowych przystanków, pętli, miejsc postojowych lub infrastruktury towarzyszącej należy uwzględniać występowanie form ochrony przyrody oraz obszarów Natura 2000. Ze względu na możliwość zmian granic, statusu i liczby form ochrony przyrody Plan nie utrzuca ich liczby na dzień sporządzenia dokumentu. Aktualne dane referencyjne należy każdorazowo sprawdzać w Centralnym Rejestrze Form Ochrony Przyrody oraz w danych przestrzennych Generalnej i Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, a dla konkretnych inwestycji stosować wymagane prawem procedury środowiskowe.

Aktualnym punktem odniesienia dla polityki środowiskowej w województwie jest „Program ochrony środowiska województwa lubelskiego 2030”, przyjęty uchwałą nr LIII/759/2023 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 11 grudnia 2023 r. W zakresie jakości powietrza należy uwzględniać także obowiązujący Program ochrony powietrza dla strefy lubelskiej wraz z aktualizacją przyjętą uchwałą nr XLIX/716/2023 z dnia 28 czerwca 2023 r. oraz kolejne roczne oceny GIOŚ. W zakresie hałasu podstawę bieżącej oceny stanowią strategiczne mapy hałasu i właściwe programy ochrony środowiska przed hałasem. Dokumenty i dane te powinny być wykorzystywane przy okresowym korygowaniu standardów środowiskowych stawianych operatorom i taborowi.

Działania techniczne i organizacyjne powinny być uzupełniane informacją i edukacją promującą racjonalne wybory transportowe, w szczególności korzystanie z publicznego transportu zbiorowego, kolei, ruchu pieszego i rowerowego oraz zasady ekonomicznej jazdy. Działania promocyjne powinny być powiązane z rzeczywistą poprawą dostępności, częstotliwości, niezawodności i komfortu przewozów, ponieważ trwała zmiana zachowań transportowych wymaga konkurencyjnej oferty publicznej.

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

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

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

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

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

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

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

7.3. Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej

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

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

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

Dla każdego obszaru niezbędne jest zawsze wytyczenie:

- głównych korytarzy komunikacyjnych, w których stosowane są priorytety dla komunikacji publicznej, zapewniające bezpośredni dostęp do miejsc użyteczności publicznej ważnych z punktu widzenia pasażerów
- podstawowych korytarzy komunikacyjnych, którymi biegną linie o mniejszej częstotliwości kursowania lub linie dowożące pasażerów do linii kursujących głównymi korytarzami komunikacyjnymi.

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

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

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

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

Ważnym aspektem transportu publicznego jest bezpieczeństwo pasażerów. Jest to również istotna kwestia dla lokalizacji przystanków i ich otoczenia. Ważnym elementem przystanków, zarówno ze względu

na bezpieczeństwo jak i na wygodę pasażerów, jest wyposażenie istniejących przystanków, przynajmniej przystanków węzłowych oraz przystanków w punktach ważnych dla większości pasażerów, w wiaty i ławki. Takie wyposażenie przystanków powinno być standardem przy organizowaniu przystanków w nowych lokalizacjach na terenie Powiatu Lubelskiego.

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

8. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

System Informacji Pasażerskiej (SIP)

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

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

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

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

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

Ważnym elementem komunikacji publicznej jest jakość obsługi pasażera jeszcze przed odbyciem podróży. Pasażer powinien mieć zatem możliwość uzyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz o innych istotnych elementach związanych z korzystaniem ze środków transportu

zbiorowego. Powszechnie stosowanym rozwiązaniem jest udostępnianie takich informacji w Internecie. Innym rozwiązaniem jest tworzenie punktów obsługi pasażera w zakresie:

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

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

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

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

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

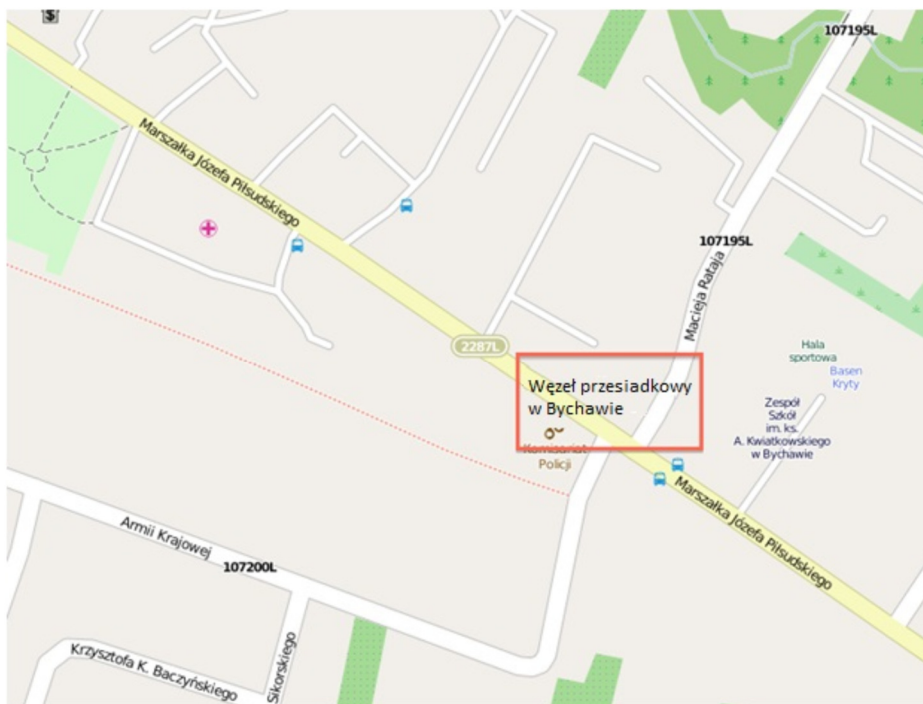
Pod pojęciem strategiczny węzeł przesiadkowy należy rozumieć miejsce, w którym następuje intensywne przesiadanie się pasażerów transportu publicznego. Przesiadki w węzłach obejmują szereg różnych środków transportu. W systemie transportu publicznego w Powiecie Lubelskim należało by wskazać następujące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

Mapa 19. Węzeł przesiadkowy w Bełżycach



Źródło: autorzy OpenStreetMap

Mapa 20. Węzeł przesiadkowy w Bychawie



Źródło: autorzy OpenStreetMap

9. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Strategicznym zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego w latach 2026–2030 jest zarządzanie siecią jako elastycznym systemem odpowiadającym na rzeczywiste potrzeby mieszkańców.

Rozwój transportu nie powinien polegać wyłącznie na zwiększaniu liczby linii, lecz przede wszystkim na poprawie dostępności, użyteczności i trwałości istniejącej oferty.

Podstawowym kierunkiem rozwoju jest utrzymanie obszarowego charakteru sieci komunikacyjnej Powiatu Lubelskiego. Poszczególne linie są narzędziem realizacji tego celu i mogą być dostosowywane w czasie. Przyjęcie takiego modelu pozwala reagować na suburbanizację, zmiany liczby mieszkańców, reorganizację szkół, powstawanie nowych miejsc pracy, zmiany w ofercie przewoźników komercyjnych oraz rozwój kolei i komunikacji miejskiej.

W latach 2026–2030 priorytetami będą:

- utrzymanie dostępności transportowej miejscowości, w których przewozy komercyjne nie zapewniają wystarczającej oferty;
- dostosowywanie godzin kursów do rzeczywistych godzin rozpoczynania i kończenia nauki oraz pracy;
- tworzenie nowych połączeń tam, gdzie zostanie potwierdzona trwała potrzeba przewozowa, szczególnie kiedy zachodzi zjawisko wykluczenia komunikacyjnego;
- modyfikowanie istniejących tras tak, aby ograniczać puste przebiegi i zwiększać liczbę pasażerów korzystających z jednego kursu;
- rozwijanie połączeń międzygminnych oraz dowozowych do głównych węzłów transportowych i usługowych;
- koordynacja z ofertą Miasta Lublin, Województwa Lubelskiego, kolei oraz gmin organizujących własne przewozy;
- poprawa dostępności dla osób starszych, osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej mobilności;
- stopniowa poprawa standardu taboru, informacji pasażerskiej i infrastruktury przystankowej;
- wykorzystywanie dostępnych źródeł finansowania zewnętrznego przy zachowaniu racjonalnego udziału środków własnych.
- w przypadku wejścia w życie w okresie obowiązywania planu przepisów dopuszczających prowadzenie przez Powiat Lubelski powiatowych przewozów pasażerskich do Lublina jako miasta na prawach powiatu, w którym znajduje się siedziba Powiatu Lubelskiego – wykorzystanie tej możliwości z zachowaniem komplementarności wobec komunikacji miejskiej i innych przewozów publicznych;

Ocena zasadności funkcjonowania linii powinna opierać się na danych, a nie wyłącznie na historycznym przebiegu połączenia. W szczególności należy analizować liczbę pasażerów, napełnienie poszczególnych kursów, sezonowość, koszty wozokilometra, dostępność alternatywnych połączeń

i znaczenie społeczne trasy. Linie o mniejszej frekwencji mogą być utrzymywane, jeżeli pełnią istotną funkcję przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.

Powiat będzie dążył do tego, aby zmiany w sieci były poprzedzane analizą potrzeb i – w zależności od skali zmiany – konsultacją z zainteresowanymi gminami, jednostkami organizacyjnymi i mieszkańcami. Pozwoli to na bieżące kształtowanie oferty bez konieczności utrwalania w planie transportowym szczegółowego, wieloletniego wykazu niezmiennych tras.

Docelowym efektem w 2030 r. powinien być system, w którym mieszkaniowiec ma możliwie prosty dostęp do informacji o połączeniach, a organizator dysponuje danymi pozwalającymi szybko reagować na pojawienie się nowych potrzeb przewozowych lub zanik dotychczasowych.

9.1. Zmiany prawne dotyczące możliwości obsługi Lublina

W dniu 20 sierpnia 2026 r. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej odmówił podpisania ustawy z dnia 31 lipca 2026 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 2700). W konsekwencji rozwiązania przewidziane w tej ustawie nie weszły w życie i nie stanowią podstawy prawnej niniejszego planu. Do organizacji przewozów stosuje się przepisy obowiązujące na dzień podejmowania konkretnych działań przez organizatora.

Jednocześnie położenie siedziby Powiatu Lubelskiego w Lublinie oraz silne funkcjonalne powiązania mieszkańców powiatu z tym miastem uzasadniają wskazanie kierunku rozwoju na wypadek przyszłej zmiany prawa. Jeżeli w okresie obowiązywania planu wejdą w życie przepisy umożliwiające powiatowi, którego siedziba znajduje się poza jego granicami administracyjnymi, organizowanie powiatowych przewozów pasażerskich do miasta będącego jego siedzibą, Powiat Lubelski zakłada wykorzystanie tej możliwości do tworzenia bezpośrednich połączeń z gmin powiatu do Lublina.

Wskazanie tego kierunku ma charakter warunkowy. Nie oznacza ono obecnie objęcia Lublina siecią powiatowych przewozów pasażerskich ani wykonywania przewozów poza zakresem kompetencji wynikającym z obowiązującego prawa. Uruchomienie takich połączeń będzie możliwe dopiero po wejściu w życie odpowiedniej podstawy prawnej i z zachowaniem warunków przewidzianych w przepisach obowiązujących w chwili ich uruchamiania.

Przyjęte w niniejszym planie obszarowe i elastyczne określenie sieci ma umożliwiać dostosowanie konkretnych linii do zmieniających się potrzeb oraz zmian prawnych. Jeżeli przyszłe przepisy dopuszczą obsługę Lublina w opisanym wyżej zakresie, ustalenie szczegółowego przebiegu linii, liczby kursów i przystanków w ramach kierunku przewidzianego w niniejszym planie będzie traktowane jako bieżące kształtowanie oferty przewozowej i co do zasady nie będzie wymagało aktualizacji planu wyłącznie z tego powodu, o ile nowe przepisy nie będą stanowiły inaczej i konkretne rozwiązanie będzie mieściło się w zakresie oraz funkcjach sieci określonych w planie.

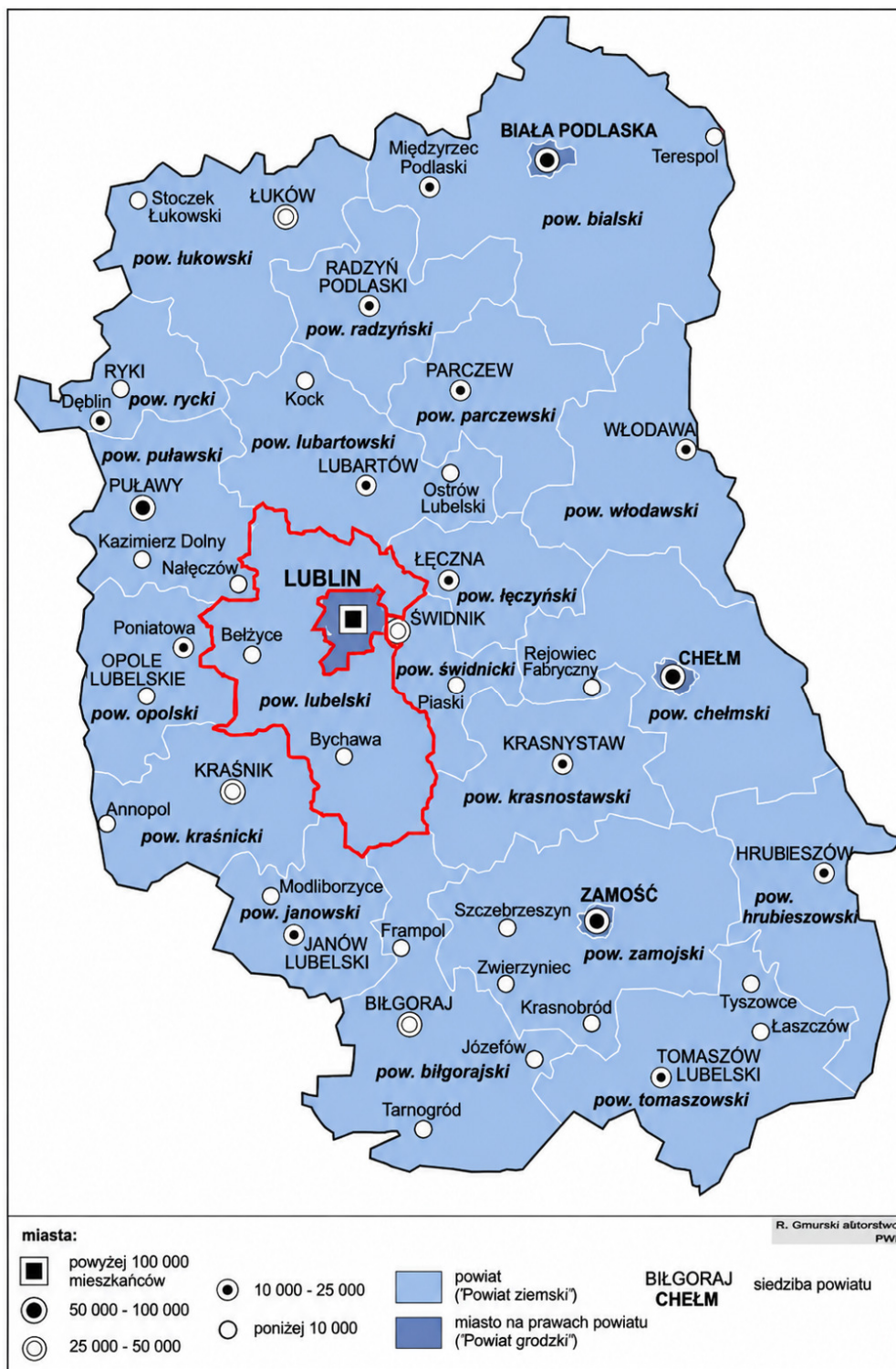
Ewentualne połączenia do Lublina powinny mieć przede wszystkim funkcję dowozową i integracyjną: zapewniać dostęp do siedziby Powiatu, usług publicznych, szkół, placówek ochrony zdrowia oraz węzłów umożliwiających kontynuowanie podróży komunikacją miejską, kolejową i regionalną. Powinny uzupełniać, a nie w sposób nieuzasadniony dublować, ofertę komunikacji miejskiej, przewozów kolejowych i przewozów komercyjnych.

Wjazd linii organizowanych przez Powiat Lubelski na teren Lublina, jeżeli stanie się prawnie dopuszczalny, nie będzie oznaczał włączenia Lublina do obszaru Powiatu Lubelskiego ani przejęcia przez Powiat funkcji organizatora komunikacji miejskiej. Przebieg linii, przystanki oraz częstotliwość powinny być ustalane na podstawie rzeczywistych potrzeb przewozowych, możliwości finansowych, warunków korzystania z infrastruktury oraz zasad współdziałania z właściwymi organizatorami, jeżeli będą wymagane przez obowiązujące przepisy.

Przed uruchomieniem pierwszego takiego połączenia Powiat powinien każdorazowo zweryfikować aktualny stan prawny, w szczególności definicję powiatowych przewozów pasażerskich, zasady korzystania z przystanków i dworców, wymagania dotyczące finansowania oraz ewentualne obowiązki porozumieniowe lub uzgodnieniowe. Jeżeli w okresie obowiązywania planu nie wejdą w życie przepisy rozszerzające w tym zakresie kompetencje Powiatu, Lublin pozostanie zewnętrznym węzłem transportowym i kierunkiem kontynuacji podróży, a sieć powiatowa będzie funkcjonowała w granicach wynikających z obowiązującego prawa.

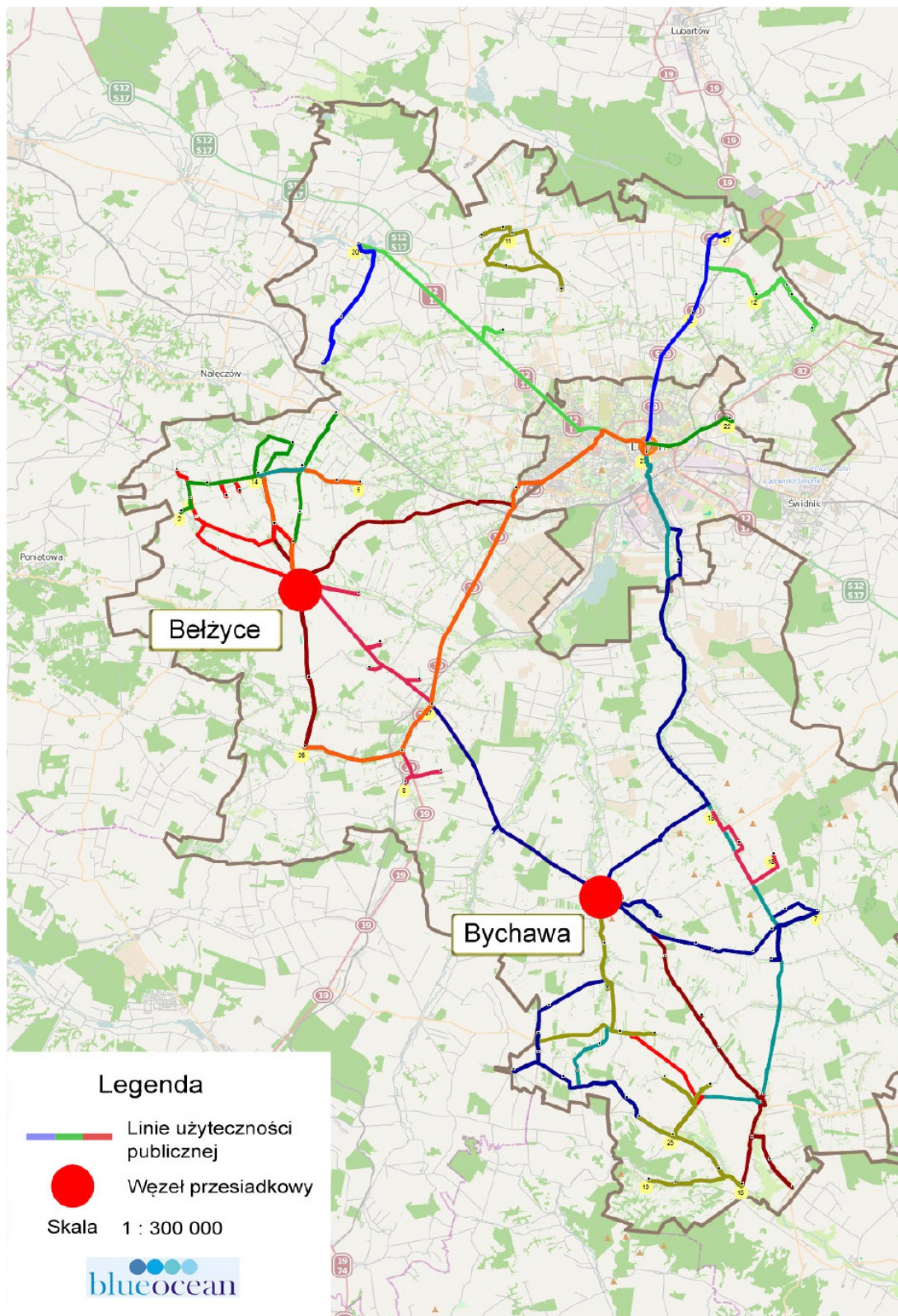
10.Część graficzna

Mapa 21. Położenie powiatu na tle Województwa Lubelskiego



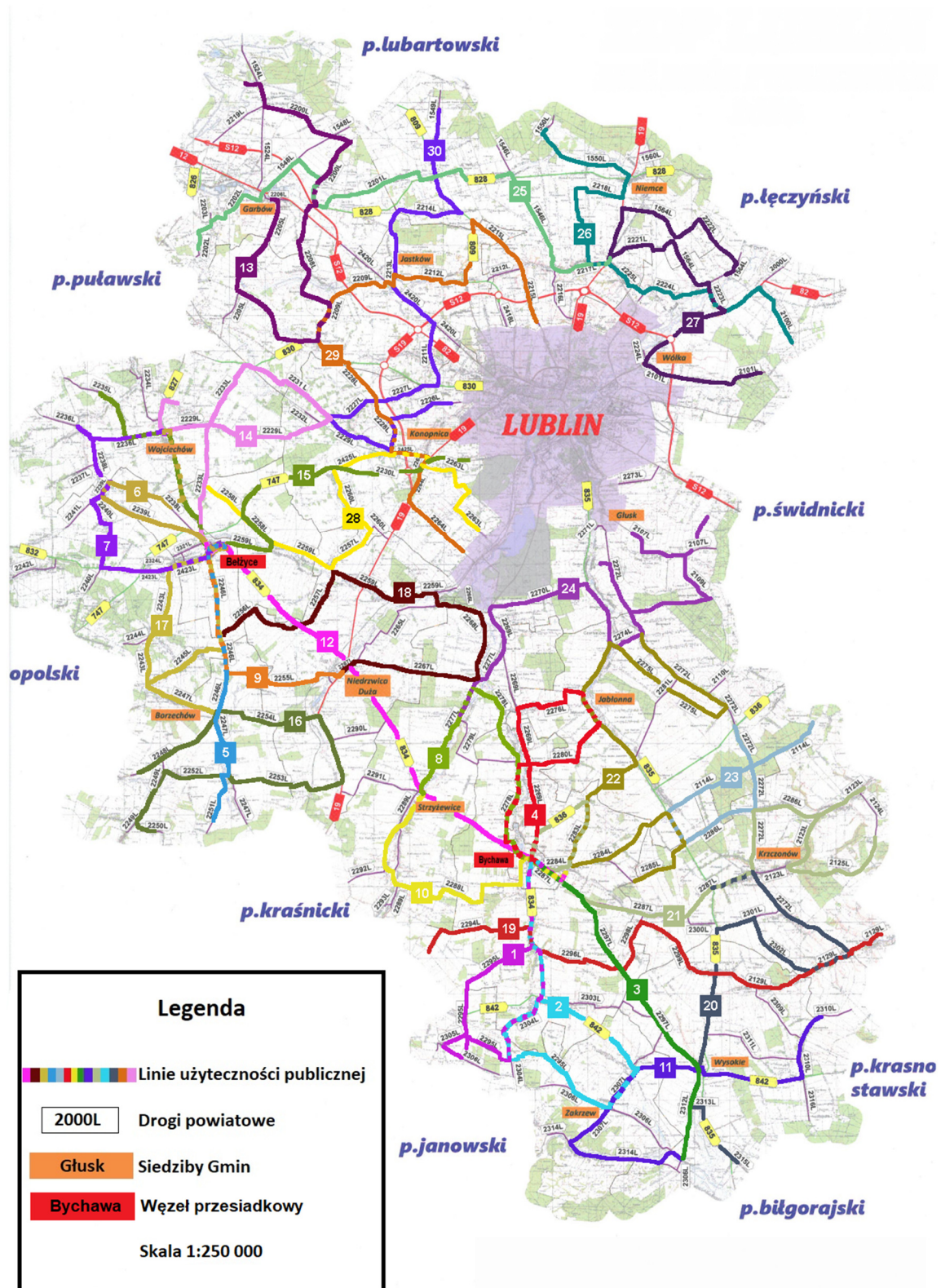
Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubelskiego, uchwalony w 2015 r.

Mapa 22. Linie użyteczności publicznej – stan przedstawiony w Planie Transportowym uchwalonym w 2015 r.



Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubelskiego, uchwalony w 2015 r.

Mapa 23. Linie użyteczności publicznej – stan przedstawiony w aktualizacji Planu Transportowego z 2021 r.



Źródło: Aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubelskiego uchwalona w 2021 r.

Mapa 24. Schemat linii użyteczności publicznej funkcjonujących na dzień sporządzenia aktualizacji Planu Transportowego na lata 2026-2030



Źródło: Opracowanie własne, stan na dzień sporządzenia aktualizacji

Mapa 25. Schemat głównych osi powiatowej sieci komunikacyjnej z uwzględnieniem kierunku połączeń do Lublina



Źródło: Opracowanie własne