



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO

Lublin, dnia 1 lutego 2016 r.

Poz. 599

UCHWAŁA NR XIV/70/15 RADY POWIATU RYCKIEGO

z dnia 22 grudnia 2015 r.

w sprawie przyjęcia „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Ryckiego”

Na podstawie art. 9 ust. 3, ust. 1 pkt 3 lit. a w zw. z ust. 2 i art. 13 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. nr 5, poz. 13, z późn. zm.) oraz art. 12 pkt 11 i art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (t.j. Dz. U. z 2015 r., poz. 1445), na wniosek Zarządu Powiatu Ryckiego, Rada Powiatu Ryckiego uchwala co następuje:

§ 1. Przyjmuje się „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Ryckiego”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Ryckiego.

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

Przewodnicząca Rady
Powiatu

Hanna Czerska - Gąsiewska

Załącznik Nr 1 do Uchwały Nr XIV/ 70 /15 Rady Powiatu w Rykach w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Ryckiego”



Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Ryckiego

Ryki, grudzień 2015

Spis treści

Spis treści	2
1. Wstęp.....	3
1.1. Podstawa prawna	3
1.2. Cel Planu transportowego	4
1.3. Metodologia opracowania Planu transportowego	5
1.4. Definicje i określenia.....	6
1.5. Oddziaływanie na środowisko	8
1.6. Konsultacje społeczne	9
2. Charakterystyka obszaru objętego Planem transportowym.....	10
2.1. Powiat rycki	11
2.2. Demografia	12
2.3. Gospodarka	13
2.4. Edukacja.....	16
2.5. Kultura i turystyka	18
2.6. Ochrona przyrody	20
2.7. Gminy	21
3. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze Planu	23
3.1. Transport kolejowy.....	23
3.2. Transport drogowy.....	25
3.2.1. Publiczny transport zbiorowy	25
3.2.2. Sieć drogową	49
4. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego.....	56
4.1. Dokumenty strategiczne	56
4.1.1. Dokumenty krajowe	57
4.1.2. Dokumenty wojewódzkie	59
4.1.3. Dokumenty powiatowe i gminne	62
4.2. Plany transportowe wyższego szczebla	64
5. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	72
6. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów użyteczności publicznej.....	79
6.1. Charakterystyka planowanej sieci.....	79
6.2. Zintegrowane węzły i przystanki przesiadkowe	85
7. Finansowanie.....	89
8. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.....	93
8.1. Postulaty przewozowe	93
8.2. Badania ankietowe	95
8.3. Motoryzacja	99
9. Organizacja rynku przewozów	100
10. Pożądany standard usług	105
11. Organizacja systemu informacji dla pasażerów	108
12. Kierunki rozwoju.....	111
13. Monitoring i ewaluacja Planu	116
14. Część graficzna Planu transportowego.....	117
Spis tabel	119
Spis rysunków	120

1. Wstęp

1.1. Podstawa prawna

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (zwany dalej w opracowaniu: „Planem transportowym”) jest dokumentem, którego opracowanie wynika z art. 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym¹ (zwanej dalej w opracowaniu: „Ustawą”).

Zgodnie z Ustawą do sporządzenia Planu transportowego zobowiązany jest m.in. powiat liczący co najmniej 80 tys. mieszkańców. Powiat Rycki liczy 60 tys. mieszkańców, jednak zgodnie z art. 9 ust. 2 Ustawy również może opracować Plan transportowy.

Powiat Rycki jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich na liniach komunikacyjnych przebiegających na jego obszarze². Zadania organizatora wykonuje Starosta Rycki³. Do zadań organizatora należy m.in. planowanie rozwoju transportu⁴.

Plan transportowy, po jego uchwaleniu przez właściwy organ jednostki samorządu terytorialnego – Radę Powiatu Ryckiego, stanowić będzie akt prawa miejscowego⁵.

W przygotowaniu Planu transportowego uwzględniono obowiązujące przepisy prawne, a także programy i dokumenty strategiczne obejmujące obszar województwa lubelskiego, powiatu ryckiego oraz gmin leżących w tym powiecie. Poszczególne dokumenty zostały przywołane w treści Planu transportowego.

¹ Dz. U. z 2011 r. nr 5, poz. 13, z późn. zm.

² art. 7 ust. 1 pkt 3 lit. a Ustawy

³ art. 7 ust. 4 pkt 4 Ustawy

⁴ art. 8 pkt 1 Ustawy

⁵ art. 9 ust. 3 Ustawy

1.2. Cel Planu transportowego

Celem Planu transportowego jest określenie zapotrzebowania na transport publiczny oraz zaplanowanie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w powiatowych przewozach pasażerskich.

Dążenie do realizacji wyżej wymienionego celu następować będzie z uwzględnieniem strategii zrównoważonego rozwoju transportu, czyli zapewnienia racjonalnego zakresu usług świadczonych przez publiczny transport zbiorowego na obszarze objętym Planem transportowym. Racjonalność ta związana jest z:

- dostosowaniem oferty przewozowej, w tym ilości i jakości usług transportowych do preferencji i oczekiwań pasażerów, aby zapewnić wysokiej jakości usługi, które będą realną alternatywą dla motoryzacji indywidualnej,
- zapewnieniem dostępności dla osób niepełnosprawnych,
- koordynacją Planu transportowego z planami i strategiami rozwoju w kraju i w regionie oraz miejscowymi planami związanymi z zagospodarowaniem przestrzennym,
- redukcją negatywnego oddziaływania transportu na środowisko,
- wdrażaniem efektywności ekonomicznej określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej,
- integracją transportu publicznego.

Przyjęta strategia zrównoważonego rozwoju transportu jest zgodna z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, kraju, województwa lubelskiego oraz powiatu ryckiego.

Cele szczegółowe Planu transportowego obejmują⁶:

- określenie sieci komunikacyjnej na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- ocenę i prognozę potrzeb przewozowych,
- przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- zasady organizacji rynku przewozów,
- pożądany standard usług przewozowych w przewozach użyteczności publicznej,
- przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

⁶ art. 12 ust. 1 Ustawy

1.3. Metodologia opracowania Planu transportowego

Szczegółowy zakres Planu transportowego określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego⁷.

Plan transportowy pod względem merytorycznym składa się z dwóch części:

- diagnostycznej (charakterystyka obszaru objętego Planem, sieć komunikacyjna tego obszaru oraz ocena potrzeb i preferencji przewozowych),
- planistycznej (przewidywane finansowanie rozwoju transportu, planowana oferta przewozowa, pożądany standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego).

Niniejszy Plan transportowy jest zgodny⁸ z „Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”⁹ (zwanym dalej „Planem krajowym”) oraz z „Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim”¹⁰ (zwanym dalej „Planem wojewódzkim”).

⁷ Dz. U. z 2011 r. nr 117, poz. 684

⁸ na podstawie art. 11 ust. 1 pkt 1 i 2 Ustawy

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

¹⁰ uchwała nr XLVII/744/2014 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 14 lipca 2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim”

1.4. Definicje i określenia

Użyte w niniejszym opracowaniu określenia oznaczają¹¹:

- **linia komunikacyjna** – połączenie komunikacyjne na:
 - sieci dróg publicznych albo
 - liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo
 - akwenach morskich lub wodach śródlądowychwraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;
- **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;
- **organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze;
- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami¹²;
- **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;
- **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 przewożonych społeczności na danym obszarze;
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
- **rekompensata** – środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

¹¹ jeżeli nie wskazano inaczej: art. 4 ust. 1 Ustawy

¹² art. 2 lit. j rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE nr L-55/1 z dnia 28 lutego 2011 r.)

- **sieć komunikacyjna** – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;
- **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;
- **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;
- **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;
- **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;
- **gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
- **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:
 - miasta i gminy,
 - miast, albo
 - miast i gmin sąsiadującychjeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego;
- **powiatowe przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek

powiatów; inne niż przewozy gminne, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;

- **powiatowo-gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
- **wojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne i międzywojewódzkie;
- **międzywojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne i wojewódzkie.

1.5. Oddziaływanie na środowisko

Działania przewidziane w ramach Planu nie stanowią przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, ani na obszary Natura 2000. Nie przewiduje się bowiem budowy nowych ciągów komunikacyjnych. Realizacja postanowień Planu nie powoduje znaczącego oddziaływania na środowisko, ani na obszary Natura 2000, gdyż opisane rozwiązania związane są z organizacją publicznego transportu zbiorowego. Plan wspiera działania dążące do zmniejszania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko. W związku z tym przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko nie jest wymagane¹³.

¹³ art. 46 ust. 2 i 3, art. 47 oraz art. 59 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2013 r. poz. 1235, z późn. zm.)

1.6. Konsultacje społeczne

Niniejszy Plan transportowy, jako akt prawa miejscowego, poddany został konsultacjom społecznym¹⁴. Ich celem było poinformowanie społeczności powiatu ryckiego o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach Planu transportowego i prezentacja planowanych rozwiązań w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz stworzenie im możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Projekt Planu został ogłoszony w Biuletynie Informacji Publicznej Powiatu Ryckiego. Na tablicy ogłoszeń zlokalizowanej w Starostwie Powiatowym została podana informacja o opracowaniu projektu Planu oraz wskazane zostało miejsce wyłożenia projektu Planu oraz forma, sposób i termin składania opinii dotyczących tego projektu. Informację tę przesłano również lokalnym mediom. W Biuletynie Informacji Publicznej zamieszczony został formularz konsultacyjny, który należało przekazać w formie pisemnej drogą korespondencyjną na adres Starostwa Powiatowego w Rykach, pozostawić bezpośrednio w Starostwie Powiatowym w Rykach lub drogą elektroniczną na adres e-mail: komunikacja@ryki.powiat.pl.

W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi, opinie, ani propozycje dotyczące projektu Planu.

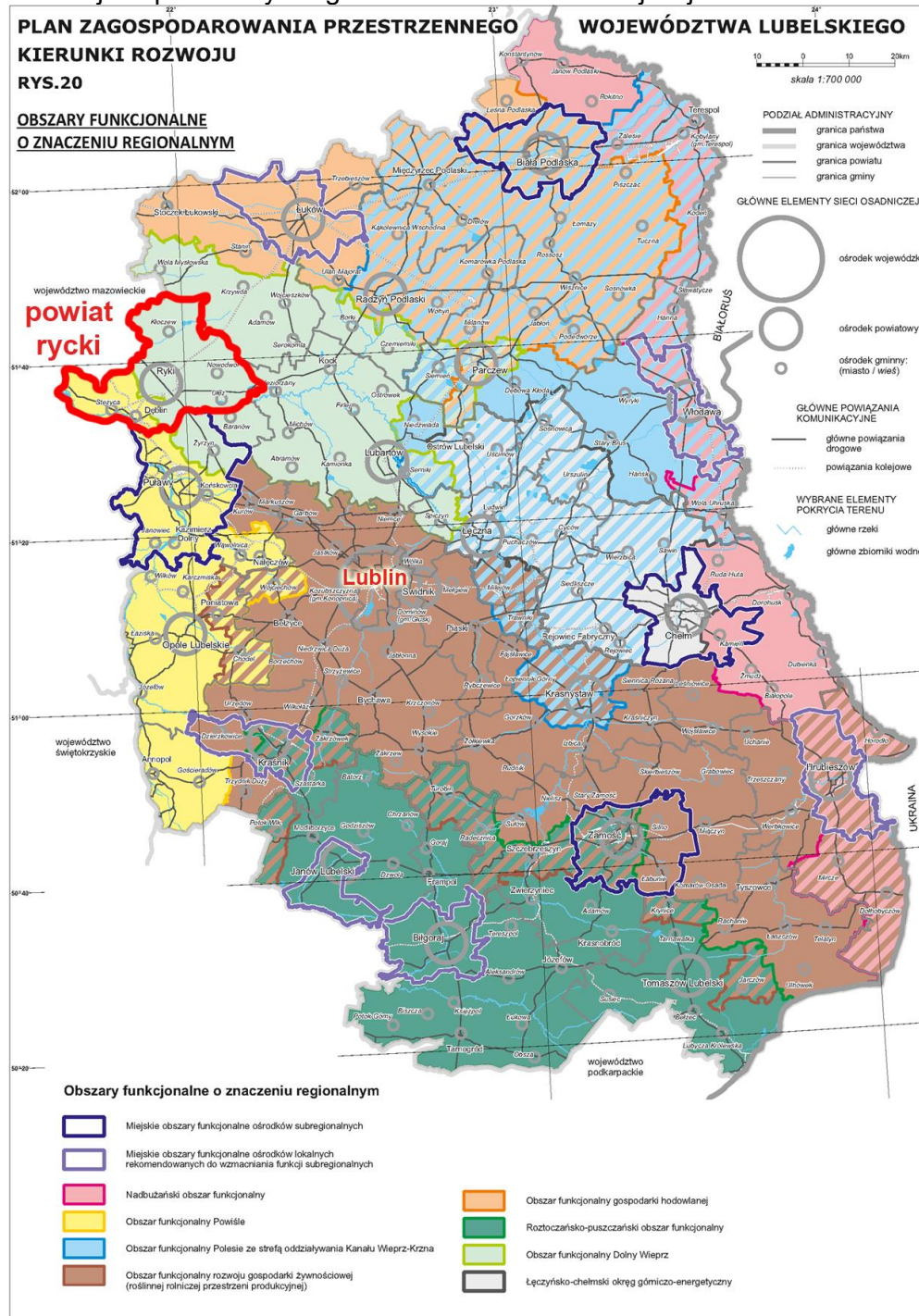
W toku uzgodnień z powiatem puławskim, w celu zachowania spójności i czytelności numeracji, ze względu na pokrywanie się zakresu numeracji w sieci komunikacyjnej powiatu ryckiego i puławskiego, zmieniona została zaproponowana numeracja linii w powiecie ryckim z 8xx na 9xx (pierwsza cyfra z „8” na „9”). Dla linii wspólnych z powiatem puławskim, których dłuższy odcinek trasy przebiega na terenie powiatu puławskiego przydzielono numer zgodny z numeracją powiatu puławskiego (z pierwszą cyfrą „8”).

¹⁴ art. 10 Ustawy oraz uchwała nr IV/24/11 Rady Powiatu w Rykach z dnia 21 lutego 2011 r. w sprawie określenia szczegółowego sposobu konsultowania projektów aktów prawa miejscowego z radami działalności pożytku publicznego, organizacjami pozarządowymi i innymi podmiotami wymienionymi w art. 3 ust. 3 ustawy o działalności pożytku publicznego i wolontariacie

2. Charakterystyka obszaru objętego Planem transportowym

Obszar objęty niniejszym Planem transportowym obejmuje obszar powiatu ryckiego. Na rysunku 1 przedstawiono jego położenie na obszarze województwa lubelskiego.

Rysunek 1. Miejsce powiatu ryckiego w strukturze osadniczej województwa lubelskiego.



Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego.

2.1. Powiat rycki

Powiat rycki położony jest w północno-zachodniej części województwa lubelskiego. Graniczy z powiatami: łukowskim, lubartowskim i puławskim (w województwie lubelskim) oraz garwolińskim i kozienickim (w województwie mazowieckim). Siedzibą władz powiatu jest miasto Ryki.

W skład powiatu wchodzi:

- gmina miejsko-wiejska Ryki,
- gmina miejska Dęblin,
- gminy wiejskie Kłoczew, Nowodwór, Ułęż i Stężycza.

Powiat zajmuje powierzchnię 615,54 km² i liczy 57 724. Położony jest na obszarze mezoregionów¹⁵ – Wysoczyzny Żelechowskiej (większość obszaru powiatu) oraz Doliny Środkowej Wisły (część zachodnia wzdłuż Wisły) i Pradoliny Wieprza (część południowa nad rzeką Wieprz). Historycznie obszar powiatu ryckiego stanowi część ziemi stężyckiej w Małopolsce.

Największym miastem w powiecie jest miasto Dęblin (16,9 tys. mieszkańców), który jest większy od siedziby powiatu – Ryk (9,8 tys. mieszkańców). Ryki pełnią funkcję ośrodka ponadlokalnego, z dominującą funkcją administracyjną – mają tu swoje siedziby jednostki administracji samorządowej i państwowej, m.in. Sąd Rejonowy i Prokuratura Rejonowa. Dęblin jest ośrodkiem miejskim, który ze względu na położenie geograficzne, tradycje lotnicze, dziedzictwo historyczne oraz bardzo bliskie sąsiedztwo z miastem Puławą, odgrywa istotną rolę nie tylko w obszarze powiatu, ale również województwa i kraju. Duże znaczenie ma istniejąca infrastruktura obronna, m.in. jednostki wojskowe oraz podmioty gospodarcze, których działalność związana jest głównie z produkcją typowo wojskową. Dęblin znany jest z działającej tu szkoły lotniczej. Jest to również ważny w skali kraju węzeł kolejowy. W Rykach natomiast główną gałęzią gospodarczą jest rolnictwo, w szczególności ogrodnictwo i przetwórstwo owocowo-warzywne.

Oprócz Ryk i Dębłina, do największych miejscowości w powiecie, mających więcej niż 1000 mieszkańców należą wsie gminne Stężycza i Kłoczew oraz wsie Leopoldów i Swaty leżące w gminie Ryki.

¹⁵ wg J. Kondracki: *Geografia regionalna Polski*. Warszawa, 2002

2.2. Demografia

Obszar powiatu ryckiego zamieszkują 57 724 osoby przy gęstości zaludnienia wynoszącej 93,78 osoby/km² (wg stanu na koniec roku 2014). Podstawowe wielkości charakteryzujące demografię powiatu ryckiego przedstawione są w tabeli 1.

Tabela 1. Wielkości charakteryzujące demografię powiatu ryckiego.

wielkość		jedn.	2010	2011	2012	2013	2014
ludność	ogółem	os.	59292	58833	58324	58080	57724
	miasto	os.	27775	27554	27256	27012	26770
	wieś	os.	31517	31279	31068	31068	30954
	gęstość zaludnienia	os./km ²	96	96	95	95	94
udział grup wiekowych ludności	przedprodukcyjny	%	19,6%	19,1%	18,7%	18,5%	18,3%
	produkcyjny	%	63,2%	63,3%	63,2%	62,8%	62,3%
	poprodukcyjny	%	17,1%	17,6%	18,1%	18,7%	19,4%
zmiany	urodzenia	os.	655	550	571	531	580
	zgony	os.	663	661	650	609	589
	przyrost naturalny	-	-0,1	-1,9	-1,3	-1,3	-0,2
	saldo migracji	os.	-415	-348	-311	-279	-269

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Prognoza demograficzna do roku 2025 wskazuje, że liczba ludności powiatu ryckiego będzie maleć – o ok. 7,8%. Znacznie wzrośnie udział ludności w wieku poprodukcyjnym (osoby starsze) i jednocześnie spadnie udział osób w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym. Dane przedstawiające prognozę demograficzną zestawiono w tabeli 2.

Tabela 2. Prognoza demograficzna dla powiatu ryckiego.

wielkość		2015	2020	2025
liczba ludności		57 270	55 237	53 148
udział grup wiekowych ludności	przedprodukcyjny	17,8%	16,9%	16,2%
	produkcyjny	63,1%	62,1%	60,3%
	poprodukcyjny	19,1%	21,0%	23,5%

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

2.3. Gospodarka

Wg stanu na 31 lipca 2015 r. zarejestrowanych w powiecie ryckim były 3544 podmioty gospodarcze (bez podmiotów w likwidacji lub upadłości oraz mających zawieszoną działalność). W tej liczbie znajdują się 2594 osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. Udział poszczególnych rodzajów działalności oraz wielkość podmiotów gospodarczych zestawiono w tabelach 3 i 4.

Tabela 3. Struktura podmiotów gospodarczych wg rodzaju prowadzonej działalności.

rodzaj podstawowej działalności wg PKD	liczba podmiotów
handel i naprawa pojazdów	1019
budownictwo	462
przetwórstwo przemysłowe	356
opieka zdrowotna i pomoc społeczna	202
nauka, technika i reklama	201
pozostałe usługi	198
edukacja	192
transport i gospodarka magazynowa	178
obsługa rynku nieruchomości	144
organizacje członkowskie	121
finanse i ubezpieczenia	92
zakwaterowanie i gastronomia	79
kultura, rozrywka i rekreacja	77
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	73
administracja publiczna i obrona narodowa	69
informacja i komunikacja	53
energia, woda i gospodarowanie odpadami	21
górnictwo i wydobywanie	7
łącznie	3544

Źródło: Urząd Statystyczny w Lublinie.

Tabela 4. Struktura podmiotów gospodarczych wg liczby zatrudnionych pracowników.

wielkość podmiotu (liczba pracowników)	liczba podmiotów
od 0 do 9	3375
od 10 do 49	133
od 50 do 249	33
od 250 do 999	2
powyżej 1000	1
łącznie	3544

Źródło: Urząd Statystyczny w Lublinie.

Z rejestru REGON wynika, że podmiotem w którym jest największa liczba pracujących (powyżej 1000) jest 41 Baza Lotnictwa Szkolnego w Dęblinie. Dane Starostwa Powiatowego w Rykach precyzują, że największym pracodawcą w powiecie ryckim jest zlokalizowana w tej bazie Jednostka Wojskowa nr 4929 – zatrudnia ona 564 osoby. Również do branży wojskowej należą dwa kolejne największe podmioty – Wojskowe Zakłady Lotnicze S.A. i Wojskowe Zakłady Inżynieryjne S.A. w Dęblinie (łącznie zatrudniają blisko 500 pracowników). Wśród największych przedsiębiorstw znajdują się także: Zakład Przetwórstwa Owocowo-Warzywnego w Rykach firmy Polski Ogród sp. z o.o. (producent marki Hortex), Spółdzielnia Mleczarska w Rykach oraz Sekcja Eksploatacji w Dęblinie firmy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Każde z tych przedsiębiorstw zatrudnia powyżej 200 osób.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie w powiecie ryckim wynosiło w 2013 roku 3050,99 zł brutto. Dla całego województwa lubelskiego średnia wyniosła 3488,61 zł.

Stopa bezrobocia w powiecie ryckim wyniosła na koniec sierpnia 2015 r. 13,1% (na koniec stycznia 2015 r. – 15,0%). Jest ona wyższa niż średnia dla województwa lubelskiego (11,2% w sierpniu i 13,2% w styczniu 2015 r.) oraz dla całego kraju (9,9% w sierpniu i 11,9% w styczniu 2015 r.).

Wg stanu na koniec sierpnia 2015 r. w powiecie ryckim zarejestrowanych było 2,9 tys. osób bezrobotnych. W styczniu 2015 r. liczba ta wyniosła 3,4 tys. osób.

W tabeli 5 przedstawiono liczbę zarejestrowanych bezrobotnych w poszczególnych gminach powiatu ryckiego oraz ich udział w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w 2014 roku.

Tabela 5. Liczba zarejestrowanych bezrobotnych w 2014 roku w poszczególnych gminach.

gmina	liczba osób bezrobotnych	udział w liczbie ludności w wieku produkcyjnym
Ryki	1247	9,6%
Dęblin	787	7,3%
Kłoczew	372	8,4%
Nowodwór	241	9,2%
Stężyca	297	9,2%
Ułęż	217	10,8%
łącznie	3161	8,8%

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

2.4. Edukacja

W systemie oświaty powiatu ryckiego wg stanu na 2014 roku znajdowało się 20 przedszkoli, 32 szkoły podstawowe, 15 gimnazjów i 38 szkół ponadgimnazjalnych. Liczbę placówek edukacyjnych poszczególnych rodzajów wraz liczbą uczniów w roku szkolnym 2013/14 zestawiono w tabeli 6.

Tabela 6. Liczba placówek edukacyjnych w powiecie ryckim w roku szkolnym 2013/14.

placówka / gmina	Dęblin	Ryki	Kłoczew	Nowodwór	Stężyca	Ułęż	razem
placówki wychowania przedszkolnego (ogółem)	8	18	12	8	4	2	52
w tym: przedszkola	3	11	3	0	3	0	20
liczba dzieci:	553	680	247	130	153	63	1826
szkoły podstawowe	6	11	6	4	3	2	32
liczba uczniów:	940	1294	476	304	239	174	3427
gimnazja	4	4	3	2	1	1	15
liczba uczniów:	546	718	238	159	176	116	1953
zasadnicze szkoły zawodowe	-	-	-	-	-	-	3
liczba uczniów:	-	-	-	-	-	-	261
licea ogólnokształcące	-	-	-	-	-	-	7
liczba uczniów:	-	-	-	-	-	-	1122
licea profilowane	-	-	-	-	-	-	1
liczba uczniów:	-	-	-	-	-	-	26
technika	-	-	-	-	-	-	11
liczba uczniów:	-	-	-	-	-	-	1153
szkoły policealne	-	-	-	-	-	-	2
liczba uczniów:	-	-	-	-	-	-	817
szkoły dla dorosłych	-	-	-	-	-	-	8
liczba uczniów:	-	-	-	-	-	-	385

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

W powiecie ryckim funkcjonuje sześć szkół średnich, których organem prowadzącym jest powiat:

- Liceum Ogólnokształcące im. Marii Skłodowskiej-Curie w Rykach,
- Zespół Szkół Zawodowych Nr 1 im. Władysława Korżyka w Rykach,
- Zespół Szkół Zawodowych Nr 2 im. Leona Wyczółkowskiego w Rykach,
- Zespół Szkół Zawodowych Nr 1 im. gen. Franciszka Kleeberga w Dęblinie,

- Zespół Szkół Zawodowych Nr 2 im. Marii Dąbrowskiej w Dęblinie,
 - Zespół Szkół im. Kajetana hr. Kickiego w Sobieszynie-Brzozowej,
- a także dwie szkoły średnie prowadzone przez inne organy:
- Liceum Ogólnokształcące im. 15 Pułku Piechoty „Wilków” w Dęblinie (szkoła miejska),
 - Ogólnokształcące Liceum Lotnicze im. F. Żwirki i S. Wigury w Dęblinie (szkoła Ministerstwa Obrony Narodowej).

Szkoły podstawowe i gimnazja zlokalizowane są w różnych miejscowościach powiatu:

- miasto Dęblin: trzy zespoły szkół, jedna szkoła podstawowa i Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy,
- gmina Ryki: dwa zespoły szkół w Rykach i jeden w Leopoldowie, szkoły podstawowe w Starym Bazanowie, Oszczywilku, Moszczance, Starej Dąbi, Owni i Swatach oraz zespoły placówek oświatowych w Bobrownikach i Rososzy,
- gmina Kłoczew: zespoły szkół w Kłoczewie, Czernicu, Góździe oraz szkoły podstawowe w Starym Zadybiu, Woli Zadybskiej i Kawęczynie,
- gmina Ułęż: zespół szkół w Sobieszynie i szkoła podstawowa w Białkach Dolnych,
- gmina Stężyca: zespół szkół w Stężycy i szkoły podstawowe w Rokitni Nowej i Pawłowicach.

W zakresie szkolnictwa wyższego w powiecie ryckim swoją siedzibę mają dwie szkoły wyższe oraz jedna szkoła podoficerska:

- Lubelska Szkoła Wyższa w Rykach,
- Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych w Dęblinie,
- Szkoła Podoficerska Sił Powietrznych w Dęblinie,

2.5. Kultura i turystyka

Turystyka powiatu ryckiego związana jest głównie z funkcją wypoczynkową i krajoznawczą. Doliny rzek Wisły, Wieprza i Świnki są malownicze krajobrazowo i stwarzają warunki do wypoczynku. Na terenie powiatu znajduje się wiele obiektów zabytkowych związanych z różnorodną przeszłością tych ziem.

W powiecie ryckim zlokalizowane są następujące obiekty kulturalne:

- Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie,
- Muzeum Twierdzy Dęblin w Dęblinie,
- Sala Tradycji Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie,
- Muzeum Ziemi Stężyckiej w Stężycy,
- Izba Regionalna w Zespole Szkół im. Kajetana hr. Kickiego w Sobieszynie-Brzozowej,
- Izba Pamięci gen. Franciszka Kleeberga w Zespole Szkół Zawodowych nr 1 w Dęblinie,
- Kino „Renesans” w Rykach,
- centra, domy kultury i biblioteki w Rykach, Dęblinie, Kłoczewie, Stężycy i Ułężu.

Najważniejsze zabytki w powiecie ryckim:

- zespół pałacowo-parkowy Mniszchów w Dęblinie,
- twierdza carska w Dęblinie,
- forty Twierdzy Dęblin,
- zespół budynków kolejowych w Dęblinie (m.in. dworzec kolejowy i parowozownia),
- kościół parafialny p.w. Chrystusa Miłosiernego w Dęblinie,
- cmentarz wojenny „Balonna” w Dęblinie,
- zespół dworsko-pałacowy w Jagodnem,
- kościół parafialny p.w. św. Jana Chrzciciela w Kłoczewie,
- zespół dworsko-folwarczny w Starym Zadybiu,
- młyn w Nowodworze,
- kapliczka w Zawitale,
- pomnik poświęcony pamięci mieszkańców zamordowanych przez hitlerowców w Lendzie Wielkim,
- kościół parafialny p.w. Nawiedzenia NMP w Bobrownikach,
- cmentarz z klasycystycznymi nagrobkami w Bobrownikach,
- kościół p.w. Chrystusa Zbawiciela w Rykach,
- zespoły dworsko-pałacowe w Rykach, Podłodowie i Sarnach,
- cmentarz parafialny tzw. „Stary” w Rykach,
- cmentarz żydowski w Rykach,

- kościół parafialny p.w. św. Sebastiana w Brzezinach,
- kościół p.w. św. Jakuba Apostoła w Pawłowicach,
- kościół parafialny p.w. św. Marcina z XV wieku w Stężycy,
- kościół filialny pofranciszkański p.w. Przemienienia Pańskiego w Stężycy,
- zespół kościelny w Sobieszynie,
- zespoły pałacowo-parkowe w Sobieszynie i Ułężu,
- zespół przestrzenny Zespołu Szkół im. Kajetana hr. Kickiego w Sobieszynie-Brzozowej,
- kościół parafialny p.w. Wniebowzięcia NMP w Żabiance (najstarszy zabytek drewniany na terenie powiatu – pochodzi z 1745 roku).

Na terenie powiatu ryckiego znajdują się też liczne pomniki przyrody. Do najciekawszych należą „Dąb Sobieskiego” w Sobieszynie-Brzozowej o obwodzie 620 cm (najpotężniejsze drzewo w powiecie) oraz dąb szypułkowy „Grot”, który rośnie w Dęblinie (o obwodzie 594 cm) wybrany Drzewem Roku 2011 w ogólnopolskim konkursie Klubu Gaja.

Do atrakcji turystycznych należy zaliczyć także ofertę Aeroklubu „Orląt” – największego aeroklubu w Polsce, funkcjonującego przy Wyższej Szkole Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie. Oferuje loty widokowe, a także kursy pilotażu i spadochronowe.

Przez powiat przebiegają szlaki turystyczne:

- niebieski „Nadwiślański” z Dęblina do Annopola przez Gołąb, Puławy i Kazimierz Dolny,
- zielony „Generała Franciszka Kleeberga” z Dęblina do Kocka przez Bobrowniki, Ułęż, Sobieszyn i Wolę Gułowską,
- zielony „im. Pułkownika Dionizego Czachowskiego” jako przedłużenie szlaku gen. Kleeberga, prowadzi od Dęblina do Zwolenia przez Zajezerze i Pionki,
- czerwony – od Dęblina do Wilgi przez Podzamcze,
- żółty spacerowy, wokół Dęblina, którego początek zlokalizowany jest na Rynku.

Występują też szlaki wodne kajakowe:

- Wieprzem z Sarn do Dęblina (ok. 23 km),
- Wisłą z Kazimierza Dolnego do Dęblina, jako przedłużenie Małopolskiego Przełomu Wisły (ok. 36 km),
- „Kajakiem po Bystrzycy i Wieprzu”, który jest w trakcie realizacji.

2.6. Ochrona przyrody

Tereny prawnie chronione pod względem przyrodniczym zajmują 11,8% powierzchni powiatu ryckiego. Jest to wartość niższa niż średnia w województwie lubelskim (22,7%). Tereny te zlokalizowane są głównie w dolinach rzek Wieprz i Wisła.

Na terenie powiatu ryckiego nie ma parków narodowych ani krajobrazowych, nie ma również rezerwatów przyrody. Występuje jeden obszar chronionego krajobrazu „Pradolina Wieprza”. Jego powierzchnia wynosi 33159 ha, łączy się z doliną Wisły. Obejmuje dolinę rzeki Wieprz o silnie zmeandrowanym korycie. Warunki naturalne sprzyjają występowaniu rzadkich gatunków roślin i zwierząt, m.in. żółwia błotnego i licznych gatunków ptaków. Obszar ten ma znaczenie jako korytarz ekologiczny. W powiecie ryckim zlokalizowany jest w gminach Dęblin, Ryki i Ułęż.

W powiecie ryckim znajdują się trzy obszary objęte europejskim programem Natura 2000:

- „Dolina Środkowej Wisły” (o powierzchni całkowitej 30777,88 ha) w gminie Stężyca – ostoja ptasia,
- „Dolny Wieprz” (o powierzchni całkowitej 8182,30 ha) w gminach Ryki i Ułęż – ostoja siedliskowa,
- „Podeblocie” (o powierzchni całkowitej 1275,78 ha) w gminie Stężyca – ostoja siedliskowa.

Ponadto na terenie powiatu jest 61 pomników przyrody i 7 użytków ekologicznych. Wytyczonych jest pięć szlaków pieszych oraz trzy wodne.

2.7. Gminy

W powiecie ryckim jest sześć gmin. Dane charakteryzujące poszczególne gminy w powiecie ryckim wg stanu na koniec 2013 roku przedstawiono w tabeli 7, a na rysunku 2 przedstawiono położenie gmin na obszarze województwa lubelskiego.

Rysunek 2. Podział administracyjny województwa lubelskiego.



Źródło: www.lubelskie.pl [dostęp: 30.10.2015 r.].

Tabela 7. Dane demograficzne charakteryzujące gminy powiatu ryckiego.

gmina \ wielkość	powierzchnia [km ²]	udział powierzchni wg kierunków wykorzystania:			gęstość zaludnienia [osób/km ²]	ludność ogółem [osoby]	udział ludności w wieku:			liczba:		przyrost naturalny	saldo migracji:	
		użytki rolne	las i wody	zurbanizowane i pozostałe			przed-produkcyjnym	produkcyjnym	po-produkcyjnym	urodzeń	zgonów		wewnętrznych	zagranicznych
Dęblin	38	68,1%	24,9%	7,0%	444,6	16893	18,3%	62,3%	19,4%	136	164	-1,6	-116	0
Ryki – miasto	28	28,8%	36,8%	34,4%	352,8	9877	16,4%	63,6%	20,0%	94	90	0,4	-73	-1
Ryki – obszar wiejski	134	74,2%	22,0%	3,7%	80,8	10828	17,1%	62,4%	20,5%	111	106	0,5	-2	-1
Kłoczew	143	71,6%	25,4%	3,0%	51,5	7366	20,1%	62,4%	17,4%	100	84	2,2	-25	0
Nowodwór	72	75,2%	18,8%	5,9%	58,7	4226	21,1%	59,9%	19,0%	56	42	3,3	-16	-1
Stężycza	116	76,2%	8,9%	14,9%	45,6	5289	21,1%	62,2%	16,7%	57	59	-0,4	-26	1
Ułęż	84	75,0%	20,8%	4,1%	38,6	3245	17,2%	61,2%	21,6%	26	44	-5,5	-9	0

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

3. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze Planu

3.1. Transport kolejowy

Przez obszar powiatu ryckiego przebiegają 3 linie kolejowe. Dwie z nich – nr 7 i 26 są dwutorowe, prowadzony jest na nich ruch pasażerski. Trzecia z nich – nr 579 stanowi łącznicę między stacjami Stawy i Dęblin, nie jest wykorzystywana w ruchu pasażerskim. Wszystkie linie są zelektryfikowane. Na terenie powiatu zlokalizowanych jest 6 punktów odprawy pasażerów – stacja Dęblin łącząca linie 7 i 26, przystanek osobowy Stara Rokitnia na linii nr 7, a na linii nr 26 stacje Stawy i Ryki oraz przystanki osobowe Leopoldów i Grabów Szlachecki. Podstawowe dane poszczególnych linii zestawiono w tabeli 8, a ich przebieg przedstawiono na rysunku 3.

W transporcie kolejowym przewozy wykonywane są przez dwóch przewoźników kolejowych: Przewozy Regionalne sp. z o.o. i Koleje Mazowieckie sp. z o.o. Przewozy Regionalne mają podpisaną umowę z Województwem Lubelskim i uruchamiane przez tę spółkę pociągi są dofinansowane w wysokości 20,20 zł (stawka za jeden pociągokilometr obowiązująca w dniu 9 stycznia 2015 r.). Koleje Mazowieckie realizują przewozy na podstawie umowy z Województwem Mazowieckim. Pociągi kursują w relacjach: Dęblin – Radom, Dęblin – Warszawa Zachodnia, Dęblin – Lublin/Chełm, Dęblin – Łuków/Terespol.

Dęblin jest istotnym węzłem kolejowym. Liczba pociągów pasażerskich odjeżdżających z tej stacji jest na średnim krajowym poziomie (ok. kilkunastu par pociągów w każdym kierunku). Pociągi te zapewniają głównie podróże o charakterze wojewódzkim i międzywojewódzkim. W zakresie przewozów powiatowych znaczenie ma linia Dęblin – Łuków obsługująca pięć stacji i przystanków osobowych na terenie powiatu ryckiego (Dęblin, Stawy, Ryki, Leopoldów, Grabów Szlachecki). Peryferyjne położenie stacji Ryki względem centrum miasta utrudnia jej wykorzystanie w ruchu lokalnym ze względu na wydłużenie czasu podróży związane z koniecznością dotarcia ze stacji do celu podróży lub z powrotem. Obecnie stacja w Rykach nie jest w ogóle obsługiwana komunikacją autobusową. Obserwuje się jednak jej wykorzystanie przy podróżach poza powiat, a pasażerowie docierają na nią własnymi samochodami lub są podwożeni. W Leopoldowie i Grabowie Szlacheckim, a także w Starej Rokitni (przystanek na linii Dęblin – Warszawa) usytuowanie przystanków jest względnie dobre i umożliwia korzystanie z oferty przewozowej kolei w relacjach lokalnych (powiatowych – dojazd do Ryk i Dęblina). W Starej Rokitni pomimo braku infrastruktury obserwuje się wykorzy-

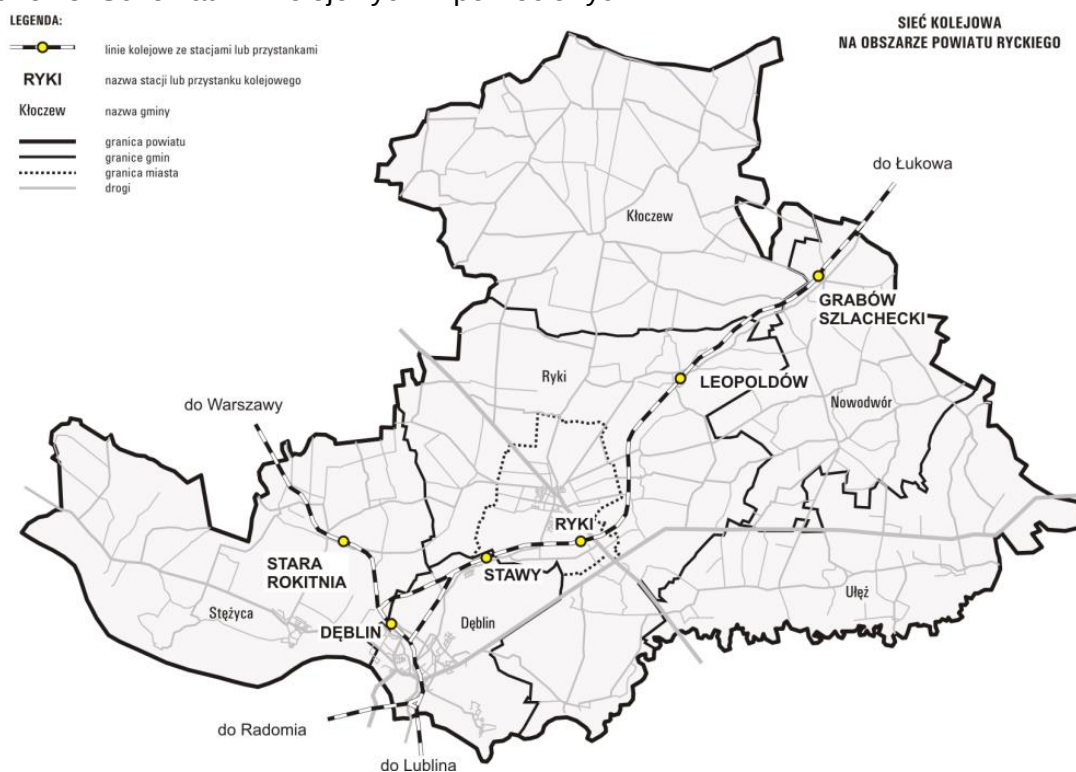
stanie terenu obok wejścia na perony jako parkingu samochodowego. Osoby dojeżdżające samochodem pozostawiają go przy przystanku i kontynuują podróż koleją, głównie w kierunku Warszawy. Pozostały obszar powiatu jest poza zasięgiem transportu kolejowego.

Tabela 8. Charakterystyka linii kolejowych w powiecie ryckim.

Nr linii	Nazwa	Odcinek	Znaczenie państwowe	Kategoria	Nr tabeli SRJP ¹⁶	Liczba par pociągów
7	Warszawa Wsch. Os. – – Dorohusk	Pilawa – Dęblin	tak	pierwszorzędna dwutorowa	550	15
		Dęblin – Zarzeka	tak	pierwszorzędna dwutorowa	550a	11
26	Łuków – – Radom	Łuków – Stawy	nie	pierwszorzędna dwutorowa	553	6,5
		Stawy – Dęblin	tak	pierwszorzędna dwutorowa		
		Dęblin – Garbatka Letnisko	tak	pierwszorzędna dwutorowa	111	13
579	Stawy – – Dęblin DB	Stawy – Dęblin DB	nie	pierwszorzędna jednotorowa	łącznica tylko z ruchem towarowym	

Źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Rysunek 3. Schemat linii kolejowych w powiecie ryckim.



Źródło: opracowanie własne na danych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

¹⁶ SRJP: Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów

3.2. Transport drogowy

3.2.1. Publiczny transport zbiorowy

Na obszarze powiatu ryckiego realizowane są przewozy regularne na liniach autobusowych o zasięgu lokalnym, regionalnym i krajowym. Linie można podzielić w zależności od zasięgu (przebiegu trasy) na:

- gminne przewozy pasażerskie (organem wydającym zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych jest wójt lub burmistrz),
- powiatowe przewozy pasażerskie (organem wydającym zezwolenie jest starosta),
- wojewódzkie i międzywojewódzkie przewozy pasażerskie (organem wydającym zezwolenie jest marszałek województwa).

Realizowane są również przewozy regularne specjalne dla zamkniętych grup pasażerów. Są wśród nich przewozy szkolne oraz pracownicze. Z uwagi na to, że nie są publicznie dostępne dla wszystkich pasażerów nie wchodzi w zakres analizy w niniejszym Planie.

3.2.1.1. Gminne przewozy pasażerskie

Funkcjonuje 19 linii komunikacyjnych w ramach gminnych przewozów pasażerskich, z czego 3 linie stanowią komunikację miejską. Ich podstawowe parametry zebrano w tabeli 9.

Komunikacja miejska funkcjonuje na terenie miasta Dęblin oraz fragmentarycznie w gminie Ryki (miejscowość Bobrowniki). Zarówno miasto Dęblin¹⁷, jak i gmina Ryki¹⁸ zawarły porozumienia z miastem Puławą¹⁹ i powierzyły Puławom wykonywanie zadania własnego w zakresie lokalnego transportu zbiorowego.

Na podstawie tych uchwał zawarto stosowne porozumienia, w wyniku których miasto Puławy organizuje:

- dla miasta Dęblin: przewozy o charakterze użyteczności publicznej w zakresie lokalnego transportu zbiorowego – komunikacji miejskiej na obszarze miasta Dęblin oraz na trasach pomiędzy miastem Dęblin, a miastem Puławą,

¹⁷ uchwała nr XII/74/2015 Rady Miasta Dęblin z dnia 27 sierpnia 2015 r.

¹⁸ uchwała nr X/61/2015 Rady Miejskiej w Rykach z dnia 14 lipca 2015 r.

¹⁹ uchwały nr XII/101/15 i XII/102/15 Rady Miasta Puław z dnia 27 sierpnia 2015 r.

- dla gminy Ryki: przewozy o charakterze użyteczności publicznej w zakresie lokalnego transportu zbiorowego – komunikacji miejskiej na trasie pomiędzy miastem Puławy, a miejscowością Bobrowniki w gminie Ryki.

Od 1 października 2015 r. uruchomiono na terenie Dębina nową linię oznaczoną numerem 31. Połączenie Dębina z Puławami nie jest obecnie realizowane. W przypadku Bobrownik wydłużono do tej miejscowości kursy linii nr 15, które dotychczas dojeżdżały tylko do miejscowości Niebrzegów w gminie wiejskiej Puławy. Przewozy na obu tych liniach wykonuje Miejski Zakład Komunikacji – Puławy sp. z o.o., który jest operatorem publicznego transportu zbiorowego. Miasto Puławy ma z nim zawartą umowę wykonawczą.

W Dęblinie, oprócz linii obsługiwanej przez MZK Puławy, funkcjonuje linia obsługiwana przez mikrobusy. Jej trasa w całości przebiega na obszarze miasta, stąd jest komunikacją miejską. Linia nie posiada oznaczenia, a kursuje na niej 11 przewoźników – lokalnych przedsiębiorców. Rozkłady jazdy stanowiące załączniki do zezwoleń wydanych dla nich przez miasto Dęblin nie są jednak realizowane. Mikrobusy kursują niezależnie od niego, a na żadnym przystanku nie został zamieszczony rozkład jazdy dla pasażerów.

Pozostałe linie gminne stanowią ogólnodostępne przewozy szkolne realizowane w granicach gminy: 9 linii w gminie Ryki, 4 linie w gminie Kłoczew oraz 3 linie w gminie Ułęż. Linie w gminie Ryki obsługiwane są przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Puławach sp. z o.o., w gminie Kłoczew przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łukowie S.A., a w gminie Ułęż przez Rago sp. z o.o. z siedzibą w Jeziorzanach.

Tabela 9. Linie komunikacyjne w gminnych przewozach pasażerskich.

przewoźnik	nr linii	trasa (kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem ryckim)	liczba kursów		
			dni powsz. szkolne	soboty	niedziele i święta
Dęblin					
MZK Puławy	31	Dęblin, ul. Krasickiego - Spacerowa - Niepodległości (Rynek) - Jagiellońska – 1 Maja - Niepodległości (Rynek) - Warszawska - 15 PP Wilków - Wiśłana - Dęblin, ul. Dworcowa	20	12	0
grupa przewoźników prywatnych*	-	Dęblin, ul. Pułkownika Ścibiora - Spacerowa - Niepodległości (Rynek) - Warszawska - 15 PP Wilków - Wiśłana - Dęblin, ul. Dworcowa	180	99	2

przewoźnik	nr linii	trasa (kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem ryckim)	liczba kursów		
			dni powsz. szkolne	soboty	niedziele i święta
Ryki					
MZK Puławy	15	<i>Puławy, Z.A. Dyrekcja - Partyzantów - Słowackiego - Lubelska - Centralna - Piaskowa - Dęblińska - Wólka Gołębska - Gołąb - Niebrzegów</i> – Bobrowniki	4	2	2
PKS Puławy	82324	Ryki - Julin - Moszczanka - Sierskowola - Bazanów Stary - Bazanów Nowy - Sierskowola - Moszczanka - Julin - Ryki, szkoła 1 - Ryki	2	0	0
PKS Puławy	82389	Ryki - Zalesie - Potok - Ownia - Stara Dąbia - Ryki	2	0	0
PKS Puławy	82391	Ryki - Niwa Babicka - Stara Dąbia - Ryki	4	0	0
PKS Puławy	82403	Ryki - Zalesie - Ryki, przedszkole - Ryki, szkoła 1 - Ryki	3	0	0
PKS Puławy	82406	Ryki - Julin - Moszczanka - Moszczanka, szkoła - Moszczanka - Sierskowola - Chrustne - Moszczanka - Krasnoglina - Moszczanka - Julin (>)	1	0	0
PKS Puławy	82415	Ryki - Sierskowola - Moszczanka - Krasnoglina - Moszczanka - Sierskowola - Moszczanka - Julin - Ryki (>)	1	0	0
PKS Puławy	82416	Ryki - Oszczywik - Brusów - Oszczywik - Ryki, szkoła 1 - Ryki	2	0	0
PKS Puławy	82417	Ryki - Julin - Moszczanka - Sierskowola - Sierskowola, sklep - Moszczanka, szkoła - Moszczanka - Sierskowola - Chrustne - Ryki, szkoła 1 - Ryki	2	0	0
PKS Puławy	82418	Ryki - Julin - Moszczanka - Krasnoglina - Moszczanka, szkoła - Moszczanka - Julin - Ryki, szkoła 1 - Ryki	2	0	0
Kłoczew					
PKS Łuków	153243	Gęsia Wólka - Gózd - Sokola - Kokoszka - Gózd - Jagodne - Bramka	8	0	0
PKS Łuków	153244	Kłoczew - Sosnówka - Kłoczew - Stare Zadybie - Nowe Zadybie - Stare Zadybie - Zaryte - Rybaki - Wola Zadybska - Borucicha - (Wola Zadybska - Rybaki<)	3	0	0
PKS Łuków	153245	Kurzelaty - Wylezin - Janopol - Kłoczew - Padarz - Kawęczyn - Czernic - Rzyczyna - Czernic	3	0	0
PKS Łuków	153246	Przykwa - Julianów - Kłoczew - Stryj	6	0	0

przewoźnik	nr linii	trasa (kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem ryckim)	liczba kursów		
			dni powsz. szkolne	soboty	niedziele i święta
Ułęż					
Rago	-	Lendo Ruskie - Podlodówka - Podlodów - Sobieszyn, szkoła - Ułęż - Żabianka - Białki Górne - Białki Dolne	8	0	0
Rago	-	Sobieszyn - Sobieszyn (Przestrzeń) - Sobieszyn (Wólka) - Zosin - Ułęż - So- bieszyn, szkoła	7	0	0
Rago	-	Sarny - Korzeniów - Białki Dolne - Białki Górne - Żabianka - Ułęż - Sobieszyn - Drażgów - Sobieszyn, szkoła	4	0	0

(>) lub (<) – oznacza, że kursy wykonywane są tylko w jednym kierunku

* - grupa przewoźników w Dęblinie:

- Prywatny Przewóz Osób Zdzisław Wojdat, ul. Dęblińska 109, 08-540 Stężycza
- Przedsiębiorstwo Usługowe Trans-Bus Urszula Gębczyk, ul. Warszawska 50, 08-530 Dęblin
- Jerzy Karwacki, ul. Wiślana 25/12, 08-530 Dęblin
- Antoni Mikusek, ul. Warszawska 86, 08-530 Dęblin
- Tadeusz Szkoda, ul. Staszica 11/37, 08-530 Dęblin
- Henryk Szkoda, ul. Wiślana 14, 08-530 Dęblin
- Jan Węgrzynek, ul. 1 Maja 43, 08-530 Dęblin
- Józef Zwolski, ul. Stężycka 10, 08-530 Dęblin
- Zarobkowy Przewóz Osób – Przewozy Regularne Henryk Makowski, ul. Krótka 11, 08-530 Dęblin
- Jan Dąbrowski, ul. 15 P.P. Wilków 34/6, 08-530 Dęblin
- Ew-Trans Przewóz Osób i Towarów Stanisław Kasprzak, ul. Długa 5, 08-530 Dęblin

Źródło: urzędy miast i gmin.

3.2.1.2. Powiatowe przewozy pasażerskie

Obecnie funkcjonuje 39 linii komunikacyjnych w ramach powiatowych przewozów pasażerskich na które zezwolenia wydał Starosta Rycki. Zestawione zostały w tabeli 10. Są to linie, których trasa przekracza obszar gminy, ale nie przekracza granic powiatu. W zdecydowanej większości linie obsługiwane są przez przewoźnika PKS Puławy (por. rysunek 4), który posiada w Rykach swą placówkę terenową (baza zlokalizowana jest obok dworca autobusowego). Jedynie jedną linię obsługuje prywatny przewoźnik Rago z Jeziorzan.

Rysunek 4. Autobus przewoźnika PKS Puławy.



Źródło: własne.

Tabela 10. Linie komunikacyjne w powiatowych przewozach pasażerskich.

przewoźnik	nr linii	trasa	liczba kursów		
			dni powsz. szkolne	soboty	niedziele i święta
PKS Puławy	82302	Ryki - Julin - Moszczanka - Sierskowola - Bazanów - Miłosze - Korzeniów - Trzcianki - Nowodwór - Grabów Rycki - Borki - Zawitała - Niedźwiedź - Lendo Wielkie (>)	1		
PKS Puławy	82304	Ryki - Julin - Moszczanka - Sierskowola - Sarny - Korzeniów - Białki Dolne - Białki Górne - Żabianka - Ułęż - Sobieszyn - Brzozowa - Lendo Ruskie - Lendo Wielkie (>)	1		
PKS Puławy	82309	Ryki - Julin - Moszczanka - Sierskowola - Bazanów Stary - Bazanów Nowy - Korzeniów - Trzcianki Wieś - Grabowce - Nowodwór - Michałówka - Zielony Kąt (>)	1		

przewoźnik	nr linii	trasa	liczba kursów		
			dni powsz., szkolne	soboty	niedziele i święta
PKS Puławy	82310	Ryki - Zalesie - Potok - Przykwa - Julianów - Kłoczew	0		
PKS Puławy	82311	Ryki - Julin - Moszczanka - Sierskowola - Sarny - Korzeniów - Białki Dolne - Białki Górne - Żabianka - Ułęż - Sobieszyn - Podlodów - Podlodówka - Lendo Ruskie - Lendo Wielkie	2		
PKS Puławy	82312	Ryki - Oszczywik - Brusów - Jakubówka - Bazanów Stary - Sierskowola - Moszczanka - Julin - Ryki (>)	1		
PKS Puławy	82313	Ryki - Zalesie - Potok - Przykwa - Julianów - Kłoczew - Stare Zadybie - Stryj - Gęsia Wólka - Gózd - Sokola - Kokoszka - Gózd - Jagodne - Kłoczew - Julianów - Przykwa - Potok - Zalesie - Ryki	3		
PKS Puławy	82314	Ryki - Julin - Moszczanka - Sierskowola - Sarny - Korzeniów - Białki Dolne - Białki Górne - Żabianka - Ułęż - Sobieszyn - Lendo Ruskie - Lendo Wielkie	4		
PKS Puławy	82321	Ryki - Julin - Moszczanka - Sierskowola - Bazanów - Miłosze - Trzcianki - Grabowce - Nowodwór - Michałówka - Zielony Kąt (<)	1		
PKS Puławy	82326	Ryki - Julin - Moszczanka - Krasnoglina - Bobrowniki - Kleszczówka - Dęblin, ul. Dworcowa	5		
PKS Puławy	82329	Ryki - Oszczywik - Brusów - Jakubówka - Nowodwór - Grabów Rycki - Borki - Zawitała - Niedźwiedz - Lendo Wielkie (>)	1	0	0
PKS Puławy	82330	(Ryki - Julin - Moszczanka - Sierskowola - Sarny <) - Sędowice - Bobrowniki - Kleszczówka - Dęblin, ul. Dworcowa	4	0	0
PKS Puławy	82333	Ryki - Julin - Moszczanka - Krasnoglina - Dęblin, ul. Dworcowa	6	0	0
PKS Puławy	82336	Ryki - Julin - Moszczanka - Krasnoglina - Bobrowniki - Kleszczówka - Dęblin - Stężyca - Brzeźce - Długowola - Pawłowice - Paprotnia	2	0	0
PKS Puławy	82337	Ryki - Julin - Moszczanka - Krasnoglina - Dęblin - Stężyca - Brzeźce - Długowola - Pawłowice - Paprotnia (<)	1	0	0
PKS Puławy	82340	Ryki - Ryki, ul. Przemysłowa - Julin - Karasiówka - Stawy JW	1	0	0
PKS Puławy	82344	Ryki - Swaty - Brzeziny - Stara Rokitnia	2	0	0

przewoźnik	nr linii	trasa	liczba kursów		
			dni powsz., szkolne	soboty	niedziele i święta
PKS Puławy	82348	Ryki - Ryki, ul. Słowackiego - Julin - Karasiówka - Stawy - Krukówka - Dęblin, ul. Dworcowa	7	0	0
PKS Puławy	82349	Ryki - Ryki, ZSO - Ryki, ul. Przemysłowa - Julin - Karasiówka - Stawy, szkoła (<)	2	0	0
PKS Puławy	82350	Ryki - Ryki, ul. Słowackiego - Ryki, ul. Przemysłowa - Julin - Karasiówka - Stawy JW	4	0	0
PKS Puławy	82351	Ryki - Stara Dąbia - Ownia - Wylezin	8	0	0
PKS Puławy	82352	Ryki - Zalesie - Potok - Przykwa - Julianów - Czernic - Kawęczyn - Padarz	2	0	0
PKS Puławy	82361	Ryki - Zalesie - Potok - Przykwa - Julianów - Czernic - Kawęczyn - Padarz - Kawęczyn - Kłoczew	2	0	0
PKS Puławy	82365	Ryki - Zalesie - Potok - Przykwa - Julianów - Kłoczew - Stare Zadybie - Stryj - Gęsia Wólka - Gózd - Sokola - Kokoszka	4	0	0
PKS Puławy	82366	Ryki - Zalesie - Potok - Przykwa - Julianów - Kłoczew - Jagodne - Bramka - Jagodne - Gózd, kolonia (<)	1	0	0
PKS Puławy	82367	(>Ryki - Julin - Moszczanka - Sierskowska - Bazanów - Miłosze - Korzeniów) - Trzcianki - Grabowce - Nowodwór, szkoła	3	0	0
PKS Puławy	82369	Ryki - Zalesie - Lasocin - Rososz - Leopoldów - Falentyn - Mamlicz - Grabów Szlachecki	2	0	0
PKS Puławy	82370	(>Ryki - Oszczywilk - Brusów - Jakubówka - Nowodwór - Grabów Rycki - Działki) - Grabów Szlachecki - Mamlicz - Falentyn - Leopoldów - Rososz - Ryki	4	0	0
PKS Puławy	82371	Ryki - Oszczywilk - Brusów - Jakubówka - Nowodwór - Michałówka - Zielony Kat - Lendo Wielkie - Niedźwiedź - Zawitała - Borki - Grabów Rycki - Nowodwór, szkoła (<)	2	0	0
PKS Puławy	82373	Ryki - Zalesie - Lasocin - Rososz - Leopoldów - Falentyn - Mamlicz - Grabów Szlachecki - Działki - Grabów Rycki - Nowodwór	4	0	0
PKS Puławy	82375	Ryki - Oszczywilk - Brusów - Jakubówka - Grabów Rycki - Borki - Zawitała - Borki - Nowodwór - Jakubówka - Brusów - Oszczywilk - Ryki (>)	1	0	0

przewoźnik	nr linii	trasa	liczba kursów		
			dni powsz., szkolne	soboty	niedziele i święta
PKS Puławy	82377	Ryki - Julin - Moszczanka - Sierskowola - Bazanów - Miłosze - Korzeniów - Trzcianki - Grabowce - Nowodwór - Michałówka - Zielony Kąt	4	0	0
PKS Puławy	82378	Ryki - Julin - Moszczanka - Sierskowola - Bazanów - Miłosze - Korzeniów - Białki - Nowodwór - Borki - Zawitała - Niedźwiedź - Lendo Wielkie	5	0	0
PKS Puławy	82382	Ryki - Julin - Moszczanka - Krasnoglina - Dęblin - Stężycza - Brzeźce - Długowola - Pawłowice - Paprotnia	2	0	0
PKS Puławy	82394	Ryki - Zalesie - Potok - Przykwa - Julianów - Czernic - Kawęczyn - Padarz - Kawęczyn - Kłoczew - Julianów - Przykwa - Potok - Zalesie - Ryki (>)	1	0	0
PKS Puławy	82396	Ryki - Zalesie - Potok - Przykwa - Julianów - Kłoczew - Jagodne - Bramka - Jagodne - Gózd - Kokoszka - Gózd - Gęsia Wólka - Stryj - Stare Zadybie - Kłoczew - Julianów - Przykwa - Potok - Zalesie - Ryki (>)	1	0	0
PKS Puławy	82407	Ryki - Oszczywik - Brusów - Jakubówka - Nowodwór - Borki - Zawitała - Niedźwiedź - Lendo Wielkie (<)	1	0	0
PKS Puławy	82429	Ryki - Julin - Moszczanka - Sierskowola - Bazanów - Miłosze - Korzeniów - Trzcianki - Nowodwór - Borki - Zawitała - Niedźwiedź - Lendo Wielkie - Zielony Kąt - Michałówka - Nowodwór, szkoła - Michałówka - Lendo Wielkie (>)	1	0	0
Rago	-	Sobieszyn (Przestrzeń) - Sobieszyn (Wólka) - Zosin - Nowodwór - Ułęż - Sobieszyn, szkoła	4	0	0

(>) lub (<) – oznacza, że kursy wykonywane są tylko w jednym kierunku

Źródło: Starostwo Powiatowe w Rykach oraz Dział Przewozów PKS Puławy.

3.2.1.3. Wojewódzkie przewozy pasażerskie

Pozostałe linie, biorąc pod uwagę wydane zezwolenia, stanowią wojewódzkie i międzywojewódzkie przewozy pasażerskie:

- 18 linii zawiera się w granicach województwa lubelskiego,
- 27 linii jest międzywojewódzkich (z czego na 15 linii zezwolenia wydał Marszałek Województwa Mazowieckiego).

Większość linii obsługuje PKS Puławy. Linie obsługiwane przez prywatnych przewoźników kursują na trasach łączących Ryki lub Dęblin z Lublinem, Puławami i Warszawą. Wyjątkiem jest jedna linia przewoźnika Biuro Turystyki Szkolnej z Dębina, która przebiega przez cały powiat rycki i bezpośrednio konkuruje z liniami PKS Puławy. Dwa inne przedsiębiorstwa z rodowodem z dawnej grupy PKS – z Garwolina i Kozienic, obsługują połączenia w kierunku swoich macierzystych siedzib. Zestawienie tych linii i ich podstawowych parametrów znajduje się w tabeli 11.

Tabela 11. Linie komunikacyjne w wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich.

przewoźnik	nr linii	trasa (kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem ryckim)	liczba kursów		
			dni powsz. szkolne	soboty	niedziele i święta
Marszałek Województwa Lubelskiego					
PKS Puławy	82147	Dęblin, ul. Pułkownika Ścibiora - <i>Borowa - Matygi - Borowina - Gołąb - Wólka Gołębska - Puławy (>)</i>	1	0	0
PKS Puławy	82148	Dęblin, ul. Pułkownika Ścibiora - <i>Borowa - Matygi - Borowina - Gołąb - Wólka Gołębska - Puławy</i>	5	0	0
PKS Puławy	82195	Sarny - Miłosze - Korzeniów - Białki Dolne - Białki Górne - Żabianka - Ułęż - Sobieszyn - Drażgów - <i>Baranów (<)</i>	1	0	0
PKS Puławy	82303	Ryki - Julin - Moszczanka - Sierskowola - Bazanów - Miłosze - Korzeniów - Trzcianki - Nowodwór - Borki - Zawitała - Niedźwiedź - Lendo Wielkie - <i>Kalinowy Dół - Ferdynandów - Dąbrówka - Helenów - Wola Gułowska - Konorzatka - Adamów - Wola Burzecka - Wojcieszków - Bystrzyca - Helenów - Siedliska - Świdarki - Szczygły - Świdry - Łuków</i>	2	0	0

przewoźnik	nr linii	trasa <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem ryckim)</i>	liczba kursów		
			dni powsz. szkolne	soboty	niedziele i święta
PKS Puławy	82306	Ryki - Julin - Moszczanka - Sierskowola - Sierskowola, sklep - Miłosze - Korzeniów - Białki Dolne - Białki Górne - Żabianka - Ułęż - Sobieszyn - <i>Blizocin - Jeziorzany - Przytoczno - Jeziorzany - Drewnik - Anielówka - Katarzyn - Mejnerzyn - Michów (>)</i>	1	0	0
PKS Puławy	82316	Ryki - Julin - Moszczanka - Sierskowola - Sarny - Miłosze - Korzeniów - Białki Dolne - Białki Górne - Żabianka - Ułęż - <i>Drażgów - Baranów</i>	2	0	0
PKS Puławy	82317	Ryki - Julin - Moszczanka - Sierskowola - Sarny - <i>Strzyżowice - Cezaryn - Parafianka - Jaworów - Kosmów - Żyrzyn - Bałtów - Osiny - Wronów - Puławy</i>	9	2	0
PKS Puławy	82332	Ryki - Julin - Moszczanka - Sierskowola - Bazanów Stary - Miłosze - Korzeniów - Białki - Ułęż - Sobieszyn - <i>Blizocin - Jeziorzany - Przytoczno (>)</i>	1	0	0
PKS Puławy	82338	Ryki - Julin - Moszczanka - Krasnogliny - Dęblin - Stężycza - Brzeźce - Długowola - Pawłowice - Paprotnia - <i>Tyrzyn - Wróble - Strych - Kobylnica - Uchacze - Maciejowice</i>	5	0	0
PKS Puławy	82343	Ryki - Swaty - Brzeziny - Stara Rokitnia - Stężycza - Brzeźce - Długowola - Pawłowice - Paprotnia - <i>Mościska - Kruszyna</i>	2	0	0
PKS Puławy	82346	Ryki - Ryki, ul. Słowackiego - Julin - Karasiówka - Stawy - Dęblin - Stężycza - Brzeźce - Długowola - Pawłowice - Paprotnia - Tyrzyn - <i>Wróble - Strych - Kobylnica - Uchacze - Maciejowice - Podo- blin - Domaszew - Podłęż - Samogoszcz - Bączki - Ruda Tarnowska - Tarnów - Skurcza - Wilga - Celejów - Wola Cele- jowska - Mariańskie Porzeczce - Zam- brzyków - Sobienie - Radwanków Kró- lewski - Dziecinów - Piotrowice - Ostró- wiec - Wygoda - Karczew - Otwock - Józefów - Warszawa (<)</i>	1	1	1
PKS Puławy	82357	Ryki - Ryki, ul. Poniatowskiego - Zalesie - Potok - Przykwa - Julianów - Kłoczew - Stare Zadybie - Nowe Zadybie - <i>Warda - Żelechów</i>	6	0	0

przewoźnik	nr linii	trasa <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem ryckim)</i>	liczba kursów		
			dni powsz. szkolne	soboty	niedziele i święta
PKS Puławy	82358	Ryki - Zalesie - Potok - Przykwa - Julianów - Kłoczew - Janopol - Wylezin - Skruda - Babice - Trojanów - Żabianka - Ruda - Niwa Babicka - Stara Dąbia - Ryki (>)	1	0	0
PKS Puławy	82359	Ryki - Stara Dąbia - Niwa Babicka - Ruda - Żabianka - Trojanów - Korytnica - Mroków - Korytnica - Dudki - Derlatka - Wola Zadybska - Borucicha - Janówek - Kęblów - Żelechów	3	0	0
PKS Puławy	82360	Ryki - Rososz - Leopoldów - Falentyn - Mamlicz - Grabów Szlachecki - Urszulin - Lipiny - Turzystwo - Wola Gułowska	7	0	0
PKS Puławy	82362	Ryki - Ryki, ul. Poniatowskiego - Zalesie - Potok - Przykwa - Julianów - Kłoczew - Stare Zadybie - Nowe Zadybie - Warda - Żelechów - Wola Żelechowska - Goniwilk - Kalinów - Piastów - Samorządki - Górzno - Mierzączka - Sulbiny - Garwolin - Michałówka - Lipówki - Puznówka - Gościów - Lubice - Antoninek - Kołbiel - Bocian - Ostrowik - Ostrów - Wola Ducka - Wola Mładzka - Warszawa (>)	2	2	2
PKS Puławy	82363	Ryki - Ryki, ul. Poniatowskiego - Zalesie - Potok - Przykwa - Julianów - Kłoczew - Stare Zadybie - Nowe Zadybie - Warda - Żelechów - Gózddek - Wilczyska - Zwola - Miastków - Oziemkówka - Przykory - Goździk - Unin - Leszczyny - Garwolin - Michałówka - Lipówki - Puznówka - Gościów - Lubice - Antoninek - Kołbiel - Bocian - Ostrowik - Ostrów - Wola Ducka - Wola Mładzka - Warszawa	1	1	1
PKS Puławy	82368	Ryki - Zalesie - Potok - Przykwa - Julianów - Czernic - Kawęczyn - Padarz - Kawęczyn - Kłoczew - Stare Zadybie - Nowe Zadybie - Warda - Żelechów (<)	1	0	0
PKS Puławy	82381	Ryki - Julin - Moszczanka - Sierskowola - Bazanów Stary - Bazanów Nowy - Trzcianki - Ułęż - Zosin - Brzozowa - Sobieszyn - Ułęż - Drążgów - Baranów (<)	1	0	0
PKS Puławy	82384	Ryki - Julin - Moszczanka - Sierskowola - Bazanów - Miłosze - Trzcianki - Ułęż - Sobieszyn - Blizocin - Jeziorzany - Przytoczno - Jeziorzany - Drewnik - Anielówka - Katarzyn - Mejnerzyn - Michów (<)	1	0	0

przewoźnik	nr linii	trasa <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem ryckim)</i>	liczba kursów		
			dni powsz. szkolne	soboty	niedziele i święta
PKS Puławy	82395	Ryki - Swaty - Brzeziny - Stara Rokitnia - Brzeziny - <i>Więcków - Piotrówek - Więcków - Edwardów</i> - Swaty - Ryki (>)	1	0	0
PKS Puławy	82413	Ryki - Julin - Moszczanka - Sierskowola - Sarny - Miłosze - Korzeniów - Białki Dolne - Białki Górne - Żabianka - Ułęż - Drążgów - <i>Baranów</i> - Drążgów - Ułęż - Sobieszyn - Podlodów - Podlodówka - Lendo Ruskie - Lendo Wielkie (>)	1	0	0
PKS Puławy	82424	Ryki - Julin - Moszczanka - Sierskowola - Sierskowola, sklep - Sarny - <i>Kośmin - Cezaryn - Parafianka - Żerdź - Kosmów - Żyrzyn - Bałtów - Osiny - Wronów - Puławy</i>	1	0	0
BP Tour	-	Dęblin, ul. Pułkownika Ścibiora - Stawy - Ryki, ul. Słowackiego - Ryki, ul. Kościuszki - Moszczanka - <i>Strzyżowice - Parafianka - Żyrzyn - Wola Osińska - Chrzążówek - Kurów - Markuszów - Zagrody - Garbów - Bogucin - Jastków - Lublin</i>	14	14	12
Max Bus	-	Dęblin, ul. Pułkownika Ścibiora - Stawy - Ryki, ul. Słowackiego - Ryki, ul. Kościuszki - Moszczanka - Sierskowola - Sarny - <i>Strzyżowice - Parafianka - Jaworów - Żyrzyn - Wola Osińska - Chrzążówek - Szumów-Wygoda - Kurów - Markuszów - Przybystawice - Zagrody - Garbów - Bogucin - Pociecha - Jastków - Panieńszczyzna - Lublin</i>	9	0	0
BTS	-	Stężycza - Dęblin - Stawy - Karasiówka - Ryki, ul. Słowackiego - Ryki, ul. Kościuszki - Rososz - Budki - Leopoldów - Falentyn - Mamlicz - Grabów Szlachecki - <i>Okrzeja</i>	14	0	0
Banaszek	-	Dęblin, ul. Pułkownika Ścibiora - <i>Borowa - Matygi - Borowina - Gołąb - Wólka Gołębska - Puławy</i>	10	0	0
Stanbus	-	Dęblin, ul. Pułkownika Ścibiora - <i>Borowa - Matygi - Borowina - Gołąb - Wólka Gołębska - Puławy</i>	20	10	0

przewoźnik	nr linii	trasa <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem ryckim)</i>	liczba kursów		
			dni powsz. szkolne	soboty	niedziele i święta
Banach	-	Dęblin, ul. Pułkownika Ścibiora - Stawy - Karasiówka - Julin - Ryki, ul. Słowackiego - Ryki, ul. Kościuszki - Stara Dąbia - Niwa Babicka - <i>Żabianka - Trojanów - Korytnica - Trzcianka - Gończyce - Chotyńia-Karolinów - Gąsów - Górzno - Garwolin - Lipówki - Puznówka - Kołbiel - Wola Ducka - Wólka Mładzka - Warszawa</i>	4	4	4
BP Tour	-	Dęblin, ul. Pułkownika Ścibiora - Stawy - Ryki, ul. Słowackiego - Ryki, ul. Kościuszki - Niwa Babicka - <i>Trojanów - Korytnica - Gończyce - Gąsów - Górzno - Garwolin - Lipówki - Puznówka - Kołbiel - Wola Ducka - Wólka Mładzka - Warszawa</i>	12	12	12
Marszałek Województwa Mazowieckiego					
PKS Kozienice	063	Dęblin - <i>Zajezerze - Wólka Wojcieszowska - Regów - Podmieście - Wysokie Koło - Regów Nowy - Gniewoszów - Oleksów - Wólka Bachańska - Bąkowiec - Słowiki - Brzeźnica - Psary - Janików - Kozienice (<)</i>	1	0	0
PKS Garwolin	073	<i>Żelechów - Kębtów - Janówek</i> - Borucicha - Wola Zadybska - Rybaki - Zaryte - Stare Zadybie - Nowe Zadybie - <i>Warda - Żelechów (>)</i>	1	0	0
PKS Garwolin	088	Ryki - Stara Dąbia - Niwa Babicka - <i>Ruda - Żabianka - Trojanów - Korytnica - Mroków - Korytnica - Wola Korycka - Trzcianka - Anielów - Gończyce - Wólka Ostrożeńska - Gąsów - Potaszniki - Górzno - Mierzączka - Sulbiny - Garwolin (>)</i>	1	0	0
PKS Garwolin	102	<i>Okrzeja - Rowiny - Gózd - Jagodne - Kłoczew - Stare Zadybie - Nowe Zadybie - Warda - Żelechów (>)</i>	1	0	0
PKS Garwolin	103	<i>Okrzeja - Rowiny - Sokola - Gózd - Gęsia Wólka - Stryj - Stare Zadybie - Zaryte - Rybaki - Wola Zadybska - Borucicha - Janówek - Kębtów - Żelechów - Wola Żelechowska - Goniwilk - Kalinów - Piaśtów - Samorządki - Górzno - Mierzączka - Sulbiny - Garwolin (>)</i>	1	0	0
PKS Kozienice	117	Dęblin - <i>Zajezerze - Opactwo - Sieciechów - Wola Klasztorna - Bąkowiec - Słowiki - Brzeźnica - Psary - Janików - Kozienice (>)</i>	2	0	0

przewoźnik	nr linii	trasa <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem ryckim)</i>	liczba kursów		
			dni powsz. szkolne	soboty	niedziele i święta
PKS Garwolin	118	<i>Okrzeja - Rowiny - Kokoszka - Sokola - Gózd - Gęsia Wólka - Stryj - Stare Zadybie - Nowe Zadybie - Warda - Żelechów (<)</i>	2	0	0
PKS Kozienice	124	<i>Dęblin - Zajezerze - Zbyszczyn - Opactwo - Sieciechów - Łoje - Mozolice - Słowiki - Brzeźnica - Psary - Janików - Kozienice</i>	5	0	0
PKS Kozienice	125	<i>Dęblin - Zajezerze - Zbyszczyn - Opactwo - Sieciechów - Łoje - Mozolice - Słowiki - Brzeźnica - Psary - Janików - Kozienice</i>	3	0	0
PKS Kozienice	126	<i>Dęblin - Zajezerze - Zbyszczyn - Kępice - Sieciechów - Wola Klasztorna - Bąkowiec - Słowiki - Brzeźnica - Psary - Janików - Kozienice (<)</i>	1	1	1
PKS Kozienice	133	<i>Dęblin - Zajezerze - Zbyszczyn - Opactwo - Sieciechów - Łoje - Mozolice - Brzeźnica - Psary - Janików - Kozienice (<)</i>	1	0	0
PKS Garwolin	170	<i>Ryki - Stara Dąbia - Niwa Babicka - Ruda - Żabianka - Trojanów - Korytnica - Mroków - Korytnica - Wola Korycka - Trzcianka - Anielów - Gończyce - Wólka Ostrożeńska - Gąsów - Potaszniki - Górzno - Mierzączka - Sulbiny - Garwolin (<)</i>	1	0	0
PKS Garwolin	271	<i>Ryki - Stara Dąbia - Niwa Babicka - Ruda - Żabianka - Trojanów - Korytnica - Mroków - Wola Korycka - Trzcianka - Anielów - Gończyce - Wólka Ostrożeńska - Gąsów - Potaszniki - Górzno - Sulbiny - Garwolin - Miętne - Lipówki - Puznówka - Gocław - Lubice - Antoninek - Kołbiel - Anielinek - Ostrowik - Ostrów - Wola Ducka - Wola Mładzka - Zagórze - Warszawa</i>	2	0	1
PKS Garwolin	272	<i>Ryki - Stara Dąbia - Niwa Babicka - Ruda - Żabianka - Trojanów - Dudki - Derlatka - Wola Zadybska - Borucicha - Janówek - Nowy Kęblów - Żelechów - Wola Żelechowska - Goniwilk - Kalinów - Piastów - Samorządki - Górzno - Sulbiny - Garwolin</i>	9	0	1

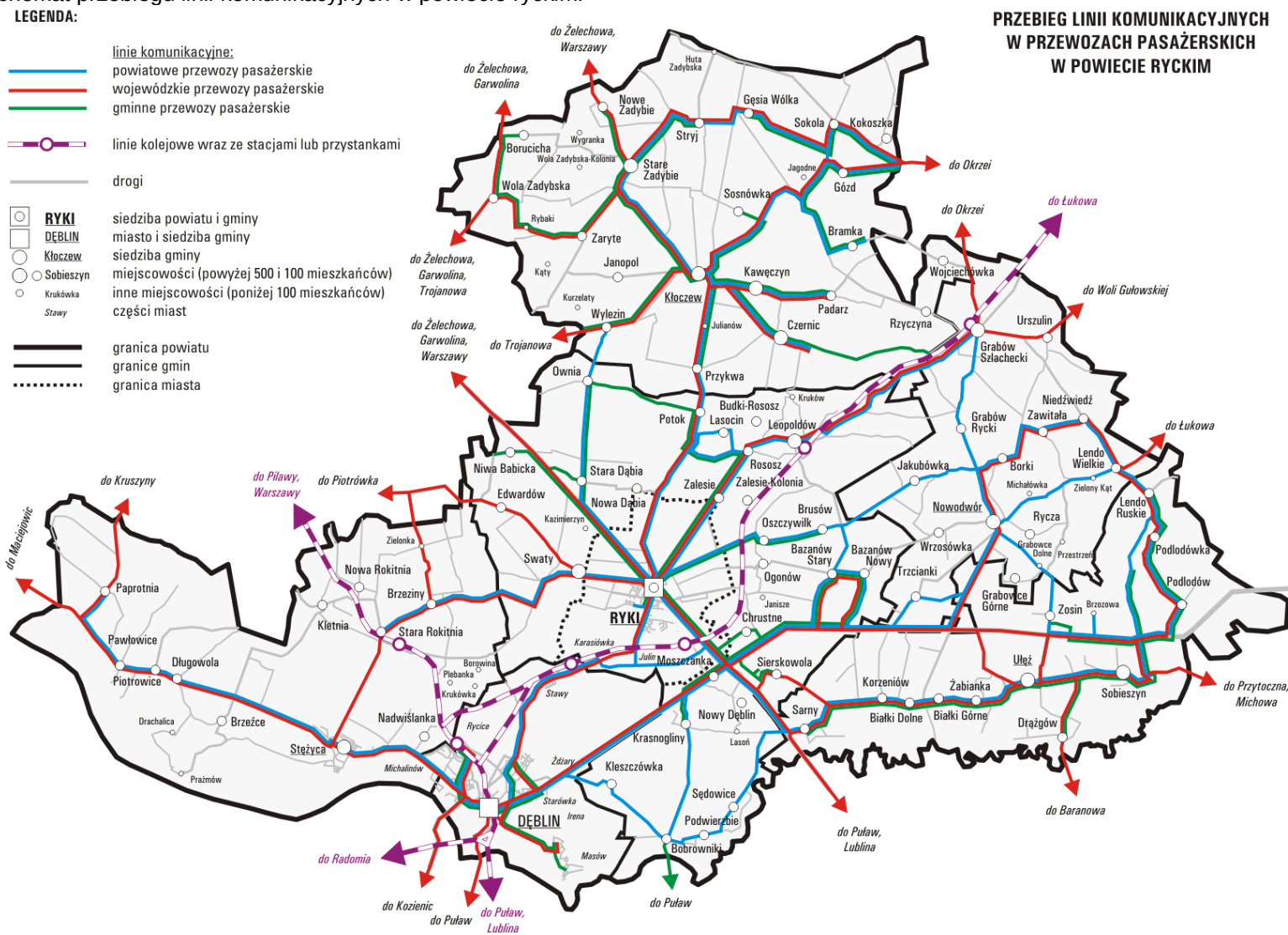
przewoźnik	nr linii	trasa <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem ryckim)</i>	liczba kursów		
			dni powsz. szkolne	soboty	niedziele i święta
PKS Garwolin	284	(>Ryki – Zalesie – Potok – Przykwa – Julianów – Kłoczew – Stare Zadybie – Nowe Zadybie – Warda) – Żelechów – Gózddek – Wilczyska – Zwoła – Miastków – Oziemkówka – Przykory – Goździk – Unin – Leszczyny – Garwolin – Miętne – Lipówki – Puznówka – Gocław – Lubice – Antoninek – Kołbiel – Anielinek – Ostrowik – Ostrów – Wola Ducka – Wola Mładzka – Radiówek – Góraszka – Zagórze – Warszawa	1	0	1

(>) lub (<) – oznacza, że kursy wykonywane są tylko w jednym kierunku

Źródło: Urzędy Marszałkowskie Województwa Lubelskiego i Mazowieckiego.

Przebieg linii komunikacyjnych wyszczególnionych w tabelach 9, 10 i 11 przedstawiony został na rysunku 5.

Rysunek 5. Schemat przebiegu linii komunikacyjnych w powiecie ryckim.



Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

3.2.1.4. Przewoźnicy i operatorzy

Na obszarze Planu przewozy wykonują: 1 operator i 11 przewoźników oraz dodatkowo 11 przewoźników na linii mikrobusowej w Dęblinie. Jedynym operatorem jest Miejski Zakład Komunikacji – Puławy sp. z o.o. obsługujący komunikację miejską w Dęblinie oraz połączenie Bobrownik w gminie z Ryki z miastem Puławy. Przewoźnicy, którzy obsługują linie komunikacyjne w powiecie ryckim zostali opisani w tabeli 12.

Tabela 12. Przewoźnicy i operatorzy wykonujący przewozy na obszarze powiatu ryckiego.

nazwa przewoźnika lub operatora	siedziba i adres	własność (główny udziałowiec)	liczba linii
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Puławach sp. z o.o.	24-100 Puławy, ul. Dęblińska 7	państwowa (Skarb Państwa – 100%)	70
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Garwolinie SA	08-400 Garwolin, al. Legionów 48	komunalna (Powiat Garwoliński)	9
PKS sp. z o.o.	26-900 Kozienice, ul. Warszawska 59	prywatna (Armada Capital sp. z o.o. – 51%)	6
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łukowie SA	21-400 Łuków, ul. Piłsudskiego 29	komunalna (Powiat Łukowski – 100%)	4
Rago sp. z o.o.	21-146 Jeziorzany, Rynek 16	prywatna (Małgorzata Piskorska – 93%)	4
BP Tour sp. z o.o.	20-346 Lublin, ul. Długa 15	prywatna (Piotr Brewczak – 51%)	2
Miejski Zakład Komunikacji – – Puławy sp. z o.o.	24-100 Puławy, ul. Dęblińska 2	komunalna (miasto Puławy – 100%)	2
Biurowisko Turystyki Szkolnej Mariusz Łuczyński	08-530 Dęblin, ul. 15 P.P. Wilków 5	prywatna (działalność gosp.)	1
Henryk Banaszek	24-300 Opole Lub., ul. Przedmieście 26	prywatna (działalność gosp.)	1
Jerzy Banach	08-521 Dęblin, ul. Kowalskiego 17/26	prywatna (działalność gosp.)	1
Max-Bus Dorota Krasa	21-080 Garbów, Garbów Drugi 241	prywatna (działalność gosp.)	1
Przewozy Osobowe Stanbus M i M Wieleba sp. j.	24-100 Puławy, ul. Sikorskiego 3/18	prywatna (Miroslaw i Michał Wieleba)	1

Zródło: zezwolenia wydane przez poszczególne organy, Krajowy Rejestr Sądowy, Centralna Ewidencja i Informacja o Działalności Gospodarczej.

W dniu 16 października 2015 r. PKS Puławy został postawiony w stan likwidacji. Taką decyzję podjęło zgromadzenie wspólników spółki. Likwidacja realizowana będzie przez wygaszanie działalności spółki – przede wszystkim działalności przewozowej oraz przez zbycie majątku – głównie taboru oraz dworców autobusowych i zajezdni. Ze względu na to, iż przewoźnik ten realizuje większość zadań przewozowych o charakterze użyteczności publicznej

w powiecie ryckim oznacza to, że wkrótce wystąpi konieczność pozyskania do realizacji przewozów innych przewoźników, aby zachować ciągłość obsługi komunikacyjnej.

3.2.1.5. Charakterystyka linii autobusowych

Sieć komunikacyjna powiatu ryckiego obejmuje 103 linie autobusowe o różnym charakterze. Zdecydowaną większość stanowią połączenia wewnątrz powiatu lub łączące powiat z sąsiednimi miejscowościami, realizujące niewielką liczbę kursów (przeciętnie ok. 2,5 kursu w ramach jednej linii powiatowej).

Na wszystkich liniach w powiecie (oprócz linii mikrobusowej w Dęblinie) realizowanych jest łącznie 355 kursów w dni powszednie nauki szkolnej. W dniach wolnych od nauki szkolnej (ferie i wakacje) wykonywane są tylko 153 kursy (43%). W soboty rozkłady jazdy zakładają 61 kursów (tylko 17% oferty z dnia powszedniego), a w niedziele i święta wykonywanych jest tylko 38 kursów (11% w porównaniu z dniem powszednim i 62% w porównaniu z sobotą). Statystyka ta wygląda jeszcze gorzej jeżeli wziąć pod uwagę tylko powiatowe przewozy pasażerskie (39 linii). Na tych liniach w dni powszednie nauki szkolnej realizowanych jest 101 kursów. Za to w okresie ferii i wakacji już tylko 15 kursów, a w soboty, niedziele i święta autobusy na liniach powiatowych nie kursują w ogóle. Fatalnie wygląda również oferta w dni powszednie w godzinach popołudniowych i wieczornych. Ostatni autobus z dworca autobusowego w Rykach odjeżdża o godz. 17:20. Później realizowane są już tylko pojedyncze kursy na liniach do Lublina i Puław oraz jedna para kursów Stężycza – Okrzeja na linii prywatnego przewoźnika Biuro Turystyki Szkolnej, która przebiega przez cały powiat.

Większość kursów realizowana jest w godzinach szczytu porannego (godz. 5-8) i popołudniowego (godz. 13-15) i tylko w dni nauki szkolnej. Kursy nie są równomierne rozłożone w ciągu dnia, brakuje koordynacji odjazdów na wspólnych ciągach. Poza godzinami szczytu dostępność do transportu publicznego jest o wiele niższa, a w dni wolne od pracy wręcz fatalna.

Poszczególne miejscowości w powiecie obsługiwane są różną liczbą kursów, niekoniecznie zależnych od ich wielkości. Liczbę kursów z poszczególnych miejscowości do Ryk przedstawiono w tabeli 13. Zestawienie obejmuje miejscowości powyżej 500 mieszkańców. Spośród pozostałych największą miejscowością, która w ogóle nie jest obsługiwana przez komunikację autobusową jest Kletnia w gminie Stężycza (471 mieszkańców). Autobusy nie docierają też w ogóle do nieco mniejszych miejscowości, ale liczących powyżej 90 mieszkańców: No-

wa Rokitnia, Rycza, Nowy Dęblin, Wrzosówka, Ogonów, Huta Zadybska i Prażmów. Żaden autobus nie dojeżdża także do dworca kolejowego w Rykach. Do najważniejszych tras powiatowych należy połączenie Dębina z Rykami.

Linie międzypowiatowe wykorzystywane są również w dużym stopniu do podróży wewnątrz powiatu. Łączą też powiat z sąsiednimi miejscowościami, co jest istotne z punktu widzenia powiatu ryckiego. Część miejscowości powiatu ma połączenia tylko przez powiaty sąsiednie z uwagi na układ dróg.

Tabela 13. Liczba kursów łączących miejscowości powyżej 500 mieszkańców z Rykami.

miejscowość	liczba kursów		
	dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
Dęblin (<i>linie PKS</i>)	15	1	1
Dęblin (<i>linie inne</i>)	17	7	6
Stężycza (<i>linie PKS</i>)	7	1	1
Stężycza (<i>linie inne</i>)	5	0	0
Leopoldów	16	0	0
Kłoczew	13	0	0
Swaty	3	0	0
Grabów Szlachecki	14	0	0
Czernic	4	0	0
Rososz	16	0	0
Sobieszyn	6	0	0
Ułęż	6	0	0
Moszczanka	50	7	5
Nowodwór	14	0	0
Bobrowniki	5	0	0
Ownia	7	0	0
Stary Bazanów	5	0	0
Stare Zadybie	9	1	1
Kawęczyn	4	0	0

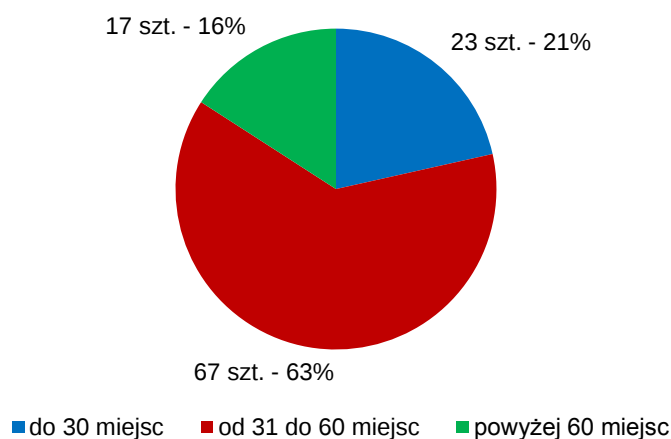
Źródło: rozkłady jazdy stanowiące załącznik do wydanych zezwoleń.

3.2.1.6. Tabor autobusowy

Na liniach komunikacyjnych w powiecie ryckim eksploatowanych jest ponad 100 autobusów. Analizie poddano tabor zgłoszony do licencji na wykonywanie transportu drogowego przez największego przewoźnika, obsługującego zdecydowaną większość linii powiatowych, czyli PKS Puławy. Zgłosił on do wykonywania przewozów 107 autobusów. Są to pojazdy zróżnicowane – o pojemności od 18 do 87 miejsc. Przeciętny autobus eksploatowany przez PKS Puławy ma 20,3 roku oraz 48 miejsc. Najstarsze autobusy mają po 30 lat – to Autosan H9-21 oraz dwa autobusy Leyland-DAB 7-1200L. Aż 33 autobusy mają 25 lub więcej lat. Tylko 6 pojazdów ma mniej niż 10 lat, z czego najmłodsze są cztery 20-miejscowe minibusy Mercedes-Benz Sprinter z zabudową Automet – wyprodukowane w 2012 roku. Żaden z posiadanych autobusów nie jest niskopodłogowy.

Na rysunku 6 przedstawiono udział poszczególnych typów taboru (pod względem liczby miejsc) w ogólnej liczbie eksploatowanych autobusów.

Rysunek 6. Liczba autobusów wg pojemności w PKS Puławy.



Źródło: załącznik do licencji nr 0048150 na wykonywanie krajowego transportu drogowego osób.

Oddziaływanie autobusów na środowisko określa się przede wszystkim za pomocą emisji spalin. Normy dopuszczalnych emisji spalin określone są w dyrektywach europejskich i dotyczą wszystkich nowych pojazdów sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Co kilka lat wprowadzana jest nowa, bardziej rygorystyczna norma. Dopuszczalne normy emisji spalin w poszczególnych normach dla pojazdów z silnikiem wysokoprężnym przedstawiono w tabeli 14.

Tabela 14. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach dla pojazdów z silnikiem wysokoprężnym.

norma	data	składnik emisji [g/km]			
		CO	HC+NO _x	NO _x	PM
EURO I	1992.07	3,16	1,13	-	0,14
EURO II	1996.01	1,0	0,7	-	0,08
EURO III	2000.01	0,64	0,56	0,5	0,05
EURO IV	2005.01	0,5	0,3	0,25	0,025
EURO V	2009.09	0,5	0,23	0,18	0,005
EURO VI	2014.09	0,5	0,17	0,08	0,005

Źródło: U. Kwaśniak, M. Janicki, Cz. Kolanek: *Emisja CO i NO_x pochodzących z silników spalinowych pojazdów samochodowych na tle norm euro*. „Transport Miejski i Regionalny” nr 08/2012, str. 24.

3.2.1.7. Przystanki i dworce

W sieci komunikacyjnej powiatu ryckiego funkcjonuje formalnie 360 przystanków autobusowych:

- 39 przystanków przy drogach krajowych,
- 21 przystanków przy drogach wojewódzkich,
- 282 przystanki przy drogach powiatowych,
- 18 przystanków przy drogach gminnych.

Liczba ta jednak nie jest ścisła z uwagi na to, iż w uchwałach poszczególnych jednostek samorządu występują przystanki, które nie są obsługiwane, a jednocześnie w rozkładach jazdy występują przystanki, których nie ma określonych w uchwałach. Różnią się także nazwy przystanków.

Przystanki autobusowe w powiecie ryckim są złej jakości. Jedynie przy drogach krajowych i wojewódzkich oznakowane są znakiem drogowym D-15. Na pozostałych oznakowanie to występuje sporadycznie – nie można za takowe uznać starego zardzewiałego słupka przystankowego PKS. Przy części przystanków stoją wiaty przystankowe – większość z nich stanowi konstrukcje sprzed wielu lat (murowane lub blaszane) w złym stanie technicznym, higienicznym i estetycznym. Bardzo często brakuje utwardzonego pobocza, chodnika oraz dojścia do przystanku. Fatalnie wypada informacja dla pasażerów – na zdecydowanej większości przystanków nie ma w ogóle żadnych rozkładów jazdy. Na nielicznych jest tabliczka

z rozkładem jazdy, zaledwie na kilku przystankach rozkład ten jest aktualny. Rozkład jazdy znajduje się przynajmniej na dworcu autobusowym w Rykach. PKS Puławy choć nie zamieszcza rozkładów na przystankach robi to chociaż w internecie – na stronie internetowej przewoźnika można znaleźć rozkłady jazdy ze wszystkich obsługiwanych przystanków. Na rysunku 7 przedstawiono wybrane słupki przystankowe przy drogach powiatowych, a na rysunku 8 jeden z modeli wiaty przystankowej.

Rysunek 7. Słupki przystankowe w powiecie ryckim.



Źródło: własne.

Rysunek 8. Wiaty przystankowa.



Źródło: własne.

W Rykach przy ul. Warszawskiej 7/9 znajduje się dworzec autobusowy składający się z budynku dworcowego z poczekalnią dla pasażerów i dyspozytornią, wiaty peronowej z 7 stanowiskami odjazdowymi, stanowiska do wysiadania oraz placu manewrowego i postojowego. Dworzec jest w złym stanie technicznym i estetycznym, nie spełnia podstawowych wymogów jakościowych. Budynek dworcowy w formie parterowego pawilonu jest częściowo zamknięty. Dworzec jest własnością przewoźnika – Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Puławach sp. z o.o. Posiada on obok dworca zajezdnię autobusową swojej Placówki Terenowej w Rykach. Obecnie PKS przeznaczył zabudowaną część dworca do sprzedaży. Pomimo tego ma zostać zachowana w tym miejscu obsługa pasażerów. Zarządzający dworcem nie stawia ograniczeń w korzystaniu z niego. Przewoźnicy chętni do korzystania mogą zawrzeć stosowną umowę. Opłata za odprawę jednego kursu wynosi od 5,00 do 7,20 zł, a opłata za parkowanie autobusu wynosi 10 zł. Oprócz PKS Puławy korzysta z niego pięciu innych przewoźników, wszyscy z dawnej grupy PKS. Wygląd dworca autobusowego w Rykach – budynku dworcowego, stanowisk dla pasażerów oraz placu manewrowego przedstawiono na rysunku 9.

Rysunek 9. Dworzec autobusowy w Rykach.





Źródło: własne.

W Dęblinie przy ul. Dworcowej znajduje się przystanek autobusowy wyposażony w trzy perony (czynne jest tylko jedno stanowisko przy skrajnym peronie). Jest również stanowisko do wysiadania po drugiej stronie ulicy, przy budynku dworca kolejowego. Przystanek jest zarządzany przez miasto Dęblin. Pełni funkcję małego dworca, wyposażony jest tylko w jedną wiatę przystankową. Kilkadziesiąt metrów od niego, na końcu ulicy, zawracają mikrobusy obsługujące linię miejską. Oprócz nich z przystanku korzysta większość kursów linii autobusowych przebiegających przez miasto (zarówno PKS, jak i innych przewoźników), część z nich przełotowo, a część ma tu przystanek końcowy i początkowy.

W pozostałych gminach nie ma dworców autobusowych. Wartym zauważenia jest jedynie przystanek w centrum wsi Nowodwór (por. rysunek 10). Jest to wyremontowany plac, wyposażony w wiaty przystankowe i jest to jedno z niewielu miejsc w powiecie, gdzie zamieszczony jest aktualny rozkład jazdy autobusów (w formie wydruku ze strony internetowej).

Rysunek 10. Przystanek autobusowy w Nowodworze.



Źródło: własne.

3.2.2. Sieć drogowa

W powiecie ryckim są ok. 782 km dróg publicznych różnych kategorii – krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Schematycznie ich przebieg na tle miejscowości powiatu przedstawiono na rysunku 12.

3.2.2.1. Drogi krajowe

Przez obszar powiatu ryckiego przebiegają dwie drogi krajowe, których przebieg przedstawiono w tabeli 15. Łączna ich długość w powiecie wynosi 45 km. Droga krajowa nr 17 stanowi część paneuropejskiego korytarza transportowego (korytarz dodatkowy do korytarza nr II) Gdańsk – Warszawa – Lublin – Kowel/Lwów – Odessa/Bukareszt.

Tabela 15. Drogi krajowe na obszarze powiatu ryckiego.

nr drogi	przebieg	długość
17	Warszawa – Garwolin – Ryki – Kurów – Lublin – Piaski – Krasnystaw – Zamość – Tomaszów Lubelski – Hrebenne – granica państwa	15,044 km
48	Tomaszów Mazowiecki – Białobrzegi – Głowaczów – Kozienice – Nowe Słowiki – Sieciechów – Opactwo – Dęblin – Moszczanka – Kock	30,000 km

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

W połowie 2018 roku ma zostać oddany do użytku odcinek drogi ekspresowej S17 na odcinku od węzła Kurów do granicy z województwem mazowieckim w rejonie Trojanowa. Droga ta

w istotny sposób wpłynie na ruch drogowy w powiecie ryckim. Trasa przebiegać będzie wzdłuż istniejącej drogi krajowej nr 17, a od Moszczanki do Niwy Babickiej ominie Ryki od wschodu i stanowić będzie obwodnicę miasta. Na terenie powiatu ryckiego planowane są dwa węzły – Moszczanka (Ryki Południe) z drogą krajową nr 48 oraz Ryki (Ryki Północ) w rejonie Nowej Dąbi jako łącznik do starej drogi nr 17. 19 października 2015 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad podpisała umowę z wykonawcą na realizację inwestycji w trybie „projektuj i buduj”.

3.2.2.2. Drogi wojewódzkie

Łączna długość dróg wojewódzkich w całym województwie lubelskim wynosi 2174,508 km. Przez obszar powiatu ryckiego przebiegają dwie drogi wojewódzkie²⁰ o łącznej długości 19,9 km, których trasy przedstawiono w tabeli 16. Drogi te są w zarządzie Rejonu Dróg Wojewódzkich w Puławach.

Tabela 16. Drogi wojewódzkie na obszarze powiatu ryckiego.

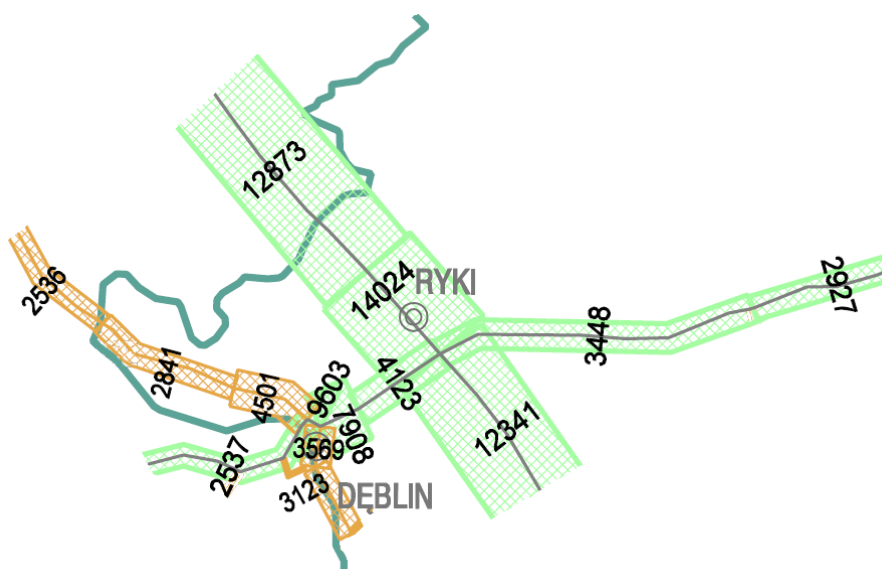
nr drogi	przebieg	długość
801	Warszawa – Karczew – Wilga – Maciejowice – Stężycza – Dęblin – Puławy	18,177 km
831	stacja kolejowa Dęblin Rycice – droga nr 801	1,700 km

Źródło: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie.

Co 5 lat na drogach krajowych i wojewódzkich przeprowadzany jest Generalny Pomiar Ruchu. Wyniki ostatniego zakończonego pomiaru zaprezentowano w formie graficznej na rysunku 11. Kolorem zielonym oznaczono drogi krajowe, a kolorem brązowym drogi wojewódzkie. Podane wartości liczbowe to średni dobowy ruch (SDR) pojazdów silnikowych w 2010 roku na poszczególnych odcinkach pomiarowych.

²⁰ http://www.zdw.lublin.pl/infohtml/wykaz_drog/drogi_woj_klasy_2013_lipiec.pdf [dostęp: 09.10.2015 r.]

Rysunek 11. Generalny Pomiar Ruchu w 2010 roku na obszarze powiatu ryckiego.



Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

3.2.2.3. Drogi powiatowe

Powiat rycki zarządza siecią 342,761 km dróg powiatowych. 11% z nich (37,873 km) posiada nawierzchnię gruntową. Na drogach tych znajdują się 23 mosty oraz 8 przejazdów kolejowych. W imieniu Zarządu Powiatu Ryckiego drogami powiatowymi zarządza Zarząd Dróg Powiatowych w Rykach.

Wykaz dróg powiatowych na terenie powiatu ryckiego przedstawiony jest w tabeli 17.

Tabela 17. Drogi powiatowe na obszarze powiatu ryckiego.

nr drogi	przebieg	długość [km]	
		utwardzone	gruntowe
1346L	(Żelechów) – granica woj. – Sokola – Okrzeja	5,545	4,468
1347L	Wojciechówka – Bramka – Jagodne	6,479	-
1349L	Ryki (ul. Łukowska, ul. Młynarska) – Grabów Szlachecki – Kobylczyk	17,154	-
1361L	Wola Gułowska – Kalinowy Dół – Lendo Wielkie	1,031	-
1400L	(Mościska) – granica woj. – Paprotnia – dr. woj. 801	3,902	-
1401L	granica woj. – Sokoleniec – Długowola	-	3,825
1402L	Błędowice – Brzeźce – Prażmów	9,090	-
1403L	(Życzyn) – granica woj. – Błędowice – Rokitnia Stara	3,632	-

nr drogi	przebieg	długość [km]	
		utwardzone	gruntowe
1404L	(Więcków) – granica woj. – Zielonka – Brzeziny	2,865	-
1405L	Ryki (ul. Swatowska) – Stężycza	14,387	-
1406L	Niwa Babicka – Edwardów – Swaty	7,637	-
1407L	Rokitnia Stara – Dęblin	3,220	2,000
1408L	Stara Dąbia – Zalesie	2,228	1,890
1409L	Wylezin – Ownia – Stara Dąbia	6,132	-
1410L	(Trojanów) – granica woj. – Kłoczew	4,260	-
1411L	(Babice) – granica woj. – Zadybie Stare	2,639	2,289
1412L	Wola Zadybska – Zaryte	4,018	-
1413L	(Żelechów) – granica woj – Wola Zadybska – granica woj. – (Trojanów)	3,850	-
1414L	(dr. kr. 17 – Mroków) – granica woj. – Zadybie Stare	0,191	4,506
1415L	Ryki (ul. Poniatowskiego, ul. Królewska) – Kłoczew – granica woj. – (Żelechów)	19,871	-
1416L	Kurzelaty – Kłoczew	2,947	0,963
1417L	Ownia – Potok	4,051	-
1418L	Zadybie Stare – Huta Zadybska	5,879	-
1419L	Stryj – Gózd	5,466	-
1420L	Kłoczew – Gózd – Okrzeja	9,113	-
1421L	Kłoczew – Padarz – Rzyczyna	4,850	3,300
1422L	Kłoczew – Czernic – Grabów Szlachecki	8,150	-
1423L	dr. kr. 48 – Trzcianka – Nowodwór – Lendo Wielkie	6,240	4,513
1424L	Sokola – Gózd	0,818	-
1425L	dr. kr. 48 – Bazanów Stary – Brusów – Falentyn	5,351	3,062
1426L	Ryki (ul. Sadowa) – Oszczywik – Borki – Niedźwiedź	16,347	-
1427L	dr. pow. 0415L – Rososz	2,119	-
1428L	Grabów Szlachecki – Nowodwór – Białki Dolne	13,416	-
1429L	Grabów Szlachecki – Lendo Ruskie – Sobieszyn	15,320	-
1430L	Ryki – Ogonów – Bazanów Nowy – Nowodwór	5,700	4,190
1431L	Zosin – Zielony Kąt	2,694	2,867
1432L	Przytoczno – Walentynów – Lendo Ruskie	1,114	-
1433L	dr. kr. 48 – Podlodów – Podlodówka	5,243	-
1434L	dr. kr. 48 – Ułęż – Baranów	7,646	-
1435L	Ułęż – Sobieszyn – Blizocin – Jeziorzany	4,092	-
1436L	Dęblin (ul. Skotnickiego) – Bobrowniki – Sędowice – Sarny – Ułęż	19,284	-
1437L	Krasnoglina – Bobrowniki – Niebrzegów – dr. woj. 845	5,525	-

nr drogi	przebieg	długość [km]	
		utwardzone	gruntowe
1438L	Ryki (ul. Słowackiego) – Dęblin (ul. Stawska, 1 Maja, Tyśiąclecia, Michalinowska, Wolności, Kościuszki)	13,147	-
1439L	Dęblin (ul. Balonna, Spacerowa, Krasickiego)	3,768	-
1440L	Dęblin (ul. Konopnickiej, Lipowa, Jagiellońska, Staromiejska)	4,411	-
1441L	Dęblin (ul. Grunwaldzka)	0,485	-
1442L	Dęblin (ul. Okólna)	0,460	-
1443L	Dęblin (ul. Partyzantów)	0,840	-
1444L	Dęblin (ul. Towarowa)	1,484	-
1445L	Dęblin (ul. Stawska, 1 Maja, Składowa)	2,573	-
1446L	Ryki (ul. Żytnia, Janiszewska)	4,274	-
1447L	Ryki (ul. Przemysłowa)	3,950	-
łącznie		304,888	37,873

Źródło: Zarząd Dróg Powiatowych w Rykach.

3.2.2.4. Drogi gminne

Łączna długość dróg gminnych na terenie powiatu ryckiego wynosi 374,59 km, w tym 223,4 km (60%) posiada nawierzchnię utwardzoną. Długość dróg gminnych w gminach powiatu ryckiego z podziałem na rodzaj nawierzchni przedstawiono w tabeli 18.

Tabela 18. Długość dróg gminnych na obszarze powiatu ryckiego.

Gmina	długość [km]	
	utwardzone	gruntowe
Dęblin	28,990	9,830
Ryki	56,567	38,931
Kłoczew	37,270	23,800
Nowodwór	30,800	8,402
Ułęż	40,000	25,000
Stężyca	29,800	45,200
łącznie	223,427	151,163

Źródło: urzędy miast i gmin.

3.2.2.5. Drogi rowerowe

W 2014 roku długość dróg rowerowych na obszarze powiatu ryckiego wynosiła 14,7 km. Długości dróg rowerowych w poszczególnych gminach i w podziale na zarządców przedstawiono w tabeli 19.

Tabela 19. Długość ścieżek rowerowych w gminach powiatu ryckiego.

Gmina	Łączna długość ścieżek	Długość ścieżek pod zarządem			Długość ścieżek na 10 tys. lud.
		gminy	powiatu	województwa	
Dęblin	11,4	0,0	10,2	1,2	6,7
Ryki	3,0	0,0	3,0	0,0	1,4
Kłoczew	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Nowodwór	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ułęż	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Stężycza	0,3	2,4	0,0	0,3	0,6
łącznie	14,7	0,0	13,2	1,5	2,5

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

W powiecie ryckim znajdują się także turystyczne szlaki rowerowe²¹. Przechodzi tędy Szlak Bursztynowy, należący do sieci tzw. Zielonych Szlaków „Greenways”. W Dęblinie wyznaczono szlak niebieski (okrężny wokół miasta) i dwa szlaki czarne (łącznikowe). Na terenie gmin Kłoczew i Nowodwór wyznaczono szlaki rowerowe w ramach Szlaku Ziemi Łukowskiej.

3.2.2.6. Płatne parkowanie

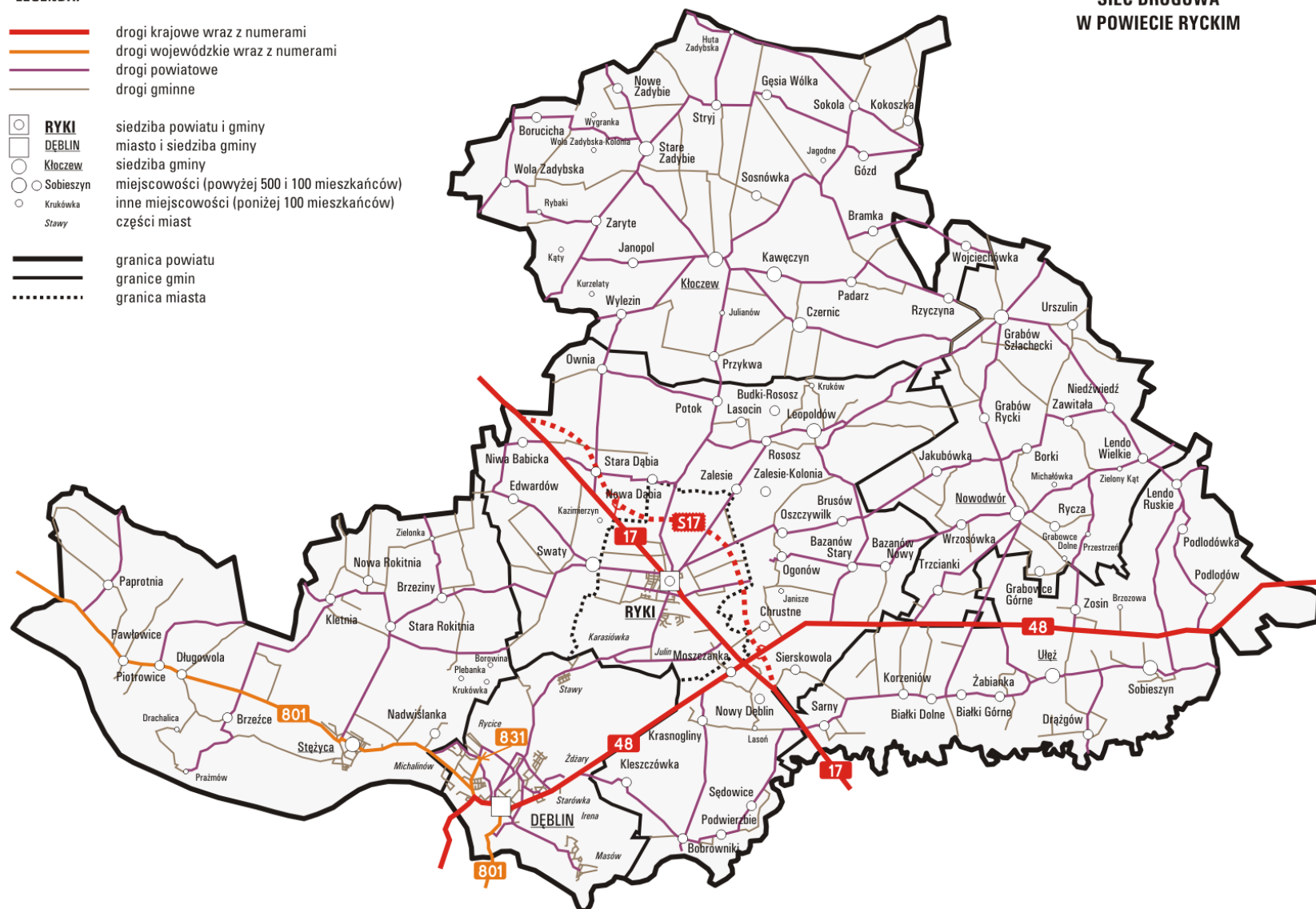
Na obszarze powiatu ryckiego nie ma stref płatnego parkowania.

²¹ <http://www.szlaki.lublin.pl/index.php/-powiat-rycki> [dostęp: 09.10.2015 r.]

Rysunek 12. Schemat sieci dróg publicznych w powiecie ryckim.

LEGENDA:

- drogi krajowe wraz z numerami
- drogi wojewódzkie wraz z numerami
- drogi powiatowe
- drogi gminne
- RYKI siedziba powiatu i gminy
- DEBLIN miasto i siedziba gminy
- Kłoczew siedziba gminy
- Sobieszyn miejscowości (powyżej 500 i 100 mieszkańców)
- Krukówka inne miejscowości (poniżej 100 mieszkańców)
- Stawy części miast
- granica powiatu
- granice gmin
- granica miasta

SIEĆ DROGOWA
W POWIECIE RYCKIM

Źródło: opracowanie własne na materiałach zarządów dróg.

4. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego.

4.1. Dokumenty strategiczne

Transport jest fundamentem gospodarki i społeczeństwa, a także umożliwia wzrost gospodarczy i tworzenie miejsc pracy. Mobilność jest ważna dla obywateli, aby mogli swobodnie podróżować. Rozwój transportu musi być zrównoważony, konieczne są ograniczenie emisji zanieczyszczeń i hałasu oraz wprowadzanie nowych technologii. Mówi o tym **„Biała księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”²²**. Konieczne jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu do roku 2050 o co najmniej 60% w porównaniu z rokiem 1990 (do 2030 roku należy ograniczyć emisję o ok. 20% w porównaniu z rokiem 2008). Infrastruktura, która kształtuje mobilność powinna być planowana w sposób maksymalizujący pozytywny wpływ na wzrost gospodarczy i minimalizujący negatywne skutki dla środowiska. Stwierdza się, że koszty zatorów komunikacyjnych wzrosną o 50% do roku 2050, jeżeli nie zmieni się sposób rozwoju systemu transportowego. Tym samym zwiększy się różnica w dostępności między obszarami centralnymi i odległymi, a także rosnać będą koszty społeczne wypadków, zanieczyszczeń i hałasu. Transport miejski odpowiada za 1/4 emisji CO₂ w miastach.

„Biała księga” określa wizję konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportu. Wskazano założenia jakimi powinien kierować się rozwój sektora transportu, a wśród nich jest poprawa efektywności energetycznej pojazdów, czy też bardziej wydajne wykorzystanie transportu i infrastruktury dzięki zastosowaniu lepszych systemów zarządzania ruchem i informacji. Mowa jest o integracji różnych środków transportu, podróż którymi ułatwiać mają systemy informacji, rezerwacji i płatności. W transporcie miejskim należy dążyć do stopniowej eliminacji pojazdów o napędzie konwencjonalnym, a w zamian wprowadzać napędy alternatywne. Integralną część projektowania miejskiej mobilności i infrastruktury powinno stanowić tworzenie lepszych warunków do chodzenia pieszo i jazdy na rowerze.

²² dokument Komisji Europejskiej z 28 marca 2011 r. (KOM 2011 144)

4.1.1. Dokumenty krajowe

„Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie”²³ definiuje wśród celów szczegółowych m.in.: „Zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów”, „Wspieranie rozwoju i znaczenia miast subregionalnych” i „Rozwijanie potencjału rozwojowego i absorpcyjnego obszarów wiejskich” (w ramach celu 1.2. „Tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania procesów rozwojowych i zwiększania ich absorpcji poza miastami wojewódzkimi”). W ramach celu 2.2. „Wspieranie obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe” wskazano cel „Usługi komunikacyjne”. Ponadto określono cel 2.5. „Zwiększanie dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich na obszarach o najniższej dostępności”.

W Strategii stwierdzono, że poprawa dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich, a także powiązań komunikacyjnych między głównymi ośrodkami miejskimi w regionach oraz między miastami i obszarami wiejskimi ma duże znaczenie dla zainicjowania rozprzestrzeniania procesów rozwojowych. Ma to sprzyjać pojawieniu się powiązań funkcjonalnych między nimi, co znow jest korzystne dla przepływu procesów rozwojowych na obszary słabiej rozwijające się. Podkreślono, że duże znaczenie ma tutaj pomoc publiczna na uruchamianie stałych połączeń komunikacji publicznej w obrębie regionu. Upowszechniane mają być takie działania jak bilety aglomeracyjne, czy koordynacja rozkładów jazdy.

Zwiększanie dostępności i jakości usług komunikacyjnych ma być osiąganę przy pomocy transportu zbiorowego przez poprawę jakości infrastruktury oraz taboru, zwiększanie zasięgu, optymalizację i powiązanie z regionalnymi i metropolitalnymi systemami transportu publicznego. Ma to w efekcie zwiększyć wahadłową mobilności mieszkańców obszarów problemowych. Również zwiększanie dostępności do ośrodków wojewódzkich ma być realizowane przez rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej (drogowej i kolejowej) oraz polepszanie jakości przewozów, aby skrócić czas podróży. Zakłada się, że do 2020 roku dostępności czasowej samochodem osobowym do ośrodków wojewódzkich nie będzie dłuższa niż 90 minut.

W „Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju”²⁴ stwierdzono, że zwiększenie popytu na usługi transportowe związane będzie z koncentracją ludności w obszarach zurba-

²³ dokument przyjęty przez Radę Ministrów dnia 13 lipca 2010 r.

²⁴ uchwała nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

nizowanych oraz dalszą koncentracją działalności gospodarczej. Jednocześnie zwiększać się będzie siła nabywcza mieszkańców oraz rosnąć przestrzenna mobilność zasobów pracy. W efekcie będzie to sprzyjało rozwojowi miast. W „Koncepcji” ustalano, że ze względu na brak dostatecznie rozwiniętego transportu publicznego mieszkańcy stref podmiejskich są uzależnieni od transportu indywidualnego, co przyczynia się do niewydolności układów transportowych i powstania kongestii²⁵. Stąd jednym z celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju w horyzoncie roku 2030 jest „poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej”.

Kolejnym krajowym dokumentem strategicznym istotnym z punktu widzenia niniejszego Planu jest „**Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)**”²⁶. W dokumencie tym wskazano najważniejsze kierunki interwencji w podziale na cele szczegółowe, wśród których znajdujemy m.in.:

- konsekwentną modernizację i rewitalizację istniejącej sieci linii kolejowych,
- modernizację infrastruktury dworców i przystanków kolejowych,
- w obszarach funkcjonalnych miast – rewitalizacja i rozbudowa linii kolejowych,
- podejmowanie działań zmierzających do lepszej integracji transportu szynowego i kołowego,
- przekształcenie sieci transportowej miasta w sprawny i funkcjonalny element infrastruktury regionu i kraju,
- zorganizowanie sprawnego i zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców systemu przemieszczania osób wewnątrz miasta i ułatwienie przemieszczania do i z obszarów zewnętrznych,
- wspieranie rozwiązań organizacji transportu najmniej zanieczyszczających środowisko,
- unowocześnianie taboru wszystkich gałęzi transportu.

²⁵ kongestia – oznacza skupienie, nagromadzenie, zatłoczenie lub przeciążenie i związana jest głównie z konsumpcją dóbr publicznych, kongestia transportowa oznacza zatłoczenie (zator) na szlakach transportowych, występuje głównie w miejscach gdzie została przekroczona przepustowość szlaku lub węzła (np. skrzyżowania) z powodu zbyt dużego natężenia ruchu

²⁶ Warszawa, dnia 22 stycznia 2013 r.

4.1.2. Dokumenty wojewódzkie

W skali wojewódzkiej opracowano kilka dokumentów wyznaczających kierunki rozwoju i ramy do realizacji różnych projektów, w tym transportowych. Pierwszym z nich jest „**Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego**”. Aktualnie obowiązującym jest dokument przyjęty w 2002 roku²⁷, jednak w przygotowaniu jest nowe opracowanie. Przywołane zostaną zapisy tego dokumentu w wersji zatwierdzonej w sierpniu 2015 r. przez Zarząd Województwa Lubelskiego po konsultacjach społecznych²⁸. Plan z roku 2002 jest już bowiem nieaktualny i nie odnosi się do bieżących zagadnień związanych z zagospodarowaniem przestrzennym województwa.

Stwierdza on, że zapewnienie spójności rozwoju i planowania przestrzennego województwa z polityką transportową państwa oznacza potrzebę m.in. rozwoju infrastruktury transportowej ukierunkowanego na poprawę dostępności komunikacyjnej, co powinno być realizowane przez kształtowanie spójnego systemu zewnętrznych i wewnętrznych powiązań transportowych, a także podniesienie jakości systemu transportowego. Aby spełnić te zamierzenia istotne jest również, aby rozwój efektywnej sieci infrastruktury komunikacyjnej był zrównoważony z akcentem na kształtowanie systemów multimodalnych i wzmocnienie transportu zbiorowego. Rozwój systemów transportowych w województwie lubelskim ma obejmować w szczególności m.in. integrowanie systemów komunikacji (integracja przewozów i infrastruktury komunikacyjnej) przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju.

Diagnoza systemu transportowego w skali województwa pokazuje, że cechą regionu jest słaba sieć komunikacyjna związana z niedostateczną ilością dróg szybkiego ruchu i niezadowalającym stanem technicznym istniejącej sieci drogowej. Stąd też drogi krajowe w województwie należą do najniebezpieczniejszych w kraju pod względem ryzyka poziomu indywidualnego, tzn. średniego ryzyka bycia śmiertelną lub ciężko ranną ofiarą wypadku. Ponadto województwo lubelskie należy do regionów z najniższą gęstością sieci kolejowej. Aktorzy Planu stwierdzają, że ważnym zagadnieniem w transporcie regionalnym jest obsługa komunikacją publiczną nie tylko metropolii lubelskiej, ale także całego województwa w zakresie przewozów pasażerskich pomiędzy miastami, a także w obrębie poszczególnych miast.

²⁷ uchwała nr XLV/597/02 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 29 lipca 2002 r.

²⁸ projekt „Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego”, sierpień 2015 r., Biuro Planowania Przestrzennego w Lublinie

Wyznaczono dwa priorytety rozwoju przestrzennego:

1. Wzmacnianie zewnętrznych powiązań sieciowych oraz poprawa spójności wewnątrzregionalnej w układzie przestrzennym i społeczno-gospodarczym.
2. Wzrost konkurencyjności przestrzeni województwa pod względem atrakcyjności gospodarczej i warunków życia.

Wśród zadań polityki przestrzennej wyznaczony został jako jeden z celów głównych: „Poprawa dostępności komunikacyjnej regionu”. Wśród celów szczegółowych znajdujemy m.in.:

- wzrost roli transportu publicznego w obsłudze podróżnych,
- integrację różnych środków transportu w organizacji systemu przewozów.

Cele te zostały przedstawione także w formie zasad. Zasada ogólna mówi o optymalizacji sieci transportowej. Wskazano także zasady szczegółowe:

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

Wśród kierunków rozwoju przestrzennego wymieniony jest m.in. kierunek nr 3 „Kształtowanie zagospodarowania na terenach podmiejskich”. Wskazane jest tutaj działanie nr 3.3. „Objęcie podmiejskich (urbanizujących się) jednostek osadniczych zintegrowanym systemem transportu publicznego.

Określono, że miasto Ryki w ramach policentrycznej strukturze systemu osadniczego województwa pełni funkcję ośrodka lokalnego z ważną rolą w zakresie funkcji sektora publicznego, a miasto Dęblin jest ośrodkiem wskazanym do wzmacniania krajowych i regionalnych funkcji specjalistycznych. Autorzy Planu dodają, że krystalizowanie struktury osadnictwa wiejskiego i wydobywanie niewykorzystanych potencjałów terenów wiejskich wymaga m.in. przywrócenia i usprawnienia powiązań komunikacyjnych miejscowości wiejskich z ośrodkami lokalnymi i ponadlokalnymi (w tym transportu zbiorowego).

Istotnym rozdziałem z punktu widzenia niniejszego opracowania jest ten poświęcony kierunkom rozwoju przestrzennego w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Autorzy dokumentu stwierdzają, że rozwój systemu transportu publicznego uwzględniać ma powiązania

między głównymi ośrodkami osadniczymi regionu oraz systemy komunikacji w obszarach funkcjonalnych miast. Ze względu na rzadką sieć kolejową dominującym środkiem transportu pozostanie komunikacja autobusowa i mikrobusowa. Zwrócono również uwagę na konieczność kształtowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Istotne jest, że jednym z zadań polityki regionalnej jest odbudowa sieci połączeń, która umożliwi mieszkańcom terenów wiejskich dostęp do głównych ośrodków usługowych regionu.

W ramach kierunku „Rozwój sieci transportu zbiorowego” wyznaczono trzy działania:

1. Budowa i rozbudowa infrastruktury obsługi komunikacji zbiorowej w węzłach.
2. Budowa parkingów w ramach kształtowania węzłów przesiadkowych, np.: typu Park and Ride (P+R) oraz Bike and Ride (B+R).
3. Integracja lokalnego transportu zbiorowego: międzygminnego, powiatowego, międzypowiatowego.

Wskazano, że w powiecie ryckim powinny znaleźć się dwa międzygałęziowe węzły integrujące transport kolejowy i drogowy: w Dęblinie (o znaczeniu regionalnym) i w Rykach (o znaczeniu ponadlokalnym).

Wśród rekomendacji wymieniono m.in. budowę i rozbudowę:

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

„Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 (z perspektywą do 2030 roku)”²⁹ wyznacza kilka celów operacyjnych związanych z transportem. W ramach celu strategicznego „Wzmacnianie urbanizacji regionu” jest cel operacyjny „Poprawa skomunikowania Lublina z obszarami metropolitalnymi Polski i zagranicy”. Wśród efektów działań oczekiwane jest, że Lublin zostanie dobrze skomunikowany w najważniejszych miastach Polski, Ukrainy i Białorusi.

Natomiast w ramach celu strategicznego „Funkcjonalna, przestrzenna, społeczna i kulturowa integracja regionu” wskazany został m.in. cel operacyjny „Poprawa wewnętrznego skomunikowania regionu”. Określa on kierunki działań lub interwencji m.in. związane

²⁹ uchwała nr XXXIV/559/2013 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 24 czerwca 2013 r.

z unowocześnianiem i poprawą funkcjonowania regionalnych połączeń kolejowych (np. przez zakup nowoczesnego taboru kolejowego do regionalnych przewozów pasażerskich) oraz ewentualne uzupełnianie ich poprzez tworzenie drogowych linii komunikacyjnych użyteczności publicznej. Należy też wspierać działania na rzecz wzmocnienia powiązań komunikacyjnych w obszarach funkcjonalnych ośrodków subregionalnych i miast pełniących funkcje ponadlokalne – tam gdzie niedoskonałość powiązań wewnętrznych stanowi barierę rozwoju. Efektem realizacji tego celu ma być zwiększenie gospodarczej i społecznej integracji regionu oraz zacieśnienie więzi gospodarczych między najważniejszymi ośrodkami miejskimi i ich bezpośrednim zapleczem. Osiągnięcie tego celu pozwoli także na lepsze dostosowanie zasobów pracy do miejsc pracy dzięki zwiększeniu mobilności mieszkańców oraz umożliwi zwiększenie możliwości wykorzystania potencjałów rozwojowych regionu. Autorzy Strategii wskazują także, że rozwój transportu publicznego pozwoli ograniczyć korzystanie z transportu indywidualnego, co zwiększy przepustowość i efektywność wykorzystania regionalnej infrastruktury drogowej.

4.1.3. Dokumenty powiatowe i gminne

Na szczeblu lokalnym funkcjonują dokumenty planistyczno-strategiczne odnoszące się zarówno do powiatu jak i gmin leżących na obszarze powiatu ryckiego. Wszystkie te dokumenty wskazują jako jeden z kierunków działań lub celów strategicznych ochronę środowiska naturalnego. Dokumenty te w niewielkim stopniu odnoszą się w swojej treści do transportu publicznego.

W „**Strategii Rozwoju Lokalnego Powiatu Ryckiego na lata 2009-2015**”³⁰ stwierdza się, że w ramach celu strategicznego „Rozwój przedsiębiorczości w powiecie w pełni wykorzystujący zasoby surowcowe, walory przyrodnicze i potencjał ludzki” realizowane będą cele operacyjne związane z budową i modernizacją dróg powiatowych oraz współdziałaniem na rzecz modernizacji dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych.

„**Strategia rozwoju gminy Ułęż 2007-2015**”³¹ w ramach celu strategicznego nr 3 „Zrównoważony rozwój gospodarczy” wspomina o zadaniu inwestycyjnym „Budowa nowych przystanków komunikacji publicznej”. Zadanie miało być realizowane w ramach celu operacyjnego „Poprawa stanu technicznego dróg i rozbudowa sieci dróg”.

³⁰ uchwała nr XXXVI/147/09 Rady Powiatu w Rykach z dnia 20 stycznia 2009 r. (z późn. zm.)

³¹ uchwała nr XVIII/91/2008 Rady Gminy Ułęż z dnia 26 marca 2008 r.

W dokumencie „**Strategia Rozwoju Gminy Kłoczew na lata 2015-2021**”³² analiza SWOT wymienia wśród wewnętrznych słabych stron gminy brak komunikacji publicznej. W ramach celów strategicznych i operacyjnych nie wskazano jednak żadnego działania związanego z transportem publicznym.

Podobnie jak w Ułężu, również w Dęblinie w ramach „**Strategia rozwoju lokalnego miasta Dęblin na lata 2008-2015**”³³ określono działanie „Budowa nowych przystanków komunikacji publicznej”. Znalazło się ono w ramach celu operacyjnego nr 2 „Budowa i rozbudowa infrastruktury technicznej” wyznaczonego do realizacji celu strategicznego nr 1 „Zrównoważony rozwój gospodarczy”. Lista zadań inwestycyjnych sytuuje to działanie na przedostatnim miejscu w hierarchii ważności i określa, że ma być ono realizowane przez miasto.

„**Strategia Rozwoju Lokalnego Gminy Ryki na lata 2008-2015**”³⁴ nie zakłada żadnych działań związanych z transportem publicznym. W opracowaniu jest jednak nowa „**Lokalna Strategia Rozwoju Gminy Ryki na lata 2016-2022**”³⁵ – obecnie w trakcie konsultacji społecznych³⁶. Autorzy tego dokumentu stwierdzają, że słabo rozwinięte połączenia komunikacyjne wewnętrzne i zewnętrzne w zakresie usług transportowych stanowią słabe strony gminy. Wyznaczony został cel strategiczny nr 1.3 „Poprawa dostępności do infrastruktury technicznej” i w jego ramach cel operacyjny nr 1.3.1 „Sieci transportowo-komunikacyjne”. Ma być realizowany m.in. przez działania w kierunku zwiększenia dostępności do transportu kolejowego przez poprawę spójności systemu poszczególnych sieci transportowych.

³² uchwała nr XII/95/2015 Rady Gminy Kłoczew z dnia 4 września 2015 r.

³³ uchwała nr XXV/163/2008 Rady Miasta Dęblin z dnia 22 kwietnia 2008 r.

³⁴ uchwała nr XXII/122/2008 Rady Miejskiej w Rykach z dnia 6 marca 2008 r. (z późn. zm.)

³⁵ <http://bip.ryki.pl/index.php?id=402&akcja=szczegoly&p2=986065> [dostęp: 30.10.2015 r.]

³⁶ <http://www.ryki.pl/pl/samorz%C4%85d/1322-konsultacje-spo%C5%82eczne-lokalnej-strategii-rozwoju-gminy-ryki-na-lata-2016-2022.html> [dostęp: 30.10.2015 r.]

4.2. Plany transportowe wyższego szczebla

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”³⁷ (zwany dalej „Planem krajowym”) określa zasady funkcjonowania międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym wykonywanych jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej w ramach publicznego transportu zbiorowego na rynku objętym zasadami konkurencji regulowanej, jak również ich finansowanie ze środków publicznych, sposób świadczenia, prognozowane zapotrzebowanie oraz potencjalne kierunki rozwoju. Zajmuje on najwyższe miejsce w hierarchii planów transportowych pozostałych organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

Zgodnie z Planem krajowym, przewiduje się, że najbardziej prawdopodobne zapotrzebowanie na przewozy kolejowe międzywojewódzkie w 2020 r. wyniesie 55 mln pasażerów i 36,4 mln pockm na rok. Oznacza to prognozowany wzrost przewozów w stosunku do 2010 r. odpowiednio o 9,34 i 3,40%. Praca eksploatacyjna w przewozach międzywojewódzkich, objętych dofinansowaniem z budżetu państwa, wzrośnie do 40,907 mln pockm w 2020 r. (wzrost w stosunku do 2012 r. o 23,56%).

W Planie krajowym ujęto następujące połączenia kolejowe prowadzące przez obszar powiatu ryckiego, a dokładniej przez Dęblin:

- Warszawa – Grzebowilk – Lublin (postoje: Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia – Pilawa – Dęblin – Puławy Miasto – Nałęczów – Lublin);
- Warszawa – Otwock – Lublin (postoje: Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia – Pilawa – Dęblin – Puławy Miasto – Nałęczów – Lublin);
- Warszawa – Grzebowilk – Lublin (postoje: Warszawa Gdańska – Pilawa – Dęblin – Puławy Miasto – Nałęczów – Lublin);
- Warszawa – Dęblin – Kielce (postoje: Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia – Pilawa – Dęblin – Pionki Zachodnie – Radom – Szydłowiec – Skarżysko-Kamienna – Suchedniów – Kielce).

³⁷ rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1151)

Linia Dęblin – Łuków (przez Ryki) wskazana została jako uzupełniająca linia kolejowa tworząca sieć skomunikowań. Stacja Dęblin uznana została za punkt handlowy, który jest objęty skomunikowaniami. Planowana sieć połączeń objętych Planem krajowym przedstawiona została na rysunku 13.

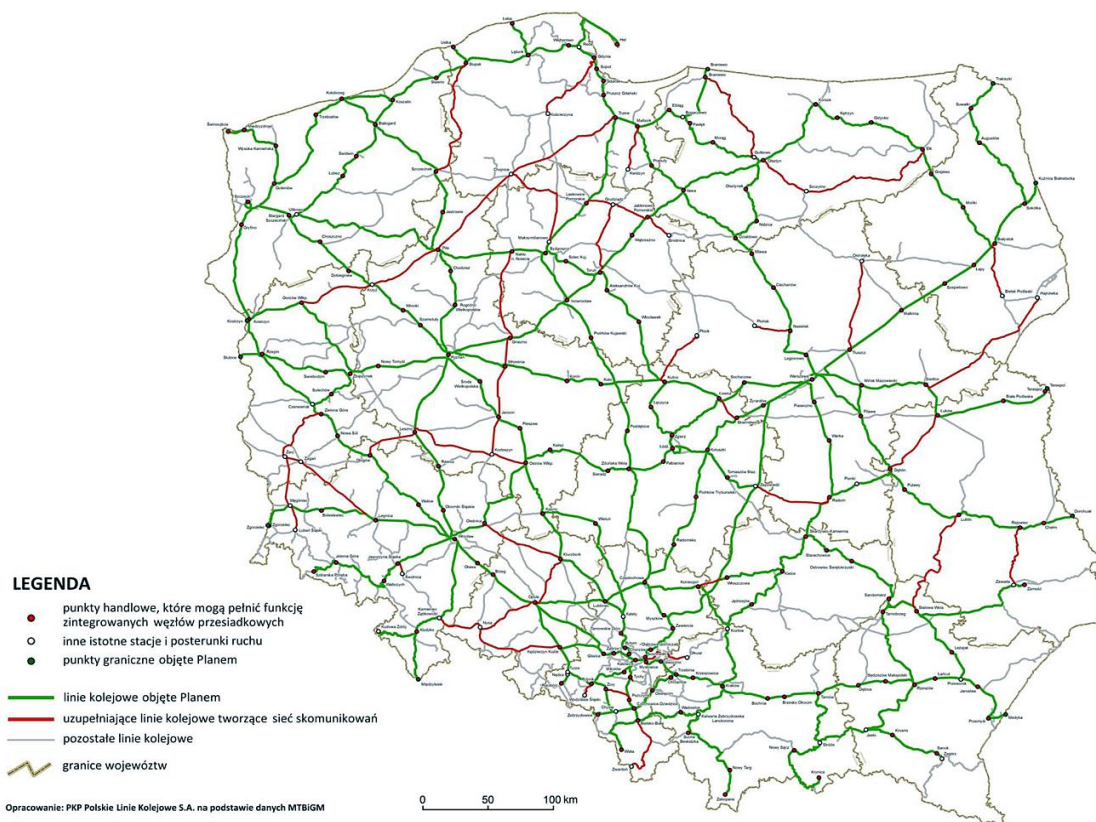
Plan krajowy określa możliwe trzy warianty rozwoju przewozów kolejowych: minimalny, maksymalny i najbardziej prawdopodobny. W wariantcie minimalnym, plan zakłada utrzymanie obecnej oferty przewozowej, bez dalszego jej ograniczania. W wariantach najbardziej prawdopodobnym i maksymalnym, oferta w przewozach krajowych do 2015 r. zostanie rozszerzona o nowe połączenia, ale na obszarze objętym planem nie są one przewidywane.

W planie krajowym przyjęto następujące zasady realizacji poszczególnych wariantów w przewozach międzywojewódzkich:

- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 2 pary na dobę) pomiędzy Warszawą i miastami wojewódzkimi;
- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 2 pary na dobę) pomiędzy największą liczbą miast wojewódzkich;
- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 1 para na dobę w sezonie i poza sezonem – w wybrane dni tygodnia) – w połączeniach z miastami uzdrowiskowymi i rekreacyjnymi;
- w przewozach międzynarodowych – zapewnienie co najmniej 1 pary pociągów na dobę pomiędzy Warszawą a stolicami państw sąsiednich;
- dążenie do zapewnienia połączeń pomiędzy stolicami województw przygranicznych, a stolicami państw sąsiednich – poprzez system skomunikowań.

W planie krajowym przyjęto, że dla usprawnienia połączeń pomiędzy miastami wojewódzkimi i miastami powyżej 100 tys. mieszkańców, pozostali organizatorzy publicznego transportu zbiorowego powinni uwzględniać wymienione w planie relacje.

Rysunek 13. Planowana sieć pasażerskich kolejowych połączeń międzynarodowych i międzywojewódzkich objętych Planem krajowym.



Źródło: część graficzna „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”.

Kolejnym planem transportowym, który znajduje się w hierarchii jest „**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim**”³⁸ (zwany dalej: Planem wojewódzkim). Określa on główne cele i kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w przewozach o charakterze wojewódzkim.

W Planie wojewódzkim wskazano, że odcinek trasy kolejowej Dęblin – Pilawa jest odcinkiem w województwie lubelskim o największej liczbie pociągów pasażerskich niezależnie od ich kategorii (z liczbą ponad 60 połączeń na dobę w obu kierunkach). Dęblin został wskazany jako jeden z trzech (obok Lublina i Łukowa) większych węzłów kolejowych w województwie. Jest to stacja styczna z pociągami regionalnymi województwa mazowieckiego i skomunikowania z nimi umożliwiają podróż między województwem lubelskim i mazowieckim. Stopień wykorzystania przepustowości linii kolejowych oszacowano na 13-47% w przypadku odcinka

³⁸ uchwała nr XLVII/744/2014 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 14 lipca 2014 r.

Garwolin – Dęblin – Puławy oraz 7-37% w przypadku odcinka Łuków – Ryki – Dęblin – Pionki. W transporcie drogowym (autobusowym) podano, że sieć komunikacyjna województwa składa się z 1248 linii obsługiwanych przez 319 przewoźników.

Określono również natężenie ruchu mierzone częstotliwością kursowania pojazdów na poszczególnych liniach wojewódzkich. W powiecie ryckim wymieniono odcinki Moszczanka – Ryki (400-500 kursów na dobę) oraz znajdujące się na tym samym ciągu komunikacyjnym łączącym Lublin z Warszawą: Żyrzyn – Moszczanka i Ryki – granica województwa (300-400 pojazdów na dobę). Województwo lubelskie charakteryzuje się wydatkami na transport rzędu 81,89 zł w przeliczeniu na 1 mieszkańca, co plasuje je na 13 miejscu wśród polskich województw.

Analizując preferencje wyboru środka transportu w województwie, autorzy Planu wojewódzkiego określili podział zadań przewozowych w podróżach pozamiejskich na terenie województwa na 80,5% – transport indywidualny i 19,5% transport zbiorowy. W miastach powiatowych (poza miastami na prawach powiatu) i w pozostałych miejscowościach województwa proporcje te są jeszcze bardziej niekorzystne dla transportu zbiorowego – odpowiednio 83,5/16,5% oraz 87,5/12,5%. Wskaźniki te oszacowano na podstawie badań napełnień w pojazdach komunikacji zbiorowej na terenie województwa lubelskiego jakie wykonano w 2013 roku oraz na podstawie wyników Generalnego Pomiaru Ruchu przeprowadzonego w 2010 roku na drogach krajowych i wojewódzkich. Zgodnie z polityką zrównoważonego rozwoju należy zmienić podział zadań przewozowych między transportem indywidualnym, a zbiorowym w stosunku 75% : 25% w perspektywie roku 2028.

Planowana sieć komunikacyjna w wojewódzkich przewozach pasażerskich ma być oparta na transporcie kolejowym i drogowym w celu zapewnienia mieszkańcom wysokiej dostępności do usług o charakterze użyteczności publicznej. Plan wojewódzki stwierdza, że linie komunikacyjne organizowane przez Województwo Lubelskie będą tworzyły dwa rodzaje połączeń:

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

Na obszarze powiatu ryckiego wyznaczono dwie linie wojewódzkie o charakterze użyteczności publicznej, obie w transporcie kolejowym:

- R8: Lublin – Puławy – Dęblin,

- R81: Terespol – Biała Podlaska – Międzyrzec Podlaski – Łuków – Krzywda – Ryki – Dęblin – Puławy – Lublin,
- a także wskazano, że linia Dęblin – granica województwa (kierunek Piława, Warszawa) może być organizowana przez Województwo po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Mazowieckim, a w przypadku braku porozumienia możliwa jest organizacja tej linii przez Województwo Lubelskie do najbliższej stacji w Województwie Mazowieckim umożliwiającej przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu oraz przewóz powrotny.

W transporcie drogowym Plan wojewódzki nie określa żadnej linii komunikacyjnej przebiegającej przez powiat rycki. Jedynie w załączniku nr 1 do Planu wojewódzkiego – „Część graficzna: sieć komunikacyjna Województwa Lubelskiego, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej” zaznaczone są linie w relacji:

- Lublin – Żyrzyn – Moszczanka – Ryki – gr. województwa (kierunek Warszawa),
- Puławy – Dęblin – Stężyca – gr. województwa (kierunek Warszawa),
- Dęblin – gr. województwa (kierunek Kozienice)

określone jako uruchamiane po zawarciu stosownych porozumień. Jednak linia nie posiadają żadnego oznaczenia, ani nie są wymienione w części tekstowej Planu wojewódzkiego.

Należy wskazać jednocześnie, że Dęblin został wskazany jako stacja końcowa dla dwóch linii komunikacyjnych określonych w „**Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego**”³⁹ (numeracja odrębna od tej stosowanej w woj. lubelskim):

- R7: Warszawa Śródmieście (Centralna) – Otwock – Piława – Garwolin – gr. województwa/Dęblin (woj. lubelskie),
- R81: Radom – Pionki – gr. województwa/Dęblin (woj. lubelskie).

Określono, że w województwie lubelskim powinny funkcjonować dwie kategorie zintegrowanych węzłów przesiadkowych:

- węzły przesiadkowe międzygałęziowe integrujące transport kolejowy z drogowym, których podstawowym zadaniem będzie rozprowadzanie ruchu pasażerskiego pomiędzy koleją, a transportem autobusowym regionalnym i liniami komunikacji miejskiej, mają zapewnić możliwość wygodnych przesiadek do pojazdów kursujących w kierunku osiedli

³⁹ uchwała nr 217/14 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 3 listopada 2014 r.

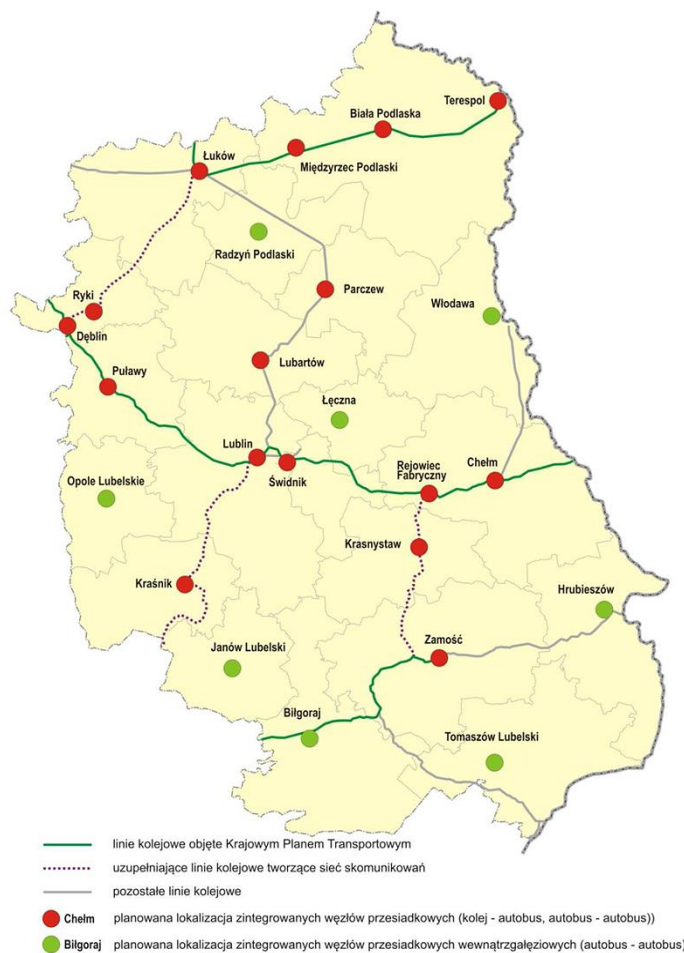
mieszkaniowych w miastach oraz innych miejscowościach w subregionach i powinny pełnić dodatkowo rolę integracji wewnętrznej w transporcie kolejowym oraz drogowym.

- węzły przesiadkowe integrujące wewnątrzgałęziowo transport drogowy w miejscowościach pozbawionych dostępu do transportu kolejowego, których celem będzie ułatwienie przesiadania się pomiędzy autobusami obsługującymi różne linie, zarówno w segmencie przewozów dalekobieżnych, międzypowiatowych, powiatowych, jak i gminnych (w tym miejskich).

Plan wojewódzki zaleca, aby zintegrowane węzły przesiadkowe powstały co najmniej w każdym zespole miejskim z regularnymi połączeniami kolejowymi. W wielu miastach stacje kolejowe są znacznie oddalone od ich centrów i osiedli mieszkaniowych, toteż stworzenie węzłów może być szansą na zwiększenie dostępności i atrakcyjności transportu kolejowego. W miastach, do węzłów przesiadkowych powinny dojeżdżać dedykowane autobusowe linie dowozowe, skracające czas dojścia do stacji kolejowych.

W powiecie ryckim określono dwa takie węzły – ich lokalizacja przedstawiona została na rysunku 14. Pierwszy – w Dęblinie, jest wyznaczony również w Planie krajowym. Drugi – w Rykach, określony został w Planie wojewódzkim. Wskazano, że w węzłach tych należy stosować rozwiązania, które zniwelują trudności związane z przesiadaniem się zarówno z pociągów do autobusów, jak i pomiędzy samymi autobusami (np. przesiadki typu „drzwi w drzwi”). We wszystkich wskazanych planowanych lokalizacjach zintegrowanych węzłów przesiadkowych powinny być organizowane skomunikowania linii gminnych i powiatowych z liniami komunikacyjnym w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie drogowym

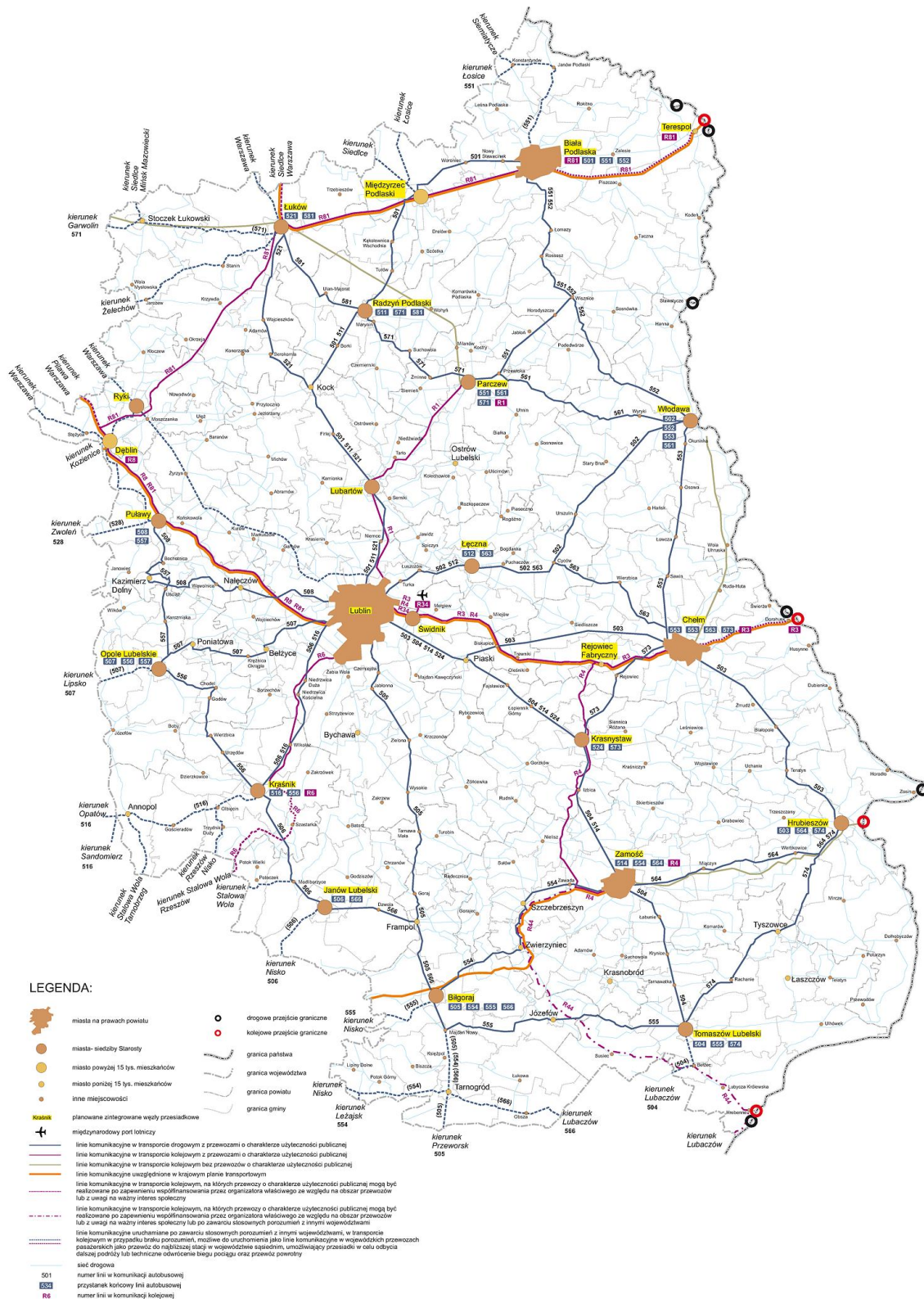
Rysunek 14. Lokalizacja proponowanych węzłów przesiadkowych w woj. lubelskim.



Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim.

Kształt sieci linii użyteczności publicznej określonej w Planie wojewódzkim przedstawiono na rysunku 15.

Rysunek 15. Sieć komunikacyjna Województwa Lubelskiego, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.



Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim.

5. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

W poprzednich rozdziałach omówiono czynniki wpływające na potrzeby przewozowe takie jak demografia, sytuacja społeczno-gospodarcza, edukacja, kultura i turystyka oraz istniejąca infrastruktura transportowa i oferta przewozowa transportu zbiorowego. Potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu ryckiego, a także osób przyjezdnych (w tym turystów) realizowane są obecnie tylko w 12,5-16,5% transportem publicznym, a aż w 83,5-87,5% transportem indywidualnym⁴⁰. Głównym celem podróży wewnątrzpowiatowych są miasta Ryki i Dęblin. Tam koncentrują się największe generatory przewozów takie jak zakłady pracy, szkoły, obiekty handlowe i usługowe oraz urzędy. Ośrodki te są również punktami węzłowymi dla dalszych podróży poza powiat (m.in. w kierunku Lublina i Warszawy oraz Łukowa i Radomia).

Wśród ważniejszych obiektów stanowiących generatory przewozów o znaczeniu powiatowym na obszarze powiatu ryckiego należy wymienić:

administracja publiczna:

- Starostwo Powiatowe w Rykach, ul. Wyczółkowskiego 10a
- Sąd Rejonowy w Rykach, ul. Kościuszki 15
- Prokuratura Rejonowa w Rykach, ul. Wojtyły 26
- Urząd Skarbowy w Rykach, ul. Wyczółkowskiego 10a
- Powiatowy Urząd Pracy w Rykach, Rynek Stary 50/55
- Powiatowy Urząd Pracy Filia w Dęblinie, Rynek 12
- Powiatowe Centrum Zarządzania Kryzysowego w Rykach, ul. Wyczółkowskiego 10a
- Komenda Powiatowa Policji w Rykach, ul. Poniatowskiego 12
- Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Rykach, ul. Warszawska 25
- Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa w Rykach, ul. Wyczółkowskiego 11
- Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Rykach, ul. Żytnia 5a
- Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Dęblinie, ul. Podchorążych 8a
- Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Rykach, ul. Wyczółkowskiego 10a
- Ośrodek Pomocy Społecznej w Rykach, ul. Wojtyły 29
- Ośrodek Pomocy Społecznej w Dęblinie, ul. Rynek 12
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Kłoczewie, ul. Długa 67a
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Ułężu, Ułęż 168
- Ośrodek Pomocy Społecznej w Stężycy, ul. Królewska 4

⁴⁰ Aktualny podział zadań przewozowych w podróżach pozamiejskich na terenie województwa lubelskiego – Plan wojewódzki, tabela 4.1.

- Dom Pomocy Społecznej im. s. H. Drozdowskiej oraz Ośrodek Wsparcia w Leopoldowie, ul. Drozdowskiego 37
- Samorządowa Administracja Szkół i Przedszkoli w Rykach, ul. Wojtyły 29
- Zarząd Dróg Powiatowych w Rykach, ul. Kolejowa 5
- Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej sp. z o.o. w Rykach, ul. Słowackiego 5
- Miejski Zakład Gospodarki Komunalnej sp. z o.o. w Dęblinie, ul. 15 Pułku Piechoty "Wilków" 3
- Gminny Zakład Usług Komunalnych w Stężycy, pl. Senatorski 1
- Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Rykach, ul. Poniatowskiego 2
- Powiatowy Inspektorat Weterynarii w Rykach, ul. Wyczółkowskiego 10a
- Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego w Rykach, ul. Wyczółkowskiego 10a
- Zakład Ubezpieczeń Społecznych Inspektorat w Rykach, ul. Kościuszki 21
- Kasa Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego w Rykach, ul. Kościuszki 22
- Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A. Inspektorat w Rykach, ul. Wyczółkowskiego 11

placówki edukacyjno-wychowawcze:

- Liceum Ogólnokształcące im. M. Skłodowskiej-Curie w Rykach, ul. Słowackiego 12,
- Zespół Szkół Zawodowych nr 1 im. W. Korzyka w Rykach, ul. Żytnia 5,
- Zespół Szkół Zawodowych nr 2 im. L. Wyczółkowskiego w Rykach, ul. Wyczółkowskiego 10,
- Zespół Szkół Zawodowych nr 1 im. gen. F. Kleeberga w Dęblinie, ul. Tysiąclecia 3,
- Zespół Szkół Zawodowych nr 2 im. M. Dąbrowskiej w Dęblinie, ul. Wiślana 3b,
- Zespół Szkół Ogólnokształcących w Dęblinie, ul. 15 Pułku Piechoty „Wilków” 6
- Ogólnokształcące Liceum Lotnicze im. F. Żwirki i S. Wigury w Dęblinie, ul. II Pułku Kraków 5
- Zespół Szkół im. K. hr. Kickiego w Sobieszynie-Brzozowej, Sobieszyn 298a
- Pierwsze Policealne Studium Zawodowe dla Dorosłych w Rykach, ul. Słowackiego 3
- Ośrodek Rewalidacyjno-Wychowawczy w Rykach, ul. Ogrodowa 6
- Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Dęblinie, ul. Niepodległości 8
- Warsztaty Terapii Zajęciowej w Dęblinie, ul. Niepodległości 8
- Lubelska Szkoła Wyższa w Rykach, ul. Warszawska 3b
- Szkoła Podoficerska Sił Powietrznych w Dęblinie, ul. Szkoły Podchorążych 3, bud. 205
- Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych w Dęblinie, ul. Dywizjonu 303 nr 12,

instytucje kulturalne i sportowe:

- Powiatowa Biblioteka Publiczna w Rykach, ul. Żytnia 5a
- Miejsko-Gminna Biblioteka Publiczna w Rykach, ul. Słowackiego 1

- Miejska Biblioteka Publiczna w Dęblinie, ul. Okólna 19
- Gminna Biblioteka Publiczna w Kłoczewie, ul. Klonowa 2
- Gminna Biblioteka Publiczna w Nowodworze, Nowodwór 74
- Biblioteka Publiczna w Stężycy, ul. Królewska 4
- Pedagogiczna Biblioteka Wojewódzka im. KEN w Lublinie Filia w Rykach, ul. Warszawska 10a
- Biblioteka Główna Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie, ul. Szkoły Podchorążych Lotnictwa 6
- Miejsko-Gminne Centrum Kultury w Rykach, ul. Warszawska 11
- Miejsko-Gminny Ośrodek Sportu i Rekreacji w Rykach, ul. Warszawska 62
- Miejski Dom Kultury w Dęblinie, ul. 15 P.P. Wilków 32b
- Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie, ul. Dywizjonu 303 nr 12
- Sala Tradycji „Twierdza Dęblin” w Dęblinie, ul. Saperów 5
- Kino „Renesans” w Rykach, ul. Warszawska 25
- Kino „Błękit” – Klub Uczelniany WSOSP w Dęblinie, ul. Dywizjonu 303 nr 6
- Gminny Ośrodek Kultury w Kłoczewie, ul. Klonowa 2
- Gminny Ośrodek Kultury w Stężycy, ul. Królewska 4
- Zespół Administracyjny Placówek Oświatowych i Kulturowych (Biblioteka Publiczna oraz Gminny Ośrodek Kultury) w Ułężu, Uleż 168
- Pływalnia Powiatowa w Rykach, ul. Janiszewska 2

placówki ochrony zdrowia:

- Szpital Powiatowy (AMG Centrum Medyczne Sp. z o.o.) w Rykach, ul. Żytnia 23
- 6 Szpital Wojskowy z Przychodnią SPZOZ w Dęblinie, ul. Szpitalna 2
- NZOZ „Luna Med” w Rykach, ul. Żytnia 23
- NZOZ „MEDIVITA” w Rykach, ul. Wojtyły 3,
- NZOZ „MEDIVITA” w Rykach, ul. Warszawska 100,
- Specjalistyczne Centrum Medyczne SANMED w Rykach, ul. Żytnia 16,
- NZOZ „MEDICUS” S.C. w Rykach, ul. Wyczółkowskiego 6,
- NZOZ „MEDITRANS” S.C. w Rykach, ul. Warszawska 10,
- NZOZ „KLINIKA” Sp. z o.o. w Rykach, ul. Żytnia 33 i ul. Wyczółkowskiego 6,
- Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Dęblinie, Rynek 14
- NZOZ „Rodzinna Przychodnia Lekarska” w Dęblinie, ul. Stężycka 11
- NZOZ „Przychodnia Kolejowa” w Dęblinie, ul. Kolejowa 20,
- Specjalistyczne Gabinety Lekarskie „Zdrowie” w Dęblinie, ul. Okólna 18,
- NZOZ Medyczne Laboratorium Diagnostyczne „ANLAB” w Dęblinie, ul. Stężycka 11
- NZOZ Laboratorium Diagnostyczne „LAB-MED” w Dęblinie, ul. Kolejowa 20

- Pogotowie Ratunkowe w Dęblinie, ul. Szpitalna 2,
- NZOZ „SAN-DEM” w Kłoczewie, ul. Długa 51
- NZOZ „MEDIVITA” w Kłoczewie, ul. Długa 67
- NZOZ w Nowodworze, Nowodwór 72,
- NZOZ „MEDIVITA” w Nowodworze, Nowodwór 69
- NZOZ w Stężycy, ul. Królewska 2
- NZOZ „MEDIVITA” w Ułężu, Uleż 172

większe zakłady pracy:

- Jednostka Wojskowa nr 4929 w Dęblinie, ul. Brygady Pościgowej 5,
- Wojskowe Zakłady Lotnicze nr 1 S.A. w Dęblinie, ul. Lotników Polskich 4,
- Polski Ogród Sp. z o.o. Oddział Zakład Przetwórstwa Owocowo-Warzywnego w Rykach, ul. Przemysłowa 12,
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Sekcja Eksploatacji w Dęblinie, ul. Michalinowska 4,
- Spółdzielnia Mleczarska w Rykach, ul. Żytnia 3,
- Wojskowe Zakłady Inżynieryjne S.A. w Dęblinie, ul. 15 Pułku Piechoty „Wilków” 3,
- „Juwent” Szymański, Nowakowski sp. j. w Rykach, ul. Lubelska 31,
- PPHU „AGBO” Bogdan Nawrotek w Dęblinie, ul. Mickiewicza 75,
- „ALLMIZ” sp. z o.o. w Dęblinie, ul. Stawska 231,
- JMP Gospodarstwo Ogrodnicze Michał Ptaszek w Stężycy, ul. Zielona 48,
- Spółdzielnia „POLFRAMET” w Kłoczewie, ul. Długa 108.

W najbliższym czasie nie przewiduje się zmian w lokalizacji obiektów będących generatorami przewozów mających istotny wpływ na zmiany popytu w publicznym transporcie zbiorowym.

W Planie wojewódzkim ocenę i prognozę potrzeb przewozowych przeanalizowano dla dwóch wariantów. Założono dwa scenariusze – utrzymanie stanu istniejącego (wariant 0) oraz rozwój publicznego transportu zbiorowego (wariant 1). Modelowanie przyjęto dla docelowego roku 2028.

W tym horyzoncie w wariantcie 0 udział transportu publicznego w podróżach na obszarze miast powiatowych spadnie z bazowej wartości 16,5% do 13% (w tym transport autobusowy tylko 11%), a na obszarze pozostałych miejscowości spadnie w wartości bazowej 12,5% do zaledwie 8,9% (transport autobusowy – 7%). Wariant ten charakteryzuje się bowiem niepojęmowaniem żadnych działań związanych z promocją i rozwojem publicznego transportu zbiorowego oraz brakiem organizacji linii komunikacyjnych w przewozach o charakterze uży-

teczności publicznej w transporcie drogowym. W efekcie udział transportu zbiorowego w podróżach po województwie lubelskim spadnie.

Z kolei w wariantcie 1 zakłada się wzrost udziału transportu zbiorowego w podróżach:

- w miastach powiatowych do 22,1% (w tym transport autobusowy – 19%),
- w pozostałych miejscowościach do 15% (w tym transport autobusowy – 13%).

Wymaga to jednak od organizatorów przewozów podejmowania szeregu działań promujących publiczny transport zbiorowy oraz uruchamiania przewozów na liniach o charakterze użyteczności publicznej, których oferta przewozowa będzie atrakcyjna i zgodna z oczekiwaniami mieszkańców regionu.

Przyjmując współczynnik ruchliwości dla mieszkańców powiatu na poziomie 1,8, w tabeli 20 przedstawiono prognozę podróży ogółem i powiatową komunikacją autobusową na obszarze objętym planem dla 2020 i 2025 roku. Założono, m.in. na podstawie badań zachowań komunikacyjnych wykonywanych w podobnych regionach, że 30% podróży odbywa się w granicach gminy. Spośród pozostałych – 40% odbywa się w granicach powiatu, a 25% poza powiat. W szacunkach przyjęto również, że z wykorzystaniem powiatowych przewozów pasażerskich, odbywać się będzie 10% podróży ponadpowiatowych (będą to dojazdy do miejsc przesiadkowych).

Przedstawiono prognozę w trzech wariantach. Pierwszy zakłada, że udział komunikacji autobusowej w podróżach wynoszący obecnie 12,55% liczby wszystkich podróży nie zmieni się. W drugim założono regres, zgodnie z wariantem „0” prognozy podróży określonej w Planie wojewódzkim (udział komunikacji autobusowej spadnie wówczas do poziomu 9%). W trzecim wariantcie założono natomiast wzrost liczby podróży, zgodnie z wariantem „1” Planu wojewódzkiego – udział komunikacji autobusowej przyjęto na poziomie 16%. W każdym wariantcie uwzględniono prognozę demograficzną zakładającą spadek liczby mieszkańców powiatu.

Tabela 20. Prognoza liczby podróży w powiecie ryckim w 2020 i 2025 roku [mln podróży].

Wyszczególnienie rok:	dziś	wariant 1 (bez zmian)		wariant 2 (regres)		wariant 3 (rozwój)	
	2015	2020	2025	2020	2025	2020	2025
Podróże ogółem	37,63	36,29	34,92	36,29	34,92	36,29	34,92
– w tym poza gminę	26,34	25,40	24,44	25,40	24,44	25,40	24,44
Podróże ponadgminne – w obrębie powiatu	13,17	12,70	12,22	12,70	12,22	12,70	12,22
– komunikacją autobusową	1,65	1,59	1,53	1,14	1,10	2,03	1,96

Źródło: opracowanie własne.

Ponadgminne podróże publiczną komunikacją autobusową odbywać się będą autobusową komunikacją komercyjną, wojewódzkimi przewozami autobusowymi, komunikacją miejską (w zakresie pozamiejskim) oraz powiatową komunikacją autobusową – organizowaną przez powiat.

Od 1 stycznia 2017 r. przewóz osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego nie będzie wymagać uzyskania zezwolenia. Drogowy przewóz osób, niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej, przedsiębiorca będzie mógł wykonywać już po zgłoszeniu o zamiarze wykonywania takiego przewozu do organizatora (jednostki samorządu terytorialnego) właściwego ze względu na obszar lub zasięg przewozów – i wydaniu przez tego organizatora potwierdzenia zgłoszenia przewozu. Transport drogowy osób w Polsce ulegnie więc liberalizacji. Ale przewoźnik, który będzie świadczył usługi na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, nie będzie mógł uzyskiwać rekompensaty z tytułu stosowania ulg ustawowych. Rekompensatę tę będzie otrzymywał organizator, który wypłaci ją tylko operatorowi publicznego transportu zbiorowego – czyli podmiotowi, który na jego zlecenie, zgodnie z zawartą umową świadczyć będzie usługi przewozowe. Przewozy te muszą być ogólnodostępne (otwarte dla mieszkańców).

Zmiana warunków otrzymywania rekompensaty z tytułu stosowania ulg ustawowych jest bardzo istotna. Aby dotychczasowy przewoźnik otrzymywał dalej taką rekompensatę na obsługiwanych liniach musi stać się operatorem i podpisać umowę o świadczenie usług z odpowiednim organizatorem. Umowa taka może obejmować jedynie linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, które zostały określone w planie transportowym. Dotyczy to wszystkich szczebli samorządu, a więc również linii o charakterze wojewódzkim i gminnym.

Na wielu liniach, szczególnie lokalnych, udział pasażerów korzystających z ulg ustawowych przy zakupie biletów jest znaczący. Są to głównie dzieci i młodzież dojeżdżający do szkół. Udział rekompensaty z tytułu utraconych przychodów dla przewoźników jest więc istotny i sięga nawet 1/3 całości przychodów z linii. W przypadku przewozów, które stanowią dedykowane przewozy dzieci do szkół, a ogólnodostępne są tylko w celu pozyskania rekompensaty (udział innych pasażerów jest znikomy) udział rekompensaty w przychodach sięga 49%. Taki jest bowiem wymiar ulgi ustawowej przysługującej dzieciom i młodzieży przy zakupie biletu miesięcznego. Pozostałe 51% kosztów pokrywają rodzice dzieci lub w przypadku linii gminnych często gmina.

Rentowność linii komunikacyjnych o charakterze lokalnym wykazywana jest więc tylko dzięki uzyskiwaniu rekompensaty, a także najczęściej przez brak jakichkolwiek inwestycji i obsługa linii najczęściej wyeksploatowanym taboru. W efekcie możliwe jest uzyskanie niewielkiej rentowności (maksymalnie kilkuprocentowej). Wprowadzenie do ruchu nowszego taboru, bardziej komfortowego dla pasażerów, powoduje wzrost kosztów i spadek rentowności przewozów.

Brak refundacji ulg ustawowych spowodowałby sytuację w której większość linii lokalnych charakteryzowałaby się znacznym deficytem, szacowanym na ok. 30% kosztów świadczonych usług. W takiej sytuacji przewoźnicy wycofają się ze świadczenia usług na takich liniach.

6. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów użyteczności publicznej

6.1. Charakterystyka planowanej sieci

Planowana sieć połączeń użyteczności publicznej w powiatowych przewozach pasażerskich określona została na bazie istniejącej sieci połączeń, z uwzględnieniem wielkości potoków pasażerskich, zapewnienia połączeń z siedzibą powiatu oraz dodatkowo zapewnienia połączeń między miejscowościami w powiecie.

Przy projektowaniu siatki połączeń powiatowych uwzględniono zamiar zorganizowania przez Województwo Lubelskie sieci wojewódzkich linii użyteczności publicznej. W przypadku powiatu ryckiego sieć ta obejmuje tylko dwie linie kolejowe. Uwzględniono także istniejące i perspektywicznie funkcjonujące połączenia autobusowe o charakterze komercyjnym. Przyjmuje się, że przewozy powiatowe o charakterze użyteczności publicznej powinny być organizowane wszędzie tam, gdzie konieczne jest zapewnienie mieszkańcom minimalnej dostępności transportowej. Dojazd do miasta powiatowego powinien zapewniać również dojazd do regionalnego węzła integracyjnego, aby powiatowe przewozy pasażerskie były zintegrowane z wojewódzkimi przewozami pasażerskimi. Trasy linii użyteczności publicznej powinny być zatem prowadzone w taki sposób, aby zapewnić minimalną dostępność transportową dla większych miejscowości położonych pomiędzy ośrodkiem gminnym i miastem powiatowym oraz aby zapewnić dostęp mieszkańców do przystanków zintegrowanych. W stosunku do obecnych tras linii autobusowych dokonano rozszerzenia sieci o obsługę miejscowości Kletnia w gminie Stężyca.

Mając na uwadze zmiany w udzielaniu rekompensat przewoźnikom z tytułu stosowania ulg ustawowych w cenach biletów jakie nastąpią od 1 stycznia 2017 r. należy pamiętać, że brak organizacji przewozów powiatowych uniemożliwi przewoźnikom pozyskiwanie tych rekompensat dla wyrównania tych strat, zmuszając ich albo do podwyższenia cen biletów albo też do rezygnacji z obsługi linii. Wzrost cen biletów ograniczy konkurencyjność transportu zbiorowego w porównaniu do podróży samochodem osobowym, spowoduje więc zmniejszenie liczby pasażerów korzystających z transportu publicznego. Dotychczasowa praktyka wskazuje na to, że nastąpi raczej postępująca likwidacja nierentownych połączeń autobusowych – zwłaszcza do mniejszych miejscowości – oraz skracanie długości tras linii. Pozostaną tylko takie połączenia, w których pomimo braku refundacji ulg, duże potoki pasażerskie umożliwią

przewoźnikom osiągnięcie dodatniej rentowności linii. W rezultacie, nastąpi znaczne pogorszenie dostępności miasta powiatowego dla mieszkańców poszczególnych gmin, poza mieszkańcami miejscowości położonych przy głównych ciągach komunikacyjnych. Utrudni to, a może nawet uniemożliwi, dojazd uczniom do szkół, a mieszkańcom nieposiadających samochodów osobowych – do miejsc pracy oraz dostępność usług ponadgminnych.

Należy zatem przygotować się na ewentualne ograniczenia w podaży usług na liniach powiatowych i podjąć się uruchomienia powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej na obszarze powiatu ryckiego, niezależnie od spełnienia kryteriów dostępności komunikacyjnej przez obecną komunikację komercyjną. Pozwoliłoby to wybranemu operatorowi na kontynuację procesu refundacji strat przychodów spowodowanych stosowaniem ulg ustawowych ze środków budżetu państwa – za pośrednictwem organizatora – powiatu ryckiego. Kontynuacja procesu refundacji ulg ustawowych spowodowałaby nie tylko obniżenie cen biletów, ale i uniknięcie likwidacji połączeń.

Sieć określona w niniejszym Planie nie obejmuje gminnych przewozów pasażerskich. Linie te mogą być uruchomione w ramach zintegrowanej sieci przewozów powiatowych pod warunkiem zawarcia stosownej umowy z powiatem i przekazania środków finansowych.

Część zaplanowanych odcinków sieci połączeń użyteczności publicznej wybiega poza powiat rycki. Ich uruchomienie uzależnione jest od tego, czy zawarte zostaną porozumienia między powiatem ryckim, a powiatami łukowskim, lubartowskim, puławskim, kozienickim i garwolińskim. W przypadku braku takich porozumień linie nie będą uruchamiane lub uruchomione zostaną tylko na odcinku zawierającym się w granicach powiatu ryckiego. Linie te mają znaczenie dla powiatu ryckiego, gdyż obsługują relacje przewozowe ważne z punktu widzenia mieszkańców powiatu (połączenia z pobliskimi miejscowościami poza powiatem). Ponadto niektóre miejscowości obsługiwane są tylko przez linie wybiegające poza powiat z uwagi na swoje położenie na krańcach powiatu przy drogach wylotowych z jego obszaru.

Uruchamianie konkretnych linii użyteczności publicznej w ramach określonej sieci połączeń następować będzie w zależności od występujących potrzeb związanych z niezapewnieniem przewozów w ramach istniejących linii uruchamianych samodzielnie przez przewoźników. Decyzja o uruchomieniu linii o charakterze użyteczności publicznej poprzedzona będzie analizą zasadności jej uruchomienia, również przez badania marketingowe.

Dla wyznaczonych linii zaproponowano wprowadzenie numeracji porządkującej kierunki i relacje. W powiecie ryckim zastosowana została numeracja trzycyfrowa rozpoczynająca się cyfrą 9. Wybór tej cyfry nawiązuje do numerów linii wyznaczonych w Planie wojewódzkim, gdzie cyfra 8 przyporządkowana została liniom łączącym Lublin z Dęblinem i Rykami. Cyfra 8 została jednak wykorzystana w sieci komunikacyjnej powiatu puławskiego⁴¹, stąd wybór kolejnej cyfry – 9. Kolejna cyfra grupuje linie w główne kierunki na sieci komunikacyjnej:

- **0:** do Dębina i Stężycy,
- **1:** do Kłoczewa,
- **2:** do Ułęża,
- **3:** do Nowodworu,
- **4:** do powiatu puławskiego (Baranów i Puławy),
- **5:** do powiatu garwolińskiego (Trojanów i Żelechów),
- **6:** do powiatu lubartowskiego (Przytoczno),
- **7:** do powiatu łukowskiego (Okrzeja i Adamów) oraz linie łączące powiat garwoliński z łukowskim przez powiat rycki (relacja Okrzeja – Żelechów),
- **8:** do powiatu garwolińskiego (Maciejowice i Kruszyna),
- **9:** do powiatu kozienickiego (Kozienice).

Trzecia cyfra to numer kolejny linii w danej grupie. Niektóre linie mają wskazane po dwa warianty przebiegu trasy – odcinki różniące się nieznacznie (np. przejazdem przez dodatkową miejscowość). Powinny być wyróżnione w rozkładach jazdy dla pasażerów, ale nie wymagają odrębnego numeru. Można je oznaczać literowo, np. A i B.

Oznakowanie handlowe linii komunikacji regionalnej w Polsce (numeryczne, literowe lub hasłem promocyjnym) jest – w przeciwieństwie do większości innych krajów europejskich – dość rzadko praktykowane. Podstawową funkcją oznakowania linii jest identyfikacja usługi w świadomości konsumentów, mająca przede wszystkim na celu utrwalenie pozytywnych jej właściwości, ale także ułatwiająca dokonanie wyboru przez konsumenta najwłaściwszej dla niego usługi na rynku konkurencyjnym. Liczne doświadczenia przewoźników w zakresie oznakowywania linii komunikacji regionalnej, zarówno krajowe, jak i zagraniczne, jednoznacznie dowodzą, że konsekwentne stosowanie ułatwiającego identyfikację usługi przewozowej oznakowania liniowego zwiększa jej efektywność ekonomiczną.

Wybór sposobu oznakowania linii pozostaje wyłącznie w gestii jej organizatora, gdyż obecnie obowiązujące w Polsce regulacje prawne w zakresie wydawania zezwoleń na wykonywanie

⁴¹ rozdział VIII.7 projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Puławskiego”

drogowych przewozów osób nie nakładają na ubiegających się o zezwolenie przewoźników obowiązku sprecyzowania oznakowania handlowego, z jakim na danej linii realizowane będą przewozy. Stosowane przez organy wydające zezwolenia i przewoźników regionalnych programy komputerowe nadają wprawdzie poszczególnym połączeniom wielocyfrowe numery linii, ale numery te mają służyć wyłącznie identyfikacji poszczególnych rekordów w bazach danych, a nie stanowić rozpoznawalne logo danego segmentu podaży usług przewozowych.

Odcinki jakie będzie obejmować sieć połączeń użyteczności publicznej w powiatowych przewozach pasażerskich w powiecie ryckim przedstawiono w tabelach 21 i 22.

Tabela 21. Odcinki sieci połączeń użyteczności publicznej w powiecie ryckim.

nr linii	nazwa linii (relacja)	szczegółowa trasa oraz warianty trasy
901	Ryki – Dęblin przez Krasnoglino	Ryki – Julin – Moszczanka – Krasnoglino – Dęblin, Dworcowa
902	Ryki – Dęblin przez Bobrowniki	Ryki – Julin – Moszczanka – Krasnoglino – Bobrowniki – Kleszczówka – Dęblin, Dworcowa
903	Ryki – Dęblin przez Sędowice	Ryki – Julin – Moszczanka – Sierskowola – Sarny – Sędowice – Bobrowniki – Kleszczówka – Dęblin, Dworcowa
904	Ryki – Dęblin przez Stawy	A: Ryki – Ryki, Słowackiego – Julin – Karasiówka – Stawy – Dęblin, 1 Maja – Dęblin, Dworcowa
		B: Ryki – Ryki, Przemysłowa – Julin – Karasiówka – Stawy – Dęblin, 1 Maja – Dęblin, Dworcowa
905	Ryki – Stężycza przez Starą Rokitnię	A: Ryki – Swaty – Brzeziny – Stara Rokitnia – Stężycza
		B: Ryki – Swaty – Brzeziny – Stara Rokitnia – Kletnia – Stężycza
906	Dęblin – Paprotnia przez Stężyczę	Dęblin, Rynek – Michalinów – Stężycza – Brzeźce – Długowola – Pawłowice – Paprotnia
910	Ryki – Kłoczew	A: Ryki – Zalesie – Potok – Przykwa – Julianów – Kłoczew
		B: Ryki – Zalesie – Potok – Przykwa – Julianów – Czernic – Kawęczyn – Padarz – Kawęczyn – Kłoczew
911	Ryki – Gózd przez Kłoczew, Bramkę	A: Ryki – Zalesie – Potok – Przykwa – Julianów – Kłoczew – Jagodne – Sokola – Kokoszka – Gózd
		B: Ryki – Zalesie – Potok – Przykwa – Julianów – Kłoczew – Jagodne – Bramka – Jagodne – Sokola – Kokoszka – Gózd
912	Ryki – Gózd przez Kłoczew, Stare Zadybie	Ryki – Zalesie – Potok – Przykwa – Julianów – Kłoczew – Stare Zadybie – Stryj – Gęsia Wólka – Sokola – Kokoszka – Gózd
913	Ryki – Kłoczew przez Wylezin	Ryki – Stara Dąbia – Ownia – Wylezin – Janopol – Kłoczew
920	Ryki – Lendo Wielkie przez Ułęż	Ryki – Julin – Moszczanka – Sierskowola – Sarny – Korzeniów – Białki Dolne – Białki Górne – Żabianka – Ułęż – Sobieszyn – Lendo Ruskie – Lendo Wielkie
921	Ryki – Lendo Wielkie przez Ułęż, Brzozową	Ryki – Julin – Moszczanka – Sierskowola – Sarny – Korzeniów – Białki Dolne – Białki Górne – Żabianka – Ułęż – Sobieszyn – Brzozowa – Lendo Ruskie – Lendo Wielkie
922	Ryki – Lendo Wielkie przez Ułęż, Podlodów	Ryki – Julin – Moszczanka – Sierskowola – Sarny – Korzeniów – Białki Dolne – Białki Górne – Żabianka – Ułęż – Sobieszyn – Podlodów – Podlodówka – Lendo Ruskie – Lendo Wielkie

930	Ryki – Lendo Wielkie przez Nowodwór, Zawitałę	A: Ryki – Julin – Moszczanka – Sierskowola – Bazanów – Miłosze – Korzeniów – Trzcianki – Grabowce – Nowodwór – Borki – Zawitała – Niedźwiedź – Lendo Wielkie
		B: Ryki – Julin – Moszczanka – Sierskowola – Bazanów Stary – Bazanów Nowy – Korzeniów – Trzcianki – Grabowce – Nowodwór – Borki – Zawitała – Niedźwiedź – Lendo Wielkie
931	Ryki – Lendo Wielkie przez Nowodwór, Zielony Kąt	A: Ryki – Julin – Moszczanka – Sierskowola – Bazanów – Miłosze – Korzeniów – Trzcianki – Grabowce – Nowodwór – Michałówka – Zielony Kąt – Lendo Wielkie
		B: Ryki – Julin – Moszczanka – Sierskowola – Bazanów Stary – Bazanów Nowy – Korzeniów – Trzcianki – Grabowce – Nowodwór – Michałówka – Zielony Kąt – Lendo Wielkie
932	Ryki – Lendo Wielkie przez Brusów, Nowodwór, Zawitałę	A: Ryki – Oszczywik – Brusów – Jakubówka – Nowodwór – Borki – Zawitała – Niedźwiedź – Lendo Wielkie
		B: Ryki – Oszczywik – Brusów – Jakubówka – Nowodwór – Grabów Rycki – Borki – Zawitała – Niedźwiedź – Lendo Wielkie
933	Ryki – Lendo Wielkie przez Brusów, Nowodwór, Zielony Kąt	Ryki – Oszczywik – Brusów – Jakubówka – Nowodwór – Michałówka – Zielony Kąt – Lendo Wielkie
934	Ryki – Grabów Szlachecki przez Brusów Nowodwór	Ryki – Oszczywik – Brusów – Jakubówka – Nowodwór – Grabów Rycki – Działki – Grabów Szlachecki
935	Ryki – Nowodwór przez Leopoldów, Grabów Szlachecki	A: Ryki – Zalesie – Lasocin – Rososz – Leopoldów – Falentyn – Mamlicz – Grabów Szlachecki – Działki – Grabów Rycki – Nowodwór
		B: Ryki – Zalesie – Lasocin – Rososz – Lasocin – Rososz – Leopoldów – Falentyn – Mamlicz – Grabów Szlachecki – Działki – Grabów Rycki – Nowodwór

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 22. Odcinki sieci połączeń użyteczności publicznej łączące powiat rycki z innymi powiatami.

nr linii	powiaty objęte trasą	szczegółowa trasa oraz warianty trasy (kursywą oznaczony jest odcinek poza powiatem ryckim)
940	rycki, puławski	Ryki – Julin – Moszczanka – Sierskowola – Sarny – Miłosze – Korzeniów – Białki Dolne – Białki Górne – Żabianka – Ułęż – Drążgów – <i>Baranów</i>
941	rycki, puławski	Ryki – Julin – Moszczanka – Sierskowola – Bazanów Stary – Bazanów Nowy – Trzcianki – Ułęż – Zosin – Brzozowa – Sobieszyn – Ułęż – Drążgów – <i>Baranów</i>
945 (807)	rycki, puławski	A: Dęblin, Ścibiora – Dęblin, Rynek – <i>Borowa – Matygi – Borowina – Gołąb – Wólka Gołębska – Puławy</i>
		B: Dęblin, Dworcowa – <i>Borowa – Matygi – Borowina – Gołąb – Wólka Gołębska – Puławy</i>
946 (806)	rycki, puławski	Ryki – Julin – Moszczanka – Sierskowola – Sarny – <i>Strzyżowice – Cezaryn – Parafianka – Jaworów – Żerdź – Kosmów – Żyrzyn – Bałtów – Osiny – Wronów – Puławy</i>
950	rycki, garwoliński	Ryki – Zalesie – Potok – Przykwa – Julianów – Kłoczew – Stare Zadybie – Nowe Zadybie – <i>Warda – Żelechów</i>
951	rycki, garwoliński	Ryki – Stara Dąbia – Niwa Babicka – <i>Ruda – Żabianka – Trojanów – Dudki – Derlatka – Wola Zadybska – Borucicha – Janówek – Nowy Kębtów – Żelechów</i>
952	rycki, garwoliński	Ryki – Zalesie – Potok – Przykwa – Julianów – Kłoczew – Stare Zadybie –

		Zaryte – Rybaki – Wola Zadybska – <i>Derlatka</i> – <i>Dudki</i> – <i>Trojanów</i>
953	rycki, garwoliński	Kłoczew – Janopol – Wylezin – Skruda – Babice – Trojanów
954	rycki, garwoliński	<i>Żelechów</i> – <i>Kębtów</i> – <i>Janówek</i> – Borucicha – Wola Zadybska – Rybaki – Zaryte – Stare Zadybie – Nowe Zadybie – <i>Warda</i> – <i>Żelechów</i>
955	rycki, garwoliński	Ryki – Swaty – Brzeziny – Stara Rokitnia – Brzeziny – <i>Więcków</i> – <i>Piotrówek</i> – <i>Więcków</i> – Edwardów – Swaty – Ryki
960	rycki, lubartowski	Ryki – Julin – Moszczanka – Sierskowola – Bazanów – Miłosze – Trzcianki – Ułęż – Sobieszyn – <i>Blizocin</i> – <i>Jeziorzany</i> – <i>Przytoczna</i>
970	rycki, łukowski	Stężycza – Dęblin, Dworcowa – Dęblin, Jagiellońska – Stawy – Karasiówka – Ryki, ul. Słowackiego – Ryki, ul. Kościuszki – Rososz – Budki – Leopoldów – Falentyn – Mamlicz – Grabów Szlachecki – <i>Okrzeja</i>
971	rycki, łukowski	Ryki – Rososz – Leopoldów – Falentyn – Mamlicz – Grabów Szlachecki – Urszulin – <i>Lipiny</i> – <i>Turzystwo</i> – <i>Wola Gułowska</i> – <i>Konorzatka</i> – <i>Adamów</i>
972	rycki, łukowski	Ryki – Julin – Moszczanka – Sierskowola – Bazanów – Miłosze – Korzeniów – Trzcianki – Nowodwór – Borki – Zawitała – Niedźwiedz – Lendo Wielkie – <i>Kalinowy Dół</i> – <i>Ferdynandów</i> – <i>Dąbrówka</i> – <i>Helenów</i> – <i>Wola Gułowska</i> – <i>Konorzatka</i> – <i>Adamów</i>
973	rycki, łukowski, garwoliński	<i>Okrzeja</i> – <i>Rowiny</i> – Gózd – Jagodne – Kłoczew – Stare Zadybie – Nowe Zadybie – <i>Warda</i> – <i>Żelechów</i>
974	rycki, łukowski, garwoliński	<i>Okrzeja</i> – <i>Rowiny</i> – Kokoszka – Sokola – Gózd – Gęsia Wólka – Stryj – Stare Zadybie – Nowe Zadybie – <i>Warda</i> – <i>Żelechów</i>
980	rycki, garwoliński	Dęblin, Rynek – Dęblin, Dworcowa – Stężycza – Brzeźce – Długowola – Pawłowice – Paprotnia – <i>Tyrzyn</i> – <i>Wróble</i> – <i>Strych</i> – <i>Kobylnica</i> – <i>Uchacze</i> – <i>Maciejowice</i>
981	rycki, garwoliński	Ryki – Swaty – Brzeziny – Stara Rokitnia – Stężycza – Brzeźce – Długowola – Pawłowice – Paprotnia – <i>Mościska</i> – <i>Kruszyna</i>
990	rycki, kozienicki	Dęblin, Rynek – <i>Zajezerze</i> – <i>Opactwo</i> – <i>Sieciechów</i> – <i>Wola Klasztorna</i> – <i>Bąkowiec</i> – <i>Słowiki</i> – <i>Brzeźnica</i> – <i>Psary</i> – <i>Janików</i> – <i>Kozienice</i>
991	rycki, kozienicki	Dęblin, Rynek – <i>Zajezerze</i> – <i>Wólka Wojcieszowska</i> – <i>Regów</i> – <i>Podmieście</i> – <i>Wysokie Koło</i> – <i>Regów Nowy</i> – <i>Gniewoszów</i> – <i>Oleksów</i> – <i>Wólka Bachańska</i> – <i>Bąkowiec</i> – <i>Słowiki</i> – <i>Brzeźnica</i> – <i>Psary</i> – <i>Janików</i> – <i>Kozienice</i>
992	rycki, kozienicki	Dęblin, Rynek – <i>Zajezerze</i> – <i>Zbyszyn</i> – <i>Kępice</i> – <i>Sieciechów</i> – <i>Wola Klasztorna</i> – <i>Bąkowiec</i> – <i>Słowiki</i> – <i>Brzeźnica</i> – <i>Psary</i> – <i>Janików</i> – <i>Kozienice</i>
993	rycki, kozienicki	Dęblin, Rynek – <i>Zajezerze</i> – <i>Zbyszyn</i> – <i>Opactwo</i> – <i>Sieciechów</i> – <i>Łoje</i> – <i>Mozolice</i> – <i>Słowiki</i> – <i>Brzeźnica</i> – <i>Psary</i> – <i>Janików</i> – <i>Kozienice</i>

(w nawiasie podano numer linii w sieci komunikacyjnej powiatu puławskiego)

Źródło: opracowanie własne.

Aby uruchomić linie o charakterze użyteczności publicznej wybiegające poza powiat rycki określone w tabeli 22 konieczne będzie zawarcie porozumień z następującymi powiatami:

- puławskim (linie do Baranowa oraz do Puław),
- garwolińskim (linie do Żelechowa i Trojanowa oraz do Maciejowic i Kruszyny),
- lubartowskim (linia do Przytoczna),
- łukowskim (linie do Okrzei i Adamowa),
- łukowskim i garwolińskim (linie z Okrzei do Żelechowa przez obszar powiatu ryckiego),
- kozienickim (linie do Kozienic).

Ewentualne linie komunikacyjne użyteczności publicznej wyznaczane będą z uwzględnieniem wymienionych wyżej odcinków. Mogą uwzględniać cały odcinek, jego część lub łączyć kilka odcinków. Dopuszczalne jest uruchamianie kursów skróconych w ramach wskazanej relacji lub łączenie wybranych relacji w jedną linię. Planowanie przewozów musi bowiem elastycznie odpowiadać potrzebom przewozowym zgłaszanym przez pasażerom. Obszar na którym uruchamiane będą takie linie to obszar powiatu, ewentualnie obszar powiatów które zawarły porozumienie.

Schemat połączeń użyteczności publicznej przedstawiony został w części graficznej Planu transportowego, która znajduje się w rozdziale 14 opracowania. Poszczególne grupy linii omówione powyżej zostały w części graficznej przedstawione odrębnymi kolorami.

6.2. Zintegrowane węzły i przystanki przesiadkowe

Istotnym elementem infrastruktury transportowej, niezbędnym dla funkcjonowania transportu publicznego są węzły i przystanki przesiadkowe, których zadaniem jest integracja różnych środków transportu i różnych przewoźników. Powinny one zapewniać nieuciążliwą i możliwie szybką zmianę środka transportu oraz wygodne warunki oczekiwania. Integracja powinna obejmować zarówno transport publiczny (kolej, autobus – zarówno organizowany przez samorząd, jak i komercyjny), a także indywidualny (samochód, rower).

Każdy węzeł powinien zapewniać pasażerom pełną informację o usługach – miejscach i godzinach odjazdu środków transportu i warunkach wnoszenia opłaty za przejazd – oraz umożliwiać zaplanowanie podróży. Właściwe urządzenie węzłów i punktów przesiadkowych stanowi istotny element realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu przez wszystkie szczeble administracji samorządowej i jest konieczne dla praktycznego wdrożenia integracji różnych form transportu.

Wyposażenie węzłów i przystanków przesiadkowych powinno spełniać co najmniej poniższe podstawowe wymogi:

- wiata lub zadaszenie – zapewniające ochronę przed wiatrem, deszczem i śniegiem, odporne na akty wandalizmu,
- określona liczba miejsc siedzących pod zadaszeniem,

- utwardzony peron o długości minimum 6 m, odpowiadającej odległości pomiędzy pierwszymi i drugimi drzwiami standardowej długości autobusu,
- zatoka przystankowa, umożliwiająca zatrzymanie się najdłuższego autobusu lub kilku autobusów jednocześnie – jeśli natężenie ruchu tego wymaga i jeżeli przewidziane są dłuższe postoje,
- utwardzona droga dojścia do przystanku o długości minimum po 50 m z każdej strony i szerokości 1,5 m – z przejściem dla pieszych lub do przejścia dla pieszych, bez barier poprzecznych,
- oświetlenie w standardzie oszczędnościowym (LED lub podobne), tam gdzie nie jest doprowadzona energia elektryczna z panelami słonecznymi,
- stojaki na rowery lub zadaszony parking rowerowy,
- pojemnik na odpady komunalne, regularnie opróżniany.

Zintegrowane węzły przesiadkowe i dworce powinny mieć charakter zwarty, bez barier dla przemieszczających się podróżnych i być dodatkowo wyposażone w punkty sprzedaży biletów (mogą być w formie automatyczne) oraz toalety, kioski lub punkty małej gastronomii, aby zapewnić pełną obsługę podróżnych. Dobrze urządzone zintegrowane węzły przesiadkowe posiada parkingi o niezbędnej pojemności, kompleksowy system informacji oraz jasne i zrozumiałe dla pasażerów dyspozycje przemieszczania się pomiędzy różnymi środkami transportu. Zapewnia swobodne przemieszczanie się osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej zdolności ruchowej oraz bezpieczeństwo wszystkim podróżnym – np. poprzez zainstalowany system monitoringu z rejestracją lub poprzez służby porządkowe. Maksymalna odległość pomiędzy przystankami różnych operatorów nie powinna być większa niż 200 m. Standardy węzłów przesiadkowych i przystanków zebrane zostały w tabeli 23.

Tabela 23. Standardy węzłów przesiadkowych i przystanków.

cecha	regionalny	lokalny	przystanek zintegrowany	przystanek zwykły
Park&Ride ⁴²	dla 5% wsiadających	dla 6% wsiadających	dla 6% wsiadających	-
Bike&Ride ⁴³	dla 4% wsiadających	dla 5% wsiadających	dla 8% wsiadających	dla 8% wsiadających
Kiss&Ride ⁴⁴	4 miejsca	4 miejsca	3 miejsca	2 miejsca
odległość między stanowiskami różnych środków transportu	150 m	150 m	100 m	-
zakup biletu na miejscu	tak	tak	tak/nie	nie
zadaszenie	tak	tak	tak	tak/nie
miejsca siedzące dla oczekujących przy stanowiskach	60 miejsc	40 miejsc	5 miejsc	5 miejsc
informacja głosowa	tak	tak	nie	nie
informacja wizualna	tak	tak	tak	nie

Źródło: opracowanie własne.

Plan wojewódzki określił lokalizacje dwóch węzłów przesiadkowych na obszarze powiatu ryckiego – w Dęblinie i w Rykach. W tych lokalizacjach utworzenie takich węzłów przesiadkowych wymaga mniejszych lub większych inwestycji oraz zmian w układzie linii:

- w Dęblinie przy dworcu kolejowym rolę dworca autobusowego pełni trzyperonowy przystanek (pętla) służąca zarówno autobusom miejskim, jak i regionalnym,
- w Rykach dworzec kolejowy znajduje się w odległości ok. 2,5 km od dworca autobusowego przy ul. Warszawskiej i nie jest w ogóle obsługiwany przez linie autobusowe.

Aby więc zintegrować komunikację autobusową i kolejową (umożliwić przesiadki) należy przy planowaniu przebiegu linii uwzględnić ich przebieg w bezpośrednim sąsiedztwie dworców kolejowych. W Dęblinie większość kursów na liniach autobusowych przebiega przez przystanek przy dworcu kolejowym. Lokalizacja ta wymaga jednak pilnej modernizacji infrastruktury przystanku autobusowego.

⁴² Park&Ride: parking dla samochodów, których kierowcy lub pasażerowie kontynuują podróż transportem zbiorowym

⁴³ Bike&Ride: parking dla rowerów, których posiadacze kontynuują podróż transportem zbiorowym

⁴⁴ Kiss&Ride: system podróży polegający na podwożeniu samochodem osoby, która udaje się w dalszą podróż transportem zbiorowym

Natomiast w Rykach należy rozważyć uruchomienie nowej linii autobusowej, która połączyłaby dworzec kolejowy z dworcem autobusowym i centrum miasta. Skierowanie pod dworzec kolejowy istniejących kursów wydaje się niezasadne z uwagi na bardzo duże wydłużenie czasu podróży. Nowa krótka linia powinna być ściśle skoordynowana z przyjazdami i odjazdami pociągów, aby zminimalizować czas przesiadek. Docelowo rejon dworca kolejowego w Rykach powinien osiągnąć standardy węzłów przesiadkowych i oprócz obsługi komunikacją autobusową powinien posiadać parking samochodowy i rowerowy.

Węzeł lokalny w Rykach z uwagi na znaczną odległość dzielącą dworzec kolejowy od dworca autobusowego i centrum miasta węzeł ten powinien mieć postać tak naprawdę dwóch podwęzłów – jedna część przy dworcu kolejowym wraz z integracją z transportem indywidualnym, a także z linią autobusową dowozową do centrum miasta oraz druga część przy dworcu autobusowym integrująca transport autobusowy regionalny i lokalny z transportem indywidualnym.

Oprócz tych dwóch węzłów, które zostały wskazane w planach transportowych wyższego rzędu, przystanki zintegrowane należy zlokalizować przy przystankach kolejowych Stara Rokitnia, Leopoldów i Grabów Szlachecki – co umożliwi integrację transportu autobusowego z kolejowym. Szczególnie istotne i pożądane jest wybudowanie odpowiedniej infrastruktury w Starej Rokitni. Już teraz obserwuje się bowiem podróże łączone – dojazd samochodem do przystanku i następnie kontynuacja podróży koleją, co można zaobserwować na rysunku 16.

Rysunek 16. Wykorzystanie przystanku kolejowego jako węzła Park&Ride mimo braku infrastruktury.



Źródło: własne.

Wyznaczone odcinki połączeń uwzględniają wymienione powyżej węzły i przystanki przesiadkowe.

7. Finansowanie

Przewozy o charakterze użyteczności publicznej są finansowane na zasadach określonych w rozdziale 6 Ustawy. Finansowanie może polegać w szczególności na:

- pobieraniu przez organizatora lub operatora opłat w związku z realizacją usług,
- przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (ustawowych bądź ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora),
- przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów.

Źródłem finansowania są środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem lub też środki z budżetu państwa. Do źródeł finansowania należą także wpływy ze sprzedaży biletów i wpływy z opłat dodatkowych od pasażerów.

Sposób w jaki obliczana jest rekompensata, a także zasady rozliczeń, w tym zasady podziału kosztów na realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania uprawnień do przejazdów ulgowych określa się w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego⁴⁵.

Rekompensata przysługuje operatorowi, jeżeli ten wykaze, że poniósł stratę i złoży wniosek o rekompensatę w trybie określonym w umowie o świadczenie usług. Rekompensata w części stanowiącej zwrot utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych przekazywana jest przez marszałka województwa na wniosek właściwego organizatora. Jest to dotacja pokrywana z budżetu państwa, z wyłączeniem uprawnień do ulgowych przejazdów w komunikacji miejskiej. Do 31 grudnia 2016 r. obowiązują jednak dotychczasowe zasady przekazywania przewoźników dopłat do utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych⁴⁶ (na podstawie umowy z Urzędem Marszałkowskim).

Wysokość rekompensaty zależy od charakteru linii, jej długości, liczby pasażerów, zakresu uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych, rozkładu jazdy (godzin odjazdów)

⁴⁵ art. 25 ust. 3 pkt 10 i 15 Ustawy

⁴⁶ art. 87 Ustawy

i funkcjonowania ewentualnych innych linii komunikacyjnych (substytucyjnych i komplementarnych). Zależy również od jakości i pojemności taboru. Oszacowanie kosztów takiej rekompensaty możliwe będzie po podjęciu decyzji o ewentualnym uruchomieniu linii o charakterze użyteczności publicznej. Dofinansowanie ze strony organizatora publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć całej linii, jej odcinka lub tylko wybranych kursów – istotnych z punktu widzenia interesu społecznego.

Przewoźnicy wykonujący krajowe regularne przewozy drogowe osób mogą się obecnie starać o dopłaty do biletów ulgowych o których mowa w art. 8a ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego⁴⁷. Dopłaty przekazywane są przez samorząd wojewódzki na podstawie zawartej umowy i taki stan utrzymywać się będzie do końca 2016 roku. Wysokość dopłat przekazanych poszczególnym przewoźnikom obsługującym linie na obszarze powiatu ryckiego zestawiono w tabeli 24. Z uwagi na to, iż kwoty przekazywanych dopłat nie są ewidencjonowane w podziale na poszczególne obszary podane zostały łączne kwoty jakie przekazano danemu przewoźnikowi dotyczące linii przebiegających przez powiat rycki, również z uwzględnieniem biletów zakupionych na tych liniach poza powiatem ryckim.

Tabela 24. Wysokość dopłat do biletów ulgowych przekazanych przewoźnikom.

Przewoźnik	Kwota dopłat [zł]			
	2012	2013	2014	I poł. 2015
PKS Puławy	1 129 075,60	1 084 249,50	955 494,07	508 429,39
BTS	94 444,07	91 278,90	99 537,05	55 133,62
Rago	43 394,35	83 085,22	104 405,78	67 775,79
Piskorscy	11 875,72	16 556,64	20 244,34	6 352,25
BP Tour	-	-	21 265,52	7 726,13
łącznie	1 278 789,74	1 275 170,26	1 200 946,76	645 417,18

Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego.

Dotychczas powiat rycki nie finansował w żaden sposób przewozów w publicznym transporcie zbiorowym. Na tym obszarze jedynie gminy wydatkują ze swoich budżetów środki na finansowanie przewozów.

Miasto Dęblin w 2015 roku (za okres trzech miesięcy – od października do grudnia) zapłaci miastu Puławy kwotę 41 944 zł jako udział w kosztach z tytułu realizacji umowy w zakresie

⁴⁷ Dz. U. z 2002 r. nr 175, poz. 1440, z późn. zm.

lokalnego transportu zbiorowego – czyli za kursowanie linii autobusowej komunikacji miejskiej obsługiwanej przez MZK Puławy. Za kursowanie autobusów MZK Puławy do miejscowości Bobrowniki gmina Ryki zapłaci za to 1 500 zł w 2015 roku (za okres od października do grudnia).

Kursowanie autobusów na liniach gminnych służących przede wszystkim dowożeniu dzieci do szkół poszczególne gminy finansują w następującej wysokości:

- gmina Kłoczew: 57 600 zł (okres od września do grudnia 2015 r.),
- gmina Ryki: 213 262,52 zł (w roku szkolnym 2014/2015) i 243 540 zł (w roku szkolnym 2015/2016),
- gmina Ułęż: 100 000 zł (za 2014 rok).

Są to kwoty wynikające z zakupu przez gminę biletów miesięcznych dla uczniów i opiekunów za cenę wynikającą z umowy z przewoźnikiem. Przykładowo gmina Ryki płaci za jeden bilet 50 zł przewoźnikowi PKS Puławy, a gmina Ułęż płaci 92 zł za jeden bilet przewoźnikowi Rago z Jeziorzan.

Wysokość wydatków powiatu ryckiego w kolejnych latach uzależnione jest od zakresu wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej na sieci określonej w niniejszym Planie. Szacuje się, że jeśli sieć połączeń obejmie wszystkie linie funkcjonujące obecnie początkowo wydatki będą osiągać wartości zbliżone do obecnych kwot dopłat do biletów ulgowych. Wartości te w ostatnich kilku lat są dość stabilne, co pokazuje tabela 24. W przypadku konieczności podjęcia interwencji i zakontraktowania przewozów, których operatorzy nie będą chcieli realizować przy finansowaniu z wpływów ze sprzedaży biletów i dopłat do biletów ulgowych, wówczas wydatki będą większe. Ich wysokość zależy od zakresu interwencji i uruchomionych w ten sposób kursów.

Zainteresowane gminy mogą partycypować w finansowaniu linii organizowanych przez powiat. Środki finansowe na utrzymanie linii komunikacyjnych będą przekazywane wówczas na podstawie umów o udzielaniu pomocy finansowej w formie dotacji celowej, zawieranych pomiędzy powiatem, a odpowiednimi gminami⁴⁸. Jest to alternatywa dla samorządów gminnych wobec uruchamiania własnych linii komunikacyjnych na trasach pokrywających się z przewozami powiatowymi.

⁴⁸ na podstawie art. 220 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 885, z późn. zm.) w związku z art. 10 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 594, z późn. zm.) oraz art. 7a ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 595, z późn. zm.)

Alternatywną możliwością współdziałania powiatu z gminami w zakresie wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego jest utworzenie związku powiatowo-gminnego, co będzie możliwe po 1 stycznia 2016 r. Do związku takiego, oprócz powiatu, mogą przystąpić zainteresowane gminy. Finansowanie przewozów odbywa się wówczas przez składki członkowskie, a ich wysokość i sposób obliczania określi statut związku. Utworzenie związku umożliwiłoby współdziałanie wszystkich jednostek samorządu terytorialnego w zakresie organizacji sieci połączeń użyteczności publicznej. W przypadku powołania takiego związku, niniejszy Plan transportowy, obejmujący powiat rycki, stanie się wówczas planem transportowym dla obszaru utworzonego związku.

8. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

8.1. Postulaty przewozowe

Użytkownicy decydują o wyborze rodzaju środków transportu w celu odbycia podróży na podstawie wielu czynników, często indywidualnych. Realizacja potrzeby przewozowej za pomocą transportu publicznego następuje wtedy, gdy posiada on przewagę konkurencyjną nad transportem indywidualnym, a także wtedy gdy z różnych względów dany użytkownik nie ma możliwości skorzystania z samochodu (ze względu na jego nieposiadanie, stan zdrowia, itd.). Aby realizować cele zapisane w strategiach rozwoju, jak również w niniejszym Planie, konieczne jest podnoszenie jakości transportu publicznego.

Pasażerowie (również ci potencjalni) mają różne oczekiwania wobec transportu publicznego. Prowadzonych jest wiele badań empirycznych i teoretycznych nad ustaleniem listy postulatów przewozowych zgłaszanych wobec transportu publicznego. Wśród najważniejszych i najczęściej wymienianych są czas, wygoda, koszt i bezpieczeństwo. Można je rozszerzyć o kolejne pozycje, które przedstawiono w tabeli 25 wraz z ich interpretacją.

W przypadku realizacji każdego z postulatów przewozowych należy zwrócić szczególną uwagę na potrzeby osób niepełnosprawnych, zarówno ruchowo, jak i z innych względów. Dostosowanie oferty publicznego transportu zbiorowego do potrzeb tych osób jest ważne z punktu widzenia wyrównywania szans i dostępu do usług publicznych. Korzyści z wprowadzenia nowoczesnego taboru, czy systemów informacji odnoszą również pozostali pasażerowie

Tabela 25. Postulaty przewozowe w transporcie zbiorowym i ich znaczenie.

Postulat	Znaczenie	Sposób określenia spełnienia
Dostępność	Odległość do przystanku (czasowa i przestrzenna)	Maksymalne odległości nieuciążliwego dojścia pieszego
Częstotliwość	Odstępy czasu między odjazdami	Dopuszczalne odstępy czasu między kolejnymi pojazdami w określonym czasie i w określonych relacjach
Punktualność	Zgodność odjazdów z rozkładem jazdy	Tolerancja odchyłeń od rozkładu jazdy
Bezpieczeństwo	Bezpieczeństwo osobiste podróżnych na przystankach i w pojazdach	Pożądany poziom poczucia bezpieczeństwa
Bezpośredniość	Połączenie bez konieczności przesiadania się	Pożądane relacje połączeń bezpośrednich
Niezawodność	Pewność odbycia zaplanowanej podróży i dojazd do miejsca docelowego w wyznaczonym czasie	Tolerancja odchyłeń od rozkładu jazdy i występujące awarie
Prędkość	Czas jazdy uwzględniający zatrzymania na trasie, w tym na przystankach	Atrakcyjny lub dopuszczalny czas jazdy w określonych relacjach
Koszt	Opłata taryfowa jednorazowa lub okresowa	Pożądany system taryfowy, dystrybucji i kasowania biletów, atrakcyjny poziom opłat
Wygoda	Zespół elementów determinujących warunki oczekiwania na przystanku i przebywania w pojeździe	Pożądane warunki oczekiwania, minimalny standard przystanku, pożądane warunki jazdy, minimalny standard jazdy
Informacja	Sposób przekazywania informacji o ofercie przewozowej i zmianach w ofercie	Pożądany rodzaj i sposób udostępniania informacji, minimalny standard w zależności od rodzaju i sposobu informowania

Źródło: Wyszomirski O. (red.): Transport Miejski. Ekonomia i organizacja. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008 oraz Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K. (red.): Transport. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006.

Podróże można podzielić ze względu na motywację na:

- podróże obowiązkowe (związane z pracą lub nauką),
- pozostałe podróże związane z miejscem zamieszkania (m.in. zakupy, korzystanie z różnych usług),
- podróże niezwiązane z miejscem zamieszkania.

Ich intensywność jest różna w ciągu doby, z badań zachowań komunikacyjnych mieszkańców województwa pomorskiego wynika, że największa intensywność podróży występuje: do pracy w godz. 4-9, do nauki w godz. 5-8, w innych sprawach w godz. 5-19, z pracy w godz. 13-20, z nauki w godz. 14-19, w innych sprawach w godz. 10-22.

Chcąc spowodować, żeby więcej osób zaczęło korzystać z transportu publicznego i jednocześnie zmniejszyć udział motoryzacji indywidualnej w podziale zadań przewozowych konieczna jest poprawa jakości i stworzenie realnej alternatywy dla samochodu.

8.2. Badania ankietowe

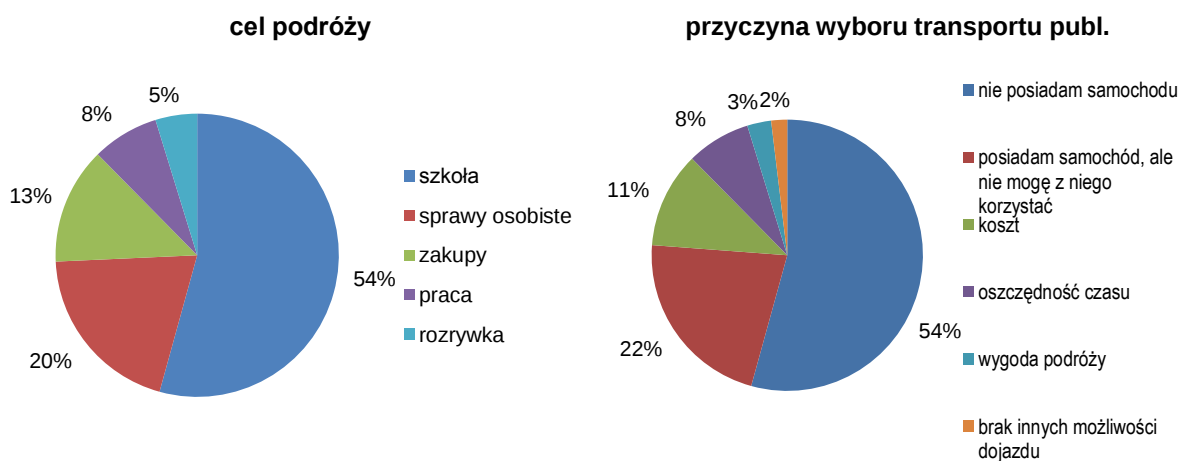
W ramach opracowania niniejszego Planu transportowego przeprowadzono badania ankietowe wśród mieszkańców powiatu ryckiego – pasażerów publicznego transportu zbiorowego, uczniów szkół średnich oraz pracowników zakładów zlokalizowanych na terenie powiatu. W ramach ankiety zapytano o cel i sposób podróżowania oraz przyczyny wyboru środka transportu, a także o ocenę postulatów przewozowych i hierarchię potrzeb w tym zakresie. Uczniowie i pracownicy, którzy wypełniali ankiety, musieli uczyć się lub pracować na terenie powiatu, a dojeżdżać do szkoły lub pracy z innej gminy w powiecie niż siedziba szkoły lub zakładu pracy. Wyniki zaprezentowano na rysunkach 17, 18 i 19.

Pasażerowie transportu publicznego podróżują najczęściej w związku z nauką (54%). Taki sam odsetek ankietowanych wskazał, że przyczyną dla której wybrali transport publiczny jest brak samochodu. Kolejne 22% wskazało, że wprowadzie ma samochód, ale nie może z niego w danej chwili korzystać. Tylko co piąty ankietowany podróżował z innych powodów takich jak oszczędność czasu, koszt, czy wygoda.

71% uczniów szkół średnich zamieszkałych na terenie powiatu dojeżdża do szkoły autobusami PKS. 10% jest dowożona samochodami, najczęściej przez rodziców. Spośród osób, które nie korzystają z transportu publicznego przy dojeździe do szkoły blisko połowa (48%) wskazała, że dzieje się tak z powodu niedopasowanego rozkładu jazdy.

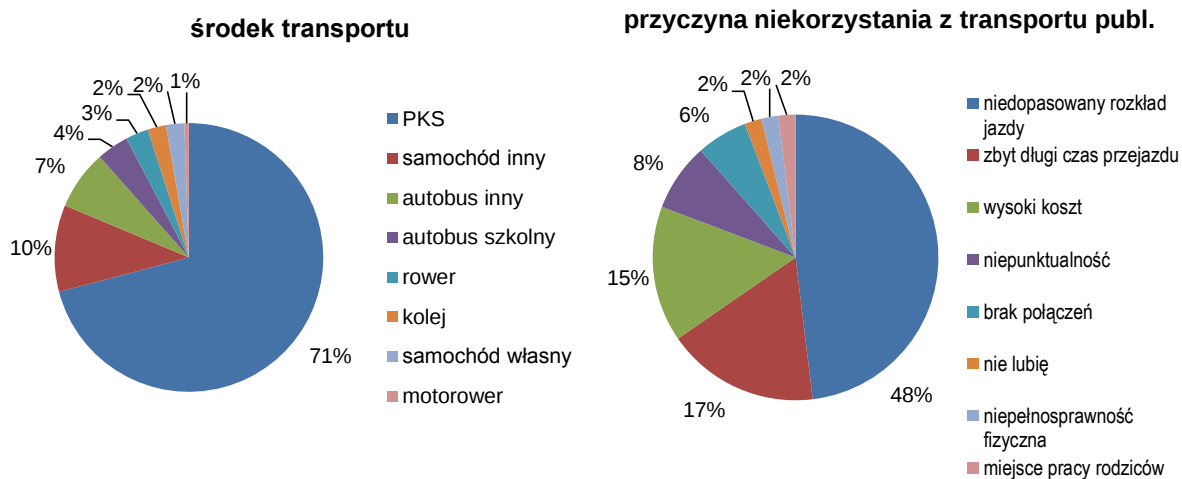
Podobnie dzieje się wśród pracowników – aż 58% nie korzysta z autobusów lub kolei przy dojeździe do pracy z powodu niedopasowanego rozkładu jazdy. 10% wskazało w ogóle brak połączeń. Stąd aż 71% ankietowanych pracowników dojeżdża własnymi samochodami, a 15% innymi samochodami (np. jako pasażerowie) lub motorowerami.

Rysunek 17. Wyniki badań ankietowych wśród pasażerów publicznego transportu zbiorowego w powiecie ryckim.



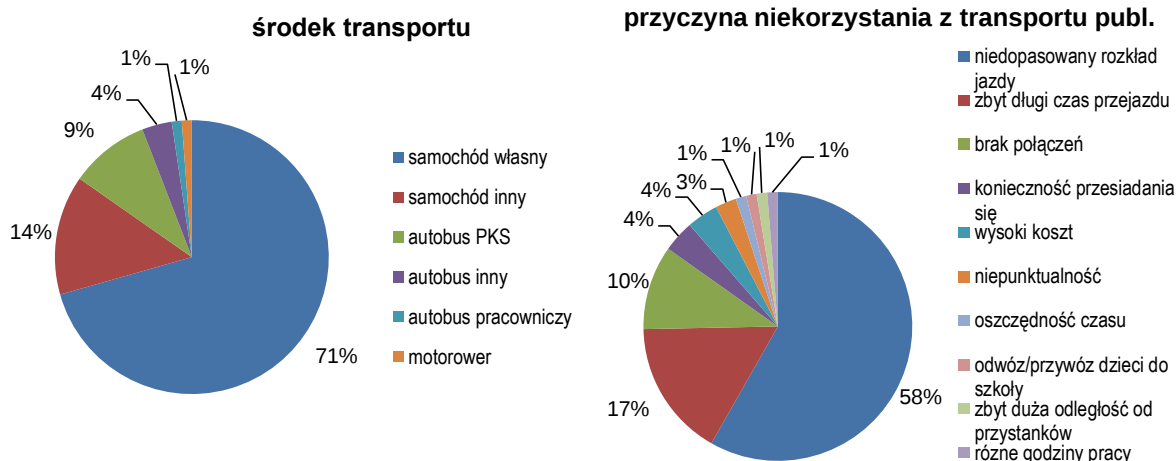
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań.

Rysunek 18. Wyniki badań ankietowych wśród uczniów szkół średnich w powiecie ryckim.



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań.

Rysunek 19. Wyniki badań ankietowych wśród pracowników zakładów w powiecie ryckim.



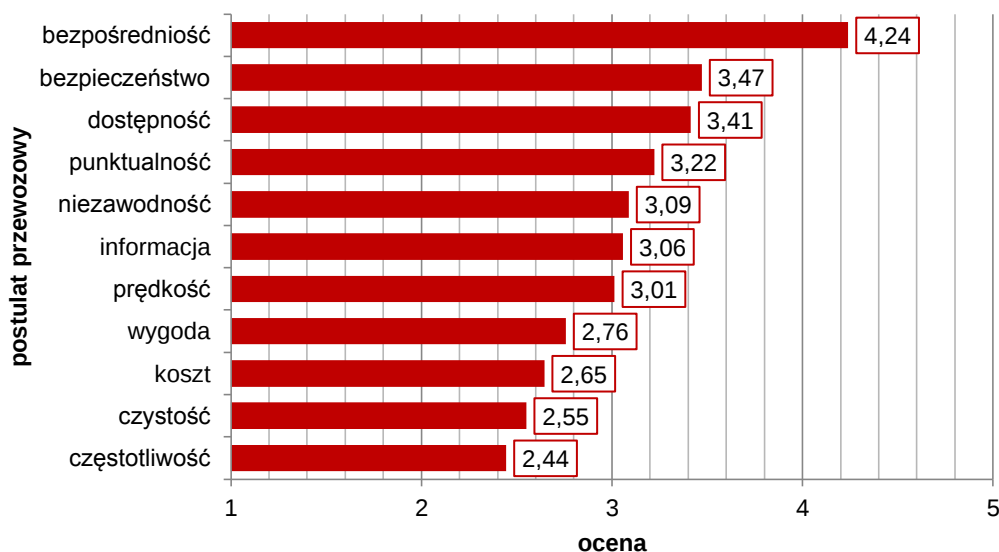
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań.

Ankietowanych we wszystkich grupach zapytano także o ocenę i hierarchię postulatów przewozowych (por. tabela 25). Można było ocenić stopień realizacji poszczególnych postulatów w skali od 1 (bardzo źle) do 5 (bardzo dobrze), a także uszeregować je od najważniejszego (1) do najmniej ważnego (11).

Przeciętna ocena spełnienia postulatów przewozowych to 3. Najlepiej oceniana jest bezpośredniość połączeń (4,24), a najgorzej częstotliwość (2,44). Aż 56% ankietowanych przyznało częstotliwości ocenę 1 lub 2. Równie źle wypada ocena czystości. Szczegółowe wyniki przedstawiono na rysunku 20.

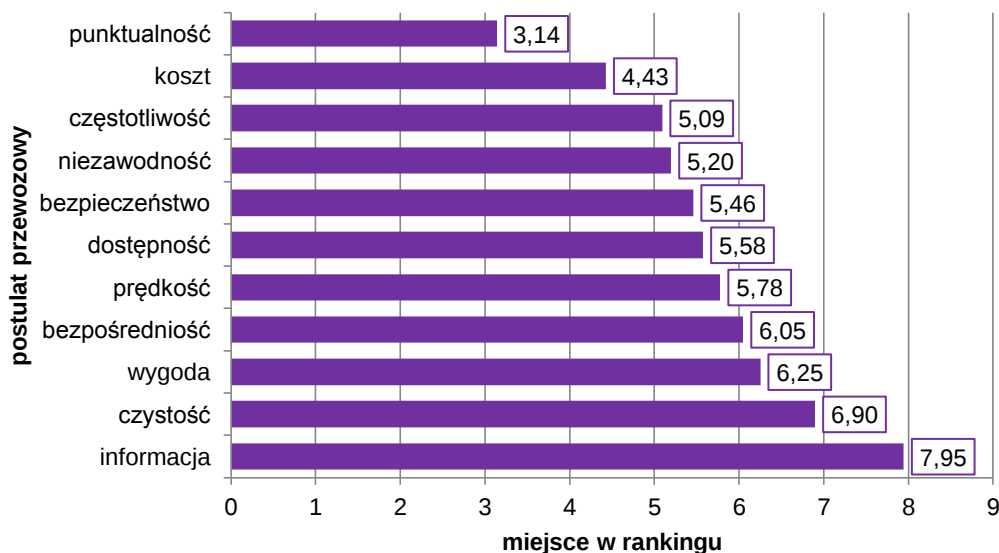
Hierarchia postulatów przewozowych wskazuje, które cechy są dla ankietowanych najważniejsze, a które nie mają większego znaczenia przy wyborze sposobu podróżowania. Najważniejszym postulatem okazała się punktualność (średnia 3,14), a następnie koszt (4,43) i częstotliwość (5,09). Najmniej ważna jest informacja (7,95). Punktualność jako najważniejszy lub drugi z kolei postulat przewozowy wskazało 58% ankietowanych. Na koszt i częstotliwość jako najważniejsze zwróciło uwagę odpowiednio 34% i 31% osób. Szczegółowy ranking zaprezentowano na rysunku 21.

Rysunek 20. Ocena postulatów przewozowych w powiecie ryckim.



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań.

Rysunek 21. Hierarchia postulatów przewozowych w powiecie ryckim.

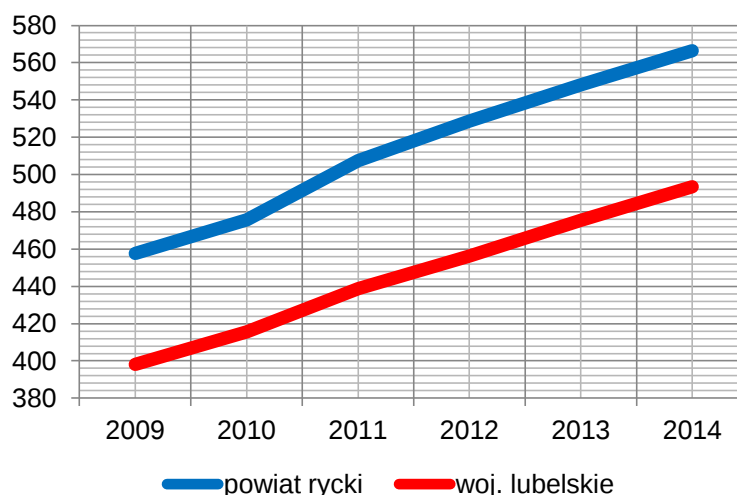


Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań.

8.3. Motoryzacja

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 r. w powiecie ryckim zarejestrowanych było 31841 samochodów osobowych. Daje to wskaźnik 548 samochodów na 1000 mieszkańców. W całym województwie lubelskim wskaźnik ten osiągnął wartość 475 samochodów na 1000 mieszkańców, a w całej Polsce wynosił on 504. Oznacza to, że w powiecie ryckim jest on zdecydowanie wyższy od średniej wojewódzkiej. Od wielu lat obserwuje się tendencję wzrostową tego wskaźnika. W województwie lubelskim w ciągu ostatnich 10 lat (2004-2014) nastąpił wzrost o 78%. Zmiany wskaźnika motoryzacji przedstawione są na rysunku 22.

Rysunek 22. Zmiany wskaźnika motoryzacji w powiecie ryckim i w województwie lubelskim w latach 2009-2014.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego.

W powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatu ryckiego większość przewozów jest realizowana i będzie nadal za pomocą środków transportu autobusowego. Kolej pełni istotną rolę i należy wzmacniać jej pozycję zarówno w relacjach powiatowych, jak i wojewódzkich (międzywojewódzkich), m.in. przez dopasowanie sieci połączeń autobusowych. Pasażerowie wybierać będą ten środek transportu, który będzie bardziej odpowiadał ich bieżącym potrzebom pod kątem dostępności, częstotliwości kursowania, czasu przejazdu, wygody, czy kosztu.

9. Organizacja rynku przewozów

Ustawa wskazuje, że publiczny transport zbiorowy odbywa się na zasadach konkurencji regulowanej⁴⁹, na podstawie umowy o świadczenie usług, potwierdzenia zgłoszenia przewozu lub decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (w transporcie kolejowym). Do końca 2016 roku nie są jeszcze wydawane potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a przewoźnicy realizują transport na podstawie zezwoleń wydawanych na dotychczasowych zasadach⁵⁰.

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich jest powiat⁵¹. Zadania organizatora wykonuje starosta⁵². Do jego zadań należy⁵³:

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

Planowanie rozwoju transportu związane jest z opracowaniem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, czego realizacją jest niniejszy dokument.

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega m.in. na⁵⁴:

- badaniu i analizie potrzeb przewozowych,
- podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,
- zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie przystanków, systemu taryfowo-biletowego oraz systemu informacji dla pasażera,
- określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- określaniu i ustalaniu stawek za korzystanie z przystanków komunikacyjnych i dworców,
- prowadzeniu postępowań prowadzących do zawarcia i zawieraniu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
- ustalaniu opłat za przewóz oraz ustalaniu sposobu dystrybucji biletów.

⁴⁹ art. 5 Ustawy

⁵⁰ art. 79 Ustawy w zw. z art. 18 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t. j. Dz. U. z 2013 r. poz. 1414, z późn. zm.) w brzmieniu ustalonym w art. 73 Ustawy

⁵¹ art. 7 ust. 1 pkt 3 lit. a Ustawy

⁵² art. 7 ust. 4 pkt 4 Ustawy

⁵³ art. 8 Ustawy

⁵⁴ art. 15 ust. 1 Ustawy

Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym polega m.in. na⁵⁵:

- negocjowaniu i zatwierdzaniu zmian do umowy z operatorem,
- ocenie i kontroli realizacji przez operatora i przewoźnika usług,
- kontroli nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego,
- współpracy przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania, przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- analizie realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług,
- dokonywaniu zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych,
- zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji,
- administrowaniu systemem informacji dla pasażera.

Organizator dokonuje wyboru operatora w trybie ustawy Prawo zamówień publicznych lub w trybie ustawy o koncesji na roboty budowlane i usługi⁵⁶. Może również realizować przewozy w formie samorządowego zakładu budżetowego⁵⁷.

W określonych przypadkach organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego⁵⁸, gdy:

- średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie (w przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, progi te mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2 000 000 euro lub świadczenia usług w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie) albo
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo

⁵⁵ art. 43 ust. 1 Ustawy

⁵⁶ art. 19 ust. 1 Ustawy

⁵⁷ art. 19 ust. 2 Ustawy

⁵⁸ art. 22 Ustawy

- wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

W powiecie ryckim w chwili opracowania niniejszego Planu transportowego nie ma podmiotu wewnętrznego, który mógłby realizować przewozy powiatowe. Przewozy wykonują podmioty gospodarcze niezależne od tych jednostek samorządu terytorialnego.

Przewiduje się, że podstawowym trybem wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego będzie postępowanie o udzielenie koncesji na podstawie ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi, a uzupełniającym – postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na podstawie ustawy Prawo zamówień publicznych.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego jest ważnym dokumentem regulującym sposób realizacji usług przez operatora. Umowę można zawrzeć na okres nie dłuższy niż 10 lat (w transporcie drogowym)⁵⁹. Określa się w niej w szczególności⁶⁰:

- opis usług wynikających z zamówienia;
- linię, linie lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa;
- czas trwania umowy;
- warunki dotyczące norm jakości oraz podnoszenia jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- warunki zmiany opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie Prawo przewozowe, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli stroną umowy, której przysługują wpływy z tych opłat, jest operator;
- warunki, na jakich jest dopuszczalne podwykonawstwo w realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- sposób rozpatrywania przez operatora skarg i reklamacji składanych przez pasażerów oraz przyznawania ewentualnych odszkodowań wynikających z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

⁵⁹ art. 25 ust. 2 pkt 1 Ustawy

⁶⁰ art. 25 ust. 3 Ustawy

- częstotliwość składania sprawozdań z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym informacji dotyczących liczby pasażerów na danej linii komunikacyjnej;
- zasady rozliczeń, w szczególności zasady podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania przez operatora ulg ustawowych oraz ulg ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora;
- zasady rozliczeń za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie tych usług z przyczyn niezależnych od operatora;
- stronę umowy, której przysługują wpływy z opłat za przejazdy;
- stronę umowy, która jest zobowiązana do wykonania obowiązku związanego z podawaniem do publicznej wiadomości rozkładów jazdy, cenników i regulaminów;
- sposób dystrybucji biletów;
- sposób, w jaki jest obliczana rekompensata;
- stronę umowy, która obowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi;
- warunki korzystania ze środków transportu organizatora, jeżeli są udostępnione operatorowi;
- warunki wykorzystywania środków transportu w zależności od natężenia ruchu pasażerów;
- warunki zakupu przez operatora środków transportu drogowego niezbędnych do realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów;
- kary umowne;
- warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

W przypadku przewozu osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego niebędącego przewozem o charakterze użyteczności publicznej, może być on wykonywany przez przedsiębiorcę po dokonaniu zgłoszenia o zamiarze wykonywania takiego przewozu do organizatora właściwego ze względu na obszar lub zasięg przewozów i wydaniu przez tego organizatora potwierdzenia zgłoszenia przewozu. Zasada będzie obowiązywać od 1 stycznia 2017 r. Takiemu przewoźnikowi nie będzie przysługiwać rekompensata za świadczone usługi.

Aby uruchomić przewozy o charakterze użyteczności publicznej trzeba więc:

- określić je w planie transportowym,
- opublikować ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia lub bezpośredniego zawarcia umowy (w terminie nie krótszym niż 1 rok lub, w przypadku usług o wymiarze mniejszym niż 50 000 kilometrów rocznie – 6 miesięcy),
- przeprowadzić postępowanie,
- zawrzeć umowę o świadczenie usług.

Jak zostało wspomniane zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego wykonuje starosta. Starosta jest przewodniczącym zarządu powiatu, a zarząd jest organem wykonawczym powiatu. Zarząd wykonuje swoje zadania przy pomocy starostwa powiatowego. Organizację i zasady funkcjonowania starostwa powiatowego określa regulamin organizacyjny uchwalony przez radę powiatu na wniosek zarządu powiatu⁶¹.

W chwili obecnej zadania i obowiązki związane z publicznym transportem drogowym wykonuje w Starostwie Powiatowym w Rykach Wydział Komunikacji, który zajmuje się załatwianiem spraw w zakresie prawa o ruchu drogowym, w tym związanych z rejestracją pojazdów, wydawaniem i zatrzymywaniem dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdem, zezwoleniami na zarobkowy przewóz osób oraz realizacją innych zadań z zakresu prawa o ruchu drogowym, kolei i prawa przewozowego⁶². Wydział ten znajduje się w strukturze organizacyjnej w pionie Sekretarza Powiatu⁶³.

Rozpoczęcie organizacji powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej będzie wymagać zmian w zakresie obowiązków ww. jednostek lub utworzenia nowych w strukturze organizacyjnej powiatu.

⁶¹ ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (t. j. Dz. U. z 2013 r. poz. 595, z późn. zm.)

⁶² § 22 Regulaminu Organizacyjnego Starostwa Powiatowego w Rykach (załącznik do uchwały nr XXVI/140/2004 Rady Powiatu w Rykach)

⁶³ schemat organizacyjny Starostwa Powiatowego w Rykach (załącznik do Regulaminu Organizacyjnego Starostwa Powiatowego w Rykach)

10. Pożądany standard usług

Jakość oferty i jakość usług publicznego transportu zbiorowego są jednymi z ważniejszych elementów wpływających na popyt na te usługi. Rolą organizatora publicznego transportu zbiorowego, w celu realizacji założeń niniejszego Planu oraz dokumentów strategicznych wyższego szczebla, jest zapewnienie odpowiednio wysokiej jakości usług. Docelowa pożądana jakość usług i poziom oferty stanowią standardy usługi. Powinny one odpowiadać postulatом przewozowym zgłaszanym przez pasażerów. Standardy w przewozach o charakterze użyteczności publicznej zebrano w tabeli 26.

Tabela 26. Pożądane standardy w powiatowych przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.

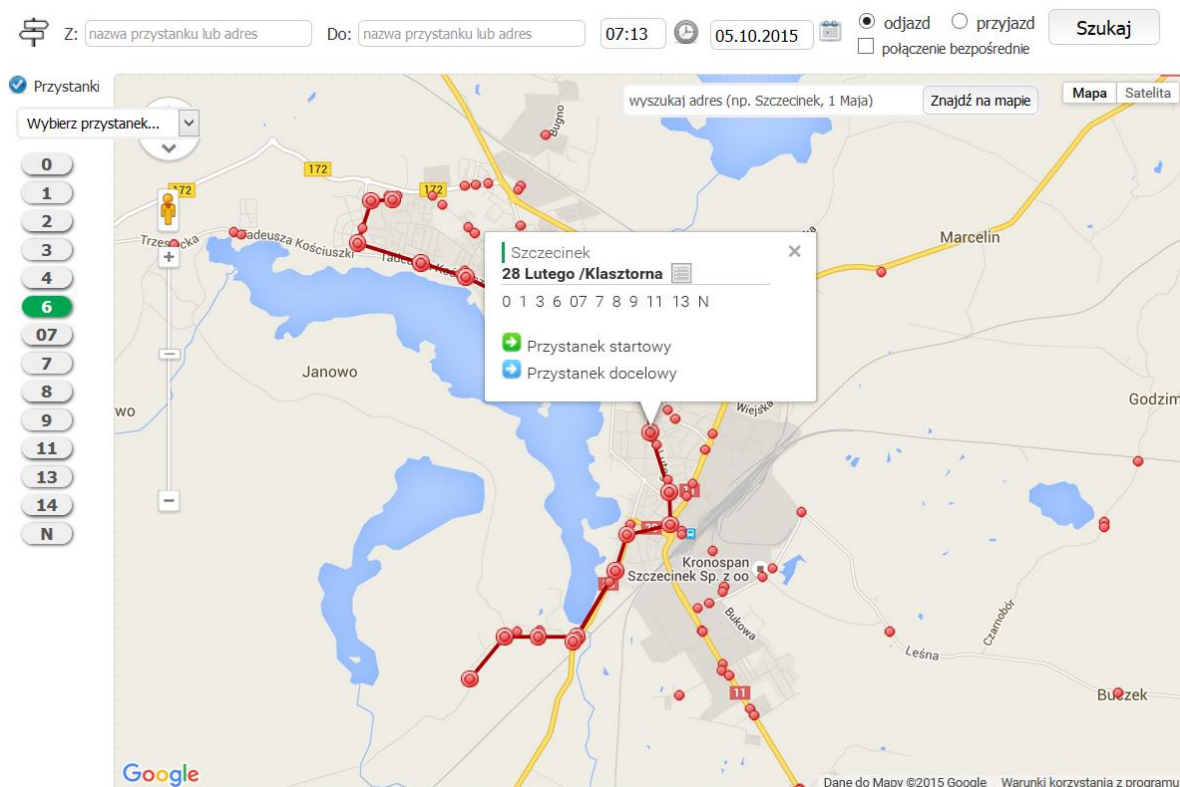
zakres	opis
Oferta przewozowa	- zapewnienie połączeń bezpośrednich na głównych ciągach komunikacyjnych zgodnie z potrzebami i oczekiwaniami pasażerów ujawnionymi za pomocą badań marketingowych - zapewnienie połączeń komunikacyjnych każdej miejscowości na obszarze powiatu mającej określoną minimalną liczbę mieszkańców (wysokość tej liczby powinna odpowiadać możliwościom finansowym powiatu) - wprowadzenie koordynacji rozkładów jazdy na wspólnych odcinkach różnych linii oraz w punktach przesiadkowych - dopasowanie rozkładu jazdy linii autobusowych do transportu kolejowego - poprawa częstotliwości kursowania (liczby kursów) na poszczególnych ciągach komunikacyjnych w sposób zwiększający dostępność do transportu publicznego i korzystanie z niego przez pasażerów mających różne potrzeby przewozowe (nie tylko szkolne, ale także np. umożliwienie dojazdu i powrotu z pracy, przejazdu na zakupy, czy w celu skorzystania z oferty kulturalno-usługowej, w tym również w podróżach z przesiadką) - zapewnienie minimalnego okresu kursowania linii w dni powszednie i soboty w godzinach 6-20 (zalecany dla 50% linii) i 6-19 (minimalny dla 70% linii) oraz w niedziele i święta 7-20 (zalecany do 50% linii) i 8-19 (minimalny dla 70% linii) - zapewnienie zgodności rozkładów jazdy z rzeczywistym czasem przejazdu - dążenie do osiągnięcia wysokiego wskaźnika punktualności (mniej niż 10% kursów opóźnionych powyżej 5 minut, mniej niż 1% kursów przyspieszonych) - prowadzenie stałej kontroli realizacji kursów, również przez przewoźników komercyjnych
Tabor	- zwiększanie udziału w przewozach autobusów niskopodłogowych oraz spełniających wysokie normy emisji spalin - rozważanie zastosowania autobusów z napędami alternatywnymi (gaz ziemny, wodór i ogniwa paliwowe, elektryczne) - systematyczna wymiana taboru i wycofanie z eksploatacji pojazdów niespełniających współczesnych norm obsługi pasażerów (ręczne drzwi, poziom hałasu, systemy informacji) oraz niespełniających żadnych norm emisji spalin - ujednolicenie wyglądu (kolorystyki i oznakowania) pojazdów realizujących usługi o charakterze użyteczności publicznej - eksploataowanie pojazdów charakteryzujących się odpowiednim komfortem dla pasażera (zwiększający się udział miejsc siedzących wraz ze wzrostem długości podróży) oraz wyposażeniem (miejsce na wózek dziecięcy, czy inwalidzki, klimatyzacja)

zakres	opis
	- eksploataowanie pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych (niska podłoga, rampa wjazdowa, odpowiednie ukształtowanie wnętrza, system informacji pasażerskiej) - na trasach o charakterze turystycznym zastosowanie pojazdów z możliwością przewozu rowerów - docelowo średni wiek pojazdów nie powinien przekraczać 8 lat
Infrastruktura	- zamieszczenie na każdym przystanku aktualnego rozkładu jazdy - dostosowanie infrastruktury (przystanków, dojeżdż, ścieżek, parkingów) umożliwiających dokonywanie dogodnych przesiadek w punktach węzłowych - dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz innych mających trudności w poruszaniu się - zwiększanie udziału przystanków wyposażonych w peron przystankowy (wraz z dojściem) oraz wiaty - wyposażenie przystanków w krawężniki naprowadzające ułatwiające zatrzymanie autobusu bezpośrednio przy krawędzi peronu - wprowadzanie priorytetu dla transportu publicznego (programy sygnalizacji świetlnej, organizacja ruchu na drodze, wydzielone pasy lub wloty na skrzyżowaniach)
Informacja pasażerska	- wprowadzenie ustandaryzowanego oznakowania pojazdów w tablice kierunkowe (w tym również w wyświetlacze elektroniczne) - wyposażenie pojazdów w tekstowo-słowne zapowiedzi przystanków - wprowadzenie jednolitego oznakowania przystanków wraz z widoczną z daleka nazwą przystanku - uporządkowanie nazewnictwa przystanków - wprowadzenie zintegrowanej informacji pasażerskiej na przystankach zawierającej informacje o rozkładzie jazdy wszystkich linii w czytelnej i spójnej formie - uruchomienie systemu informacji dla pasażera w postaci strony internetowej z rozkładami jazdy, wyszukiwarką połączeń, interaktywną mapą oraz innymi informacjami taryfowymi
Taryfy i bilety	- integracja taryfowa różnych operatorów i przewoźników (także z komunikacją miejską w Dęblinie) w postaci wspólnych ofert taryfowych lub wzajemnego honorowania biletów - wprowadzanie ofert taryfowych zwiększających atrakcyjność transportu publicznego dla stałych użytkowników (bilety okresowe), jak również dla turystów (karnty, bilety jedno- lub kilkudniowe)

Źródło: opracowanie własne.

Na rysunku 23 przedstawiono przykład internetowego systemu informacji pasażerskiej – interaktywną mapę zintegrowaną z wyszukiwarką połączeń dla KM Szczecinek.

Rysunek 23. Przykład systemu informacji pasażerskiej.



Źródło: <http://www.km.szczecinek.pl/> [dostęp: 30.10.2015 r.].

Przedstawione standardy mają być wykorzystywane przy tworzeniu sieci połączeń i opracowywaniu rozkładów jazdy. W przypadku podróży wewnątrzpowiatowych standardy te również mogą służyć do określenia poziomu oczekiwanej bądź minimalnej jakości usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.

11. Organizacja systemu informacji dla pasażerów

Informacja o publicznym transporcie zbiorowym jest niezmiernie ważnym elementem systemu. Umożliwia pasażerom, również potencjalnym, pozyskanie informacji o ofercie przewozowej – rozkładzie jazdy, zmianach tymczasowych, lokalizacji przystanków, możliwości przejazdów, zakłóceniach, a także o cenach biletów, ofertach taryfowych, miejscu zakupu biletów.

Obecnie stosowany system informacji nie daje możliwości uzyskania pełnej i rzetelnej informacji. Składa się na niego:

- informacja przystankowa, zamieszczana samodzielnie przez przewoźników, zawierająca tylko informację o kierunku jazdy, godzinach odjazdów i terminach kursowania,
- informacja internetowa, na stronach poszczególnych (ale nie wszystkich) przewoźników, zawierające rozkład jazdy,
- informacja w pojazdach, obejmująca tablicę kierunkową oraz (nie u wszystkich przewoźników) wykazki z regulaminem przewozów.

Podstawowym problem jest fakt, że na zdecydowanej większości przystanków na terenie powiatu ryckiego nie ma zamieszczonego rozkładu jazdy.

Wg aktualnego stanu prawnego⁶⁴ w transporcie drogowym ogłoszenie rozkładu jazdy (podanie do publicznej wiadomości) następuje na trzy sposoby:

- zamieszczenie na stronie internetowej przewoźnika (o ile taką posiada),
- podanie do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera – przez organizatora publicznego transportu zbiorowego,
- zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na przystanku komunikacyjnym lub dworcu – przez właściciela albo zarządzającego danym obiektem.

Na stronie internetowej przewoźnik zamieszcza zatwierdzony rozkład jazdy. Natomiast organizatorowi publicznego transportu zbiorowego oraz właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem przekazuje się kopię zatwierdzonego rozkładu jazdy w postaci pliku w formacie pdf oraz w wersji elektronicznej umożliwiającej edycję tekstu.

Przewoźnik ma obowiązek przekazać kopię zatwierdzonego rozkładu jazdy oraz informację dotyczącą rozkładu jazdy właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym

⁶⁴ rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2012 r. poz. 451)

lub dworcem nie później niż w terminie 10 dni przed dniem obowiązywania rozkładu jazdy. Zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na przystanku komunikacyjnym lub w miejscu powszechnie dostępnym w budynku dworca następuje nie później niż w terminie 7 dni przed dniem jego obowiązywania. Przykładowy wzór tabliczki przystankowej przedstawiono na rysunku 24.

Rysunek 24. Przykładowy wzór tabliczki przystankowej.

Przystanki

Czas maks.

8

10

15

17

21

24 ↓

C.H. Europa Centralna

Sośnica Most

Sośnica Apteka

Zabrze Os. Wyzwolenia

Zabrze Kościół św. Józefa

Zabrze Szpital

Zabrze Goethego

kierunek: Zabrze Goethego

przystanek: C.H. Europa Centralna


europa centralna

Odjazdy od poniedziałku do piątku (oprócz świąt):

09:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25
16:25	17:26	18:26	19:26	20:26	21:35p	

Odjazdy w soboty i niedziele (oprócz świąt):

10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	16:26
17:26	18:26	19:26	20:35p			

W dni wolne od pracy w C.H. Europa Centralna - linia nie kursuje.

Objaśnienia:

p - kurs dla pracowników centrum handlowego

Wszystkie kursy obsługiwane autobusami niskopodłogowymi.

Podmiot zamieszczający informację dotyczącą rozkładu jazdy:

Helical Sośnica Sp. z o.o., ul. Wspólna 35/9, 00-519 Warszawa, tel. 22 55 65 400

Przewoźnik: Przewóz Osób i Towarów Leszek Socha, ul. gen. Ziętka 62, 41-940 Piekary Śl.

Komunikacja zwykła

Nr linii komunikacyjnej: R - 2469011/004/13

Rozkład jazdy

ważny od: 01.03.2013

Źródło: opracowanie własne.

Oznacza to, że podmiotem odpowiedzialnym za zamieszczanie informacji na przystankach jest ich właściciel lub zarządzający. Jest nim zarządca danej drogi chyba, że przekazał zarządzanie przystankami innemu podmiotowi na mocy odpowiedniego porozumienia. W powiecie ryckim właścicielami lub zarządzającymi przystankami są zarówno powiat, jak i województwo lubelskie, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz poszczególne gminy.

W tabeli 27 przedstawiono jakie elementy będzie obejmować docelowo system informacji dla pasażera w powiecie ryckim.

Tabela 27. System informacji dla pasażera w powiecie ryckim.

część	elementy
informacja przystankowa	- znak drogowy D-15 wraz z informacją o nazwie przystanku widoczną z daleka (może być umieszczone na konstrukcji wiaty przystankowej) - rozkład jazdy w formie czytelnej i przejrzystej graficznie tabliczki wg ujednoliconego wzoru zawierającej wszystkie elementy wymagane przepisami, w tym m.in. godziny odjazdów, listę przystanków wraz z czasem przejazdu i/lub drogą przebiegu, terminy kursowania, opis wariantów, oznaczenie kursów wykonywanych taborem niskopodłogowym, dane teleadresowe operatora lub przewoźnika - na ważniejszych przystankach schemat połączeń komunikacyjnych, informacje taryfowe, informacje o możliwych przesiadkach
informacja internetowa (portal pasażera)	- system rozkładów jazdy prezentujący odjazdy z przystanków w różnych przekrojach - wyszukiwarkę połączeń umożliwiającą zestawienie podróży wg zadanych kryteriów - interaktywną mapę umożliwiającą wybór miejsca rozpoczęcia i zakończenia podróży oraz przejście do rozkładów jazdy - schemat połączeń komunikacyjnych, informacje taryfowe, formularz kontaktowy - wersję mobilną przeznaczoną dla urządzeń przenośnych
informacja w pojazdach	- tablice kierunkowe (zalecane wyświetlacze elektroniczne) z kierunkiem jazdy i ewentualnie oznaczeniem (numerem) linii - wewnątrz pojazdu wyświetlacz lub tablica z wykazem przystanków na trasie danej linii - zapowiedzi wizualno-głosowe kolejnych przystanków - wywieszki z obowiązującym na danej linii regulaminem przewozów oraz taryfą i cennikiem opłat

Źródło: opracowanie własne.

System powinien obejmować wszystkie linie komunikacyjne przebiegające przez obszar powiatu ryckiego niezależnie od organizatora przewozów i właściciela obsługiwanych przystanków. Tylko taki system zapewni pasażerom kompleksową informację o usługach publicznego transportu zbiorowego. Organizacyjnie, systemem informacji dla pasażera powinien administrować jeden podmiot, wspólnie dla wszystkich jednostek, które będzie obejmował co umożliwi sprawne zarządzanie systemem i bazą danych.

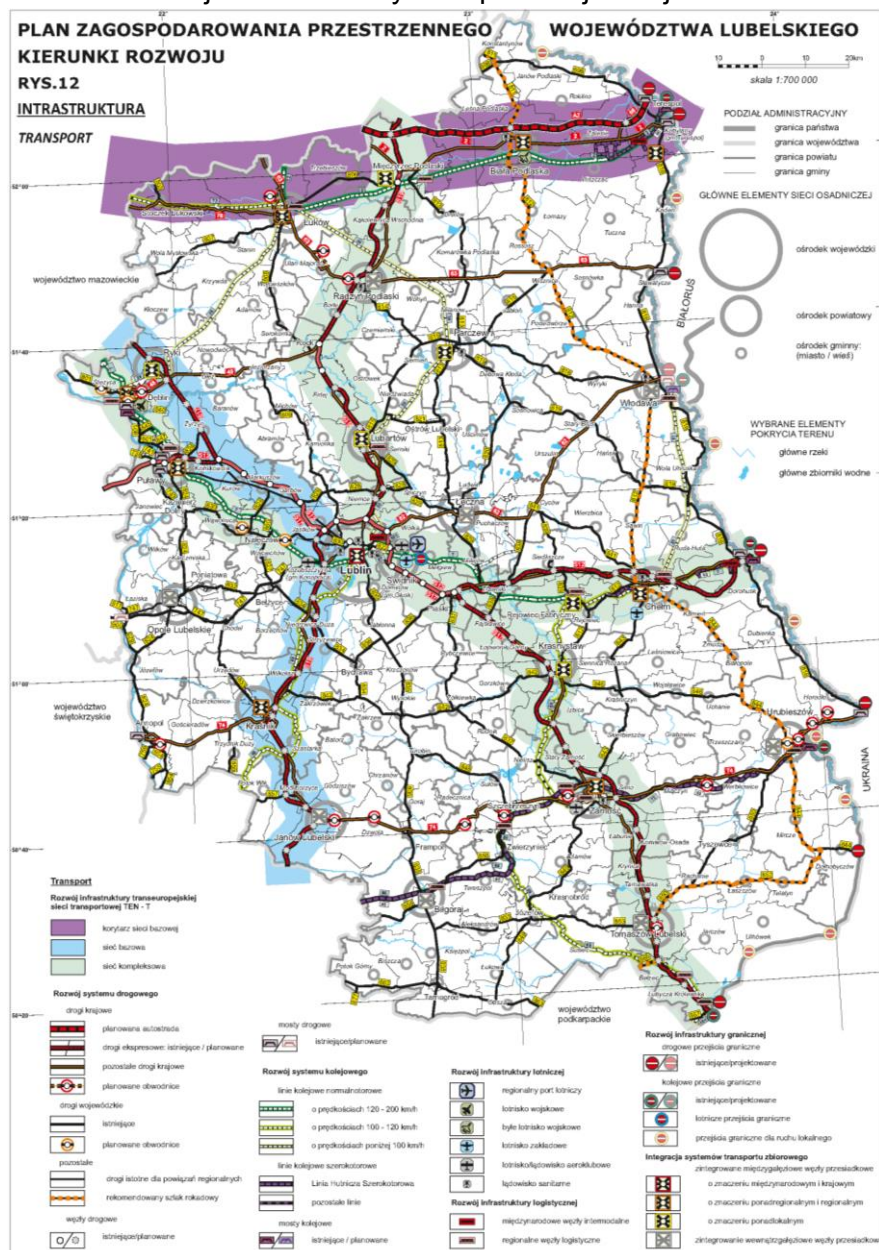
Aby poprawić jakość informacji pasażerskiej i ułatwić pasażerom korzystanie z oferty publicznego transportu zbiorowego zaleca się wprowadzenie dla wszystkich linii spójnych oznaczeń w postaci numerów linii. Numery powinny być możliwie krótkie (maksymalnie trzy-cyfrowe), ale jednocześnie nawiązujące do numerów linii nadawanych przez organy zatwierdzające rozkład jazdy.

W dalszej kolejności należy rozważyć wprowadzenie dynamicznej informacji pasażerskiej, tzn. informacji o rzeczywistym czasie odjazdu. Informacja taka, na podstawie danych z pojazdów o ich lokalizacji (gps) może być prezentowana zarówno w internecie, jak i na ważniejszych przystankach w postaci tablic elektronicznych.

12. Kierunki rozwoju

Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w powiecie ryckim będą zgodne ze strategią zrównoważonego rozwoju, która jest podstawą określania polityki transportowej. Docelowy kształt infrastruktury transportowej w woj. lubelskim przedstawiono na rysunku 25.

Rysunek 25. Kierunki rozwoju infrastruktury transportowej w województwie lubelskim.



Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego.

Wśród determinantów określających kierunki rozwoju transportu są:

- dokumenty krajowe i unijne określające strategiczne cele rozwojowe;

- uwarunkowania i kierunki zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego;
- prognozy popytu uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze, a także źródła ruchu, ochronę środowiska i dostęp do infrastruktury;
- wnioski wynikające z badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców.

Dalszy rozwój transportu publicznego będzie następował w kierunku:

- pełnej integracji różnych środków transportu (autobusy różnych przewoźników lub operatorów, kolej, węzły integracyjne) zarówno pod kątem infrastruktury, jak i systemów taryfowo-biletowych;
- zapewnienia odpowiedniej dostępności do środków transportu przez:
 - o odpowiednią lokalizację przystanków,
 - o zapewnienie wystarczającej częstotliwości kursowania i zdolności przewozowej oraz zasięgu linii komunikacyjnych,
 - o eksploataowanie taboru umożliwiającego dostęp osobom niepełnosprawnym;
- poprawy jakości świadczonych usług przez lepszą i dokładniejszą informację pasażerską, zwiększanie niezawodności oraz komfortu podróży;
- promocji transportu publicznego oraz alternatywnych form przemieszczania się, w szczególności roweru;
- wdrażaniu rozwiązań z zakresu inteligentnych systemów transportowych.

O inwestycjach związanych z infrastrukturą transportową mówi dokument „Plan rozwoju sieci dróg powiatowych w powiecie ryckim na lata 2015-2022”⁶⁵. Zakłada on modernizację dróg powiatowych. W ramach prowadzonych prac należy zadbać o to, aby modernizować również infrastrukturę służącą transportowi publicznemu – przystanki, dojścia do nich oraz pętle i miejsca postoju. Wykaz zadań inwestycyjnych wraz z szacowanymi kosztami i źródłem finansowania przedstawiono w tabeli 28.

⁶⁵ uchwała nr L/266/15 Zarządu Powiatu w Rykach z dnia 7 września 2015 r.

Tabela 28. Zadania inwestycyjne w zakresie budowy i modernizacji dróg powiatowych w powiecie ryckim na lata 2015-2022.

Lp.	Nazwa projektu	Przedmiot projektu	Realizator i miejsce realizacji	Szacunkowy koszt i źródło finansowania	Lata realizacji
Lista podstawowa					
1.	„Szybciej i bezpieczniej z Dębina do Ryk” w ramach projektu „Wygodniej, szybciej, bezpieczniej – poprawa spójności komunikacyjnej województwa lubelskiego poprzez budowę i przebudowę dróg powiatowych usprawniających dostępność komunikacyjną do regionalnych i subregionalnych centrów rozwoju.	Przebudowa dróg powiatowych na terenie Ryk (ulice: Słowackiego, Swatowska, Janiszewska, Żytnia) i Dębina (ul. Stawska, Jagiellońska, Staromiejska, Tysiąclecia, Grunwaldzka). Łączna długość: ok. 19,093 km	Powiat Rycki – miasto Ryki, miasto Dęblin	6,5 mln zł źródło: Regionalny Program Operacyjny Woj. Lubelskiego na lata 2014-2020 oś VIII. Mobilność regionalna i ekologiczny transport, działanie 8.2. Lokalny układ transportowy oraz budżety zainteresowanych gmin	2016-2018
2.	Zwiększenie bezpieczeństwa na kluczowych połączeniach drogowych powiatu ryckiego z powiatem garwolińskim i łukowskim poprzez przebudowę dróg powiatowych łączących drogę krajową nr 17 z tymi powiatami	Przebudowa dróg powiatowych nr 1415L, 1419L, 1420L, 1427L, 1349L, 1424L, 1346L na trasie Ryki – Kłoczew – Stare Zadybie – Stryj – Gózd. Łączna długość: 29,797 km	Powiat Rycki – gmina Ryki i gmina Kłoczew	8,5 mln zł źródło: Program Rozwoju Gminnej i Powiatowej Infrastruktury Drogowej oraz budżety zainteresowanych gmin	2015-2016
3.	Przebudowa mostu w ciągu drogowym drogi powiatowej nr 1431L Grabowce Górne – Przestrzeń, w miejscowości Grabowce Dolne	Rozbiórka starego i budowa nowego mostu na rzece Świnka w Grabowcach Dolnych	Powiat Rycki – gmina Nowodwór	1,25 mln zł źródło: rezerwa subwencji ogólnej budżetu państwa oraz budżety zainteresowanych gmin	2016
4.	Przebudowa drogi powiatowej nr 1425L od drogi krajowej nr 48 przez Bazanów – Jakubówkę – Zawitą – Niedźwiedz – Lendo Wielkie	Przebudowa odcinków dróg powiatowych nr 1425L, 1426L, 1429L. Łączna długość: 17,602 km	Powiat Rycki – gmina Ryki, gmina Nowodwór	6 mln zł źródło: Program Rozwoju Gminnej i Powiatowej Infrastruktury Drogowej oraz budżety zainteresowanych gmin	2016-2017
5.	Przebudowa mostu na rzece Irenka oraz wykonanie nawierzchni na ul. Spacerowej, Balonna i Krasickiego (z odcinkiem chodnika) w Dęblinie	Przebudowa mostu na rzece Irenka (dojazd do Lotniska), warstwa ścieralna na ul. Spacerowej oraz odcinku ul. Krasickiego z odcinkiem chodnika, przebudowa odcinka ul. Balonna. Łączna długość:	Powiat Rycki – miasto Dęblin	2 mln zł źródło: rezerwa subwencji ogólnej budżetu państwa oraz budżety zainteresowanych gmin	2017-2018

Lp.	Nazwa projektu	Przedmiot projektu	Realizator i miejsce realizacji	Szacunkowy koszt i źródło finansowania	Lata realizacji
		3,800 km			
6.	Przebudowa dróg powiatowych Ownia – Nowa Dąbia – Wylezin – Kłoczew – Janopol, 1417L Potok	Odcinki dróg powiatowych nr 1408L, 1409L, 1410L, 1416L, 1417L. Łączna długość: 19,745 km	Powiat Rycki – gmina Ryki, gmina Kłoczew	6 mln zł źródło: Program Rozwoju Obszarów Wiejskich 2014-2020, działanie VII. Podstawowe usługi i odnowa miejscowości na obszarach wiejskich oraz budżety zainteresowanych gmin	2018-2019
7.	Przebudowa dróg powiatowych od drogi krajowej nr 48 przez Podlodówkę – Kalinowy Dół na Zielony Kąt, Nowodwór – 1431L i 1434L (Ułęż)	Odcinki dróg powiatowych nr 1433L, 1434L, 1432L, 1361L, 1423L, 1430L, 1431L. Łączna długość: 18,540 km	Powiat Rycki – gmina Ułęż, gmina Nowodwór	6 mln zł źródło: Program Rozwoju Gminnej i Powiatowej Infrastruktury Drogowej oraz budżety zainteresowanych gmin	2017-2018
8.	Przebudowa drogi 1400L, odcinka drogi 1403L od Kletni do granicy województwa oraz drogi 1406L Niwa Babicka – Edwardów	Łączna długość: 12,590 km	Powiat Rycki – gmina Ryki, gmina Stężycza	4 mln zł źródło: Program Rozwoju Gminnej i Powiatowej Infrastruktury Drogowej oraz budżety zainteresowanych gmin	2018-2019
Lista rezerwowa					
1.	Przebudowa dróg na terenie gminy Kłoczew: od Borucichy przez Wolę Zadybską-Kolonię do Starego Zadybia i dalej przez Nowe Zadybie do granicy powiatu oraz od Woli Zadybskiej przez Rybaki, Zaryte do skrzyżowania z drogą powiatową 1415L	Przebudowa odcinków dróg powiatowych nr 1411L, 1412L, 1414L, 1415L. Łączna długość: 14,287 km	Powiat Rycki – gmina Kłoczew	5,7 mln zł	2020
2.	Kompleksowa przebudowa sieci drogowej na terenie gminy Kłoczew	Przebudowa odcinków dróg powiatowych nr 1418L, 1420L, 1437L, 1424L, 1346L. Łączna długość: 16,628 km	Powiat Rycki – gmina Kłoczew	6,4 mln zł	2022
3.	Przebudowa drogi 1436L na odcinku Bobrowniki – Sędowice – droga krajowa	Przebudowa drogi. Łączna długość:	Powiat Rycki – gmina Ryki	2,6 mln zł	2021

Lp.	Nazwa projektu	Przedmiot projektu	Realizator i miejsce realizacji	Szacunkowy koszt i źródło finansowania	Lata realizacji
	nr 17	6,522 km			
4.	Przebudowa mostu na drodze powiatowej 1446L – ul. Janiszewska w Rykach		Powiat Rycki – gmina Ryki	1,2 mln zł	2022

Źródło: Plan rozwoju sieci dróg powiatowych w powiecie ryckim na lata 2015-2022.

13. Monitoring i ewaluacja Planu

Rozwój publicznego transportu zbiorowego i realizacja połączeń użyteczności publicznej określonych w niniejszym Planie transportowym uzależnione są od wielu czynników, m. in. gospodarczych, legislacyjnych, czy finansowych. Aby skutecznie realizować przyjęte założenia należy prowadzić monitoring i bieżącą ewaluację realizacji Planu. Zaleca się, aby ewaluacja następowała nie rzadziej niż co 2 lata i obejmowała analizę czynników i parametrów związanych z poszczególnymi elementami Planu, w tym m.in.:

- stopień spełnienia kryterium dostępności dla miejscowości (lokalizacja przystanków, liczba kursów),
- zapewnienie dostępności dla osób niepełnosprawnych (udział autobusów niskopodłogowych i z zapowiedziami głosowymi, zmodernizowane przystanki),
- redukcja negatywnego wpływu transportu na środowisko (udział autobusów spełniających wyższe normy emisji spalin),
- udział transportu publicznego w przewozach i jego efektywność (liczba pasażerów, wpływy taryfowe, koszty),
- integracja (węzły i punkty przesiadkowe, zintegrowane oferty taryfowe),
- informacja pasażerska (internetowe rozkłady jazdy, tabliczki przystankowe, wyszukiwarka połączeń).

Jednak najważniejszym narzędziem służącym do ewaluacji Planu oraz planowania operacyjnego przewozów o charakterze użyteczności publicznej są cyklicznie wykonywane badania marketingowe: popytu, struktury biletowej, zachowań komunikacyjnych oraz postulatów i preferencji przewozowych – pasażerów publicznego transportu zbiorowego, kierowców, turystów i mieszkańców powiatu. W szczególności istotne jest posiadanie wiedzy na temat potrzeb przewozowych w kontekście wchodzących w życie z dniem 1 stycznia 2017 r. zmian prawnych w funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego. Stąd też rekomenduje się, aby najpóźniej w roku 2016 zostały przeprowadzone kompleksowe badania.

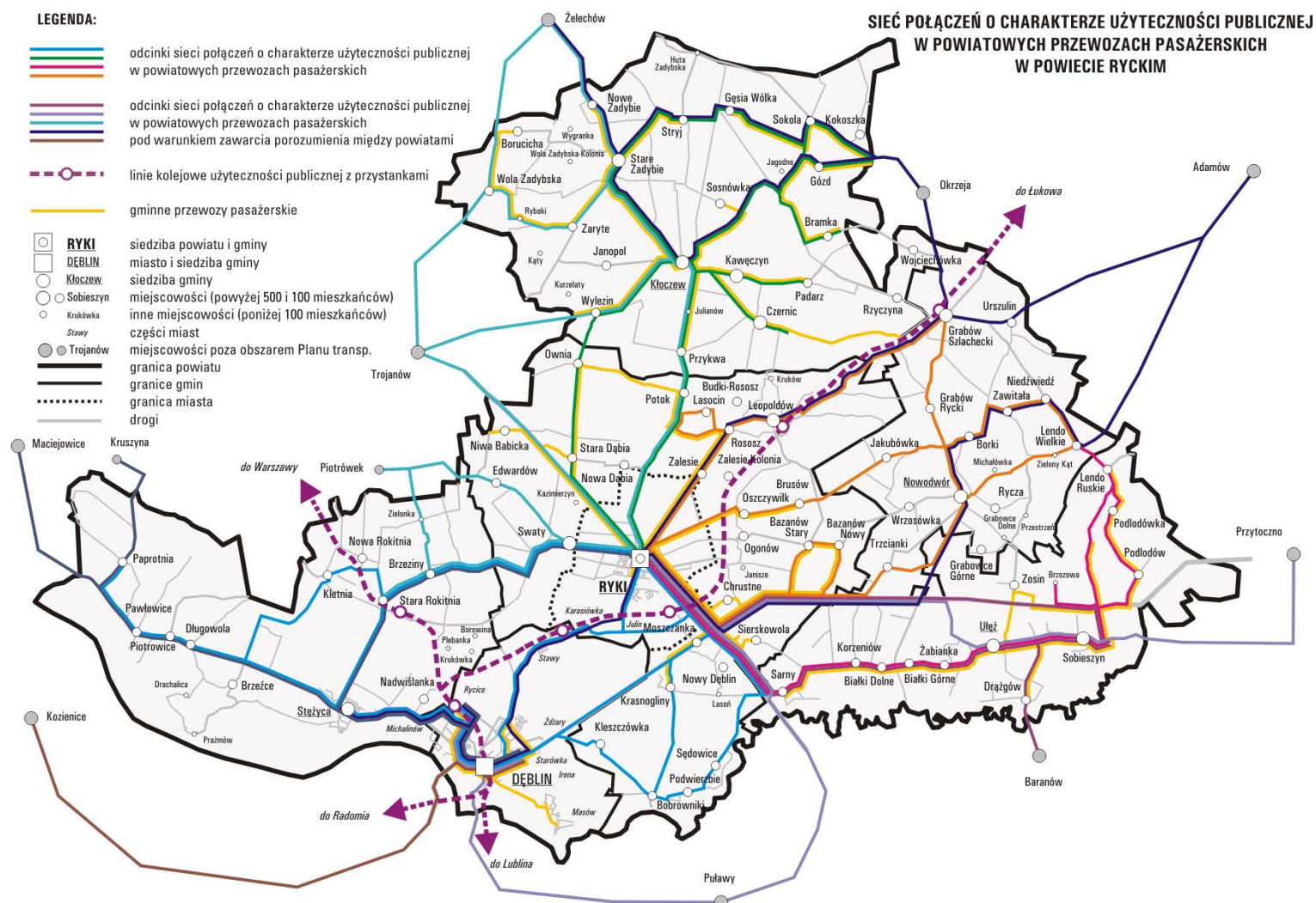
Plan transportowy może być poddawany aktualizacji⁶⁶, w zależności od uzasadnionych potrzeb. Takie potrzeby mogą wynikać z decyzji strategicznych władz powiatów, a także z wniosków i rekomendacji sporządzonych w wyniku ewaluacji Planu oraz z badań marketingowych. Aktualizacja Planu odbywa się wg takiej samej procedury jak jego przyjęcie.

⁶⁶ art. 11 ust. 2 Ustawy

14. Część graficzna Planu transportowego

Na rysunku 26 przedstawiono w formie graficznej schemat planowanej sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatu ryckiego. Na rysunku uwzględniono również połączenia o charakterze użyteczności publicznej (kolejowe) określone w Planie wojewódzkim oraz gminne przewozy pasażerskie.

Rysunek 26. Schemat planowanej sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej w powiecie ryckim.



Źródło: opracowanie własne.

Spis tabel

Tabela 1. Wielkości charakteryzujące demografię powiatu ryckiego.	12
Tabela 2. Prognoza demograficzna dla powiatu ryckiego.	12
Tabela 3. Struktura podmiotów gospodarczych wg rodzaju prowadzonej działalności.	13
Tabela 4. Struktura podmiotów gospodarczych wg liczby zatrudnionych pracowników.	14
Tabela 5. Liczba zarejestrowanych bezrobotnych w 2014 roku w poszczególnych gminach.	15
Tabela 6. Liczba placówek edukacyjnych w powiecie ryckim w roku szkolnym 2013/14.	16
Tabela 7. Dane demograficzne charakteryzujące gminy powiatu ryckiego.	22
Tabela 8. Charakterystyka linii kolejowych w powiecie ryckim.	24
Tabela 9. Linie komunikacyjne w gminnych przewozach pasażerskich.	26
Tabela 10. Linie komunikacyjne w powiatowych przewozach pasażerskich.	29
Tabela 11. Linie komunikacyjne w wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich.	33
Tabela 12. Przewoźnicy i operatorzy wykonujący przewozy na obszarze powiatu ryckiego.	41
Tabela 13. Liczba kursów łączących miejscowości powyżej 500 mieszkańców z Rykami.	43
Tabela 14. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach dla pojazdów z silnikiem wysokoprężnym.	45
Tabela 15. Drogi krajowe na obszarze powiatu ryckiego.	49
Tabela 16. Drogi wojewódzkie na obszarze powiatu ryckiego.	50
Tabela 17. Drogi powiatowe na obszarze powiatu ryckiego.	51
Tabela 18. Długość dróg gminnych na obszarze powiatu ryckiego.	53
Tabela 19. Długość ścieżek rowerowych w gminach powiatu ryckiego.	54
Tabela 20. Prognoza liczby podróży w powiecie ryckim w 2020 i 2025 roku [mln podróży].	76
Tabela 21. Odcinki sieci połączeń użyteczności publicznej w powiecie ryckim.	82
Tabela 22. Odcinki sieci połączeń użyteczności publicznej łączące powiat rycki z innymi powiatami.	83
Tabela 23. Standardy węzłów przesiadkowych i przystanków.	87
Tabela 24. Wysokość dopłat do biletów ulgowych przekazanych przewoźnikom.	90
Tabela 25. Postulaty przewozowe w transporcie zbiorowym i ich znaczenie.	94
Tabela 26. Pożądane standardy w powiatowych przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.	105
Tabela 27. System informacji dla pasażera w powiecie ryckim.	109
Tabela 28. Zadania inwestycyjne w zakresie budowy i modernizacji dróg powiatowych w powiecie ryckim na lata 2015-2022.	113

Spis rysunków

Rysunek 1. Miejsce powiatu ryckiego w strukturze osadniczej województwa lubelskiego.	10
Rysunek 2. Podział administracyjny województwa lubelskiego.	21
Rysunek 3. Schemat linii kolejowych w powiecie ryckim.	24
Rysunek 4. Autobus przewoźnika PKS Puławy.	29
Rysunek 5. Schemat przebiegu linii komunikacyjnych w powiecie ryckim.	40
Rysunek 6. Liczba autobusów wg pojemności w PKS Puławy.	44
Rysunek 7. Słupki przystankowe w powiecie ryckim.	46
Rysunek 8. Wiata przystankowa.	46
Rysunek 9. Dworzec autobusowy w Rykach.	47
Rysunek 10. Przystanek autobusowy w Nowodworze.	49
Rysunek 11. Generalny Pomiar Ruchu w 2010 roku na obszarze powiatu ryckiego.	51
Rysunek 12. Schemat sieci dróg publicznych w powiecie ryckim.	55
Rysunek 13. Planowana sieć pasażerskich kolejowych połączeń międzynarodowych i międzywojewódzkich objętych Planem krajowym.	66
Rysunek 14. Lokalizacja proponowanych węzłów przesiadkowych w woj. lubelskim.	70
Rysunek 15. Sieć komunikacyjna Województwa Lubelskiego, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.	71
Rysunek 16. Wykorzystanie przystanku kolejowego jako węzła Park&Ride mimo braku infrastruktury.	88
Rysunek 17. Wyniki badań ankietowych wśród pasażerów publicznego transportu zbiorowego w powiecie ryckim.	96
Rysunek 18. Wyniki badań ankietowych wśród uczniów szkół średnich w powiecie ryckim.	96
Rysunek 19. Wyniki badań ankietowych wśród pracowników zakładów w powiecie ryckim.	97
Rysunek 20. Ocena postulatów przewozowych w powiecie ryckim.	98
Rysunek 21. Hierarchia postulatów przewozowych w powiecie ryckim.	98
Rysunek 22. Zmiany wskaźnika motoryzacji w powiecie ryckim i w województwie lubelskim w latach 2009-2014.	99
Rysunek 23. Przykład systemu informacji pasażerskiej.	107
Rysunek 24. Przykładowy wzór tabliczki przystankowej.	109
Rysunek 25. Kierunki rozwoju infrastruktury transportowej w województwie lubelskim.	111
Rysunek 26. Schemat planowanej sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej w powiecie ryckim.	118