Powiat Lipski

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lipskiego

przygotowany przez

POLSKĄ IZBĘ GOSPODARCZĄ TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO
I SPEDYCJI W WARSZAWIE

Al. Jerozolimskie 144
02-305 Warszawa
tel. 22-823-64-46 faks 22-822-19-20
pigtsis@pigtsis.pl

Opracował: Zespół pracowników PIGTSiS pod kierunkiem
Zdzisława Szczerbaciuka – Prezesa Zarządu

Warszawa, styczeń 2023 r.

SPIS TREŚCI

SPIS TREŚCI 2

1. WSTĘP 5

1.1. ROLA PLANU TRANSPORTOWEGO W ORGANIZACJI PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO 5
1.2. KRÓTKI OPIS DOKUMENTU 8
1.3. POWIĄZANIE Z DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI 9
1.4. SŁOWNIK POJĘĆ UŻYWANYCH W DOKUMENCIE 9

2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM 13

2.1. POŁOŻENIE ORAZ PODZIAŁ ADMINISTRACYJNY 13
2.2. STRUKTURA SPOŁECZNA 14
2.2.1. Liczba mieszkańców 14
2.2.2. Struktura wiekowa ludności 15
2.2.3. Przyrost naturalny 16
2.2.4. Tendencje demograficzne na lata 2022 – 2027 a prognoza potrzeb przewozowych 17
2.3. RYNEK PRACY, BEZROBOCIE 18
2.4. AKTYWNOŚĆ ZAWODOWA MIESZKAŃCÓW 21
2.5. EDUKACJA I SZKOLNICTWO 24
2.5.1. Relacje komunikacyjne zapewniające dowóz uczniów do szkół 26
2.5.2. Prognoza potrzeb przewozowych uczniów na lata 2022 - 2027 27
2.6. MIEJSCA UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ 27
2.7. INFRASTRUKTURA DROGOWA 28
2.7.1. Sieć dróg publicznych Powiatu Lipskiego 28
2.7.2. Drogi krajowe 29
2.7.3. Drogi wojewódzkie 29
2.7.4. Drogi powiatowe 30
2.7.5. Drogi gminne 31
2.8. INFRASTRUKTURA KOLEJOWA 32
2.9. KOMUNIKACJA INDYWIDUALNA 32

3. ISTNIEJĄCA SIEĆ PRZEWOZÓW DROGOWYCH OSÓB REALIZOWANYCH NA TERENIE POWIATU LIPSKIEGO 33

3.1. PRZEWOŹNICY I LINIE AUTOBUSOWE W KOMUNIKACJI POWIATOWEJ 36
3.1.1. Przewoźnicy 37
3.1.2. Linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej 38
3.1.3. Regularne linie komunikacyjne 40
3.2. PRZEWOŹNICY I LINIE AUTOBUSOWE W KOMUNIKACJI WOJEWÓDZKIEJ I MIĘDZYWOJEWÓDZKIEJ 42
3.2.1. Komunikacja wykonywana na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Mazowieckiego 42
3.2.2. Przewoźnicy 42
3.2.3. Regularne linie komunikacyjne 43
3.2.4. Komunikacja wykonywana na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Lubelskiego 43
3.2.5. Przewoźnicy 43
3.2.6. Regularne linie komunikacyjne 44
3.3. PRZEWOŹNICY I LINIE AUTOBUSOWE W KOMUNIKACJI GMINNEJ 46
3.4. KOMUNIKACJA REGULARNA SPECJALNA 47
3.5. LICZBA LINII AUTOBUSOWYCH 48
3.5.1. Linie autobusowe ogółem 48
3.5.2. Linie autobusowe wg. danych przekazywanych przez przewoźników 49
3.6. PRACA PRZEWOZOWA 51
3.6.1. Praca przewozowa według organów wydających dokumenty 51
3.6.2. Praca przewozowa na podstawie danych dostarczonych przez przewoźników 53
3.7. TABOR AUTOBUSOWY 55
3.7.1. Dane GUS 55
3.7.2. Dane od przewoźników 57
3.7.3. Standard taboru 57
3.7.4. Potencjał przewozowy 58

3.8. GŁÓWNE KIERUNKI PRZEWOZÓW W KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ 59
3.8.1. Autobusowa sieć komunikacyjna „siedziba powiatu – siedziby gminy”..... 60
3.8.2. Autobusowa sieć komunikacyjna „połączenia pomiędzy poszczególnymi Gminami”..... 66
3.8.3. Autobusowa sieć komunikacyjna „Lipsko – siedziby innych Powiatów”..... 71
3.8.4. Autobusowa międzywojewódzka sieć komunikacyjna..... 78
3.8.5. Autobusowa sieć komunikacyjna: siedziba Gminy – miejscowości w Gminie..... 78
3.9. INFRASTRUKTURA W OBSŁUDZE PODRÓŻNYCH 83
3.9.1. Przystanki autobusowe 83
3.9.2. Miejscowości objęte komunikacją 87
3.10. KOORDYNACJA POŁĄCZEŃ RÓŻNYCH RODZAJÓW ŚRODKÓW TRANSPORTU 88
3.11. OGÓLNA OCENA I PODSUMOWANIE ISTNIEJĄCEGO STANU W PRZEWOZACH NA TERENIE POWIATU LIPSKIEGO 88

4. OCENA POTRZEB PRZEWOZOWYCH I OKREŚLENIE PREFERENCJI MIESZKAŃCÓW 90

4.1. ILOŚĆ PRZEWOŻONYCH PASAŻERÓW. ZMIANY W NATĘŻENIU PODRÓŻNYCH 90
4.1.1. Ilość przewożonych pasażerów wg GUS 90
4.1.2. Ilość przewożonych pasażerów wg danych przewoźników 90
4.1.3. Liczba sprzedanych biletów w komunikacji na terenie powiatu 92
4.1.4. Przewidywane zmiany w natężeniu podróżnych 94

5. PLAN ORGANIZACJI SIECI TRANSPORTU ZBIOROWEGO O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ 95

5.1. OKREŚLENIE ZASAD ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW 95
5.1.1. Określenie zasad organizacji publicznego transportu zbiorowego 95
5.1.2. Określenie właściwości rzeczowej oraz kompetencji organizatorów transportu..... 96
5.1.3. Określenie trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego..... 97
5.2. PROJEKTOWANE LINIE KOMUNIKACYJNE 98
5.2.1. Plany rozwoju autobusowej komunikacji o charakterze użyteczności publicznej w kontekście uruchomienia komunikacji wojewódzkiej 98
5.2.2. Projektowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w Powiecie Lipskim 102
5.2.3. Częstotliwość kursowania autobusów w planowanej komunikacji powiatowej..... 124
5.2.4. Praca przewozowa w planowanej komunikacji powiatowej o charakterze użyteczności publicznej 125
5.2.5. Zasadność uruchamiania komunikacji o charakterze użyteczności publicznej 129
5.2.6. Wytyczne do projektowania rozkładów jazdy w planowanej komunikacji powiatowej 130
5.2.7. Etapy uruchamiania przewozów o charakterze użyteczności publicznej..... 131
5.2.8. System taryfowy i ceny biletów..... 132
5.2.9. Obowiązujące uprawnienia do przejazdów ulgowych..... 133
5.3. ZASADY OZNAKOWANIA ŚRODKÓW TRANSPORTU AUTOBUSOWEGO 133

6. OKREŚLENIE POŻĄDANEGO STANDARDU USŁUG PRZEWOZOWYCH 134

6.1. KRYTERIA OKREŚLANIA STANDARDU USŁUG PRZEWOZOWYCH..... 134
6.2. DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ 137
6.3. OKREŚLENIE WYMAGAŃ DLA TABORU AUTOBUSOWEGO, JAKIM OPERATORZY POWINNI ŚWIADCZYĆ USŁUGI PRZEWOZOWE 137
6.4. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO..... 138

7. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA. 139

7.1. SYSTEM INFORMACJI DLA PASAŻERA 139

8. FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH..... 139

8.1. ŹRÓDŁA FINANSOWANIA DZIAŁALNOŚCI PRZEWOZOWEJ..... 139
8.2. KOSZTY DZIAŁALNOŚCI PRZEWOZOWEJ 141
8.3. FINANSOWANIE INWESTYCJI 142

9. PROGNOZY I MOŻLIWE KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO 142

9.1. MONITOROWANIE I WERYFIKACJA PLANU TRANSPORTOWEGO 142
9.2. KONSULTACJE SPOŁECZNE 143

10. ZAŁĄCZNIKI 143

SPIS TABEL 144
SPIS MAP 146
SPIS WYKRESÓW 148

1. Wstęp

1.1. Rola Planu Transportowego w organizacji publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym /tj. Dz. U. z 2022 r. poz. 1343/ (zwana dalej Ustawą) powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art. 8):

1. **planowanie rozwoju transportu,**
2. **organizowanie publicznego transportu zbiorowego,**
3. **zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.**

O skutecznym wykonywaniu pozostałych funkcji przesądza prawidłowa realizacja zadania planowania rozwoju transportu. Jedną z możliwych form realizacji tego zadania jest opracowanie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plan transportowy).

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

1. gmina:
   a. licząca, co najmniej 50.000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
   b. której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 80.000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

2. związek międzygminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80.000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;

3. **powiat:**
   a. liczący, co najmniej 80.000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
   b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie, co najmniej

120.000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

4. związek powiatów obejmujący obszar liczący, co najmniej 120.000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;

5. związek powiatowo – gminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80.000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny (od 1.01.2016 r.);

6. związek metropolitalny – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich;

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

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

Gminy, związki międzygminne i powiaty o mniejszej liczbie mieszkańców niż podano powyżej, mogą, ale nie muszą opracowywać planów transportowych. Plan transportowy uchwalony w gminie, powiecie, województwie jest aktem prawa miejscowego, co oznacza, że podlega kontroli w trybie przewidzianym dla tych aktów.
Powiat Lipski opracowuje plan transportowy, ponieważ zawarł stosowne porozumienia między powiatami, których obszar liczy co najmniej 120.000 mieszkańców, więc powinien on być pomocny w kształtowaniu polityki transportowej w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających na obszarze Powiatu Lipskiego i Powiatów objętych tymi porozumieniami.
Niniejsze opracowanie w zakresie treści jest zgodne z art. 12 ust. 1 i ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz przepisami rozporządzenia ministra infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego /Dz. U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684/.

Opracowany plan transportowy dla Powiatu Lipskiego uwzględnia zapisy dokonane w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego" - opracowany i ogłoszony przez Marszałka (Dziennik Urzędowy

Województwa Mazowieckiego z dnia 28 listopada 2014r. poz. 10701 – Uchwała nr 217/14 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 03 listopada 2014r.). W przypadku, gdyby w przyszłości powstały plany transportowe opracowane przez zarząd związku powiatów, zarząd związku powiatowo-gminnego, zarząd związku metropolitarnego, powinny być one w przyszłości uwzględnione w aktualizowanym Planie dla Powiatu Lipskiego.

Regulacja prawna określona w art. 11 ust. 1 Ustawy, dotycząca uwzględniania w opracowywanym planie transportowym wojewódzkiego planu transportowego, ma na celu uporządkowanie działań i zapewnienie koordynacji rozwiązań w planach transportowych niższego szczebla administracji. W praktyce powoduje jednak, że plan transportowy opracowywany na najniższym poziomie, czyli w gminie, o ile nie zostaną wcześniej opublikowane plany ministra (został on opublikowany w dniu 04 grudnia 2020 r. w Dz. U. z 2020 r. poz. 2328), marszałka województwa i starosty, może wymagać aktualizacji po opublikowaniu planów transportowych administracji wyższego szczebla.

Ustawodawca wprowadził koordynację działań organizatorów różnych szczebli, tj. równoległego działania w trakcie projektowania planów, które są wykładane do wglądu we właściwych urzędach w wersji wstępnej przez organizatorów (art. 10 ust. 1 Ustawy), zwłaszcza, że projekty planów muszą być uzgadniane z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego tego samego szczebla (art. 13 ust. 1-3).

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego powinna mieć wpływ na jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym, szczególnie w zakresie zaspokajania potrzeb przemieszczania się mieszkańców. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

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

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

Cel 6. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia, poprzez zmniejszenie emisji spalin.

1.2. Krótki opis dokumentu

Niniejszy Plan Transportowy został przygotowany przez Polską Izbę Gospodarczą Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie na zlecenie Powiatu Lipskiego.

Dokument obejmuje charakterystykę – zgodnie z założeniami – terenu Powiatu Lipskiego, w tym gmin wchodzących w jego obszar, tj.: Chotcza (gmina wiejska), Ciepielów (gmina wiejska), Lipsko (gmina miejsko – wiejska), Rzeczniów (gmina wiejska), Sienno (gmina wiejska) oraz Solec nad Wisłą (gmina miejsko – wiejska).

Opracowanie rozpoczyna się omówieniem całego obszaru objętego Planem Transportowym, prezentując go z punktu widzenia transportu oraz prognoz rozwojowych. Następnie analizowane są potrzeby przewozowe na tle istniejącej sieci komunikacyjnej i infrastruktury drogowej. W kolejnej części dokumentu zawarto charakterystykę obecnie działającej komunikacji oraz preferencji podróżnych w korzystaniu z transportu publicznego przez mieszkańców.

Następnie przedstawione są aspekty transportu zrównoważonego, uwarunkowania rozwoju transportu publicznego, zasady organizacji komunikacji publicznej o charakterze użyteczności publicznej oraz problemy ochrony środowiska naturalnego i dostępu do komunikacji dla osób niepełnosprawnych, wymagania w zakresie standardów i komfortu świadczonych usług przewozowych.

Dokument przedstawia propozycje możliwej organizacji funkcjonowania obowiązkowego Systemu Informacji Pasażerskiej.

W ostatnim rozdziale przedstawiono kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Lipskim oraz sposoby monitorowania tego rozwoju.

Opracowanie nie zawiera badań przepływu potoków pasażerskich, których zgodnie z zawartą umową nie zlecono.

1.3. Powiązanie z dokumentami strategicznymi

Plan Transportowy Powiatu Lipskiego przygotowano uwzględniając założenia dotyczące komunikacji i transportu zawarte w:

- *Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego* – Dziennik Urzędowy Województwa Mazowieckiego z 2014r. poz. 10701 – Uchwała 217/14 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 03 listopada 2014r. w sprawie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego";
- *Regionalnym Planie Transportowym Województwa Mazowieckiego w perspektywie do roku 2030* – przyjętym przez Zarząd Województwa Mazowieckiego Uchwałą Nr 515/313/2022 z dnia 05 kwietnia 2022r.;
- *Strategii Rozwoju Powiatu Lipskiego na lata 2021 – 2030* – przyjętej przez Radę Powiatu Lipskiego uchwałą nr XLIII/241/2021 z dnia 30 września 2021r.

1.4. Słownik pojęć używanych w dokumencie

L.p.	Pojęcie	Opis
1.	**Plan Transportowy**	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności: 1) sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej; 2) ocenę i prognozy potrzeb przewozowych; 3) przewidywane finansowanie usług przewozowych; 4) preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; 5) zasady organizacji rynku przewozów; 6) pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej; 7) przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera; 8) linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania. 9) kierunku rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
2.	**Organizator publicznego transportu zbiorowego**	Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym

		organem", o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007; Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Lipskim jest Starosta Lipski.
3.	**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;
4.	**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; przewoźnicy będą rejestrowani od 1.07.2022 r. przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego; Przedsiębiorcy Ci będą wykonywali transport publiczny na własne ryzyko ekonomiczne. Ponadto w tych przewozach, wg aktualnie obowiązujących przepisów, obywatele nie będą mogli korzystać z przysługujących im uprawnień do ulgowych przejazdów. [*obecnie przewozy takie nie są realizowane]*
5.	**Przewóz o charakterze użyteczności publicznej**	Powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze; Tylko w tych przewozach obywatele nadal będą mieli prawo korzystać z przysługujących im uprawnień do ulgowych przejazdów.
6.	**Publiczny transport zbiorowy**	Powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej; Pojęcie to obejmuje również przewozy osób realizowane na podstawie ustawy o transporcie drogowym.
7.	**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;
8.	**Dworzec**	Miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych;
9.	**Przystanek komunikacyjny**	Miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r., poz. 450, z późn. zm.);

10.	**Sieć komunikacyjna**	Układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;
11.	**Linia komunikacyjna**	Połączenie komunikacyjne na: a) sieci dróg publicznych albo b) liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo c) akwenach morskich lub wodach śródlądowych - wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;
12.	**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, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
13.	**Komunikacja miejska**	Gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: a) miasta i gminy, b) miast, albo c) miast i gmin sąsiadujących - jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie;
14.	**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, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
15.	**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;",
16.	**metropolitalne przewozy pasażerskie**	Przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach związku metropolitalnego; inne niż gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
17.	**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 oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie

		dalej niż 30 km od granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie;
18.	**Międzywojewódzkie przewozy pasażerskie**	Przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i wojewódzkie;
19.	**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;
20.	**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;
21.	**Rekompensata**	Środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego; Mogą być przyznawane albo z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg (ustawowych lub wprowadzonych przez organizatora), albo poniesionych kosztów związanych ze świadczeniem usług w zakresie transportu zbiorowego, z uwzględnieniem wysokości tzw. „rozsądnego zysku”.

2. Charakterystyka obszaru objętego planem transportowym

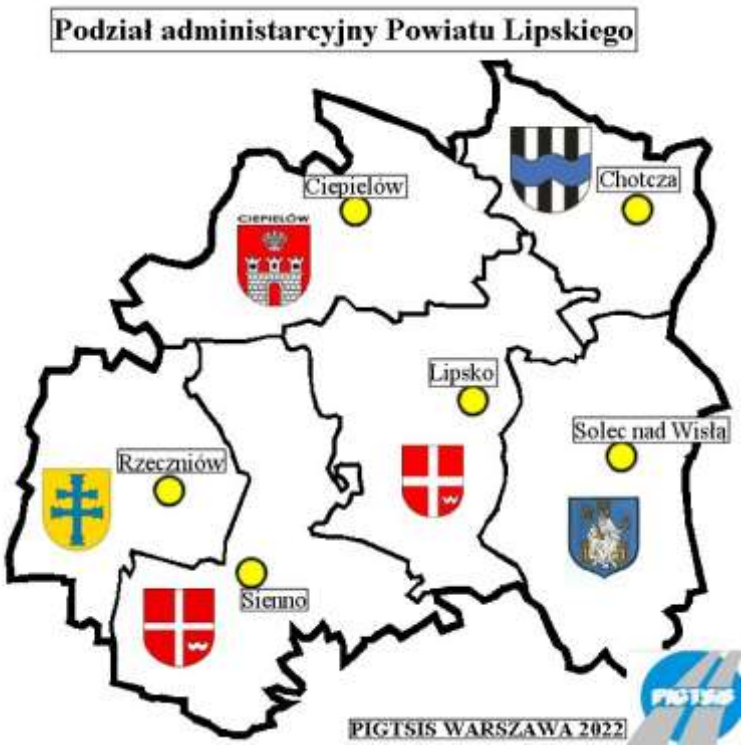
2.1. Położenie oraz podział administracyjny

Powiat Lipski położony jest w południowo-wschodniej części województwa mazowieckiego i zajmuje powierzchnię 740 km^2, co stanowi ponad 2% powierzchni województwa. Powiat Lipski graniczy od północy i zachodu z powiatami województwa mazowieckiego: zwoleńskim i radomskim, od wschodu powiatem opolskim w województwie lubelskim, a od południa z powiatami województwa świętokrzyskiego: ostrowieckim, starachowickim oraz opatowskim.

Powiat zamieszkuje 33.598 osób (stan w dniu 31.XII.2020) z czego 16.653 osób to mężczyźni, co stanowi 49,6% ogółu mieszkańców, kobiety stanowią 50,4% ogółu mieszkańców (16.945 osób). Spośród wszystkich mieszkańców powiatu 28.221 osób to mieszkańcy wsi (84%), a pozostałe 5.377 osób to mieszkańcy miast.

Powiat Lipski podzielony jest na:

- ***2 gminy miejsko – wiejskie***: Lipsko, Solec nad Wisłą,
- ***4 gminy wiejskie:*** Chotcza, Ciepielów, Rzeczniów, Sienno
- ***182 miejscowości*** w tym 2 miasta (Lipsko, Solec nad Wisłą)
- ***162 sołectwa***.



Mapa 1. Podział administracyjny Powiatu Lipskiego

Spośród 182 miejscowości Powiatu 37 miejscowości* nie jest objętych siecią regularnej komunikacji autobusowej. Stanowi to 20,3% z ogółu miejscowości wiejskich. Najbardziej rozwiniętą sieć komunikacji autobusowej obserwuje się w gminach: Sienno (97,2%) oraz Chotcza (94,4%), a najmniej w gminie Rzeczniów (57,1%).

*(*na podstawie obliczeń z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów; obliczono na podstawie ilości miejscowości objętych komunikacją do ogólnej ilości miejscowości)*

Gmina	Chotcza	Ciepielów	Lipsko	Rzeczniów	Sienno	Solec nad Wisłą*
Powierzchnia (km²)	90	135	135	103	147	130
Liczba mieszkańców*	2 333	5 504	10 881	4 332	5 757	4 791
Miasto			5 377			
Wieś	2 333	5 504	5 504			
Liczba miejscowości*	18	31	39	35	36	23
Objętych komunikacją	17	22	33	20	35	18
%	94,4	71	84,6	57,1	97,2	78,3
Liczba szkół podstawowych	2	2	5	2	3	4
Liczba uczniów SP**	183	388	817	317	576	305

* Solec nad Wisłą uzyskał status miasta 01.01.2021r.; *****DANE BDL GUS 31.12.2020; *** Dane otrzymane z Gmin***

Tabela 1. Podstawowe dane dotyczące gmin Powiatu Lipskiego

Powierzchnia gmin wchodzących w skład Powiatu Lipskiego oscyluje między 90 km^2 (Chotcza), a 147 km^2 (Sienno). Najwięcej osób zamieszkuje w gminie miejsko – wiejskiej Lipsko, której ogólna liczba ludności stanowi blisko 1/3 ludności całego powiatu. Najmniej zaludnioną gminą jest gmina Chotcza, gdzie mieszka tylko 2.333 mieszkańców. Pokrycie komunikacyjne poszczególnych gmin jest dosyć wysokie oscyluje miedzy 57,1% w gminie Rzeczniów do 97,2% w gminie Sienno. *(Pokrycie komunikacyjne wyraża liczbę miejscowości objętych komunikacją czyli takich, do których statystycznie w ciągu roku przynajmniej w jeden dzień jest kurs autobusu komunikacji regularnej).*

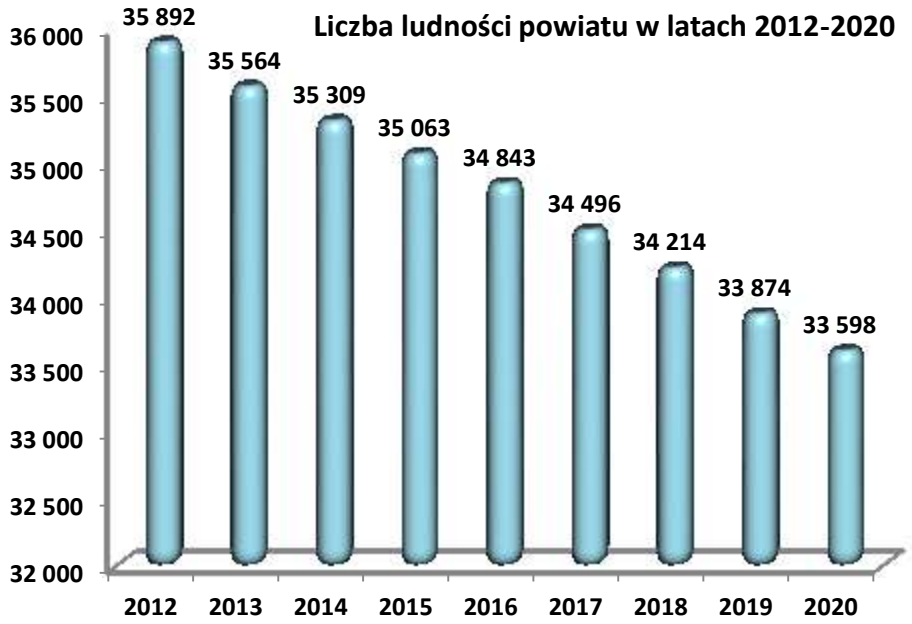
2.2. Struktura społeczna

2.2.1. Liczba mieszkańców

Powiat Lipski zamieszkiwany jest przez 33.598 mieszkańców. Liczba ludności począwszy od roku 2012 systematycznie spada. Populacja powiatu zmalała o 6,4% czyli 2.294 osoby. Spadek liczby ludności w roku 2020 w stosunku do roku 2019 wyniósł 276 osób, co stanowi 0,81%. Wahania liczby ludności z roku na rok wynoszą maksymalnie około 1 %. Zmiany liczby ludności na terenie powiatu w latach 2012 – 2020 ilustruje tabela oraz wykres poniżej.

Jednostka	Liczba ludności w latach 2012 - 2020								
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Powiat Lipski	***35 892***	***35 564***	***35 309***	***35 063***	***34 843***	***34 496***	***34 214***	***33 874***	***33 598***
Chotcza	2 499	2 448	2 409	2 385	2 347	2 335	2 351	2 326	2 333
Ciepielów	5 747	5 723	5 724	5 674	5 681	5 604	5 571	5 530	5 504
Lipsko	11 607	11 505	11 397	11 348	11 290	11 213	11 137	10 970	10 881
Rzeczniów	4 637	4 589	4 570	4 534	4 493	4 448	4 386	4 352	4 332
Sienno	4 637	4 589	4 570	4 534	4 493	4 448	4 386	4 352	4 332
Solec nad Wisłą	5 304	5 220	5 160	5 111	5 056	4 994	4 917	4 894	4 791

Tabela 2. Liczba ludności Powiatu Lipskiego w latach 2012 – 2020 /dane GUS 31.12.2020/



Wykres 1. Liczba ludności Powiatu Lipskiego w latach 2012 - 2020

Analiza liczby ludności w poszczególnych gminach powiatu w latach 2012 – 2020 wskazuje na niewielkie aczkolwiek systematyczne zmniejszanie się liczby ludności poszczególnych gmin powiatu. Obserwowane zjawisko jest analogiczne do wahań obserwowanych w odniesieniu do ludności całego Powiatu.

2.2.2. Struktura wiekowa ludności

W ostatnich latach uległa zmianie struktura wiekowa ludności, obserwuje się systematyczny spadek udziału ludności w wieku przedprodukcyjnym, a wzrost w wieku poprodukcyjnym:

Lata	Ludność w wieku (osoby)			
	przedprodukcyjnym	produkcyjnym	poprodukcyjnym	ogółem
2012	4 981	23 579	7 332	35 892
2013	4 897	23 243	7 424	35 564
2014	4 858	22 971	7 480	35 309
2015	4 798	22 678	7 587	35 063
2016	4 789	22 330	7 724	34 843
2017	4 764	21 842	7 890	34 496
2018	4 727	21 493	7 994	34 214
2019	4 728	21 006	8 104	33 874
2020	4 687	20 666	8 245	33 598

Tabela 3. Struktura wiekowa ludności Powiatu w latach 2012 - 2020
Źródło: Opracowanie własne na podstawie bieżących danych GUS /31.XII.2020 r./

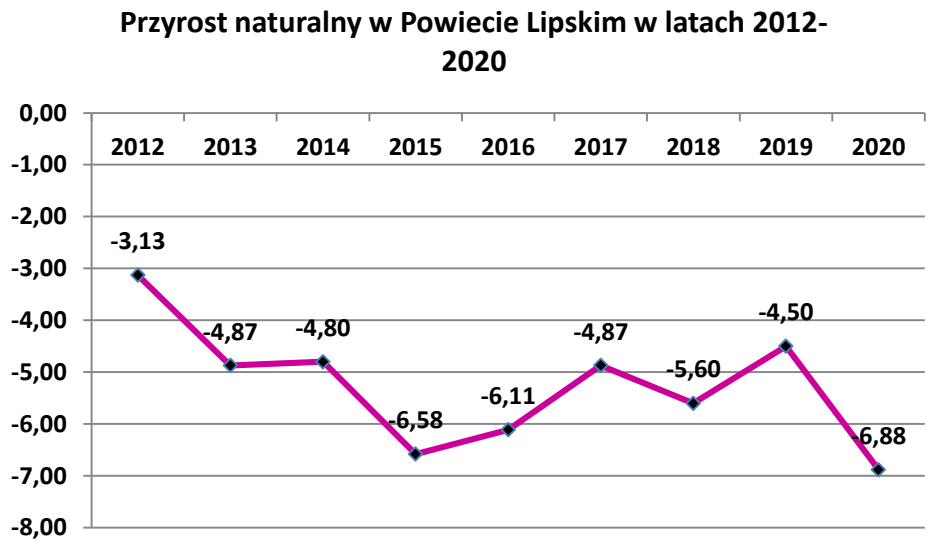
Struktura wiekowa ludności Powiatu nieznacznie odbiega od średniej krajowej – niższy jest tu odsetek ludności w wieku przedprodukcyjnym (powiat 14%, kraj 15,4%) oraz produkcyjnym (powiat 61,5%, kraj 62,3%), natomiast wyższy w wieku poprodukcyjnym (powiat 24,5%, kraj ok. 22,3%). Na przestrzeni ostatnich kilku lat zauważono sukcesywne zmniejszanie się liczby ludności w wieku produkcyjnym kosztem ludności w wieku poprodukcyjnym. Tendencja taka wskazuje na sukcesywne starzenie się populacji. Sytuacja taka prowadzić może do wielu negatywnych zjawisk w sferze społecznej i ekonomicznej, zagrażających funkcjonowaniu gospodarstw rolnych, pogłębianiu się deformacji struktury demograficznej oraz wywieraniu niekorzystnego wpływu na tempo rozwoju gospodarczego i poziomu życia ludności całego regionu. Do ujemnych zjawisk demograficznych zaliczyć należy także: nadmierną migrację ze wsi do miast młodzieży bardziej wykształconej, nadreprezentację mężczyzn na obszarach wiejskich powodującej spadek zawierania związków małżeńskich. Szansą na odwrócenie niekorzystnej tendencji może być wzrost ludności w wieku przedprodukcyjnym.

2.2.3. Przyrost naturalny

Niekorzystne tendencje dotyczące struktury społecznej potwierdzają także wskaźniki przyrostu naturalnego. Począwszy od roku 2012 wskaźnik ten pomimo wahań cały czas przyjmuje wartości ujemne. Po niewielkim wzroście w roku 2019 nastąpił ponowny duży spadek wskaźnika przyrostu naturalnego o -2,38, do poziomu nienotowanego na przestrzeni kliku lat. Liczba ludności na terenie Powiatu Lipskiego sukcesywnie się zmniejsza.

Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Przyrost naturalny	-3,13	-4,87	-4,80	-6,58	-6,11	-4,87	-5,60	-4,50	-6,88

Tabela 4. Przyrost naturalny w Powiecie Lipskim w latach 2012 – 2020



Wykres 2. Przyrost naturalny w Powiecie Lipskim w latach 2012 - 2020

Analiza danych dotyczących systematycznie malejącej liczby ludności na terenie Powiatu pozwala przyjąć tezę, iż może się to przełożyć na zmniejszenie zainteresowania ze strony podróżnych oferowaną komunikacją autobusową. Należy jednak brać pod uwagę, że popyt na przewozy autobusowe zależny jest także od wielu innych czynników takich jak: rozwój indywidualnej komunikacji samochodowej, ceny biletów, standard usług czy dopasowanie oferty do potrzeb pasażerów. Niemniej jednak stale zmniejszająca się liczba ludności powiatu oraz niekorzystne tendencje w jej strukturze wiekowej, powinny wskazywać zarówno operatorom transportu publicznego, jak również organizatorom transportu publicznego na fakt, iż będzie miało to przełożenie na zmniejszenie ilości pasażerów korzystających z komunikacji publicznej i to zarówno w kontekście komunikacji międzypowiatowej jak i wewnątrz powiatowej.

2.2.4. Tendencje demograficzne na lata 2022 – 2027 a prognoza potrzeb przewozowych

Analizując dane demograficzne powiatu, a w szczególności zmieniającą się liczbę mieszkańców, którzy posiadają pewne ograniczenia w mobilności tj. uczniów oraz osób w wieku powyżej 65 roku życia należy przyjąć, iż liczba ludności zarówno w wieku szkolnym jak i produkcyjnym będzie sukcesywnie maleć.

Dane GUS wskazują, iż liczba ludności na terenie Powiatu Lipskiego zmniejsza się rok rocznie średnio o ok 0,8% tj. o 287 osób. Na tej podstawie można wnioskować, iż w roku 2027 powiat będzie zamieszkiwać niecałe 32 tys. osób. Liczba osób w wieku powyżej 65 roku życia tj. w wieku poprodukcyjnym będzie sukcesywnie rosnąć w skali podobnej jak ogólna liczba ludności maleje. Wskazują na to dane GUS, wg. których liczba ludności w wieku poprodukcyjnym rok rocznie się zwiększa. Skala zwiększania się liczby ludności w wieku powyżej 65 lat wynosi od 56 do 166 osób rocznie. W roku 2027 liczba osób w wieku poprodukcyjnym osiągnie wielkość

ok. 9 tys., co przy szacowanej liczbie ludności ogółem wynoszącej ok. 32 tys. wynosić będzie 28% ogółu ludności powiatu. Aktualnie, tj. pod koniec 2020 roku odsetek ten wynosi 24,5%. **Powyższe wskazuje, iż postępujące starzenie się populacji powiatu może wymagać zapewnienia mieszkańcom o ograniczonej mobilności dodatkowych połączeń autobusowych, przynajmniej w podstawowym zakresie tak, aby móc dotrzeć do siedziby gminy czy powiatu oraz innych miejsc użyteczności publicznej, szczególnie do zakładów opieki medycznej**.

2.3. Rynek pracy, bezrobocie

Sytuację na rynku pracy odzwierciedla ***wskaźnik stopy bezrobocia***. Jest to wyrażony w procentach stosunek liczby zarejestrowanych bezrobotnych do liczby czynnej ludności, czyli pracujących i bezrobotnych, według stanu na koniec okresu sprawozdawczego. Miernik ten obliczany jest przez Główny Urząd Statystyczny.

Stopa bezrobocia w Powiecie Lipskim, w końcu grudnia 2020 roku wyniosła 10,6 % i była wyższa o 0,8% w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego. Wzrost stopy bezrobocia w ujęciu rocznym wydaje się być jednak chwilowy, ponieważ dostępne dane za rok 2021 sygnalizują spadek stopy bezrobocia do poziomu 9,6%, co wpisuje się w ogólną tendencję spadkową zapoczątkowaną w roku 2018.

Lp.	Rok	Stopa bezrobocia rejestrowanego (%)
1	**2010**	15,6
2	**2011**	15,8
3	**2012**	17,0
4	**2013**	16,7
5	**2014**	15,3
6	**2015**	13,7
7	**2016**	12,6
8	**2017**	11,1
9	**2018**	9,9
10	**2019**	9,8
11	**2020**	10,6
12	**2021**	9,6

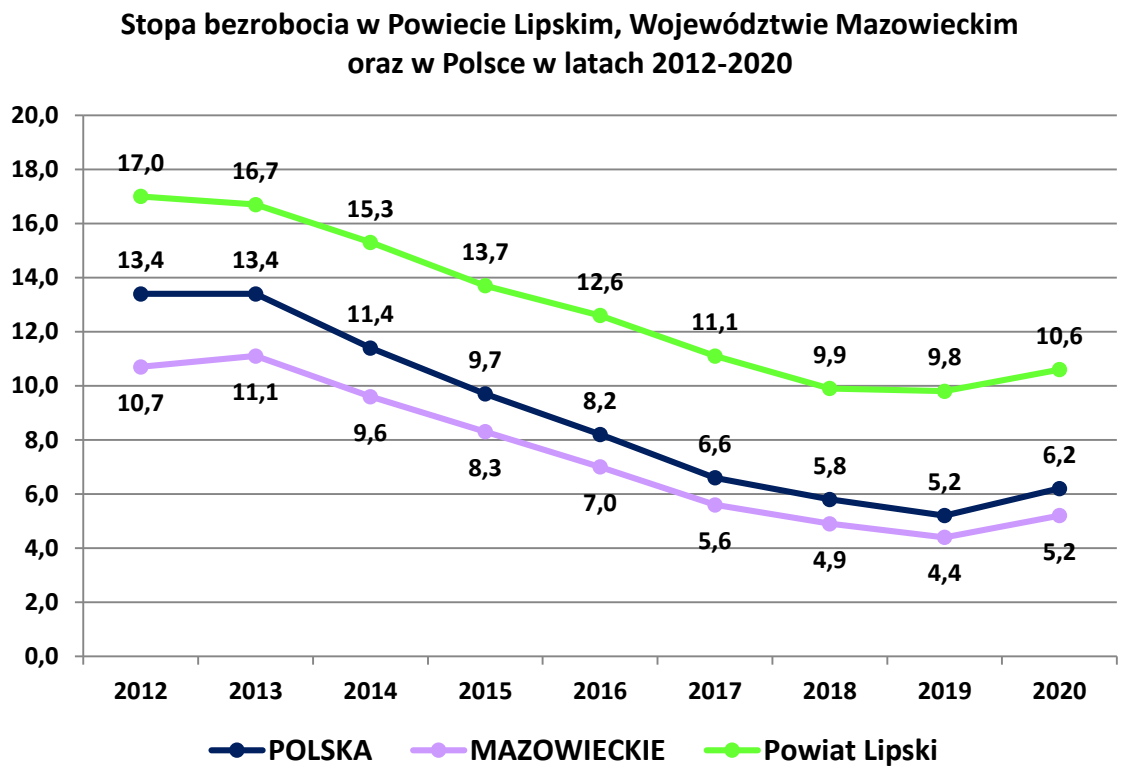
Tabela 5. Stopa bezrobocia w Powiecie Lipskim w latach 2010-2021

W odniesieniu do danych województwa i całego kraju stopa bezrobocia rejestrowanego w okresie na koniec grudnia 2020 roku była wyższa odpowiednio o 0,8% oraz 1% w porównaniu do roku poprzedniego. Porównując dane na temat stopy bezrobocia w Powiecie Lipskim w zestawieniu z danymi w województwie mazowieckim widać,

że bezrobocie w Powiecie począwszy do roku 2017 jest około dwukrotnie wyższe od danych wojewódzkich.

Jednostka terytorialna	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
POLSKA	13,4	13,4	11,4	9,7	8,2	6,6	5,8	5,2	6,2
MAZOWIECKIE	10,7	11,1	9,6	8,3	7,0	5,6	4,9	4,4	5,2
Powiat Lipski	***17,0***	***16,7***	***15,3***	***13,7***	***12,6***	***11,1***	***9,9***	***9,8***	***10,6***

Tabela 6. Stopa bezrobocia w Powiecie Lipskim, Województwie Mazowieckim oraz Polsce w latach 2012 – 2020



Wykres 3. Stopa bezrobocia w Powiecie Lipskim, Województwie Mazowieckim i Polsce w latach 2012 – 2020

W odniesieniu do innych powiatów województwa mazowieckiego Powiat Lipski plasuje się w grupie 15 powiatów ze stopą bezrobocia powyżej 10%. Wysokość stopy bezrobocia w całym województwie oscyluje od 1,8% w powiecie mieście stołecznym Warszawa do 24,3% w powiecie szydłowieckim. W grupie powiatów o najniższej stopie bezrobocia znajdują się powiaty: warszawski zachodni, pruszkowski, grójecki, grodziski i miasto Warszawa, natomiast w grupie powiatów o najwyższej stopie bezrobocia znajdują się powiaty: sierpecki, makowski, radomski, przysuski oraz szydłowiecki.

Analizując wysokość stopy bezrobocia nasuwa się spostrzeżenie, iż powiaty o najwyższym wskaźniku znajdują się w północnozachodniej i południowej części województwa, natomiast najniższe bezrobocie notuje się w powiatach graniczących z Warszawą oraz leżących w centralnej części województwa.

Stopę bezrobocia w poszczególnych powiatach województwa ilustruje poniższa tabela oraz mapa.

Lp.	Jednostka terytorialna	Stopa bezrobocia %
1	**MAZOWIECKIE**	**5,2**
2	Powiat białobrzeski	8,5
3	Powiat ciechanowski	9,4
4	Powiat garwoliński	9,4
5	Powiat gostyniński	13,8
6	Powiat grodziski	3,9
7	Powiat grójecki	2,7
8	Powiat kozienicki	10,8
9	Powiat legionowski	8,3
10	***Powiat lipski***	***10,6***
11	Powiat łosicki	5,0
12	Powiat makowski	16,2
13	Powiat miński	6,5
14	Powiat mławski	6,2
15	Powiat nowodworski	6,7
16	Powiat ostrołęcki	9,8
17	Powiat ostrowski	9,3
18	Powiat otwocki	4,9
19	Powiat piaseczyński	4,0
20	Powiat płocki	11,4
21	Powiat płoński	10,7
22	Powiat pruszkowski	3,6
23	Powiat przasnyski	9,4
24	Powiat przysuski	17,1
25	Powiat pułtuski	13,1
26	Powiat radomski	17,7
27	Powiat siedlecki	4,9
28	Powiat sierpecki	15,7
29	Powiat sochaczewski	4,8
30	Powiat sokołowski	6,1
31	Powiat szydłowiecki	24,3
32	Powiat warszawski zachodni	2,3
33	Powiat węgrowski	7,0
34	Powiat wołomiński	8,1
35	Powiat wyszkowski	5,2
36	Powiat zwoleński	11,8
37	Powiat żuromiński	14,3
38	Powiat żyrardowski	10,9
39	Powiat m. Ostrołęka	9,1
40	Powiat m. Płock	7,0

41	Powiat m. Radom	12,4
42	Powiat m. Siedlce	4,6
43	Powiat m. st. Warszawa	1,8

Tabela 7. Stopa bezrobocia w powiatach Województwa Mazowieckiego

Mapa 2. Stopa bezrobocia w Województwie Mazowieckim

Poziom bezrobocia oraz zatrudnienie mają bardzo duże znaczenie z punktu widzenia istnienia komunikacji i organizacji przewozów na terenie województwa. Znaczną cześć w przewozach regularnych stanowią pasażerowie korzystający z komunikacji w przewozach do miejsc pracy, które w obecnej sytuacji na rynku są często oddalone od miejsca zamieszkania.

2.4. Aktywność zawodowa mieszkańców

W Powiecie Lipskim na koniec roku 2020 było zarejestrowanych 2.760 podmiotów gospodarczych, tj. o 63 więcej niż w analogicznym okresie roku poprzedniego. Spośród całkowitej liczby podmiotów gospodarczych, 2.632 to firmy prywatne (95,4%), zaś pozostałe to podmioty sektora publicznego (4,6%).

Począwszy od roku 2012 liczba podmiotów gospodarczych zarejestrowanych na terenie powiatu stale rośnie od 2.610 w roku 2012 do 2.760 w roku 2020, co stanowi wzrost o 5,75%. Liczbę podmiotów gospodarczych na terenie powiatu w latach 2012 – 2020 ilustruje poniższa tabela:

Lp.	Rok	Liczba podmiotów gospodarczych
1	**2012**	2610
2	**2013**	2597
3	**2014**	2626
4	**2015**	2610
5	**2016**	2580
6	**2017**	2570
7	**2018**	2607
8	**2019**	2697
9	**2020**	2760

Tabela 8. Liczba podmiotów gospodarczych Powiatu Lipskiego w latach 2012 - 2020

Biorąc pod uwagę wielkość zarejestrowanych podmiotów, zdecydowanie przeważają jednostki zatrudniające do 9 osób, które stanowią 96,6% (2.662) ogółu firm zarejestrowanych na terenie Powiatu. Firm zatrudniających od 10 do 49 osób zarejestrowano 85, firm zatrudniających do 250 osób zarejestrowano 11, zaś firm zatrudniających do 1000 osób zarejestrowano 2.

Mając na uwadze formę prowadzonej działalności gospodarczej, zdecydowana większość to osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą (2.245). Spółek cywilnych zarejestrowano 104, spółek handlowych 52, spółdzielni 9.

Charakteryzując ilość podmiotów gospodarczych w poszczególnych powiatach należy wziąć pod uwagę **liczbę podmiotów wpisanych do rejestru REGON na 1000 osób**. Biorąc pod uwagę ten wskaźnik, zdecydowanie najwięcej podmiotów gospodarczych w odniesieniu do 1000 osób zamieszkujących dany obszar zlokalizowano w Gminie Lipsko (111 podmiotów na 1000 osób). Najmniejszą wartość tego wskaźnika stwierdzono w Gminie Chotcza (45 podmiotów na 1000 osób). Średnia dla Powiatu wynosi 82, a dla województwa 164 podmioty gospodarcze.

Lp.	Jednostka	Liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców
1	***Powiat Lipski***	***82***
2	**Gmina Chotcza**	45
3	**Gmina Ciepielów**	69
4	**Gmina Lipsko**	111
5	**Gmina Rzeczniów**	70
6	**Gmina Sienno**	78
7	**Gmina Solec nad Wisłą**	64
8	***Województwo Mazowieckie***	***164***

Tabela 9. Ilość podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców w gminach Powiatu Lipskiego

Powyższe dane potwierdza także zestawienie największych firm w regionie oraz firm generujących największe przychody z prowadzonej działalności. Jak wskazują dane z poniższej tabeli, większość spośród dużych przedsiębiorstw znajduje się Gminie Lipsko.

Mając na uwadze powyższe, projektując przebieg linii autobusowych na terenie Powiatu Lipskiego należy wziąć pod uwagę, iż zarówno sieć połączeń autobusowych w komunikacji powiatowej jak i gminnej powinna być ukierunkowana na dojazd do największego ośrodka gospodarczego w Powiecie, tj. Miasta Lipsko, w którym znajduje się największa liczba zakładów pracy. W tym miejscu warto nadmienić, że żaden z wymienionych poniżej zakładów nie zapewnia pracownikom dojazdów, docierają oni do miejsc pracy we własnym zakresie.

Lp.	Nazwa	Gmina	Adres	Zatrudnienie (osób)	Branża
1	ZPOW "Scandic Food" Sp. z o.o.	Lipsko	ul. Spacerowa 8	150	przetwórstwo spożywcze
2	"Kingspan" Sp. z o.o.	Lipsko	ul. Przemysłowa 20	250	produkcja styropianu
3	"Mleko" Sp. z o.o.	Lipsko	ul. Przemysłowa 3	80	przetwórstwo spożywcze
4	Marbet Lipsko Sp. z o.o. Sp. kom.	Lipsko	ul. Armii Krajowej 12	230	przemysł metalowy
5	„Unimar" Sp. z o.o.	Lipsko	ul. Czachowskiego 63	30	przemysł metalowy
6	Przedsiębiorstwo produkcyjno – handlowe „Rol – Mot" Sp. z o.o.	Ciepielów	ul. Czachowskiego 29	b.d.	przemysł metalowy

Tabela 10. Największe podmioty gospodarcze Powiatu Lipskiego

W Powiecie Lipskim na 1000 mieszkańców pracuje 125 osób. Jest to dużo mniej od wartości dla województwa mazowieckiego (313) oraz dla Polski (252). 50,5% wszystkich pracujących ogółem stanowią kobiety, a 49,5% mężczyźni. Bezrobocie rejestrowane w Powiecie Lipskim wynosiło w 2020 roku 10,6% (9,2% wśród kobiet i 8,2% wśród mężczyzn w wieku produkcyjnym). Jest ono znacznie wyższe od stopy bezrobocia rejestrowanego zarówno dla województwa mazowieckiego (5,2%) jak i dla całej Polski (6,2%). W 2020 roku przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w Powiecie Lipskim wynosiło 4.564,75 PLN, co odpowiada

82,6% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w Polsce. 66,9% aktywnych zawodowo mieszkańców Powiatu Lipskiego pracuje w sektorze rolniczym (rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo), 10,7% w przemyśle i budownictwie, a 5,2% w sektorze usługowym (handel, naprawa pojazdów, transport, zakwaterowanie i gastronomia, informacja i komunikacja), 0,7% pracuje w sektorze finansowym (działalność finansowa i ubezpieczeniowa, obsługa rynku nieruchomości), natomiast 16,6% świadczy inne usługi.

Szczegółowe dane na temat ilości podmiotów gospodarczych w poszczególnych gminach Powiatu ilustrują poniższe zestawienia:

Jednostka	Ilość podmiotów gospodarczych w zależności od liczby zatrudnionych				
	Ogółem	0-9	10-49	50-249	250-999
Powiat Lipski	***2760***	***2662***	***85***	***11***	***2***
Gmina Chotcza	106	102	4	0	0
Gmina Ciepielów	381	369	9	3	0
Gmina Lipsko	1213	1162	45	4	2
Gmina Rzeczniów	304	299	4	1	0
Gmina Sienno	447	433	13	1	0
Gmina Solec nad Wisłą	309	297	10	2	0

Tabela 11. Podmioty gospodarcze w gminach Powiatu Lipskiego w zależności od wielkości zatrudnienia

Jednostka	Ilość podmiotów gospodarczych w zależności od formy własności						
		Sektor publiczny		Sektor prywatny			
	Ogółem	Jednostki Państw. I Samorząd.	Spółki handlowe	Osoby fizyczne	Spółdzielnie	Spółki handlowe	Spółki cywilne
Powiat Lipski	***2760***	***90***	***2***	***2245***	***9***	***52***	***104***
Gm. Chotcza	106	4	0	84	0	1	1
Gm. Ciepielów	381	8	0	334	1	4	6
Gm. Lipsko	1213	34	2	985	6	34	58
Gm. Rzeczniów	304	7	0	251	0	2	11
Gm. Sienno	447	17	0	358	1	10	17
Gm. Solec n/Wisłą	309	20	0	233	1	1	11

Tabela 12. Podmioty gospodarcze w gminach Powiatu Lipskiego w zależności od formy własności

2.5. Edukacja i szkolnictwo

Na terenie Powiatu Lipskiego znajduje się łącznie 29 szkół wszystkich szczebli tj. szkół podstawowych, ponadgimnazjalnych i policealnych. Łączna liczba uczniów kształcących się w tych jednostkach wynosi 3.657 uczniów, co stanowi ok. 11% ogółu ludności całego Powiatu. Liczbę uczniów wszystkich szczebli kształcenia na terenie Powiatu ilustruje poniższa tabela:

Lp.	Profil kształcenia	Liczba jednostek	Liczba uczniów 2022/2023	
			os.	%
1	**Szkoły Podstawowe**	**18**	2640	58%
2	**Szkoły ponadgimnazjalne**, w tym m. in:	**10**	906	19,9%
3	*Ogólnokształcące*	*4*	320	7,0%
4	*Średnie zawodowe*	*4*	477	10,5%
6	*Zasadnicze specjalne*	*2*	109	2,4%
7	**Szkoły policealne**	**1**	111	2,4%
	RAZEM	***29***	***3657***	***100,0%***

Tabela 13. Liczba uczniów oraz szkół na terenie Powiatu Lipskiego / dane z JST za rok bieżący/

Na terenie Powiatu zlokalizowanych jest 18 szkół podstawowych, aż 5 z nich znajduje się w Gminie Lipsko. Uczęszcza do nich 817 uczniów spośród 2.640 wszystkich uczniów szkół podstawowych. Szkolnictwo ponadgimnazjalne skupione jest w trzech ośrodkach: w Lipsku, Siennie oraz Solcu nad Wisłą. Największa ilość uczniów uczęszcza do szkół w Solcu nad Wisłą, jest to 365 uczniów spośród 906 wszystkich uczniów szkół ponadgimnazjalnych na terenie Powiatu. W Solcu nad Wisłą zlokalizowana jest również jedyna placówka edukacji na poziomie policealnym, która funkcjonuje w trybie stacjonarnym i zaocznym. Statystycznie w ujęciu poszczególnych Gmin, liczba szkół oraz uczniów zilustrowana jest poniższą tabelą:

Lp.	Jednostka	Szkoły Podstawowe*		Szkoły Ponadgimnazjalne*						Szkoły Policealne	
				Ogółem		Ogólnokszt. i Techniczne		Zawodowe			
		Liczba szkół	Liczba ucz.	Liczba szkół	Liczba ucz.	Liczba szkół	Liczba ucz.	Liczba szkół	Liczba ucz.	Liczba szkół	Liczba ucz.
1	***Powiat Lipski***	***18***	***2640***	***10***	***906***	***6***	***686***	***4***	***220***	***1***	***111***
2	**Gmina Chotcza**	2	183	0		0		0		0	
3	**Gmina Ciepielów****	2	388	0		0		0		0	
4	**Gmina Lipsko**	5	817	**4**	268	**2**	205	**2**	63	0	
5	**Gmina Rzeczniów**	2	371	0		0		0		0	
6	**Gmina Sienno**	3	576	**3**	273	**2**	212	**1**	61	0	
7	**Gmina Solec n/Wisłą**	4	305	**3**	365	**2**	269	**1**	96	**1**	111

* łącznie ze szkołami specjalnymi; ** SP w Ciepielowie zlokalizowana jest dwóch budynkach /dane z JST za rok bieżący/

Tabela 14. Liczba uczniów oraz szkół w poszczególnych gminach na terenie Powiatu Lipskiego

Liczba uczniów szkolnictwa podstawowego, (gimnazjalnego) i ponadgimnazjalnego na terenie Powiatu Lipskiego, począwszy od roku 2010 systematycznie się zmniejsza z 4.545 uczniów w roku 2010 do 3.383 uczniów w roku 2020. Zmniejszenie powyższej liczby o 1.162 uczniów oznacza spadek o ok. 25%. Analizując poniższe dane do roku 2018, liczba uczniów utrzymuje na podobnym poziomie.

Lp.	Rok	Liczba uczniów w latach 2010 - 2020			
		Szkolnictwo Podstawowe	Gimnazja	Szkolnictwo ponadgimnazjalne	Razem
1	**2010**	1960	1231	1354	4545
2	**2011**	1906	1238	1199	4343
3	**2012**	1865	1164	1084	4113
4	**2013**	1820	1098	990	3908
5	**2014**	1920	1014	983	3917
6	**2015**	2001	964	942	3907
7	**2016**	1814	944	931	3689
8	**2017**	2113	643	834	3590
9	**2018**	2418	333	810	3561
10	**2019**	2400	0	1005	3405
11	**2020**	2360	0	1023	3383

Tabela 15. Liczba uczniów na terenie Powiatu Lipskiego w latach 2010 - 2020

Na terenie Powiatu jest obecnie ok. 3,6 tys. osób uprawnionych do przejazdów ulgowych na podstawie legitymacji szkolnej (bez uczniów i studentów szkół wyższych, uczęszczających do placówek kształcenia poza Powiatem) – co stanowi ok. 11% liczby mieszkańców całego Powiatu (tabela 13). Głównym środkiem transportu dla uczniów, szczególnie dla tych, dla których jednostki kształcenia nie znajdują się w miejscu ich zamieszkania jest autobusowa komunikacja publiczna gminna i powiatowa, a czasem również wojewódzka. Żadna z gmin Powiatu nie zapewnia uczniom przewozów w formie przewozów o charakterze zamkniętym. Spośród wszystkich gmin Powiatu tylko gmina Lipsko realizuje przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Pozostałe gminy umożliwiają dojazd do szkół za pomocą regularnej komunikacji autobusowej. Komunikacja powiatowa, tj. taka, dla której Organizatorem jest Starosta Lipski, umożliwia dojazdy przede wszystkim dla uczniów szkół szczebla średniego, uzupełnia ją komunikacja prowadzona na szczeblu wojewódzkim na podstawie zezwoleń wydawanych przez Marszałków.

2.5.1. Relacje komunikacyjne zapewniające dowóz uczniów do szkół

Relacje, w których powinna być uruchomiona komunikacja autobusowa powinny być ściśle związane z potrzebami przewozowymi uczniów. Oznacza to, że kursy autobusowe muszą obsługiwać młodzież szkolną dojeżdżającą z miejscowości, w której mieszka do placówki edukacyjnej. Zapewnienie dojazdu młodzieży do szkół podstawowych może niekiedy odbywać się w granicach jednej gminy. Starosta Lipski nie może jednak uruchomić komunikacji gminnej, ponieważ nie posiada do tego uprawnień. Może jedynie modyfikować linie powiatowe w taki sposób, aby w jak najszerszym stopniu objąć komunikacją miejscowości na terenie poszczególnej gminy i zapewnić jednocześnie spełnienie podstawowych gminnych potrzeb przewozowych.

Na podstawie informacji przekazanych przez poszczególne Gminy oraz Starostwo Powiatowe zestawiono dane dotyczące ilości uczniów poszczególnych szkół, obecnie istniejące relacje komunikacji gminnej oraz zgłoszone przez gminy potrzeby przewozowe. Powyższe dane ujęte zostały w postaci tabelarycznej stanowiącej **załącznik nr 1** do niniejszego opracowania.
Uruchamianie linii powiatowych wydłużanych z siedzib gmin do innych miejscowości wiejskich w gminie powinno być konsultowane z władzami gminy i mieszkańcami z jednoczesną propozycją partycypacji gmin w kosztach uruchamiania takiej komunikacji.

2.5.2. Prognoza potrzeb przewozowych uczniów na lata 2022 - 2027

Jak wykazano we wcześniejszych punktach niniejszego opracowania liczba uczniów na terenie Powiatu Lipskiego systematycznie maleje. O ile w roku 2020, w odniesieniu do danych GUS z roku 2018 i 2019, liczba uczniów została utrzymana na podobnym poziomie, to od roku 2010, obserwuje się w ujęciu rocznym znaczny spadek ilości uczniów na terenie Powiatu.
Nie jest to zjawisko korzystne, ponieważ zmniejszająca się liczba uczniów powoduje, iż w kontekście utrzymywania połączeń autobusowych dowożących uczniów do szkół poza miejscem ich zamieszkania, liczba połączeń pozostanie praktycznie niezmieniona, natomiast zmniejszeniu ulegnie liczba osób korzystających z tej komunikacji. Oznacza to, że koszty utrzymania takiej komunikacji będą rozkładały się na mniejszą liczbę osób, które z tej komunikacji korzystają. Likwidacja połączenia, z którego korzystać będzie coraz to mniejsza liczba mieszkańców (uczniów) nastąpić będzie mogła dopiero wtedy, kiedy liczba zainteresowanych przejazdem w tej relacji będzie zerowa.
Zjawisko zmniejszania się liczby uczniów na terenie Powiatu jest ściśle związane z niekorzystnymi zjawiskami w sferze demograficznej, co również zostało wcześniej omówione. Systematyczne zmniejszanie się ludności Powiatu jest faktem, jak również zwiększanie się ilości osób w wieku poprodukcyjnym, co jeszcze bardziej potęguje to zjawisko. Mając na uwadze powyższe oraz biorąc pod uwagę inne czynniki, które mogą pogłębiać te niekorzystne trendy (pandemia, bezrobocie, wzrastająca liczba samochodów osobowych na terenie powiatu) można wnioskować, iż liczba osób, które będą korzystać z komunikacji autobusowej w najbliższych latach (z perspektywą zapewne dłuższą niż pięcioletnia) będzie cały czas maleć.

2.6. Miejsca użyteczności publicznej

Miejsca użyteczności publicznej to miejsca, do których zaplanować należy połączenia autobusowe dla mieszkańców, tak aby mogli oni spełnić podstawowe potrzeby bytowe. Miejsca użyteczności publicznej w Powiecie Lipskim powinny być podzielone na kilka kategorii, w zależności o częstotliwości podróżowania do takich miejsc. Pierwsza kategoria to miejsca, do których mieszkańcy Powiatu podróżują bardzo często lub nawet codziennie, czyli przede wszystkim placówki edukacyjne wszystkich szczebli oraz miejsca pracy, ale także sklepy spożywcze czy apteki. Druga kategoria to miejsca takie jak: urzędy publiczne, szpitale

i inne jednostki służby zdrowia, czyli miejsca, do których mieszkańcy podróżują rzadziej, ale muszą mieć zapewnioną minimalną liczbę połączeń w ciągu dnia lub przynajmniej raz w ciągu kilku dni. Do kategorii trzeciej zaliczyć należy miejsca rekreacji, odpoczynku czy miejsc kultu religijnego, ewentualnie miejsca obcowania z kulturą. Dostęp do takich miejsc wymaga utrzymywania połączeń autobusowych w minimalnym zakresie, przynajmniej raz w tygodniu. Część z takich miejsc użyteczności publicznej została już zinwentaryzowana w poprzednich lub innych częściach niniejszego opracowania (rynek pracy), natomiast placówki edukacyjne oraz pozostałe miejsca z podaniem adresu zamieszczono w wykazie stanowiącym **załącznik nr 2** do niniejszego opracowania.

2.7. Infrastruktura drogowa

2.7.1. Sieć dróg publicznych Powiatu Lipskiego

Sieć drogową tworzy **droga krajowa Nr 79** relacji Warszawa – Kozienice – Zwoleń – Lipsko – Ożarów – Sandomierz. W granicach Powiatu droga ta przebiega przez jego centralną część z północy w okolicach Ciepielowa, przez Lipsko na południe w okolicach Maruszowa. Na terenie Powiatu funkcjonują cztery **drogi wojewódzkie nr 747, 754, 817, 900**. Sieć drogową uzupełniają drogi powiatowe i gminne, których udział w ilości dróg na terenie Powiatu wskazuje, iż są one głównym (szczególnie drogi powiatowe) nośnikiem transportowym między poszczególnymi miejscowościami.

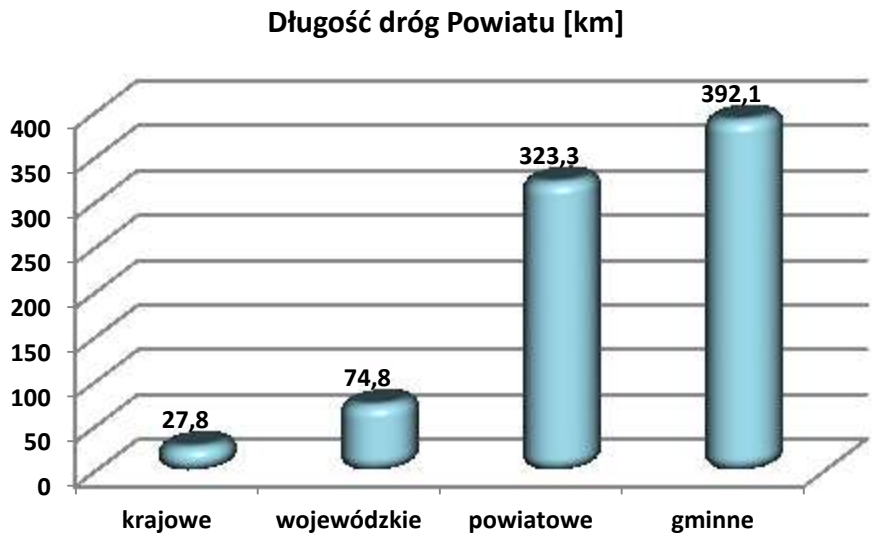
W zależności od kategorii drogi, zarząd sprawują:

- *Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad:* droga krajowa 79;
- *Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich*: drogi wojewódzkie;
- *Zarządy Dróg Powiatowych*: drogi powiatowe;
- *Jednostki Samorządu Gminnego*: drogi gminne.

Podstawową sieć drogową w regionie stanowią: droga krajowa o długości 27,8 km, drogi wojewódzkie – 74,8 km, powiatowe – 323,3 km i gminne – 392,1 km. Łączna długość dróg publicznych o twardej nawierzchni wynosi 722,1 km. Długość poszczególnych kategorii dróg została przedstawiona w tabeli nr 16.

Drogi	krajowe	wojewódzkie	powiatowe	gminne	RAZEM
Długość [km]	27,8	74,8	323,3	392,1	818
Struktura %	3%	9%	40%	48%	100%

Tabela 16. Struktura dróg publicznych Powiatu Lipskiego



Wykres 4. Struktura dróg publicznych Powiatu Lipskiego

2.7.2. Drogi krajowe

Sieć dróg krajowych na terenie Powiatu tworzy:

- ***droga krajowa nr 79*** Warszawa – Kozienice – Zwoleń – Lipsko – Ożarów – Sandomierz, której przebieg na terenie Powiatu wynosi ok. 27,8 km. Droga przebiega od granicy z powiatem zwoleńskim na północy przez Ciepielów, Lipsko do granicy z powiatem opatowskim w województwie świętokrzyskim na południu. Droga ta łączy ze sobą gminy Ciepielów oraz Lipsko i łącznie z drogami wojewódzkim stanowi szkielet sieci drogowej Powiatu.

2.7.3. Drogi wojewódzkie

Sieć dróg wojewódzkich na obszarze Powiatu Lipskiego tworzą cztery drogi wojewódzkie nr 747, 754, 817 oraz 900, będące w zarządzaniu Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich:

- ***droga wojewódzka nr 747*** przebiega równoleżnikowo przez teren Powiatu. Łączy drogę krajową nr 9 w Iłży w powiecie radomskim z drogą krajową nr 79 w Lipsku. Na terenie Powiatu rozpoczyna się przy granicy z powiatem radomskim w miejscowości Pasztowa Wola, przebiega w kierunku wschodnim przez gminy Rzeczniów, Sienno, Lipsko oraz Solec nad Wisłą do granicy powiatu i województwa mazowieckiego. Przez teren Lipska na odcinku 1,4 km przebiega łącznie z drogą krajową nr 79. Droga o dużym znaczeniu strategicznym i ponadregionalnym łącząca województwo mazowieckie z lubelskim;
- ***droga wojewódzka nr 754*** na terenie Powiatu biegnie od drogi krajowej nr 79 w miejscowości Gołębiów w gminie Lipsko, dalej w kierunku południowo - wschodnim przez teren gminy Solec nad Wisłą, aż do miejscowości Zemborzyn Pierwszy przy granicy z województwem świętokrzyskim;
- ***droga wojewódzka nr 817*** ma zaledwie 1,1 kilometra na terenie Powiatu, łączy się z drogą wojewódzką nr 754. Przebiega przez gminę Solec nad Wisłą od miejscowości Kłudzie

do rzeki Wisły. Łączy województwo mazowieckie z lubelskim, jednak w ciągu drogi nie ma mostu przez Wisłę, funkcjonuje tutaj przeprawa promowa;

- ***droga wojewódzka nr 900*** przebiega przez teren gminy Solec nad Wisłą od miejscowości Raj przy drodze wojewódzkiej nr 754 do lewego brzegu Wisły. Długość drogi to 2,4 km, nie ma tutaj mostu, ani nie funkcjonuje tutaj przeprawa promowa.

2.7.4. Drogi powiatowe

Drogi powiatowe na terenie Powiatu Lipskiego stanowią istotny element całej sieci drogowej Powiatu w kontekście autobusowej komunikacji publicznej, ponieważ łączą większość miejscowości z siedzibą gminy oraz innymi miejscowościami. Na terenie Powiatu Lipskiego zinwentaryzowano 42 drogi powiatowe o łącznej długości 323,3 km. Wykaz dróg powiatowych zilustrowano w tabeli poniżej:

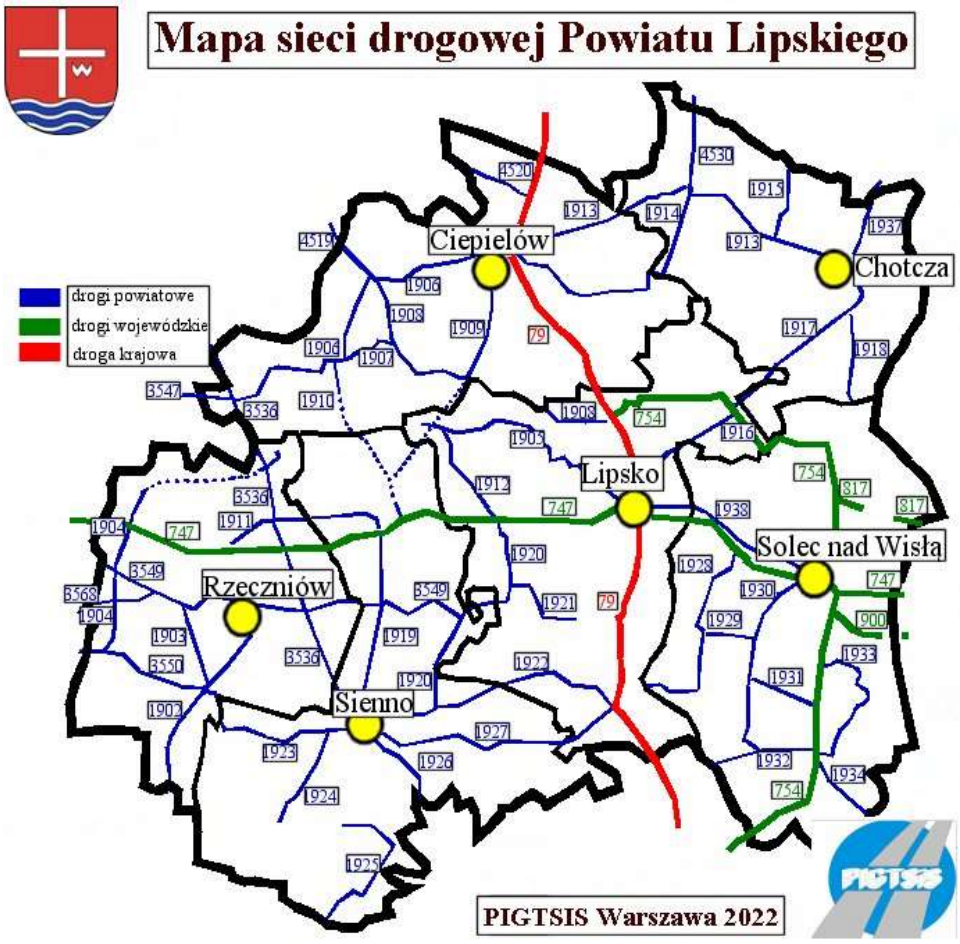
Lp.	Nr drogi	Przebieg
1	1938W	Lipsko - Solec nad Wisłą
2	3536W	Odechów - Kowalków - Sienno - Sarnówek
3	3549W	Chwałowice - Rzeczniów - Ludwików
4	1902W	Rzeczniów - Grabowiec - Mołdawa
5	3550W	Iłża - Rybiczyzna - Grabowiec
6	1903W	Rzechów - Grabowiec
7	1904W	Marianów - Rybiczyzna
8	3568W	Nowe Maziarze - Podkońce
9	1905W	Leszczyny - Huta - Lipsko
10	4519W	Kazanów - Wielgie
11	4520W	Kroczów Mniejszy - Pcin
12	1906W	Czerwona - Ciepielów
13	1907W	Bąkowa - Łaziska
14	1908W	Wielgie - Łaziska - Gołębiów
15	1909W	Ciepielów - Łaziska - Wierzchowiska
16	1910W	Bąkowa - do drogi woj.747
17	1911W	Jawor Solecki - Pawliczka - Michałów
18	1912W	Leszczyny - Krępa Kościelna
19	4530W	Babin - Siekierka - Stara Tymienica
20	1913W	Ciepielów - Tymienica - Chotcza
21	1914W	Ciepielów - Świesielice - Tymienica
22	1915W	Gustawów - Kijanka
23	1937W	Chotcza Górna - Lucimia
24	1916W	Lipsko - Wola Solecka
25	1917W	Wola Solecka - Górki
26	1918W	Solec - Boiska - Chotcza Górna
27	1919W	Jawor Solecki - Sienno
28	1920W	Krępa Kościelna - Nowa Wieś
29	1921W	Wiśniówek - Leopoldów
30	1922W	Sienno - Długowola - Maruszów
31	1923W	Sienno - Kochanówka - Grabowiec

32	1924W	Sienno - Tarnówek - Karolów
33	1925W	Eugeniów - Olechów
34	1926W	Sienno - Trzemcha - Antoniów
35	1927W	Sienno - Osówka - Marszów
36	1928W	Dziurków - Słuszczyn - Walentynów
37	1929W	Słuszczyn - do drogi 34 594
38	1930W	Solec - Kalinówek - Glina
39	1931W	Sadkowice I - Sadkowice II
40	1932W	Walentynów - Pawłowice
41	1933W	Sadkowice - Kępa Piotr. - Pawłowice
42	1934W	Pawłowice - Ciszyca

Tabela 17. Wykaz dróg powiatowych Powiatu Lipskiego

2.7.5. Drogi gminne

Drogi gminne na obszarze Powiatu Lipskiego stanowią uzupełnienie sieci drogowej. Ich łączna długość wynosi 392,1 km, w tym o nawierzchni twardej ulepszonej 376,6 km. Drogi te nie odgrywają znaczącej roli w funkcjonowaniu transportu publicznego na terenie Powiatu.
Mapę sieci drogowej Powiatu Lipskiego przedstawiono na mapie poniżej:



Mapa 3. Podstawowa sieć drogowa Powiatu Lipskiego

2.8. Infrastruktura kolejowa

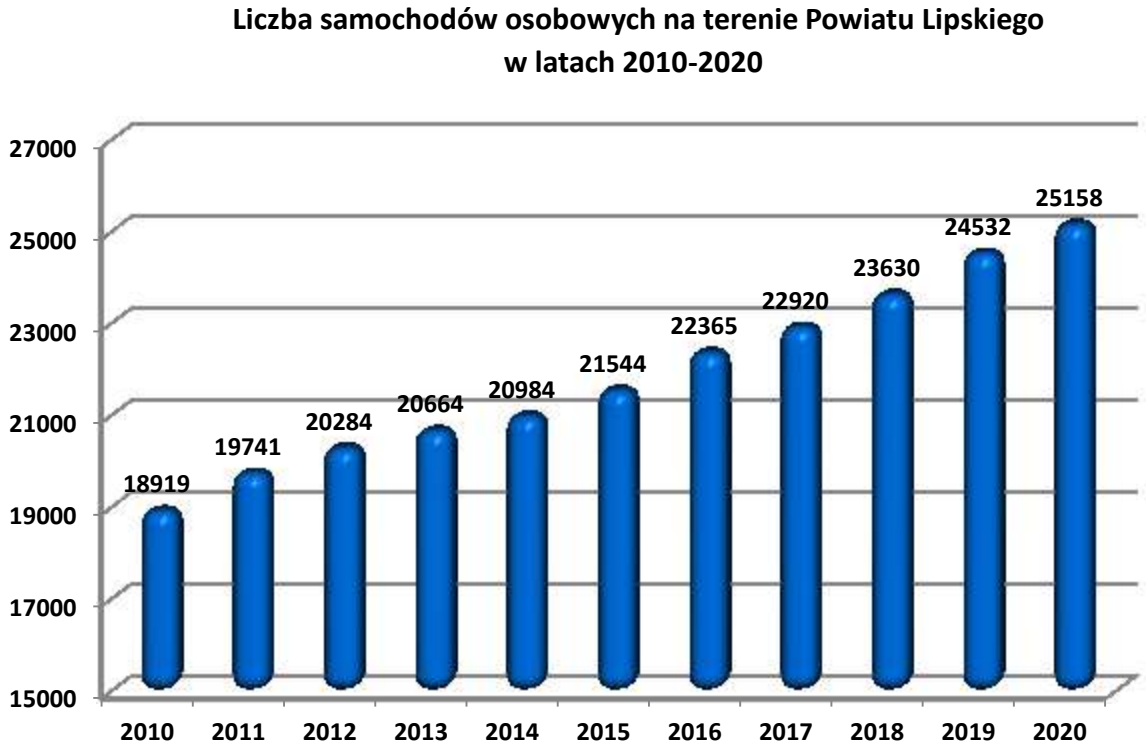
Na terenie Powiatu Lipskiego nie funkcjonuje komunikacja kolejowa. Mieszkańcy Powiatu mogą skorzystać jedynie z sieci kolejowej przebiegającej przez teren sąsiednich powiatów i województw. Najbliższe dworce i stacje kolejowe zlokalizowane są w Radomiu i Pionkach w powiecie radomskim, Dęblinie w województwie lubelskim oraz Skarżysku - Kamiennej w województwie świętokrzyskim. Największy węzeł komunikacyjny znajduje się w Radomiu, gdzie krzyżują się trzy linie kolejowe. Z dworca kolejowego w Radomiu realizowane są połączenia m.in. do Warszawy, Krakowa, Olsztyna, Lublina, Wrocławia, Katowic, Świnoujścia, Gdańska i Kołobrzegu.

2.9. Komunikacja indywidualna

Według Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego na terenie Powiatu Lipskiego w 2010 roku zarejestrowanych było 18.919 samochodów osobowych, natomiast w 2020 roku ilość ta wzrosła do 25.158 sztuk, stanowi to wzrost w tym okresie o 33%.

Lp.	Rok	Liczba Samochodów Osobowych	%
1	**2010**	18919	0
2	**2011**	19741	4,34%
3	**2012**	20284	2,75%
4	**2013**	20664	1,87%
5	**2014**	20984	1,55%
6	**2015**	21544	2,67%
7	**2016**	22365	3,81%
8	**2017**	22920	2,48%
9	**2018**	23630	3,10%
10	**2019**	24532	3,82%
11	**2020**	25158	2,55%

Tabela 18. Ilość samochodów osobowych na terenie powiatu w latach 2010 - 2020



Wykres 5. Ilość samochodów osobowych na terenie powiatu w latach 2010 - 2020
Źródło: dane GUS

Analiza powyższych danych, biorąc pod uwagę średnioroczny wzrost w okolicach 3-4% pozwala dokonać prognozy, która mówi, że w 2025 roku na terenie Powiatu zarejestrowanych może być blisko 30 tys. samochodów osobowych.

Powyższe pokazuje stale wzrastającą liczbę samochodów począwszy od roku 2010 z prognozą do roku 2025. To stanowi oczywiste wyzwanie dla transportu publicznego, ponieważ mobilność mieszkańców będzie wzrastać wraz ze wzrostem ilości samochodów. Działania powinny być skierowane na poprawę jakości transportu publicznego, czyli nowy tabor, większą częstotliwość kursowania, bardziej dopasowane godziny kursowania czy skomunikowanie z innymi środkami transportu, jak autobusy dalekobieżne oraz na podniesienie atrakcyjności finansowej transportu publicznego.

3. Istniejąca sieć przewozów drogowych osób realizowanych na terenie Powiatu Lipskiego

Komunikacja autobusowa wykonywana na terenie Powiatu Lipskiego realizowana jest dwutorowo. Wykonywane są tutaj zarówno przewozy o charakterze użyteczności publicznej, jak i przewozy regularne. Udział poszczególnych rodzajów przewozów w zbiorowym transporcie drogowym osób jest zbliżony, z niewielką przewagą linii użyteczności publicznej.

W zakresie publicznego transportu zbiorowego przewozy o charakterze użyteczności publicznej wykonywane są przez operatora publicznego transportu zbiorowego wyłonionego przez jednostkę samorządu terytorialnego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze niezależnie od rentowności takich połączeń. Przewoźnicy realizujący przewozy w komunikacji regularnej wykonują je tylko na własne ryzyko ekonomiczne, w związku z czym na skutek braku rentowności tych przewozów, zmuszeni są do stopniowej likwidacji nierentownych kursów i linii autobusowych, czy też ograniczania komunikacji w dni, w których frekwencja przejazdu jest najniższa.

Czynniki wpływające na rozwój i funkcjonowanie przewozów pasażerskich na terenie Powiatu:

W okresie ostatnich kilku lat obserwowany jest systematyczny spadek liczby pasażerów przewożonych w komunikacji autobusowej na terenie całego kraju. Niezależnie od charakteru wykonywanych przewozów odzwierciedleniem tego zjawiska jest przede wszystkim zmniejszająca się frekwencja w poszczególnych kursach autobusowych. Do czynników potęgujących systematyczne zmniejszanie się zainteresowania zbiorową komunikacją autobusową zaliczyć należy przede wszystkim:

- niekorzystne zjawiska w strukturze ludnościowej, w tym tendencje do zmniejszania się liczby ludności, ujemny wskaźnik przyrostu naturalnego, jak również niekorzystna struktura wiekowa społeczeństwa prowadząca do jego starzenia się – czynniki te wpływają na stopniowe zmniejszanie się zaludnienia na terenie województwa, a tym samym spadek potrzeb przewozowych;
- zmniejszenie liczby uczniów i studentów, którzy stanowią potencjalnie największą grupę korzystającą z komunikacji publicznej;
- wzrastający poziom motoryzacji indywidualnej stanowiący konkurencję dla komunikacji publicznej. W ostatnich latach odnotowuje się stały 3 – 4 procentowy wzrost liczby samochodów osobowych zarejestrowanych na terenie Powiatu, co powoduje, iż duża cześć korzystających z komunikacji zbiorowej zrezygnowała z przewozów na rzecz komunikacji indywidualnej;
- znaczne zmniejszenie liczby połączeń w komunikacji wywołuje konieczność zaspokojenia potrzeb przewozowych ludności w ramach przejazdów własnym pojazdem;
- niedostosowana do potrzeb pasażerów oferta komunikacyjna komercyjnych przewoźników, która polega na ukierunkowaniu oferty wyłącznie na relacje i godziny kursowania, w których występują największe potrzeby przewozowe;
- nienowoczesny tabor i nienowoczesna infrastruktura przystankowa i dworcowa, w tym niedopasowanie do potrzeb przewozowych osób niepełnosprawnych, zwłaszcza w komunikacji z mniejszych miast pozbawionych środków na poprawę dostępności komunikacyjnej dla pasażerów;

- brak zaangażowania środków publicznych na dofinansowanie wybranych połączeń przez lokalne samorządy, co w rezultacie prowadzi do powolnej, ale systematycznej likwidacji kursów i linii nierentownych oraz pogarsza stan techniczny taboru autobusowego;
- niestabilna sytuacja prawna związana z funkcjonowaniem transportu publicznego w Polsce, poprzez niewdrożenie w życie rozwiązań określonych w Rozporządzeniu (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, pozostawiająca od wielu lat autobusowy transport międzymiastowy bez gwarancji dofinansowania ze środków publicznych; brak perspektyw na przyszłość, które dawałyby przewoźnikom gwarancję i stabilność prowadzonych przewozów na najbliższe lata i pozwoliły na zawieranie długoterminowych kontraktów, co pozwoliłoby na inwestycje w zakup taboru, modernizację baz technicznych czy rozbudowę infrastruktury służącej do obsługi podróżnych, w tym tzw. „centrów przesiadkowych".

Wymienione czynniki w istotny sposób wpływają na funkcjonowanie krajowego transportu drogowego osób. Zwiększenie dostępności przewozowej w wyniku wprowadzenia nowej liczby kursów i linii uzależnione jest przede wszystkim od zapewnienia rentowności w realizowanych przewozach. Trudność dla przewoźników i organizatorów przewozów stanowią przede wszystkim rosnące koszty działalności przewozowej.

Na polepszenie sytuacji na rynku przewozów autobusowych może wpłynąć dofinansowanie komunikacji pasażerskiej z rządowego Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych utworzonego na podstawie ustawy z dnia 16 maja 2019 r. [Dz. U. z 2021 r., poz. 717].
Dofinansowanie ma dotyczyć linii komunikacyjnych niefunkcjonujących od co najmniej 3 miesięcy przed wejściem w życie ustawy i na które umowa o świadczenie usług dotyczących publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta po jej wejściu w życie.
Dzięki temu mieszkańcy, przede wszystkim z mniejszych miejscowości, będą mogli dotrzeć środkami transportu publicznego do pracy, szkół, placówek zdrowia i instytucji kultury. Zwiększenie siatki połączeń autobusowych stworzy także możliwość znalezienia pracy w miejscowościach, do których dojazd był dotychczas utrudniony lub niemożliwy.
Środki zgromadzone w Funduszu będą przeznaczane na dofinansowanie zadań zapewniających funkcjonowanie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, z wyłączeniem komunikacji miejskiej. Dofinansowanie będzie przyznawane w formie dopłaty do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.
Podział środków Funduszu w danym roku budżetowym na poszczególne województwa jest dokonywany przez Ministra Infrastruktury na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie zasad podziału środków Funduszu.

Sposób i terminowość wykonania zadania, na które zostało udzielone dofinansowanie oraz prawidłowość wyliczenia dopłaty pod względem zgodności z umową o dopłatę będzie kontrolował właściwy wojewoda.
Wśród kryteriów, na podstawie których wojewoda będzie dokonywał podziału środków Funduszu na rzecz samorządów terytorialnych, będzie m.in. realizacja potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Przepisy ustawy zwiększą dostępność połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej dla tych osób.
Dopłata w wysokości nie wyższej niż 1 zł do 1 wozokilometra miała obowiązywać do końca 2021 r. W okresie trwania pandemii rząd zdecydował o zwiększaniu dopłaty do 3 zł za km. Stawka ta jest także przewidywana na rok 2023. Jednocześnie organizator (samorząd terytorialny) będzie zobowiązany dopłacić do kwoty deficytu na danej linii komunikacyjnej nie mniej niż 10 proc. ze środków własnych.

3.1. Przewoźnicy i linie autobusowe w komunikacji powiatowej

Na terenie Powiatu Lipskiego powiatowe przewozy pasażerskie realizowane są jako *komunikacja regularna* oraz *przewozy o charakterze użyteczności publicznej* na podstawie:

- zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym wydawanych przez Starostę Lipskiego w oparciu o ustawę o transporcie drogowym (t.j. Dz.U. z 2022r. poz. 2201);
- zaświadczeń na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego na podstawie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U z 2022r., poz. 1343).

Ustawa o Publicznym Transporcie Zbiorowym definiuje w art. 4 ust. 10 ***powiatowe przewozy pasażerskie*** nie tylko jako przewozy realizowane w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczające poza granice jednego powiatu, ale również jako przewozy realizowane w granicach powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub utworzyły związek powiatów.
Powiat Lipski jako organizator przewozów o charakterze użyteczności publicznej realizuje przewozy powiatowe zarówno w granicach swojego powiatu, jak również na mocy stosownych porozumień z sąsiednimi powiatami.
W przewozach powiatowych o charakterze użyteczności publicznej, w przypadku jednej linii Powiat Lipski powierzył zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowemu Powiatowi Opatowskiemu.

Powiat Lipski podpisał porozumienia w sprawie przyjęcia zadań z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego z następującymi powiatami:

- ***Powiatem Ostrowieckim*** na mocy Porozumienia nr 83/2021 z dnia 08.12.2021r. (Dz.U.Woj.Maz. z 2021r. poz. 12434);

- ***Powiatem Radomskim*** na mocy Porozumień Nr 84/2021 z dnia 13.12.2021r. (Dz.U.Woj.Maz. z 2022 poz. 9) oraz Nr 85/2021 z dnia 13.12.2021r. (Dz.U.Woj.Maz. z 2022r. poz. 10);
- ***Gminą Miasta Radomia [miastem na prawach powiatu]*** na mocy Porozumienia Nr 6/2022 z dnia 18.01.2022r. (Dz.U.Woj.Maz. z 2022 poz. 3717);
- ***Powiatem Opolskim*** na mocy Porozumienia Nr 87/2021 z dnia 14.12.2021r. (Dz.U.Woj.Maz. z 2021r. poz. 12436);
- ***Powiatem Opatowskim*** na mocy Porozumienia Nr 86/2021 z dnia 13.12.2021r. (Dz.U.Woj.Św. z 2021r. poz. 4621);
- ***Powiatem Zwoleńskim*** na mocy Porozumienia nr 82/2021 z dnia 09.12.2021r. (Dz.U.Woj.Maz. z 2021 poz. 12433)

oraz powierzył organizację przewozów użyteczności publicznej:

- ***Powiatowi Opatowskiemu*** na mocy porozumienia z dnia 05.08.2020 (Dz.U.Woj.Św. z 2020r. poz. 3278).

3.1.1. Przewoźnicy

Realizację komunikacji o charakterze użyteczności publicznej na podstawie zaświadczeń na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego wydawanych przez Starostę Lipskiego zgodnie z art. 28 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym realizuje dwóch operatorów - ***Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Ostrowcu Świętokrzyskim Spółka Akcyjna*** oraz ***M.B. BUS Mirosław Buszkiewicz.***

Lp.	Przewoźnik	Adres		Liczba linii	Łączny przebieg linii (km/rok)
1	PKS Ostrowiec Św. S.A.	Żabia 40	27-400 Ostrowiec Świętokrzyski	31	1 254 061,6
2	M.B. BUS M. Buszkiewicz	Olechów Stary 14	27-350 Sienno	3	183 338,8

Tabela 19. Przewoźnicy wykonujący komunikację o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu Lipskiego na podstawie zaświadczeń wydanych przez Starostę Lipskiego

Komunikację o charakterze użyteczności publicznej na podstawie zaświadczeń na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego wydawanych przez Starostę Opatowskiego wykonuje ***Powiatowy Zakład Transportu w Opatowie.***

Lp.	Przewoźnik	Adres		Liczba linii	Łączny przebieg linii (km/rok)
1	Powiatowy Zakład Transportu	H. Sienkiewicza 17	27-500 Opatów	1	10 567,00

Tabela 20. Przewoźnicy wykonujący komunikację o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu Lipskiego na podstawie zaświadczeń wydanych przez Starostę Opatowskiego

Publiczny transport autobusowy w komunikacji regularnej na terenie Powiatu Lipskiego na liniach, na które zgodnie z art. 18, ust, 1, pkt.1, lit. e ustawy o transporcie drogowym zezwolenia wydaje Starosta Powiatu, realizowany jest obecnie wyłącznie przez jednego przewoźnika tj. ***M.B. BUS Mirosław Buszkiewicz.***

Lp.	Przewoźnik	Adres		Liczba linii	Łączny przebieg linii (km/rok)
1	M.B. BUS M. Buszkiewicz	Olechów Stary 14	27-350 Sienno	5	63 743,00

Tabela 21. Przewoźnicy wykonujący regularną komunikację autobusową na terenie Powiatu Lipskiego na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Lipskiego

Łączny roczny przebieg realizowanych linii komunikacyjnych ujęty w powyższych tabelach jest wartością, która odnosi się do przebiegów wykonywanych tylko w granicach Powiatu Lipskiego.

3.1.2. Linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej

Na terenie Powiatu Lipskiego w komunikacji powiatowej prowadzone są głównie przewozy o charakterze użyteczności publicznej na podstawie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U z 2022 r., poz. 1343). Komunikacja ta w porównaniu do przewozów regularnych jest dobrze rozwinięta. Linie, na które zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego wydaje Starosta Lipski (stan na październik 2022r.) przedstawiono w tabeli 22, natomiast wydawane przez Starostę Opatowskiego w tabeli 23.

Lp.	Nazwa przewoźnika	Nr linii	Relacja	przez	nr zaśw.	ważne od
1	PKS Ostrowiec Św. S.A.	U/1409/001	Lipsko - Grabowiec	Rzeczniów	22/2022/4	31.01.2022
2	PKS Ostrowiec Św. S.A.	U/1409/002	Lipsko - Zemborzyn	Solec nad Wisłą	23/2022/6	31.01.2022
3	PKS Ostrowiec Św. S.A.	U/1409/003	Lipsko - Sienno	Bronisławów	24/2022/1	31.01.2022
4	PKS Ostrowiec Św. S.A.	U/1409/004	Lipsko - Sienno	Hieronimów	25/2022/3	31.01.2022
5	PKS Ostrowiec Św. S.A.	U/1409/005	Boiska - Lipsko	Katarzynów	26/2022/1	31.01.2022
6	PKS Ostrowiec Św. S.A.	U/1409/006	Lipsko - Solec nad Wisłą	Boiska	27/2022/1	31.01.2022
7	PKS Ostrowiec Św. S.A.	U/1409/007	Lipsko - Sienno	Rzeczniów	28/2022/1	31.01.2022
8	PKS Ostrowiec Św. S.A.	U/1409/008	Lipsko - Sienno	Grabowiec	29/2022/2	31.01.2022
9	PKS Ostrowiec Św. S.A.	U/1409/009	Lipsko - Leopoldów	Jelonek, Huta	30/2022/2	31.01.2022
10	PKS Ostrowiec Św. S.A.	U/1409/010	Lipsko - Tymienica	Chotcza	31/2022/1	31.01.2022
11	PKS Ostrowiec Św. S.A.	U/1409/011	Lipsko- Lipsko	Białobrzegi	32/2022/1	31.01.2022
12	PKS Ostrowiec Św. S.A.	U/1409/012	Lipsko- Sienno	Długowola	33/2022/3	31.01.2022
13	PKS Ostrowiec Św. S.A.	U/1409/013	Lipsko - Lipsko	Szymanów	34/2022/1	31.01.2022
14	PKS Ostrowiec Św. S.A.	U/1409/014	Lipsko - Sienno	Jawor Solecki	35/2022/1	31.01.2022
15	PKS Ostrowiec Św. S.A.	U/1409/015	Lipsko - Lipsko	Białobrzegi	36/2022/1	31.01.2022
16	PKS Ostrowiec Św. S.A.	U/1409/016	Lipsko - Antoniów	Ciepielów	37/2022/3	31.01.2022
17	PKS Ostrowiec Św. S.A.	U/1409/017	Lipsko - Kostusin	Zapusta	38/2022/1	31.01.2022
18	PKS Ostrowiec Św. S.A.	U/1409/018	Lipsko - Chotcza	Katarzynów	39/2022/2	31.01.2022

19	PKS Ostrowiec Św. S.A.	U/1409/019	Lipsko - Lipsko	Chotcza, Ciepielów	40/2022/1	31.01.2022
20	PKS Ostrowiec Św. S.A.	U/1409/020	Tarłów - Lipsko	Solec nad Wisłą	41/2022/1	31.01.2022
21	PKS Ostrowiec Św. S.A.	U/1409/021	Lipsko - Ostrowiec Św.	Sienno, Eugeniów	43/2022/1	28.02.2022
22	PKS Ostrowiec Św. S.A.	U/1409/022	Lipsko - Ostrowiec Św.	N. Wieś, Sienno	44/2022/1	28.02.2022
23	PKS Ostrowiec Św. S.A.	U/1409/023	Grabowiec - Ostrowiec Św.	Eugeniów	45/2022/1	28.02.2022
24	PKS Ostrowiec Św. S.A.	U/1409/024	Ostrowiec Św. - Sienno	Grabowiec	46/2022/1	28.02.2022
25	PKS Ostrowiec Św. S.A.	U/1409/025	Lipsko - Ostrowiec Św.	Janów, Sienno	47/2022/4	28.02.2022
26	PKS Ostrowiec Św. S.A.	U/1409/026	Lipsko - Ostrowiec Św.	Solec nad Wisłą	49/2022/10	28.02.2022
27	PKS Ostrowiec Św. S.A.	U/1409/029	Białobrzegi - Lipsko	Gołębiów	42/2022/2	31.01.2022
28	PKS Ostrowiec Św. S.A.	U/1409/030	Ostrowiec Św. - Lipsko	Sienno, Rzeczniów	48/2022/1	28.02.2022
29	PKS Ostrowiec Św. S.A.	U/1409/031	Lipsko - Opole Lubelskie	Łaziska	50/2022/1	28.02.2022
30	PKS Ostrowiec Św. S.A.	U/1409/032	Lipsko - Iłża	Jawor Solecki	52/2022/1	28.02.2022
31	PKS Ostrowiec Św. S.A.	U/1409/033	Lipsko - Radom	Iłża	51/2022/1	28.02.2022
32	MB.BUS M.Buszkiewicz	U/1409/027	Sienno – Lipsko	Krępa Kościelna	54/2022/1	16.05.2022
33	MB.BUS M.Buszkiewicz	U/1409/028	Lipsko – Sienno	Długowola	53/2022/1	16.05.2022
34	MB.BUS M.Buszkiewicz	U/1409/034	Lipsko – Radom	Zwoleń	55/2022/2	16.05.2022

Tabela 22 . Linie komunikacji o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu na podstawie zaświadczeń wydanych przez Starostę Lipskiego

Lp.	Nazwa przewoźnika	Nr linii	Relacja	przez	nr zaśw.	ważne od
1	Powiatowy Zakład Transportu w Opatowie	U/2606/042	Czekarzewice - Lipsko	Kostusin	7/2021/1	26.02.2021

Tabela 23 . Linie komunikacji o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu na podstawie zaświadczeń wydanych przez Starostę Opatowskiego.

Komunikacja powiatowa o charakterze użyteczności publicznej odgrywa kluczową rolę w tworzeniu sieci połączeń komunikacyjnych dla tego obszaru. 35 powiatowych linii autobusowych obsługiwanych jest przez trzech przewoźników o łącznym przebiegu wynoszącym ok. **1.447.967 km rocznie**. Jedenaście linii wykonywanych przez PKS Ostrowiec Św. S.A., jedna linia M.B. BUS M. Buszkiewicz oraz jedna linia Powiatowego Zakładu Transportu w Opatowie funkcjonują w ramach zawartych porozumień między powiatami. Linie te przebiegają przez teren Powiatu Lipskiego oraz powiatów sąsiednich: **Ostrowieckiego, Radomskiego, Opolskiego, Zwoleńskiego oraz Opatowskiego** (zaznaczone kolorem w tabeli 22 i 23).

Zdecydowana większość linii powiatowych rozpoczyna lub kończy swój bieg w Lipsku. Ich przebieg dostosowany jest do lokalizacji szkół ponadgimnazjalnych oraz dużych zakładów przemysłowych na obszarze Powiatu i obejmuje dużą część miejscowości, zapewniając dowóz młodzieży szkolnej do placówek kształcenia oraz dowóz do zakładów pracy.

Komunikacja powiatowa o charakterze użyteczności publicznej tworzy rozbudowaną sieć połączeń łączącą wszystkie gminy powiatu oraz gminy powiatów sąsiadujących. Ma za zadanie zaspokojenie podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców w ujęciu lokalnym. Kursy powiatowe realizowane są przede wszystkim w dni robocze i w dni nauki szkolnej. Transport w dni wolne od nauki szkolnej zapewniają jedynie dwie linie relacji Ostrowiec Św. – Lipsko, jedna linia relacji Lipsko – Radom oraz dwie linie relacji Lipsko – Sienno.

Schematyczny przebieg wszystkich linii realizowanych w komunikacji powiatowej o charakterze użyteczności publicznej, dla których zaświadczenia wydają Starosta Powiatu

Lipskiego oraz Opatowskiego przedstawiono na mapie poniżej oraz ujęto na mapie w formacie A3 stanowiącej **załącznik nr 3** do niniejszego opracowania.

Mapa 4. Przebieg linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji powiatowej w obszarze Powiatu Lipskiego

3.1.3. Regularne linie komunikacyjne

Linie autobusowe, które ze względu na swój przebieg, zgodnie z art. 18, ust. 1, pkt. 1, lit. e ustawy o transporcie drogowym (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 2201, z późn. zm.) pozostają w kompetencji Starosty Lipskiego (*stan na październik 2022r.)* w formie tabelarycznej przedstawiono poniżej:

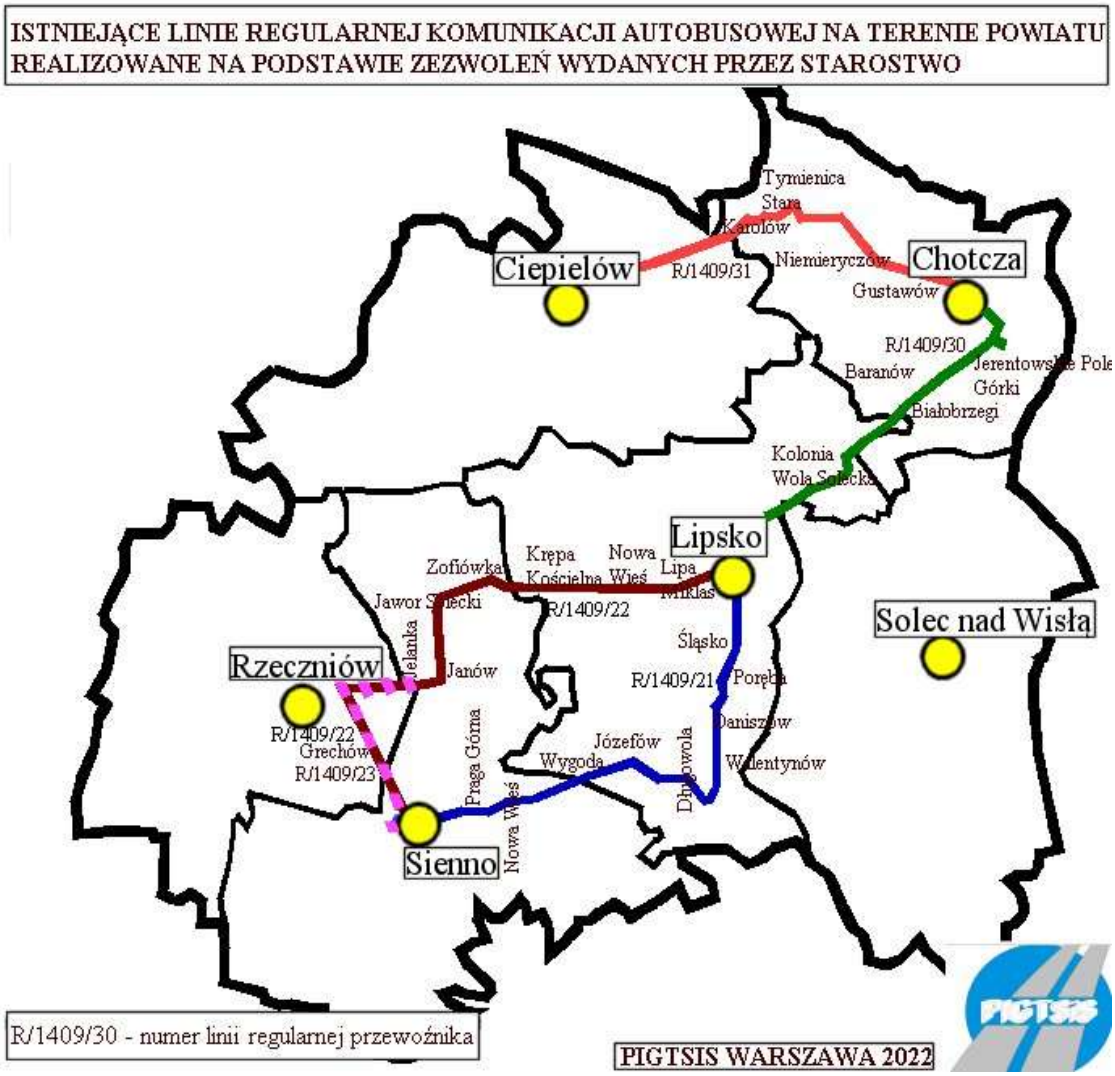
Lp.	Nazwa przewoźnika	Nr linii	Relacja	przez	nr zezw.	ważne od
1	M.B. BUS M. Buszkiewicz	R/1409/21	Lipsko - Sienno	Długowola	107/1	27.11.2020
2	M.B. BUS M. Buszkiewicz	R/1409/22	Sienno - Lipsko	Jawor Solecki	108	26.05.2020
3	M.B. BUS M. Buszkiewicz	R/1409/23	Jelanka - Sienno	Grechów	109	26.05.2020

4	M.B. BUS M. Buszkiewicz	R/1409/30	Lipsko - Chotcza	Kol. Wola Solecka	116	23.03.2021
5	M.B. BUS M. Buszkiewicz	R/1409/31	Ciepielów - Chotcza	Karolów	117	23.03.2021

Tabela 24. Linie regularne realizowane na terenie Powiatu na podstawie zezwoleń udzielonych przez Starostę Lipskiego

Na terenie powiatu funkcjonuje jedynie 5 regularnych powiatowych linii autobusowych, realizowanych przez jednego przewoźnika o łącznym przebiegu **63.743 km rocznie.**
Regularna komunikacja powiatowa realizowana na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę uzupełnia rozległą sieć połączeń komunikacji o charakterze użyteczności publicznej, zapewniając mieszkańcom lokalne połączenia również w dni wolne od nauki szkolnej.

Schematyczny przebieg wszystkich linii realizowanych w komunikacji, dla której Starosta Powiatu wydaje zezwolenia na linie regularne przedstawiono na mapie poniżej oraz ujęto na mapie formacie w A3 stanowiącej **załącznik nr 3** do niniejszego opracowania.



Mapa 5. Przebieg regularnych linii autobusowych w komunikacji powiatowej na obszarze Powiatu Lipskiego

3.2. Przewoźnicy i linie autobusowe w komunikacji wojewódzkiej i międzywojewódzkiej

3.2.1. Komunikacja wykonywana na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Mazowieckiego

3.2.2. Przewoźnicy

Na obszarze Powiatu Lipskiego wykonywana jest także autobusowa komunikacja regularna na liniach, na które zgodnie z art. 18, ust. 1, pkt. 1, lit. f lub g Ustawy o transporcie drogowym, zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym osób przewozów regularnych wydaje Marszałek Województwa Mazowieckiego. Komunikacja wojewódzka prowadzona jest przez czterech przewoźników: PKS Radom Sp. z o.o. w upadłości, który realizuje 5 linii (do 31.10.2022r.) spośród 11 linii komunikacyjnych oraz M.B. Bus Mirosław Buszkiewicz, Przewóz Osób Adam Grzywa oraz Przewozy Autokarowe Andrzej Siebuła, którzy realizują po dwie linie komunikacyjne.

Lp.	Przewoźnik	Adres		Liczba linii	Łączny przebieg linii (km/rok)
1	PKS Radom Sp. z o.o. w upadłości*	Słowackiego 6	26-640 Skaryszew	5	32 948
2	M.B. Bus M. Buszkiewicz	Olechów Stary 14	27-350 Sienno	2	130 538,4
3	Przewóz Osób A. Grzywa	Józefówka 82	24-300 Opole Lub.	2	217 863,5
4	Przewozy Autokarowe A. Siebuła	Świerkowa 5	27-300 Lipsko	2	19 997,6
RAZEM				***11***	***401 347,10***

*- przewoźnik realizuje przewozy do dnia 31.10.2022r.

Tabela 25. Przewoźnicy wykonujący regularną komunikację autobusową na terenie Powiatu Lipskiego na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Mazowieckiego

Łączny przebieg na liniach realizowanych na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Mazowieckiego wynosi **401 347,10** km rocznie i jest ponad trzykrotnie mniejszy od przebiegu linii powiatowych realizowanych na podstawie zezwoleń oraz zaświadczeń wydanych przez Starostę Lipskiego i Opatowskiego.

Komunikacja wojewódzka ma w przypadku Powiatu Lipskiego mniejsze znaczenie dla lokalnego transportu niż komunikacja powiatowa. Linie wojewódzkie uzupełniają sieć połączeń funkcjonujących w ramach porozumień międzypowiatowych oraz zapewniają mieszkańcom możliwość dojazdu do kluczowych węzłów kolejowych w Radomiu i Warszawie.

3.2.3. Regularne linie komunikacyjne

Linie autobusowe, które ze względu na swój przebieg, zgodnie z art. 18, ust. 1, pkt. 1, lit. f lub g (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 180, z późn. zm.) pozostają w kompetencji Marszałka Województwa Mazowieckiego (*stan na październik 2022r.)* i przebiegają w obszarze Powiatu Lipskiego w formie tabelarycznej przedstawiono poniżej:

Lp.	Nazwa przewoźnika	Nr linii	Relacja	przez	nr zezw.	ważne od
1	PKS Radom Sp. z o.o.	14/R/0049	Radom - Wielgie	Kazanów	0000397/XR/2	13.05.2019
2	PKS Radom Sp. z o.o.	14/R/0095	Radom - Antoniów	Kazanów	00010/R/1	13.05.2019
3	PKS Radom Sp. z o.o.	14/R/0246	Radom - Ciepielów	Zwoleń	01105/R/2	10.02.2022
4	PKS Radom Sp. z o.o.	R/14/00248	Radom - Lipsko	Zwoleń, Ciepielów	01107/R/2	10.02.2022
5	PKS Radom Sp. z o.o.	14/R/0249	Radom - Chotcza	Zwoleń, Ciepielów	01108/R/1	28.08.2019
6	M.B. Bus M. Buszkiewicz	R/14//R/0298	Lipsko - Radom	Zwoleń	01455/R	11.02.2021
7	M.B. Bus M. Buszkiewicz	R/14//R/0300	Lipsko - Zwoleń	Chotcza, Ciepielów	01480/R	14.04.2021
8	Przewóz Osób A. Grzywa	R/14/W/0385	Lipsko - Warszawa	Zwoleń, Kozienice	01068/W/3	04.03.2022
9	Przewóz Osób A. Grzywa	R/14/W/0775	Solec n/Wisłą - Warszawa	Lipsko, Zwoleń	01558/W/2	31.08.2022
10	Przewozy Autokarowe A. Siebuła	14/R/0177	Lipsko - Lublin	Solec nad Wisłą	00492/R	28.01.2016
11	Przewozy Autokarowe A. Siebuła	14/R/0192	Lipsko - Iłża	Krępa Kościelna	00578/R	19.05.2016

Tabela 26. Linie regularne realizowane na terenie Powiatu Lipskiego na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Mazowieckiego

3.2.4. Komunikacja wykonywana na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Lubelskiego

3.2.5. Przewoźnicy

W obszarze Powiatu Lipskiego wykonywana jest także autobusowa komunikacja regularna na liniach, na które zgodnie z art. 18, ust. 1, pkt. 1, lit. g Ustawy o transporcie drogowym, zezwolenia wydaje Marszałek Województwa Lubelskiego. Komunikacja ta prowadzona jest przez jednego przewoźnika obsługującego jedną linie komunikacyjną

Lp.	Przewoźnik	Adres		Liczba linii	Łączny przebieg linii (km/rok)
1	Softy Handel Usługi Transport G. Bartnik	Jaworskiego 25/1	20-834 Lublin	1	36 669

Tabela 27. Przewoźnicy wykonujący regularną komunikację autobusową na terenie Powiatu Lipskiego na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Lubelskiego

Łączny przebieg na liniach realizowanych na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Lubelskiego wynosi zaledwie **36.669** km rocznie co świadczy o tym, iż udział tych linii w ogóle komunikacji publicznej na terenie powiatu jest nieznaczny.

3.2.6. Regularne linie komunikacyjne

Linie autobusowe, które ze względu na swój przebieg, zgodnie z art. 18, ust. 1, pkt. 1, lit. g ustawy o transporcie drogowym (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 2201, z późn. zm.) pozostają w kompetencji Marszałka Województwa Lubelskiego (*stan na październik 2022r.*), a które przebiegają w obszarze Powiatu Lipskiego w formie tabelarycznej przedstawiono poniżej:

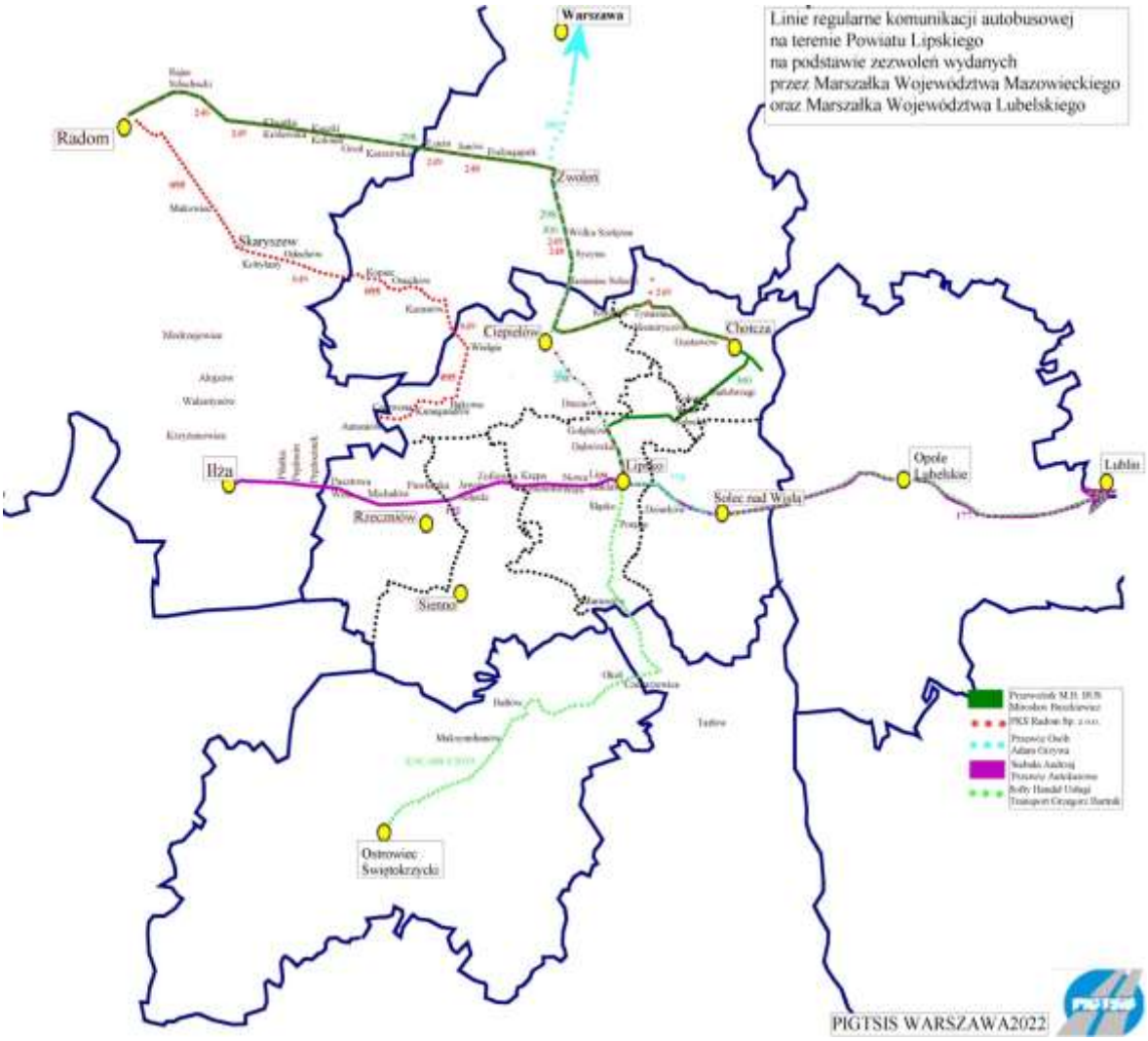
Lp.	Nazwa przewoźnika	Nr linii	Relacja	przez	nr zezw.	ważne od
1	Softy Handel Usługi Transport G. Bartnik	R/06/489/3/2019	Lublin - Ostrowiec Św.	Solec n/Wisłą, Lipsko	IM-V.8070.488.3.2019.CZB	06.04.2020

Tabela 28. Linie regularne realizowane na terenie Powiatu Lipskiego na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Lubelskiego

Komunikacja wojewódzka realizowana na podstawie zezwoleń udzielnych przez Marszałka Województwa Mazowieckiego w zdecydowanej większości dotyczy linii w kierunku z/do Radomia. Linie wojewódzkie prowadzone są ponadto do Warszawy i Lublina. Połączenia realizowane na podstawie zezwolenia udzielonego przez Marszałka Województwa Lubelskiego wykonywane są z Lublina do Ostrowca Św. przez gminy Solec nad Wisłą i Lipsko.

Komunikacja autobusowa, na którą zezwolenia wydaje Marszałek Województwa Mazowieckiego i Lubelskiego w kontekście połączeń międzywojewódzkich jest słabo rozwinięta. Połączenia międzywojewódzkie umożliwiają jedynie dojazd do dwóch sąsiednich województw: świętokrzyskiego i lubelskiego.

Schematyczny przebieg wszystkich linii realizowanych w komunikacji wojewódzkiej, dla której Marszałek Województwa Mazowieckiego lub Lubelskiego wydaje zezwolenia na linie regularne przedstawiono na mapie poniżej, która w formacie A3 stanowi także **załącznik nr 4** do niniejszego opracowania.



Mapa 6. Przebieg regularnych linii autobusowych w komunikacji wojewódzkiej na obszarze Powiatu Lipskiego

Schematyczny przebieg wszystkich linii realizowanych w obszarze Powiatu Lipskiego przedstawiono na mapie poniżej, która w formacie A3 stanowi także **załącznik nr 5** do niniejszego opracowania (schemat zawiera komunikację powiatową i wojewódzką; z uwagi na czytelność mapy nie umieszczono na niej komunikacji gminnej).

Mapa 7. Przebieg wszystkich linii powiatowych i wojewódzkich autobusowych przebiegających przez Powiat Lipski

3.3. Przewoźnicy i linie autobusowe w komunikacji gminnej

Na terenie Powiatu Lipskiego oprócz komunikacji wojewódzkiej, międzywojewódzkiej i powiatowej realizowane są także przewozy gminne. Jest to komunikacja realizowana w dni nauki szkolnej lub dowozowa do miejsc pracy wykonywana wyłącznie na obszarze jednej gminy. W obszarze Powiatu Lipskiego komunikacja gminna jest realizowana we wszystkich gminach. W Gminie Lipsko wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej, natomiast w pozostałych gminach funkcjonuje komunikacja regularna na podstawie zezwoleń wydawanych przez Burmistrza lub Wójta Gminy.
Komunikacja gminna jest realizowana przez trzech przewoźników tj. PKS w Ostrowcu Św. S.A., M.B. BUS M. Buszkiewicz, Usługi Transportowe D. Frączek.

Roczny przebieg na 24 liniach gminnych realizowanych w obszarze Powiatu Lipskiego wynosi **472.506,8 km.**

Strukturę ilości linii oraz przewoźników w poszczególnych gminach ilustrują poniższe tabele

Lp.	Przewoźnik	Adres		Liczba linii	Łączny przebieg linii (km/rok)
1	M.B. Bus M. Buszkiewicz	Olechów Stary 14	27-350 Sienno	15	363 728
2	PKS Ostrowiec Św. S.A.	Żabia 40	27-400 Ostrowiec Św.	7	76 935,6
3	Usługi Transportowe D. Frączek	Warszawska 21	26-900 Kozienice	2	31 843,2
RAZEM				***24***	***472 506,8***

Tabela 29. Przewoźnicy w komunikacji gminnej w obszarze Powiatu Lipskiego

Lp.	Nazwa przewoźnika	Nr linii	Relacja	przez	Nr zaśw. lub zezw.	Organ wydający dokumenty
1	PKS Ostrowiec	U/1409033/001	Lipsko - Kostusin	Długowola	1/2022/1	UMIG Lipsko
2	PKS Ostrowiec	U/1409033/002	Lipsko - Lipsko	Jakubówka	2/2022/1	UMIG Lipsko
3	PKS Ostrowiec	U/1409033/003	Lipsko - Lipsko	Huta	3/2022/1	UMIG Lipsko
4	PKS Ostrowiec	U/1409033/004	Lipsko - Krępa Koś.	Babilon	4/2022/1	UMIG Lipsko
5	PKS Ostrowiec	U/1409033/005	Lipsko - Leopoldów	Huta	5/2022/1	UMIG Lipsko
6	M.B. BUS		Kol. Wola Sol.- Chotcza	Górki	1/2020	UG Chotcza
7	M.B. BUS		Karolów - Chotcza	Zajączków	2/2020	UG Chotcza
8	M.B. BUS		Kol. Wola Sol. - Karolów	Chotcza	4/2020	UG Chotcza
9	M.B. BUS	23	Kol. Wola Sol. - Chotcza	Kijanka	1/2021	UG Chotcza
10	U.T. Frączek	30	Świesielice - Ciepielów	Ranachów	3/2022	UG Ciepielów
11	U.T. Frączek	31	Antoniów - Wielgie	Podgórze	4/2022	UG Ciepielów
12	M.B. BUS		Rzeczniów - Rzeczniów	Grabowiec	2/2017	UG Rzeczniów
13	M.B. BUS		Rzeczniów - Grabowiec	Pawliczka	3/2017	UG Rzeczniów
14	M.B. BUS		Rzeczniów - Rzeczniów	Pawliczka	1/2021	UG Rzeczniów
15	M.B. BUS		Dębowe Pole - Sienno	Kochanówka	28	UG Sienno
16	M.B. BUS		Sienno - Jawor Solecki	Ludwików	29	UG Sienno
17	M.B. BUS		Zapusta - Ludwików	Sienno	30	UG Sienno
18	M.B. BUS		Bronisławów - Sienno	Kadłubek	31	UG Sienno
19	M.B. BUS		Dąbrówka - Sienno	Karolów	32	UG Sienno
20	PKS Ostrowiec		Boiska - Solec n/Wisłą	Kłudzie	1/2016	UMiG Solec n/W
21	PKS Ostrowiec		Zemborzyn - Solec n/Wisłą	Glina	1/2020	UMiG Solec n/W
22	M.B. BUS		Słuszyn - Pawłowice	Glina,	3/2017	UMiG Solec n/W
23	M.B. BUS		Zamborzyn II - Pawłowice	Kępa Piotr.	4/2017	UMiG Solec n/W
24	M.B. BUS		Dziurków - Solec n/Wisłą	Pawłowice	1/2021	UMiG Solec n/W

Tabela 30. Linie regularne realizowane na terenie Powiatu Lipskiego w komunikacji gminnej

3.4. Komunikacja regularna specjalna

Komunikacja regularna specjalna w odróżnieniu do komunikacji regularnej prowadzona jest dla zamkniętej grupy pasażerów, nie można w niej wydawać pasażerowi biletu będącego potwierdzeniem odbytej przez niego podróży. Komunikację regularną specjalną wykonuje się najczęściej w przewozach pracowniczych tj. do zakładów pracy w dowozach ściśle określonej

grupy pasażerów, rzadziej w przewozach szkolnych. Na terenie Powiatu Lipskiego nie jest realizowana komunikacja specjalna.

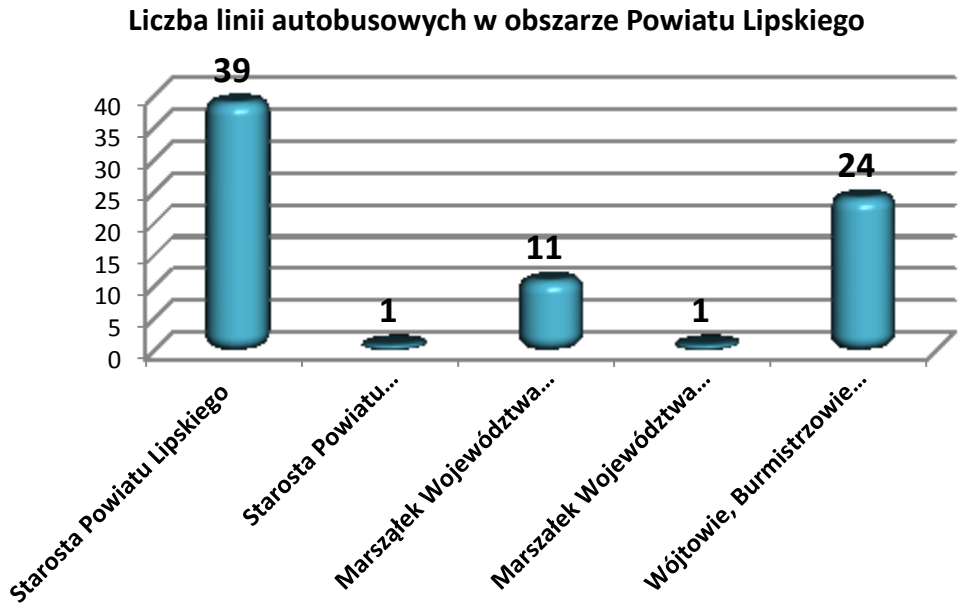
3.5. Liczba linii autobusowych

3.5.1. Linie autobusowe ogółem

Łączna liczba linii realizowanych na obszarze Powiatu Lipskiego wynosi 73, z czego 36 linii obsługiwanych jest na podstawie zaświadczeń na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego i zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych wydanych przez Starostę Lipskiego, co stanowi 49,32% ogółu linii. 24 linie realizowane są na podstawie zaświadczeń i zezwoleń udzielonych przez Wójtów i Burmistrzów Gmin, co stanowi 32,88% ogółu linii. Ponadto łącznie 12 linii realizowanych jest na podstawie zezwoleń w komunikacji wojewódzkiej oraz 1 linia na podstawie zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego wydanego przez Starostę Opatowskiego. Statystycznie udział poszczególnych organów wydających zezwolenia na linie realizowane w obszarze Powiatu Lipskiego ilustruje poniższe zestawienie:

Lp.	Organizator	Liczba linii	Udział %
1	Starosta Powiatu Lipskiego	39	51,32%
2	Starosta Powiatu Opatowskiego	1	1,32%
3	Marszałek Województwa Mazowieckiego	11	14,47%
4	Marszałek Województwa Lubelskiego	1	1,32%
5	Wójtowie, Burmistrzowie Gmin	24	31,58%
RAZEM		***76***	***100,00%***

Tabela 31. Linie wykonywane w obszarze Powiatu Lipskiego



Wykres 6. Linie wykonywane w obszarze Powiatu Lipskiego

Liczba linii z uwzględnieniem komunikacji regularnej specjalnej oraz o charakterze użyteczności publicznej wygląda następująco:

Lp.	Rodzaj komunikacji	Liczba linii	Udział %
1	Regularna	36	33,76%
2	Regularna specjalna	0	0,00%
3	O charakterze użyteczności publicznej	40	66,24%
RAZEM		***76***	***100,00%***

Tabela 32. Linie wykonywane w obszarze Powiatu Lipskiego z uwzględnieniem komunikacji ptz

Na terenie Powiatu Lipskiego udział komunikacji regularnej i komunikacji o charakterze użyteczności publicznej jest porównywalny. Komunikacja regularna funkcjonuje głównie w przewozach wojewódzkich i gminnych oraz w niewielkim stopniu w przewozach powiatowych. Zdecydowana większość linii użyteczności publicznej (35) jest wykonywana w komunikacji powiatowej, jedynie pięć linii realizowanych jest w przewozach gminnych. Linie regularne specjalne nie funkcjonują na żadnym szczeblu komunikacji na terenie Powiatu.

3.5.2. Linie autobusowe wg. danych przekazywanych przez przewoźników

Przed przystąpieniem do opracowania Planu transportowego zwrócono się do przewoźników o przedstawienie informacji o dotychczas realizowanej komunikacji. Nie od wszystkich przewoźników wykonujących przewozy na terenie Powiatu udało się uzyskać wymagane informacje. Porównano dane otrzymane w specjalnych formularzach od przewoźników z oficjalnymi danymi o udzielonych zaświadczeniach i zezwoleniach otrzymanych od organów wydających uprawnienia dla tych przewoźników.

Na podstawie informacji zebranej od przewoźników przez Starostę Lipskiego wynika, iż łączna liczba realizowanych przez nich linii w tym obszarze wynosi 64 szt. W komunikacji ***o charakterze użyteczności publicznej*** realizowane są 23 linie w przewozach powiatowych, 8 linii wykonywanych jest w komunikacji gminnej oraz 12 linii wykonywanych są w komunikacji wojewódzkiej i międzywojewódzkiej. W ***komunikacji regularnej*** realizowane są po 3 linie powiatowe i wojewódzkie oraz 15 linii gminnych.

Łączna ilość aktualnie obsługiwanych przez przewoźników linii zbliżona jest do ilości linii wynikającej z dostarczonych przez Organy wydanych zaświadczeń i zezwoleń. Zaobserwowane w zebranych danych rozbieżności dotyczą między innymi odmiennego zakwalifikowania przewozów międzywojewódzkich jako powiatowych przez PTZ w Opatowie oraz ilości linii realizowanych w komunikacji regularnej i użyteczności publicznej realizowanych przez przewoźnika M. B. BUS Buszkiewicz. Różnica może wynikać z faktu, iż przewoźnik posiada zarówno zezwolenia na wykonywanie komunikacji regularnej, jak

i zaświadczenia na przewozy użyteczności publicznej na linie o bardzo zbliżonym przebiegu, a w dostarczonym formularzu uwzględnił tylko aktualnie wykonywane przewozy. Drobne nieścisłości w ilości linii realizowanych w przewozach gminnych, mogą wynikać z uwzględnienia przez przewoźników przewozów szkolnych realizowanych tylko do końca roku szkolnego, natomiast PIGTSIS odnosi się w niniejszym opracowaniu do stanu komunikacji na październik bieżącego roku.

Dane nadesłane przez poszczególnych przewoźników zawierają także informacje dotyczące ilości wykonywanych kursów. Informacje te przedstawiono szczegółowo w tabeli poniżej. W tabeli dokonano także porównania z danymi, które pozyskał podmiot wykonujący niniejsze opracowanie, tj. z dokumentów (zezwoleń/zaświadczeń) wydanych przez poszczególne samorządy w obszarze Powiatu Lipskiego, a nadesłanych na potrzeby tego opracowania.

Ilość linii obsługiwanych na obszarze Powiatu Lipskiego		MIĘDZYWOJE -WÓDZKIE	WOJEWÓDZKIE	WOJEWÓDZKIE	POWIATOWE	POWIATOWE	GMINNE	GMINNE	RAZEM
		„U” 1)	„R”.2).	„U”. 3)	„R”4)	„U” 5)	„R” 6)	„U” 7)	
1	*wg danych przewoźników*	9	3	3	3	23	15	8	**64**
	PKS Ostrowiec Św. S.A.	9		2		20	3	5	**39**
	PTZ w Opatowie					1			**1**
	M.B. Bus M. Buszkiewicz		1	1	3	2	12	3	**22**
	P.O. Adam Grzywa		2						**2**
2	*wg danych PIGTSiS**	10	4	3	5	22	17	5	**66**
3	Ilość kursów ***aktualnie*** obsługiwanych w obszarze Województwa Mazowieckiego	92	18	52	13	94	47	34	**350**

Tabela 33. Linie i kursy realizowane w Powiecie Lipskim wg. danych przewoźników i danych PIGTSiS

„U” – linie o charakterze użyteczności publicznej ; „R”– linie regularne;

*- dane dla wymienionych w tabeli przewoźników

1) na podstawie udzielonych zaświadczeń na przewozy o charakterze użyteczności publicznej przez Powiat Lipski w Porozumieniu z innymi Powiatami
2) na podstawie zezwoleń na przewóz regularny udzielonych przez Marszałków Województw
3) na podstawie udzielonych zaświadczeń na przewozy o charakterze użyteczności publicznej przez Powiat Lipski w Porozumieniu z innymi Powiatami
4) na podstawie udzielonych zezwoleń na przewóz regularny przez Starostę Powiatu Lipskiego
5) na podstawie udzielonych zaświadczeń na przewozy o charakterze użyteczności publicznej przez Starostów Lipskiego i Opatowskiego
6) na podstawie udzielonych zezwoleń na przewóz regularny przez Wójtów/Burmistrzów
7) na podstawie udzielonych zaświadczeń na przewozy o charakterze użyteczności publicznej przez Wójtów/Burmistrzów

3.6. Praca przewozowa

3.6.1. Praca przewozowa według organów wydających dokumenty

Praca przewozowa (w wozokilometrach) jest wskaźnikiem charakteryzującym wielkość wykonywanej komunikacji. ***Praca przewozowa, to ilość kilometrów wykonywanych w rozkładzie jazdy w określonym czasie.*** Na potrzeby opracowania wielkość pracy przewozowej podawana będzie w ujęciu rocznym (km/rok). Jest to najczęściej stosowana jednostka określająca pracę przewozową.

Łączna praca przewozowa, jaka powinna być wykonywana na podstawie wszystkich wydanych zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych oraz zaświadczeń na wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej przebiegających w obszarze Powiatu Lipskiego wynosi **2.274.836,70 km/rok**. Praca przewozowa wykonywana na liniach realizowanych wyłącznie na podstawie zezwoleń i zaświadczeń udzielonych przez Starostę Powiatu Lipskiego wynosi 1.458.765,60 km/rok i stanowi ponad 64% ogółu komunikacji realizowanej w obszarze powiatu. Udział komunikacji wojewódzkiej (Marszałek Województwa Mazowieckiego) w odniesieniu do całej pracy przewozowej realizowanej w granicach Powiatu jest niewielki i wynosi tylko około 13%.

Natomiast praca przewozowa na liniach wykonywanych przez przewoźników z innych województw realizujących linie „do" lub „przez'' obszar województwa i wynosi zaledwie 1,6% ogółu komunikacji na terenie Powiatu. Udział komunikacji gminnej w pracy przewozowej na terenie Powiatu wynosi z kolei ok. 20% i wynosi 472.506,80 km/rok.

Lp.	Organ wydający zezwolenia/zaświadczenia na przewozy regularne/użyteczności publicznej	Oferowana praca przewozowa (km/rok)	Udział %
1	Starosta Lipski	1 458 765,60	64,13%
2	Starosta Opatowski	10 567,00	0,46%
3	Marszałek Województwa Mazowieckiego	296 328,30	13,03%
4	Marszałek Województwa Lubelskiego	36 669,00	1,61%
5	Wójtowie, Burmistrzowie Gmin	472 506,80	20,77%
	RAZEM	***2 274 836,70***	***100,00%***

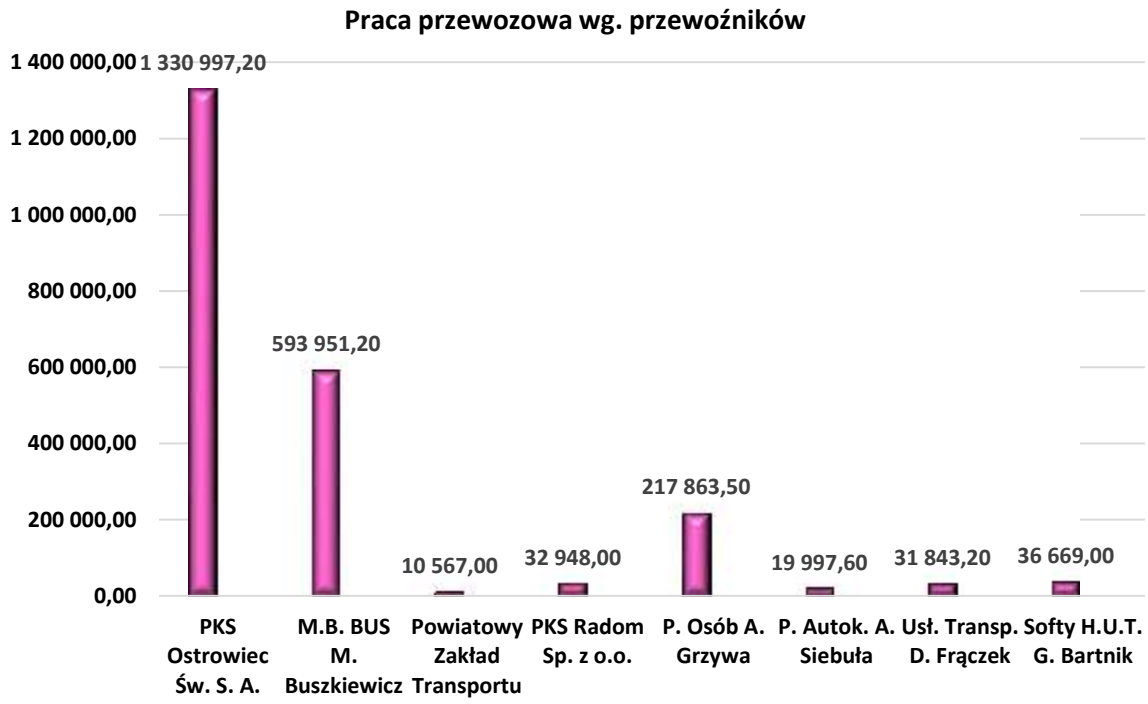
Tabela 34. Praca przewozowa w obszarze Powiatu Lipskiego wg. organów wydających zezwolenia

Wykres 7. Praca przewozowa w obszarze Powiatu Lipskiego wg. organów wydających zezwolenia

Pracę przewozową realizowaną na podstawie zezwoleń i zaświadczeń udzielonych w obszarze Powiatu w odniesieniu do przewoźników wykonujących komunikację regularną oraz o charakterze użyteczności publicznej ilustruje poniższa tabela i wykres.

Lp	Przewoźnik	Praca przewozowa w komunikacji							
		Regularnej					Użyteczności publicznej		
		Powiat.	Wojewódzkiej		Gmin.	RAZEM	Powiat.	Gmin.	RAZEM
			Marsz. Maz.	Marsz. Lub.					
1	PKS Ostrowiec	0,00	0,00	0,00	17 967,60	***17 967,60***	1 254 061,60	58 968,00	***1 313 029,60***
2	M.B. BUS	21 365,20	25 519,20	0,00	363 728,00	***410 612,40***	183 338,80	0,00	***183 338,80***
3	PZT w Opat.	0,00	0,00	0,00	0,00	***0,00***	10 567,00	0,00	***10 567,00***
4	PKS Radom	0,00	32 948,00	0,00	0,00	***32 948,00***	0,00	0,00	***0,00***
5	A. Grzywa	0,00	217 863,50	0,00	0,00	***217 863,50***	0,00	0,00	***0,00***
6	A. Siebuła	0,00	19 997,60	0,00	0,00	***19 997,60***	0,00	0,00	***0,00***
7	D. Frączek	0,00	0,00	0,00	31 843,20	***31 843,20***	0,00	0,00	***0,00***
8	Softy Bartnik	0,00	0,00	36 669,00	0,00	***36 669,00***	0,00	0,00	***0,00***
	RAZEM	***21 365,20***	***296 328,30***	***36 669,00***	***413 538,80***	***767 901,30***	***1 447 967,40***	***58 968,00***	***1 506 935,40***

Tabela 35.Praca przewozowa na terenie Powiatu Lipskiego wg. przewoźników



Wykres 8. Praca przewozowa na terenie Powiatu wg. przewoźników

Z powyższych zestawień wynika, iż głównym przewoźnikiem realizującym ponad 58% całej komunikacji prowadzonej na obszarze Powiatu jest PKS w Ostrowcu Św. S.A. Realizuje on przede wszystkim przewozy użyteczności publicznej zarówno w komunikacji powiatowej jak i gminnej. Przewoźnikiem, który obsługuje większość przewozów w komunikacji regularnej jest M. B. BUS M. Buszkiewicz. Wykonuje on ponad 26% ogółu pracy przewozowej realizowanej na terenie Powiatu, jednak głównie jest to komunikacja gminna wykonywana w oparciu o zezwolenia wydawane przez Burmistrzów i Wójtów Gmin. W komunikacji wojewódzkiej na podstawie zezwoleń wydawanych przez Marszałka Województwa Mazowieckiego głównym przewoźnikiem jest Przewóz Osób A. Grzywa.

3.6.2. Praca przewozowa na podstawie danych dostarczonych przez przewoźników

Na podstawie informacji zebranych przez Starostę Lipskiego od przewoźników realizujących przewozy na terenie Powiatu wynika, iż łączny roczny przebieg w komunikacji regularnej oraz użyteczności publicznej w roku 2021 wynosił **1.989.068 km.** Przebieg wynikający z aktualnie obowiązujących zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych oraz zaświadczeń na wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej wynosi **2 153 378,90 km.**

Sumaryczna ilość oferowanej pracy przewozowej wg. przewoźników jest co prawda zbliżona do wartości wynikającej z posiadanych zaświadczeń i zezwoleń, jednak występują bardzo duże rozbieżności w ilości kilometrów wykonywanych w ramach komunikacji regularnej.

W związku z tym, na potrzeby niniejszego opracowania przyjęto przebieg wynikający z aktualnie obowiązujących zezwoleń i zaświadczeń. Dane pochodzące z jednostek samorządu terytorialnego zostały obliczone na podstawie wprowadzonych do systemu elektronicznego zezwoleń wraz z rozkładami jazdy.
Zestawienie danych zebranych przez wykonującego niniejsze opracowanie z danymi pozyskanymi od przewoźników ilustruje poniższa tabela:

Komunikacja		Dane z rozkładów jazdy pozyskanych od Organów wydających dokumenty 1) [km/rok]	Dane zebrane od przewoźników 1) [km/rok]
regularna	Łączny przebieg na liniach WOJEWÓDZKICH i MIĘDZYWOJEWÓDZKICH	243 382,70	560 952,00
	Łączny przebieg na liniach POWIATOWYCH	21 365,20	98 662,00
	Łączny przebieg na liniach GMINNYCH	381 695,60	189 883,00
użyteczności publicznej	Łączny przebieg na liniach, dla których zaświadczenia wydaje przez Starosta Lipski	1 437 400,40	1 071 925
	Łączny przebieg na liniach, dla których zaświadczenia wydaje przez Starosta Lipski	10 567,00	11 200,00
	Łączny przebieg na liniach, dla których zaświadczenia wydaje przez Burmistrz Lipska	58 968,00	56 446,00
	RAZEM	***2 153 378,90***	***1 989 068,00***

1) dane dotyczą PKS Ostrowiec Św. S.A, PTZ w Opatowie, M.B. Bus M. Buszkiewicz, P.O. Adam Grzywa

Tabela 36. Przebieg roczny na liniach w obszarze Powiatu Lipskiego wg. danych przewoźników

Za analizy danych zebranych w powyższej tabeli wynika, że przebiegi na liniach o charakterze użyteczności publicznej przedstawione przez przewoźników oraz wyliczone na podstawie otrzymanych zaświadczeń są dość zbliżone. Niższe wartości pracy przewozowej dla powiatowych linii użyteczności publicznej oraz linii gminnych w komunikacji regularnej mogły mieć związek z ograniczeniami komunikacji związanymi epidemią COVID-19. W tym czasie placówki edukacyjne i część zakładów pracy przeszły na tryb pracy zdalnej lub hybrydowej. W związku z tym, komunikacja zapewniająca przewozy szkolne w okresie epidemicznym nie była wykonywana lub funkcjonowała tylko w ograniczonym zakresie.

Przewoźnicy na podstawie *art. 15 n Ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (tj. Dz. U. z 2020 r., poz. 1841),* mieli prawną możliwość zawieszania wykonywania przewozów regularnych bez uzyskiwania zgody jednostki samorządu terytorialnego, która wydała takie zezwolenie, stąd

prawdopodobnie przekazane przez przewoźników dane uwzględniają tylko faktycznie wykonane w tym roku przewozy.

Podobnej tendencji można by się spodziewać również w regularnej komunikacji wojewódzkiej i powiatowej. Z zebranych danych wynika jednak, że wykonana w 2021 roku praca przewozowa w komunikacji wojewódzkiej jest dwukrotnie większa niż wynikająca z zezwoleń, natomiast w komunikacji powiatowej jest większa aż ponad czterokrotnie. Trudno określić skąd tak duże rozbieżności. Logicznym wyjaśnieniem byłoby wygaszenie w roku bieżącym sporej części komunikacji wojewódzkiej i powiatowej funkcjonującej w 2021 roku, jednak nie otrzymaliśmy od Organów wydających zezwolenia informacji o tym, aby taka sytuacja miała miejsce. Wielce prawdopodobne zatem, że niektórzy przewoźnicy uwzględnili w wypełnianych formularzach całość wykonywanej komunikacji również poza obszarem Powiatu Lipskiego.

Duże rozbieżności w danych przekazywanych przez przewoźników wskazują na konieczność zbierania takich informacji przez jednostki samorządu terytorialnego oraz ich bieżące analizowanie, a w przypadku powtarzania się takich rozbieżności powinny być one wyjaśnianie z przewoźnikami i Operatorem. Zakres powyższych informacji jest określony w *Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 5 grudnia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego oraz wzorów formularzy do przekazywania tych informacji (Dz. U. z 2018 r. poz. 2382).*

3.7. Tabor autobusowy

3.7.1. Dane GUS

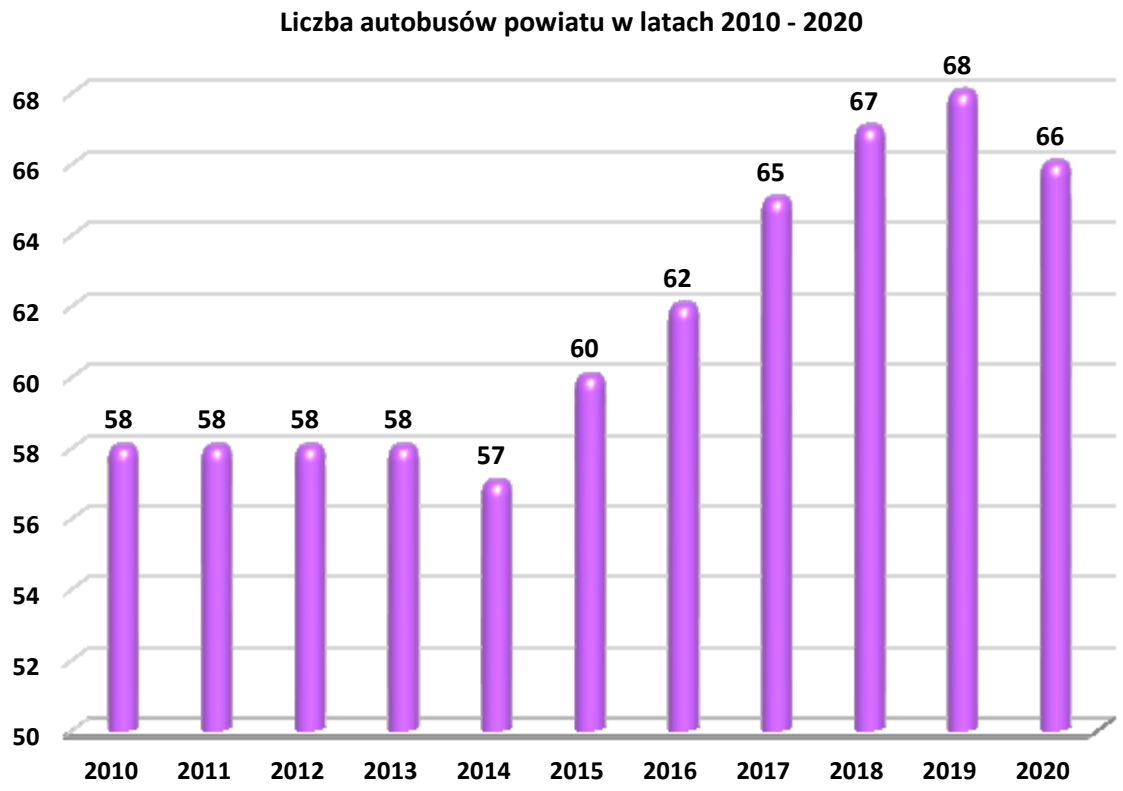
Na podstawie danych GUS z końca 2020 r., na terenie Powiatu było zarejestrowanych 66 autobusów. W okresie od roku 2010 do 2014 liczba autobusów nie zmieniała się i wynosiła 58 sztuk. W stosunku do roku 2019 przybyło kolejne 10 autobusów, natomiast w 2020 ilość zarejestrowanych pojazdów nieznacznie zmalała. Na przestrzeni dziesięciolecia nastąpił wzrost ilości pojazdów o ok. 14%, natomiast w ujęciu średniorocznym wahania były mniejsze i wynosiły 1-5%.

W odniesieniu do ilości autobusów zarejestrowanych na terenie całego województwa (20.581), w Powiecie Lipskim zarejestrowanych jest zaledwie 0,3% ogółu wszystkich autobusów, co może wskazywać, iż potencjał przewozowy Powiatu nie jest wysoki.

Dane dotyczące ilości autobusów zarejestrowanych na terenie Powiatu Lipskiego w latach 2010 – 2020 ilustruje poniższe zestawienie oraz wykres.

Lp.	Rok	Liczba autobusów
1	2010	58
2	2011	58
3	2012	58
4	2013	58
5	2014	57
6	2015	60
7	2016	62
8	2017	65
9	2018	67
10	2019	68
11	2020	66

Tabela 37. Liczba autobusów w Powiecie Lipskim w latach 2010 - 2020



Wykres 9. Liczba autobusów w Powiecie Lipskim w latach 2010 - 2020

Analizując przedstawione poniżej dane należy wziąć pod uwagę fakt, iż aktualnie na terenie Powiatu Lipskiego głównym przewoźnikiem realizującym większość komunikacji jest przedsiębiorstwo, które ma swoją siedzibą w Ostrowcu Świętokrzyskim, czyli w sąsiednim powiecie ostrowieckim w województwie świętokrzyskim. Wg danych GUS w obszarze powiatu ostrowieckiego na koniec grudnia 2020 roku zarejestrowane były 194 autobusy czyli to prawie trzykrotnie więcej niż w obszarze Powiatu Lipskiego. Warto również nadmienić, że tylko dwóch spośród ośmiu przewoźników wykonujących przewozy na terenie Powiatu ma w nim swoją

siedzibę. Są to M. B. Bus M. Buszkiewicz z Sienna oraz Przewozy Autokarowe A. Siebuła z Lipska. Dane dotyczące ilości autobusów zarejestrowanych na terenie Powiatu Lipskiego są wyłącznie statystyczne. Obrazują bardziej potencjał taborowy Powiatu w sytuacji, w której przewozy publiczne realizowane miałyby być przez przedsiębiorcę, który ma siedzibę w obszarze Powiatu.

3.7.2. Dane od przewoźników

Z informacji uzyskanych od większości przewoźników realizujących przewozy na obszarze Powiatu wynika, iż w obsłudze przewozowej uczestniczy aktualnie 61 pojazdów. W przewozach o charakterze użyteczności publicznej na podstawie zaświadczeń wydanych przez Starostę Lipskiego i Opatowskiego przewoźnicy wykorzystują 32 autobusy, w przewozach gminnych na podstawie zaświadczeń Burmistrza Miasta i Gminy Lipska 7 pojazdów. Komunikacja regularna obsługiwana jest czterema autobusami w przewozach wojewódzkich oraz jednym w przewozach powiatowych. Do obsługi gminnych przewozów regularnych przewoźnicy wykorzystują 17 autobusów.
Przewoźnik PKS w Ostrowcu Św. S.A., który obsługuje większość komunikacji na terenie Powiatu, deklaruje iż ma w posiadaniu 87 autobusów. Potencjał przewozowy tego przewoźnika jest więc bardzo duży. Do obsługi przewozów w obszarze Powiatu Lipskiego jest skierowanych tylko 31 autobusów, co stanowi ok. 36% ogółu autobusów tej Firmy. Drugim przewoźnikiem pod względem ilości wykonywanej pracy przewozowej jest M.B. BUS M. Buszkiewicz mający siedzibę na terenie Powiatu Lipskiego, który wykorzystuje do obsługi lokalnych linii 25 autobusów.

3.7.3. Standard taboru

Przewoźnik, który realizuje około 60% ogółu komunikacji wykonywanej na terenie Powiatu posiada aktualnie 87 autobusów. Zdecydowana większość taboru jakim dysponuje PKS w Ostrowcu Św. S. A. to pojazdy starsze niż 10 lat, a spora część z nich to również pojazdy starsze niż 20 lat. Nowsze autobusy, młodsze niż 10 lat spełniające maksymalnie normy ekologiczne EURO 5, stanowią około 11% ogółu pojazdów będących na stanie tego przewoźnika.
Dane GUS dotyczące wieku pojazdów zarejestrowanych na terenie Powiatu Lipskiego wskazują, iż spośród 66 pojazdów największą grupę (28 szt.) stanowią pojazdy starsze niż 31 lat, 4 pojazdy są w wieku od 26 do 30 lat, 20 pojazdów jest wieku od 16 do 25 lat. Autobusów w wieku od 1 do 5 lat jest jedynie 5 szt., co stanowi w zasadzie jedynie 7,5% ogółu autobusów zarejestrowanych na terenie Powiatu.
Wiek autobusów ma kluczowe znaczenie w określeniu ich standardu, w tym standardu ekologii. Autobusy w wieku powyżej 15 lat to autobusy bardzo stare o bardzo niskiej klasie EURO. Większość pojazdów zarejestrowana na terenie Powiatu, a także większość pojazdów będąca w posiadaniu przewoźnika PKS w Ostrowcu Św. S.A. to praktycznie pojazdy nie

ekologiczne z klasą EURO 3 lub niżej a także pojazdy z uwagi na wiek niezaklasyfikowane do żadnej kategorii.

Fakt ten należy wziąć pod uwagę przy stawianiu wymogów dotyczących standardu taboru przewoźnikom, którzy będą mieli wykonywać autobusowe przewozy pasażerskie na terenie Powiatu Lipskiego.

Należy nadmienić, że obwiązujące przepisy *Ustawy z dnia 11 stycznia 2018r. o* elektromobilności *i paliwach alternatywnych (Dz.U. z 2021 r., poz. 110 t.j. z dnia 2021.01.18)* nie dotyczą wprost planowanej powiatowej komunikacji o charakterze użyteczności publicznej, ale jeżeli Powiat Lipski dysponowałby środkami finansowymi, to oczywiście można rozważyć zakup autobusów zeroemisyjnych lub niskoemisyjnych lub ich współfinansowanie z wyłonionym operatorem w celu wykorzystywania ich w przewozach powiatowych.

3.7.4. Potencjał przewozowy

Szacowana łączna liczba pojazdów na liniach powiatowych deklarowana przez wszystkich przewoźników do obsługi poszczególnych linii regularnych oraz linii o charakterze użyteczności publicznej na obszarze Powiatu wynosi 107 szt. Jest to sumaryczna liczba pojazdów deklarowana przez przewoźników do obsługi jednej linii komunikacyjnej na podstawie jednego zezwolenia na przewozy regularne lub zaświadczenia na przewozy użyteczności publicznej. Istotną informacją jest fakt, iż jeden autobus jest zaangażowany w obsługę od kilku do kilkunastu kursów w ramach różnych linii przewoźnika. Przewoźnik organizuje pracę pojazdów tak, aby zminimalizować okres, w którym autobus nie wykonuje żadnej pracy przewozowej. Ilość 107 pojazdów wyraża maksymalną liczbę pojazdów, jaka powinna być skierowana do obsługi poszczególnych linii przy założeniu, że jeden pojazd może wykonywać kursy wyłącznie w jednej linii, nawet jeśli na linii znajduje się tylko jeden kurs.

Średni przebieg wykonywany rocznie przez jeden autobus czyli stosunek wozokilometrów do liczby pojazdów, na powiatowych liniach regularnych oraz użyteczności publicznej dla wszystkich przewoźników wynosi ok. 13,7 tys. km /1.469.332,60 km/rok (całkowita praca przewozowa) na 107 pojazdów/, co daje w przeliczeniu na miesiąc ok. 1.144 km i na jeden dzień roboczy ok. 55km. To wskazuje na dosyć niskie wykorzystanie taboru, co ma duży wpływ na poziom kosztów stałych na 1 wozokilometr. Biorąc pod uwagę 8-9 godzinny czas pracy jednego dnia pracy, przy założeniu średniej prędkości komunikacyjnej (z uwzględnieniem obsługi pasażerów na przystankach) równej ok. 45 km/h, można przyjąć, iż możliwości przewozowe taboru zaangażowanego w obsługę przewozów na obszarze Powiatu są większe niż te, które są aktualnie wykonywane. Taki stan rzeczy wynika przede wszystkim z faktu, iż w ciągu całego dnia występuje tylko kilka okresów, w których komunikacja charakteryzuje się większym natężeniem. Są to tzw. szczyty przewozowe związane z dowozem dzieci i młodzieży do szkół czy pasażerów do miejsc pracy oraz odwozem do miejsc zamieszkania.

Mając na uwadze powyższe można stwierdzić, iż potencjał przewozowy przewoźników wykonujących na dzień dzisiejszy komunikację regularną i użyteczności publicznej w Powiecie Lipskim jest dużo większy niż wynikający z aktualnych potrzeb przewozowych. Zapas taborowy, jakim dysponują przewoźnicy oraz racjonalniejsze wykorzystanie taboru, który obecnie obsługuje trasy, nie tylko w komunikacji wojewódzkiej ale także powiatowej czy gminnej daje duże możliwości przewozowe na tym obszarze mając na uwadze dostępność środków transportowych.

Całkowita liczba autobusów pozostająca w dyspozycji przewoźników mających siedzibę w obszarze Powiatu czy to na podstawie danych GUS czy liczby autobusów będących w posiadaniu przez poszczególnych przewoźników, jest w stanie zaspokoić większe potrzeby przewozowe w obszarze objętym analizą.

Stan taboru przewoźników wykonujących komunikację na terenie Powiatu **nie będzie czynnikiem**, który może, w najbliższym czasie, hamować rozwój komunikacji na tym obszarze. Natomiast w dłuższej perspektywie będzie on wymagał odnowienia.

3.8. Główne kierunki przewozów w komunikacji autobusowej

Publiczny drogowy transport autobusowy Powiatu Lipskiego zaspakaja zróżnicowane potrzeby przewozowe całego obszaru, niekiedy także Gmin. Sieć połączeń dostosowana jest do układu przestrzennego sieci osadniczej, stopnia rozwoju poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego, rozmieszczenia podmiotów gospodarczych, szkół, urzędów, ośrodków handlowych, kulturowych, miejsc wypoczynku, itp. Główną sieć połączeń tworzą linie powiatowe regularne i o charakterze użyteczności publicznej, którą uzupełnia komunikacja wojewódzka i gminna, w taki sposób, aby cały obszar województwa zabezpieczyć w zakresie podstawowych potrzeb przewozowych.

W celu zobrazowania struktury przestrzennej przewozów wykonywanych przez poszczególnych przewoźników na terenie Powiatu Lipskiego wykonano mapy, na których pokazano sieć autobusową realizowaną przez przewoźników w obszarze Powiatu jak i wykraczającą poza Powiat. Pokazano komunikację międzygminną, w tym ilości połączeń z Lipska, jako siedziby Powiatu do poszczególnych Gmin oraz komunikację międzypowiatową, tj. z siedziby Powiatu do siedzib innych powiatów w Województwie Mazowieckiem oraz wykraczającą poza obszar województwa w ramach zawartych porozumień z sąsiednimi powiatami. Ilości wykonywanych połączeń zawierają informacje o komunikacji wykonywanej przez wszystkie dni w roku, w dni wolne od pracy, tj. wyłącznie w soboty i niedziele. Informacje poszerzono także o dane pochodzące jedynie z zaświadczeń na wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej wydanych przez Starostę

Lipskiego. Uzupełnieniem do stworzonych w ten sposób map są również wykonane zestawienia tabelaryczne.

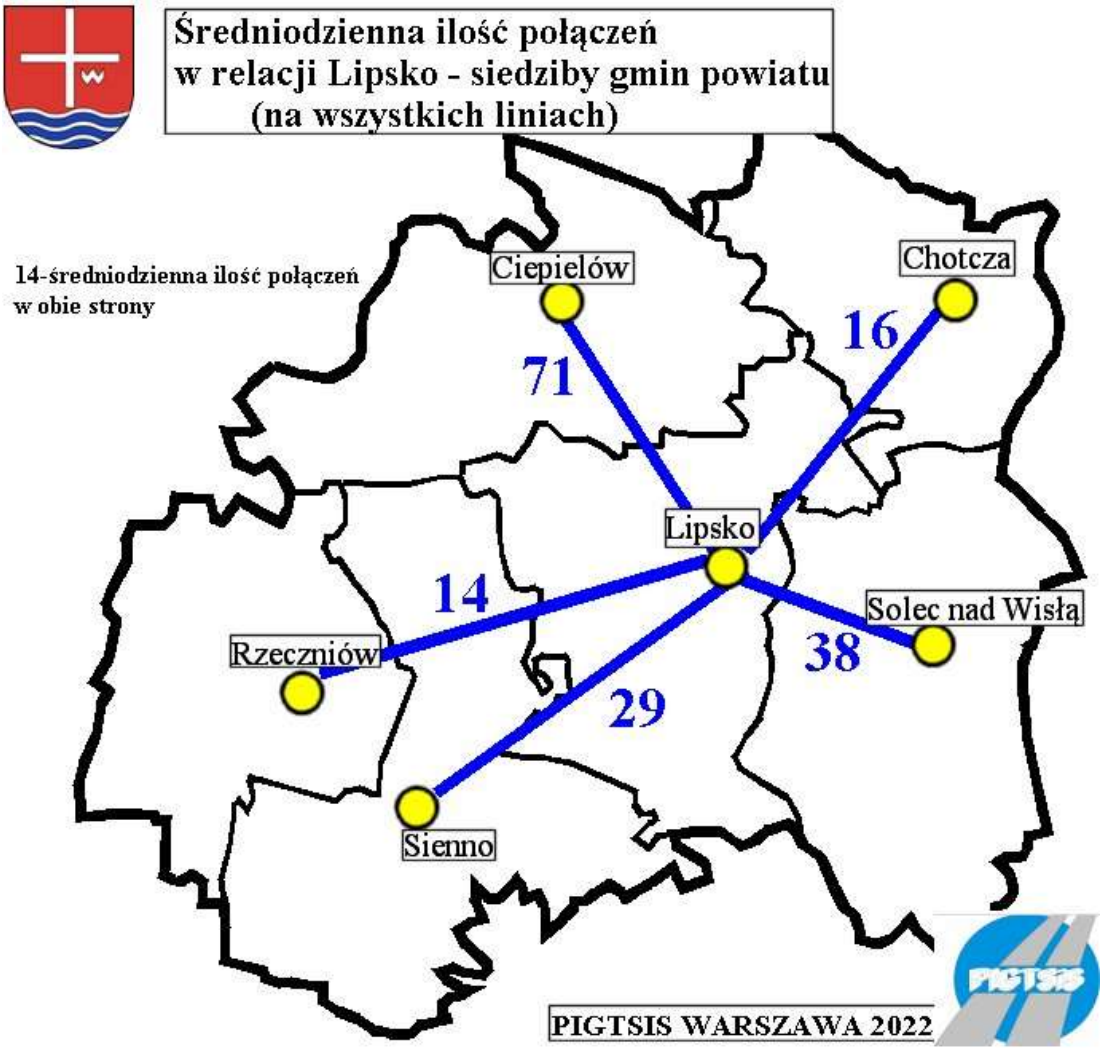
3.8.1. Autobusowa sieć komunikacyjna „siedziba powiatu – siedziby gminy”

Od	Do	Ilość połączeń	
		w skali roku	średniodziennie
Chotcza	**Lipsko**	2761	8
Ciepielów	**Lipsko**	14776	40
Rzeczniów	**Lipsko**	2341	6
Sienno	**Lipsko**	5084	14
Solec nad Wisłą	**Lipsko**	6861	19
Lipsko	**Chotcza**	2761	8
Lipsko	**Ciepielów**	11463	31
Lipsko	**Rzeczniów**	2950	8
Lipsko	**Sienno**	5387	15
Lipsko	**Solec nad Wisłą**	6753	19
RAZEM		***61137***	***168***

Tabela 38. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji: siedziba Powiatu – siedziby Gmin (komunikacja w okresie roku kalendarzowego)
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Średniodzienna liczba połączeń – to stosunek sumarycznej liczby połączeń w roku do liczby dni (dla niektórych relacji wartość wynosi 0 co oznacza, iż średniodziennie liczba połączeń jest mniejsza od 0,5 – np. dla kursów o częstotliwości przejazdu tylko w niedziele).

Na kolejnej stronie zaprezentowano mapę obrazującą wyniki przeprowadzonych obliczeń zawartych w powyższej tabeli.
Dalej przedstawiono tabelę analogiczną do powyższej przedstawiającą ilości wykonywanych bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji siedziba Powiatu – siedziby Gmin w soboty i niedziele oraz siedziba Powiatu – siedziby Gmin (tylko linie wykonywane na podstawie zezwoleń i zaświadczeń udzielonych przez Starostę Lipskiego). Na kolejnych mapach zobrazowano wyniki tabel w formie graficznej.



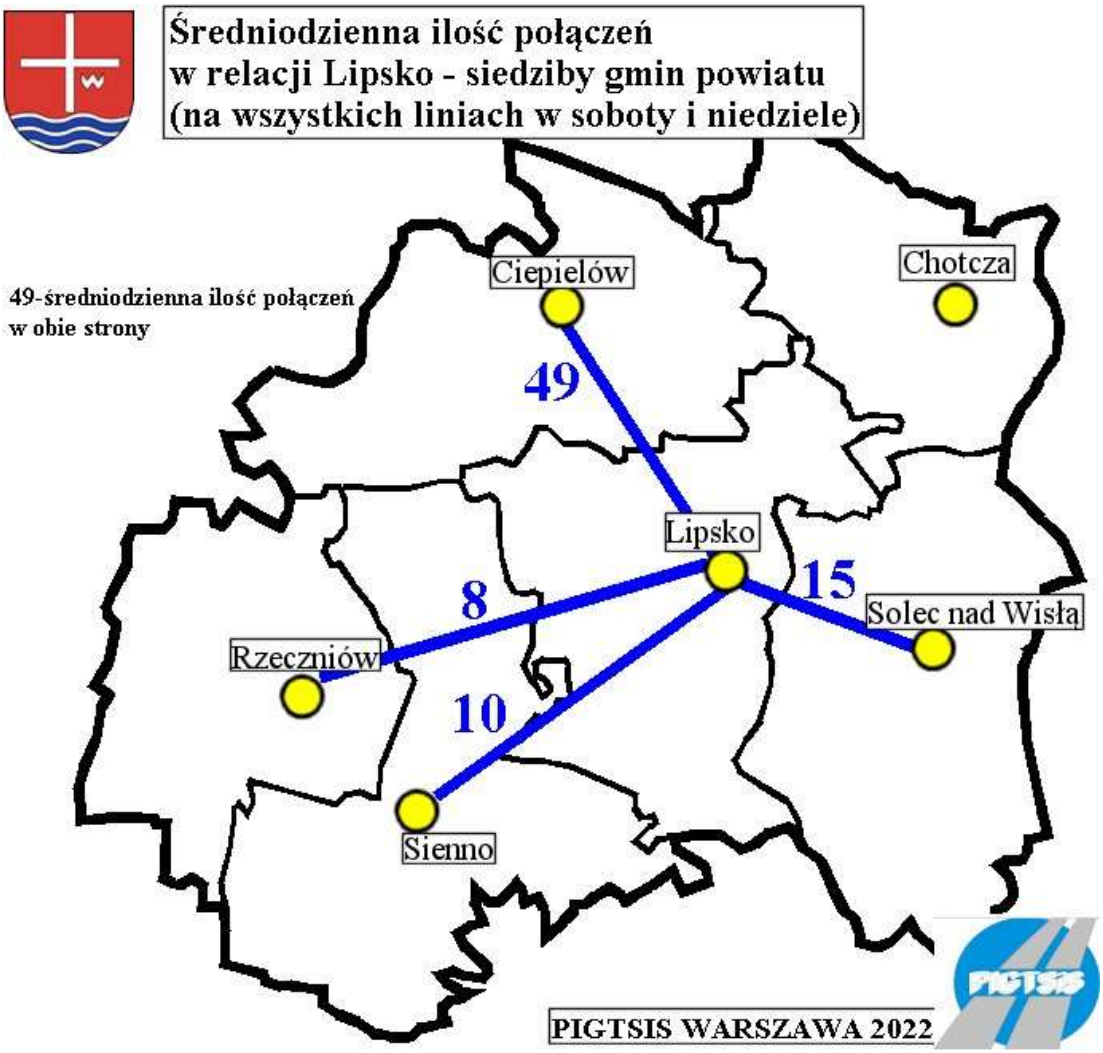
Mapa 8. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji: siedziba Powiatu – siedziby Gmin (komunikacja w okresie roku kalendarzowego)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Od	Do	Ilość połączeń	
		w skali roku	średniodziennie
Ciepielów	**Lipsko**	2940	29
Rzeczniów	**Lipsko**	362	4
Sienno	**Lipsko**	466	5
Solec nad Wisłą	**Lipsko**	775	8
Lipsko	**Ciepielów**	2010	20
Lipsko	**Rzeczniów**	362	4
Lipsko	**Sienno**	466	5
Lipsko	**Solec nad Wisłą**	692	7
RAZEM		***8073***	***82***

Tabela 39. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji: siedziba Powiatu – siedziby Gmin (soboty, niedziele)

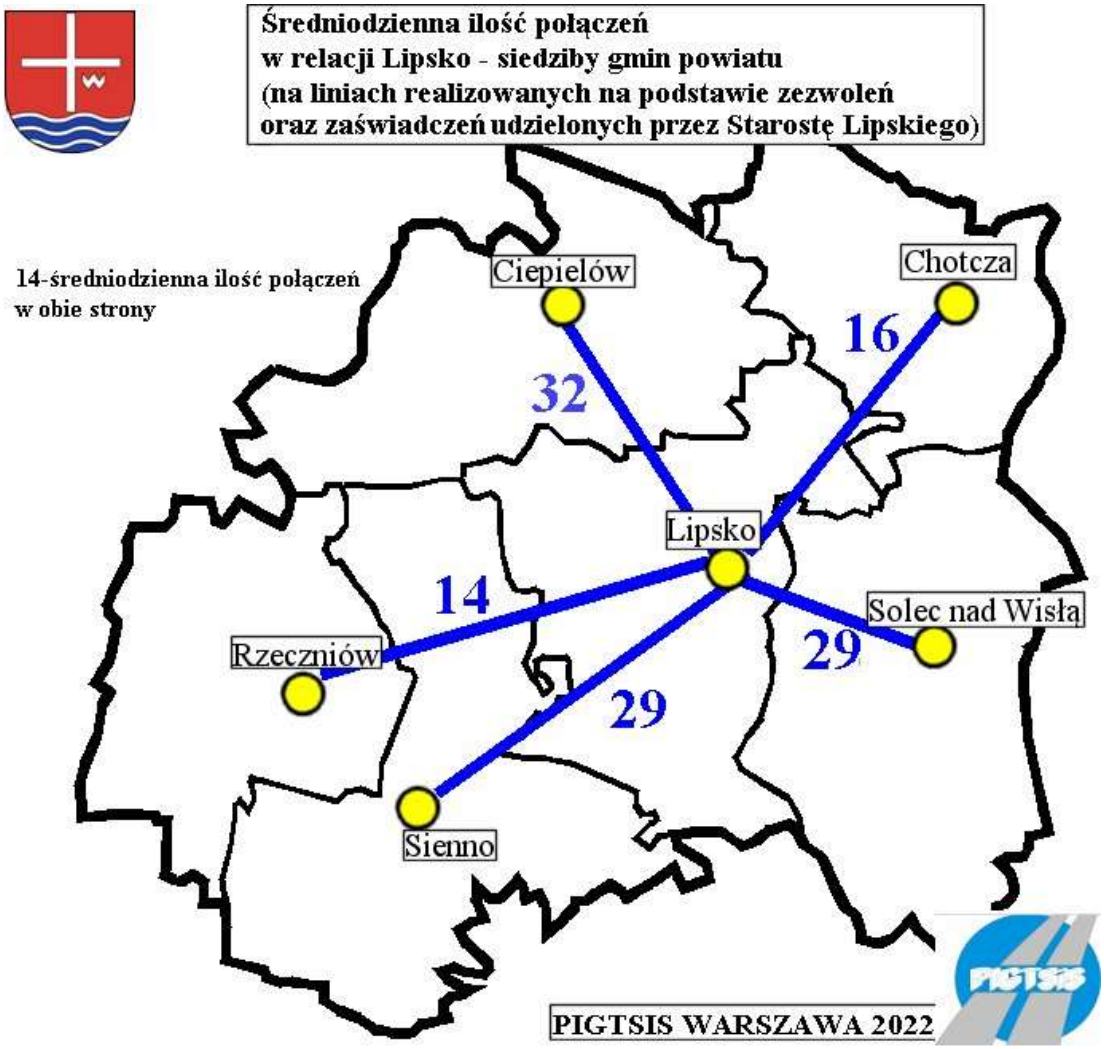
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów



Mapa 9. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji: siedziba Powiatu – siedziby Gmin (soboty, niedziele)
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Od	Do	Ilość połączeń	
		w skali roku	średniodziennie
Chotcza	**Lipsko**	2761	8
Ciepielów	**Lipsko**	5696	16
Rzeczniów	**Lipsko**	2341	6
Sienno	**Lipsko**	5084	14
Solec nad Wisłą	**Lipsko**	5225	14
Lipsko	**Chotcza**	2761	8
Lipsko	**Ciepielów**	5686	16
Lipsko	**Rzeczniów**	2950	8
Lipsko	**Sienno**	5387	15
Lipsko	**Solec nad Wisłą**	5411	15
RAZEM		***43312***	***120***

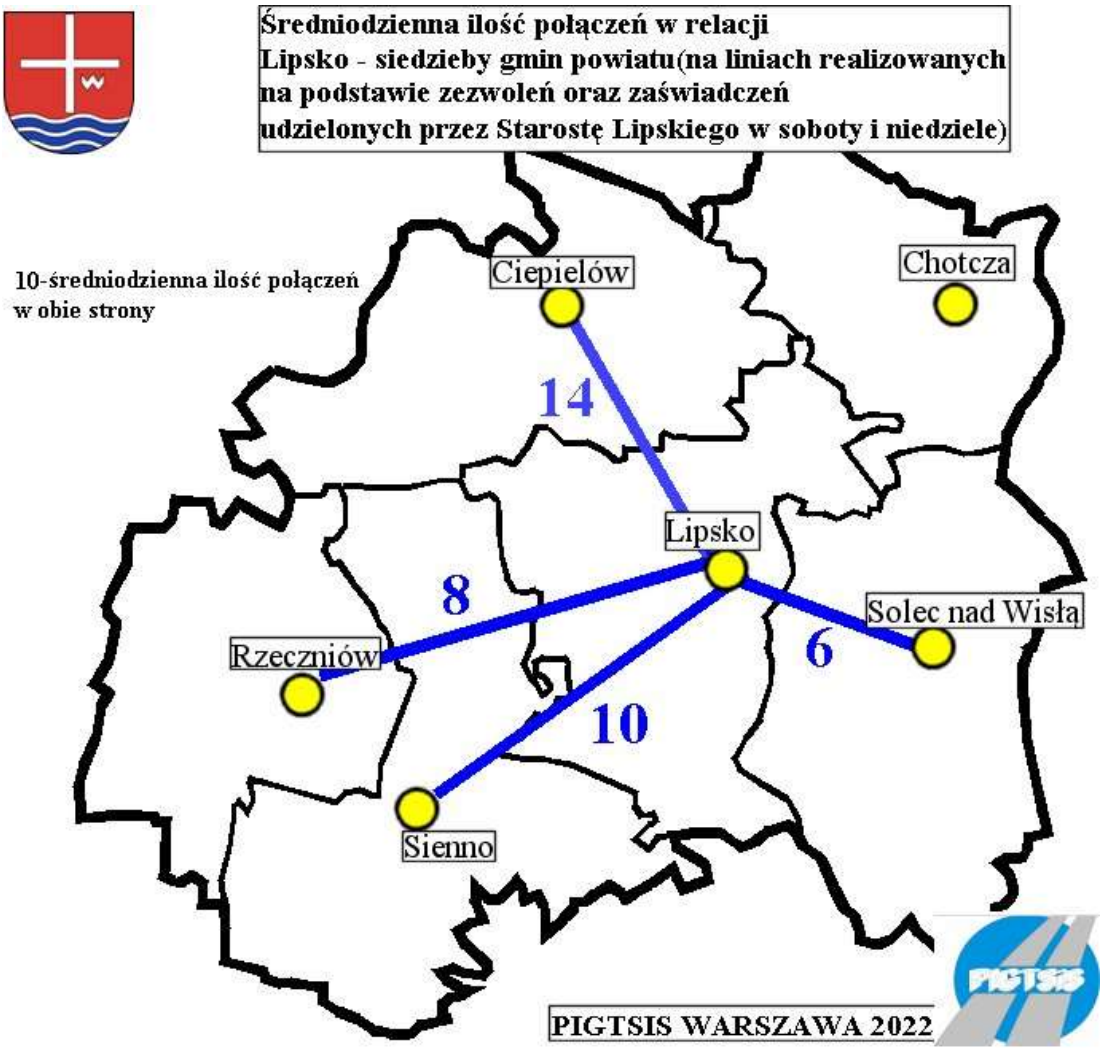
Tabela 40. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji: siedziba Powiatu – siedziby Gmin (tylko linie realizowane na podstawie zezwoleń oraz zaświadczeń wydanych przez Starostę Lipskiego)
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów



Mapa 10. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji: siedziba Powiatu – siedziby Gmin (tylko linie realizowane na podstawie zezwoleń i zaświadczeń wydanych przez Starostę Lipskiego
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Od	Do	Ilość połączeń	
		w skali roku	średniodziennie
Ciepielów	**Lipsko**	653	7
Rzeczniów	**Lipsko**	362	4
Sienno	**Lipsko**	466	5
Solec nad Wisłą	**Lipsko**	310	3
Lipsko	**Ciepielów**	650	7
Lipsko	**Rzeczniów**	362	4
Lipsko	**Sienno**	466	5
Lipsko	**Solec nad Wisłą**	310	3
RAZEM		***3579***	***38***

Tabela 41. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji: siedziba Powiatu – siedziby Gmin (tylko linie realizowane na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Lipskiego – soboty i niedziele)



Mapa 11. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji: siedziba Powiatu – siedziby Gmin (tylko linie realizowane na podstawie zezwoleń i zaświadczeń wydanych przez Starostę Lipskiego w soboty i niedziele)

W tabeli poniżej znajduje się zestawienie zbiorcze dotyczące ilości połączeń w relacji powiat – gmina zarówno średniodziennie ogółem oraz wyłącznie w soboty i niedziele lub wyłącznie w komunikacji powiatowej oraz wyłącznie w soboty i niedziele na liniach powiatowych.

Lp.	Gmina	Ilość połączeń komunikacyjnych w relacji siedziba powiatu – siedziba gminy (średniodziennie)			
		ogółem	w soboty i niedziele	tylko na liniach powiatowych	tylko na liniach powiatowych w soboty i niedziele
1	**Chotcza**	16	0	16	0
2	**Ciepielów**	71	49	32	14
3	**Rzeczniów**	14	8	14	8
4	**Sienno**	29	10	29	10
5	**Solec nad Wisłą**	38	15	29	6

Tabela 42. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji: siedziba Powiatu – siedziby Gmin (zestawienie zbiorcze)

Wnioski dotyczące ilości połączeń w relacji siedziba powiat – gminy

1. Istniejąca sieć autobusowych połączeń regularnych umożliwia skomunikowanie siedziby Powiatu tj. Miasta Lipsko ze wszystkimi innymi Gminami. Najwięcej połączeń bezpośrednich realizowanych jest w relacji Lipsko – Ciepielów (71 w obie strony średniodziennie oraz Lipsko – Solec nad Wisłą (38 w obie strony średniodziennie). Najmniejsza liczba połączeń występuje w relacjach Lipsko – Rzeczniów (14) oraz Lipsko – Chotcza (16).
2. Ilość połączeń w poszczególnych relacjach odpowiada występującemu w danym kierunku popytowi na przewozy i w naszej ocenie zaspokaja potrzeby przewozowe mieszkańców.
3. Liczba połączeń w relacji z Lipska do siedzib Gminy zależy od położenia obu jednostek względem głównych ciągów międzyregionalnych, wzdłuż których komunikację wspomagają linie przewoźników z innych województw oraz od oddalenia gminy od siedziby powiatu. Stąd największa ilość połączeń w ciągu drogi krajowej nr 79 w kierunku Ciepielowa oraz drogi wojewódzkiej nr 747 w kierunku Solca nad Wisłą.
4. Linie, na które zezwolenia na przewozy regularne oraz zaświadczenia na przewozy o charakterze użyteczności publicznej wydał Starosta Lipski również zapewniają połączenia do wszystkich Gmin. Średniodzienna liczba połączeń jest znacznie niższa i oscyluje od 14 do Rzeczniowa do 32 do Ciepielowa.
5. W dni świąteczne i wolne od pracy (soboty, niedziele) komunikacja zapewnia połączenia do wszystkich gmin z wyjątkiem Gminy Chotcza.
6. Połączenie poszczególnych Gmin z siedzibą Powiatu w większości przypadków oferuje podróżnym kilka tras przejazdu, obsługując w ten sposób większą ilość miejscowości leżących wzdłuż trasy przejazdu.

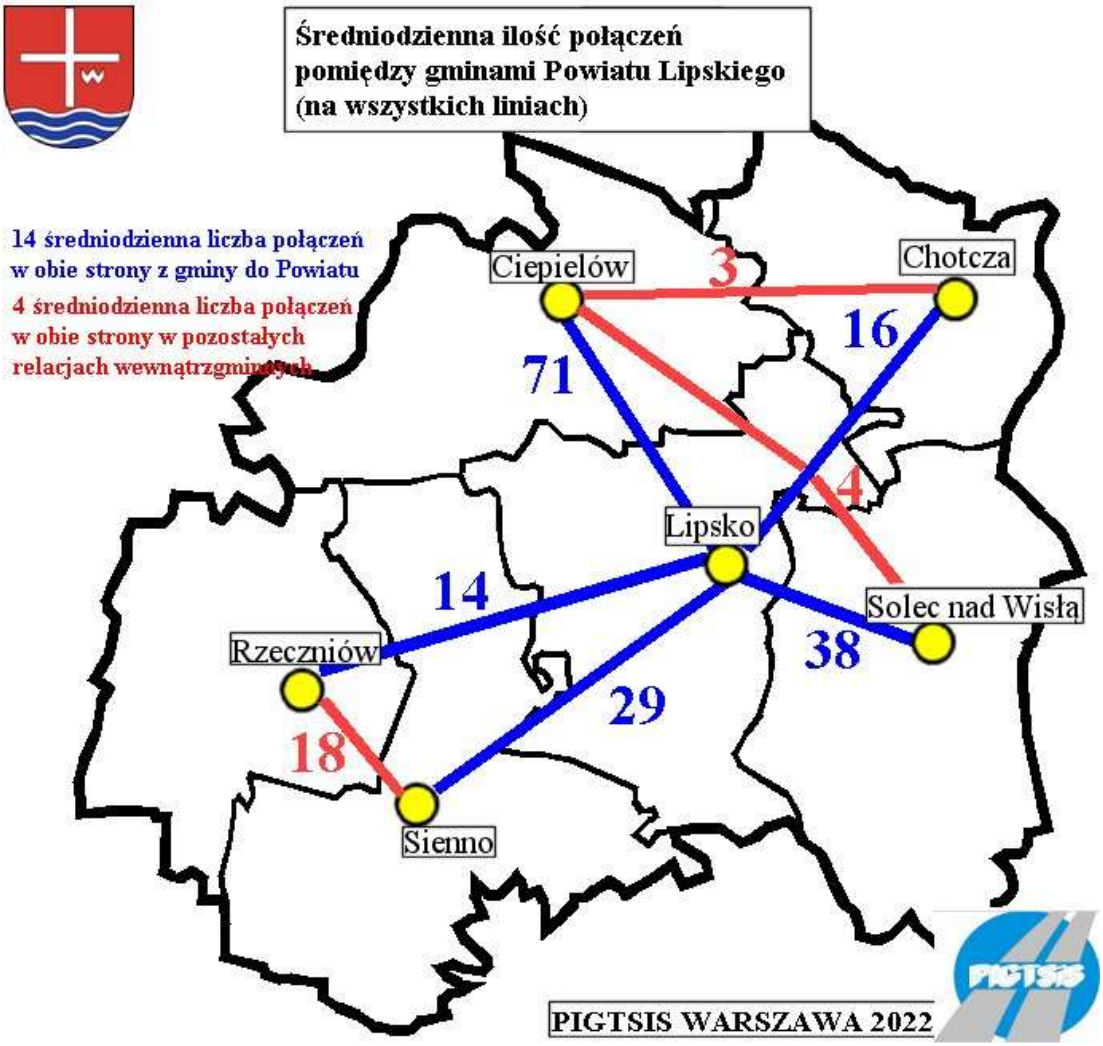
3.8.2. Autobusowa sieć komunikacyjna „połączenia pomiędzy poszczególnymi Gminami”

Oprócz połączeń pomiędzy siedzibą Powiatu a siedzibą poszczególnych Gmin, realizowane są także bezpośrednie połączenia pomiędzy poszczególnymi Gminami.

Od	Do	Ilość połączeń	
		w skali roku	średniodziennie
Chotcza	**Lipsko**	2761	8
Chotcza	**Ciepielów**	502	1
Ciepielów	**Chotcza**	753	2
Ciepielów	**Lipsko**	14776	40
Ciepielów	**Solec nad Wisłą**	588	2
Solec nad Wisłą	**Ciepielów**	882	2
Rzeczniów	**Lipsko**	2341	6
Sienno	**Lipsko**	5084	14
Solec nad Wisłą	**Lipsko**	6861	19
Lipsko	**Chotcza**	2761	8
Lipsko	**Ciepielów**	11463	31
Lipsko	**Rzeczniów**	2950	8
Lipsko	**Sienno**	5387	15
Lipsko	**Solec nad Wisłą**	6753	19
Rzeczniów	**Sienno**	3614	10
Sienno	**Rzeczniów**	2874	8
RAZEM		***70350***	***193***

Tabela 43. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w połączeniach pomiędzy poszczególnymi gminami (komunikacja w okresie roku kalendarzowego)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

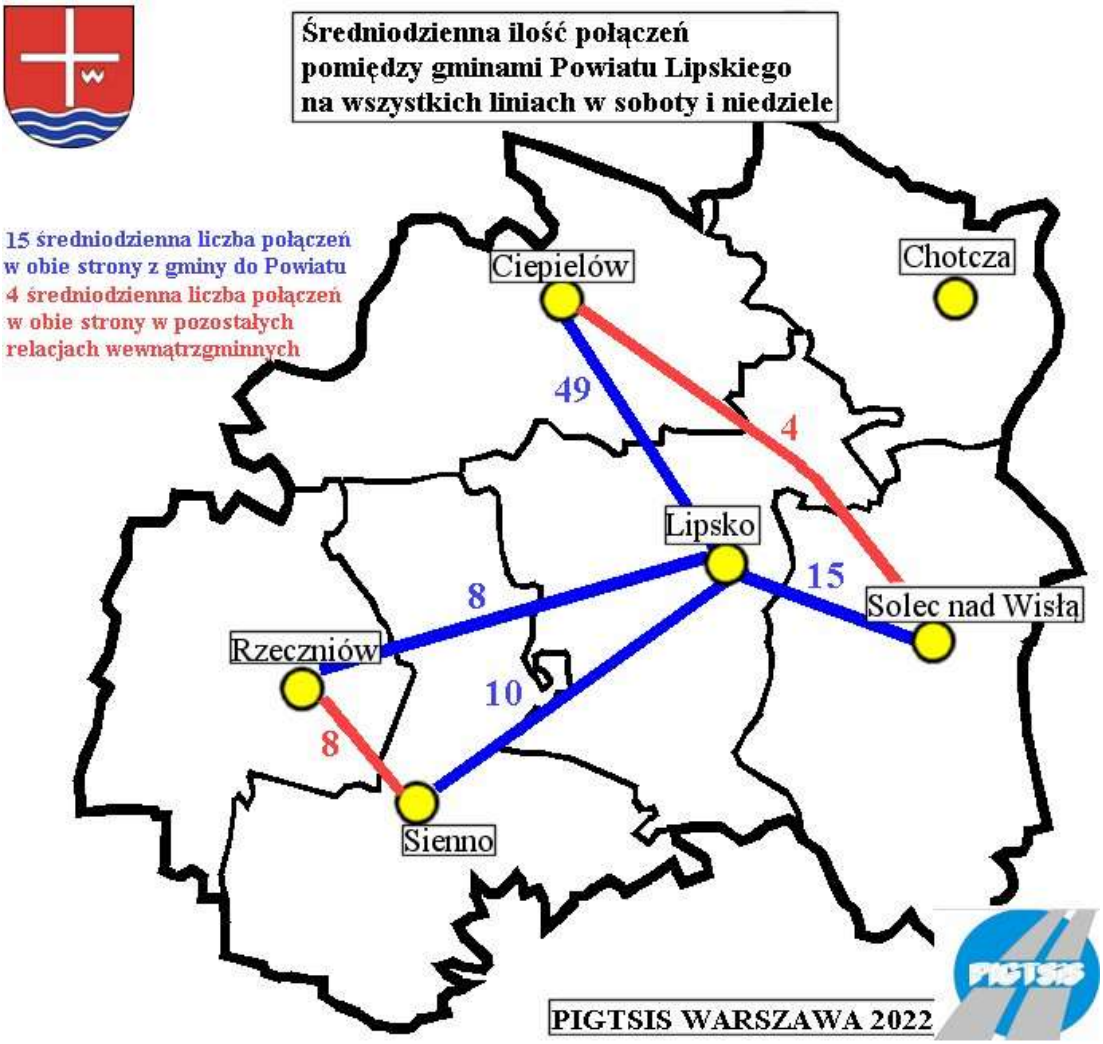


Mapa 12. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w połączeniach pomiędzy poszczególnymi gminami (komunikacja w okresie roku kalendarzowego)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Od	Do	Ilość połączeń	
		w skali roku	średniodziennie
Ciepielów	**Lipsko**	2940	29
Ciepielów	**Solec nad Wisłą**	166	2
Solec nad Wisłą	**Ciepielów**	249	2
Rzeczniów	**Lipsko**	362	4
Sienno	**Lipsko**	466	5
Solec nad Wisłą	**Lipsko**	775	8
Lipsko	**Ciepielów**	2010	20
Lipsko	**Rzeczniów**	362	4
Lipsko	**Sienno**	466	5
Lipsko	**Solec nad Wisłą**	692	7
Rzeczniów	**Sienno**	362	4
Sienno	**Rzeczniów**	362	4
RAZEM		***9212***	***94***

Tabela 44. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w połączeniach pomiędzy poszczególnymi gminami (soboty, niedziele)

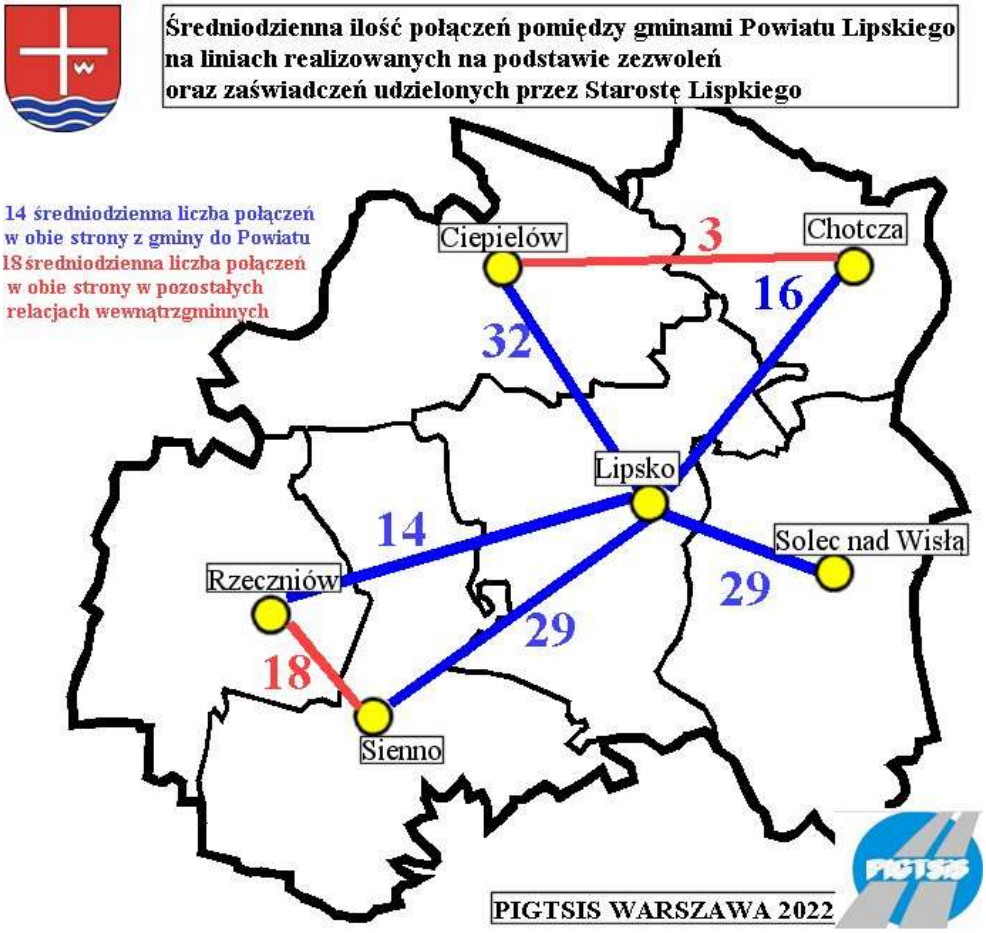


Mapa 13. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w połączeniach pomiędzy poszczególnymi gminami (soboty, niedziele)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Od	Do	Ilość połączeń	
		w skali roku	średniodziennie
Chotcza	**Ciepielów**	502	1
Ciepielów	**Chotcza**	753	2
Chotcza	**Lipsko**	2761	8
Ciepielów	**Lipsko**	5696	16
Rzeczniów	**Lipsko**	2341	6
Sienno	**Lipsko**	5084	14
Solec nad Wisłą	**Lipsko**	5225	14
Lipsko	**Chotcza**	2761	8
Lipsko	**Ciepielów**	5686	16
Lipsko	**Rzeczniów**	2950	8
Lipsko	**Sienno**	5387	15
Lipsko	**Solec nad Wisłą**	5411	15
Rzeczniów	**Sienno**	3614	10
Sienno	**Rzeczniów**	2874	8
RAZEM		**51045**	**141**

Tabela 45. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w połączeniach pomiędzy poszczególnymi gminami (tylko linie realizowane na podstawie zezwoleń i zaświadczeń wydanych przez Starostę Lipskiego)
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

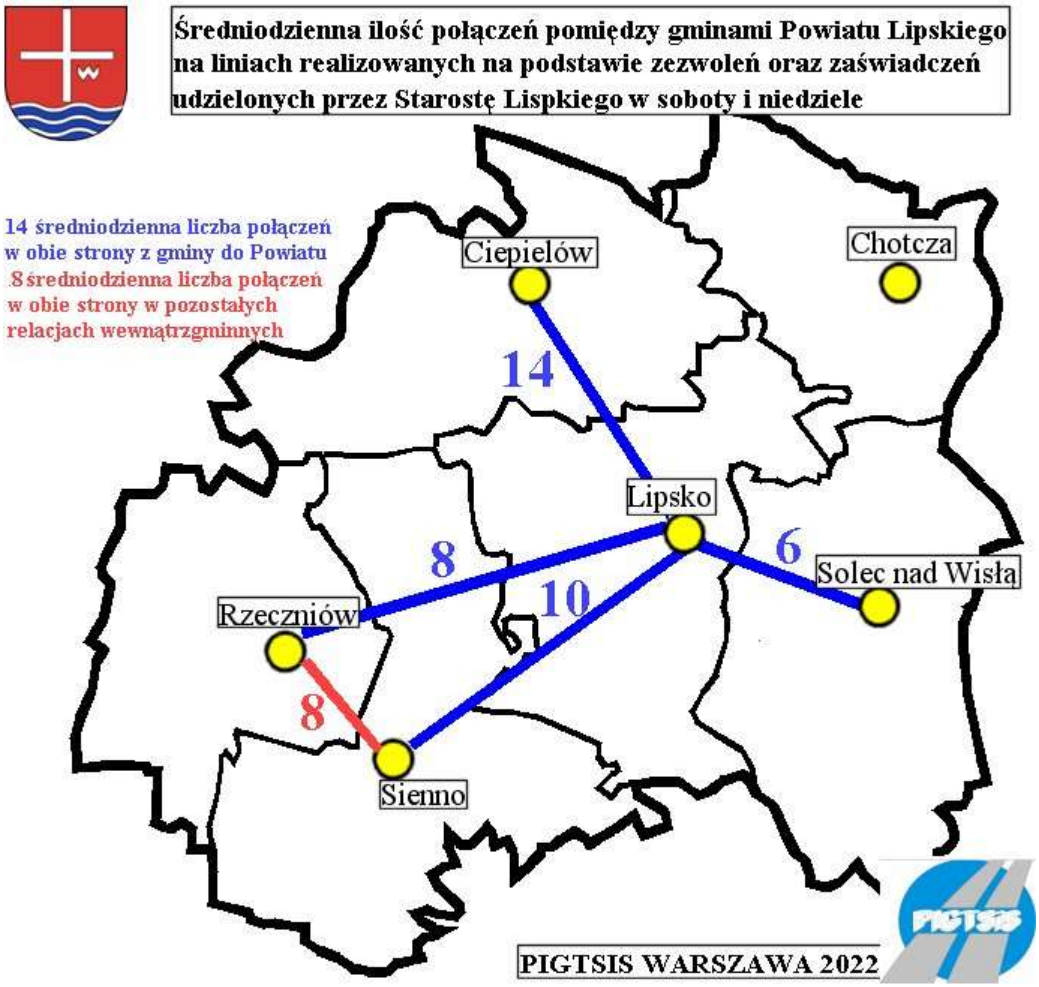


Mapa 14. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w połączeniach pomiędzy poszczególnymi gminami (tylko linie realizowane na podstawie zezwoleń i zaświadczeń wydanych przez Starostę Lipskiego)
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Od	Do	Ilość połączeń	
		w skali roku	średniodziennie
Ciepielów	**Lipsko**	653	7
Lipsko	**Ciepielów**	650	7
Rzeczniów	**Lipsko**	362	4
Sienno	**Lipsko**	466	5
Solec nad Wisłą	**Lipsko**	310	3
Lipsko	**Rzeczniów**	362	4
Lipsko	**Sienno**	466	5
Lipsko	**Solec nad Wisłą**	310	3
Rzeczniów	**Sienno**	362	4
Sienno	**Rzeczniów**	362	4
RAZEM		***4303***	***36***

Tabela 46 Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w połączeniach pomiędzy poszczególnymi gminami (tylko linie realizowane na podstawie zezwoleń i zaświadczeń wydanych przez Starostę Lipskiego w soboty i niedziele)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów



Mapa 15 Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w połączeniach pomiędzy poszczególnymi gminami (tylko linie realizowane na podstawie zezwoleń i zaświadczeń na wydanych przez Starostę Lipskiego w soboty i niedziele)

3.8.3. Autobusowa sieć komunikacyjna „Lipsko – siedziby innych Powiatów”

Komunikacja międzypowiatowa, która funkcjonuje na terenie Powiatu Lipskiego obejmuje regularną komunikację wojewódzką wykonywaną na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Mazowieckiego oraz linie komunikacji powiatowej o charakterze użyteczności publicznej utworzone w oparciu o porozumienia zawarte z sąsiednimi powiatami, wykonywaną na postawie zaświadczeń wydanych przez Starostę Lipskiego oraz Opatowskiego.

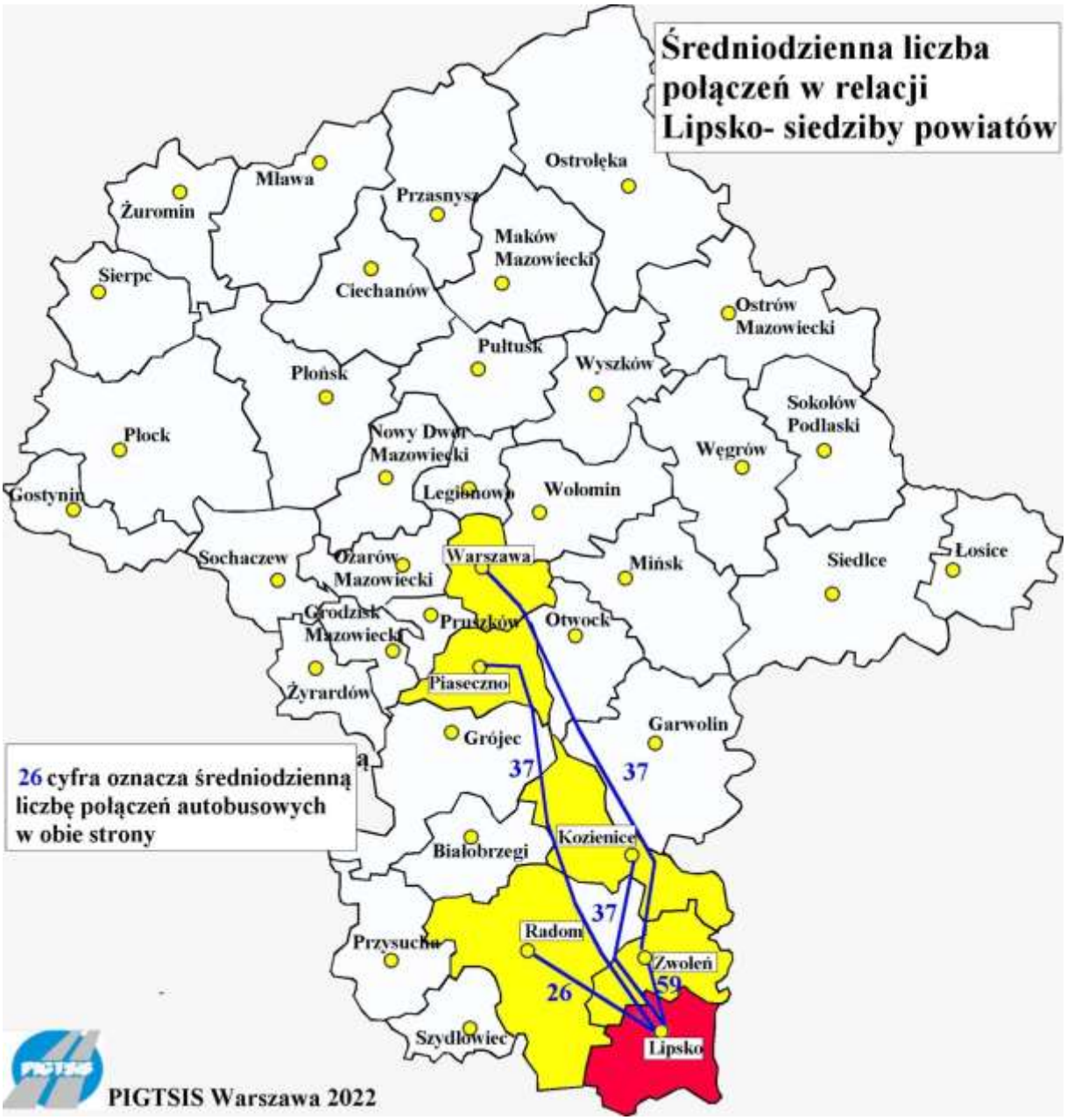
Poniżej zaprezentowano ilości bezpośrednich połączeń w komunikacji międzypowiatowej, tj. z siedziby Powiatu Lipskiego do siedzib innych Powiatów Województwa Mazowieckiego. Ilości połączeń, analogicznie jak w pkt. 3.8.1. niniejszego opracowania, podano zarówno w formie tabelarycznej jak i zaznaczono schematycznie na załączonych do tekstu mapach. Informacje podano średniodziennie ogółem oraz w wybrane dni w ciągu roku, tj. osobno w soboty i niedziele.

W ostatnich dwóch tabelach umieszczono informacje o międzypowiatowej komunikacji o charakterze użyteczności publicznej, realizowanej tylko w oparciu o porozumienia zawarte przez Powiat Lipski z sąsiednimi powiatami.

Od	Do	Przez	Ilość połączeń	
			w skali roku	średniodziennie
Kozienice	Lipsko	Zwoleń	8364	23
Piaseczno		Zwoleń	8364	23
Radom			655	2
Radom		Zwoleń	3995	11
Warszawa		Zwoleń	8364	23
Zwoleń		Ciepielów	12517	34
Lipsko	Kozienice	Zwoleń, Garbatka-Letnisko	5061	14
	Piaseczno	Zwoleń, Garbatka-Letnisko	5061	14
	Radom	Klwatka Królewska	3985	11
	Radom	Skaryszew	655	2
	Warszawa	Kozienice, Magnuszew	5061	14
	Zwoleń		9204	25
RAZEM			***71286***	***195***

Tabela 47. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w komunikacji Lipsko – siedziby innych powiatów Województwa Mazowieckiego (ogółem)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów



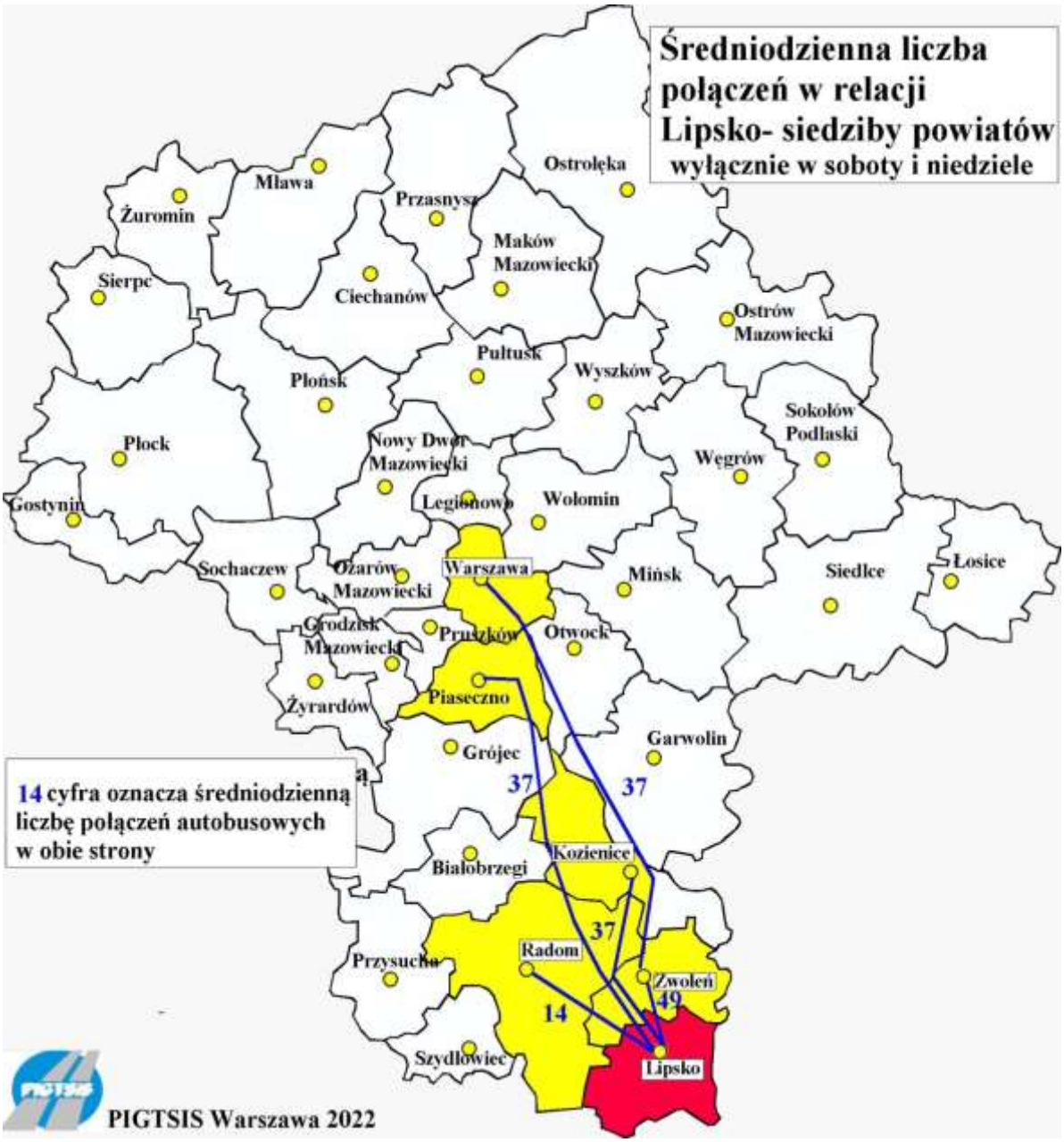
Mapa 16. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w komunikacji Lipsko – siedziby innych powiatów Województwa Mazowieckiego (ogółem)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Od	Do	Przez	Ilość połączeń	
			w skali roku	średniodziennie
Kozienice	Lipsko	Zwoleń,	2287	23
Piaseczno		Zwoleń,	2287	23
Radom		Zwoleń	653	7
Warszawa		Zwoleń	2287	23
Zwoleń		Ciepielów	2940	29
Lipsko	Kozienice	Zwoleń, Garbatka-Letnisko	1360	14
	Piaseczno	Zwoleń, Garbatka-Letnisko	1360	14
	Radom	Klwatka Królewska	650	7
	Warszawa	Kozienice, Magnuszew	1360	14
	Zwoleń		2010	20
RAZEM			*17194*	*174*

Tabela 48. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w komunikacji Lipsko – siedziby innych powiatów Województwa Mazowieckiego (soboty, niedziele)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

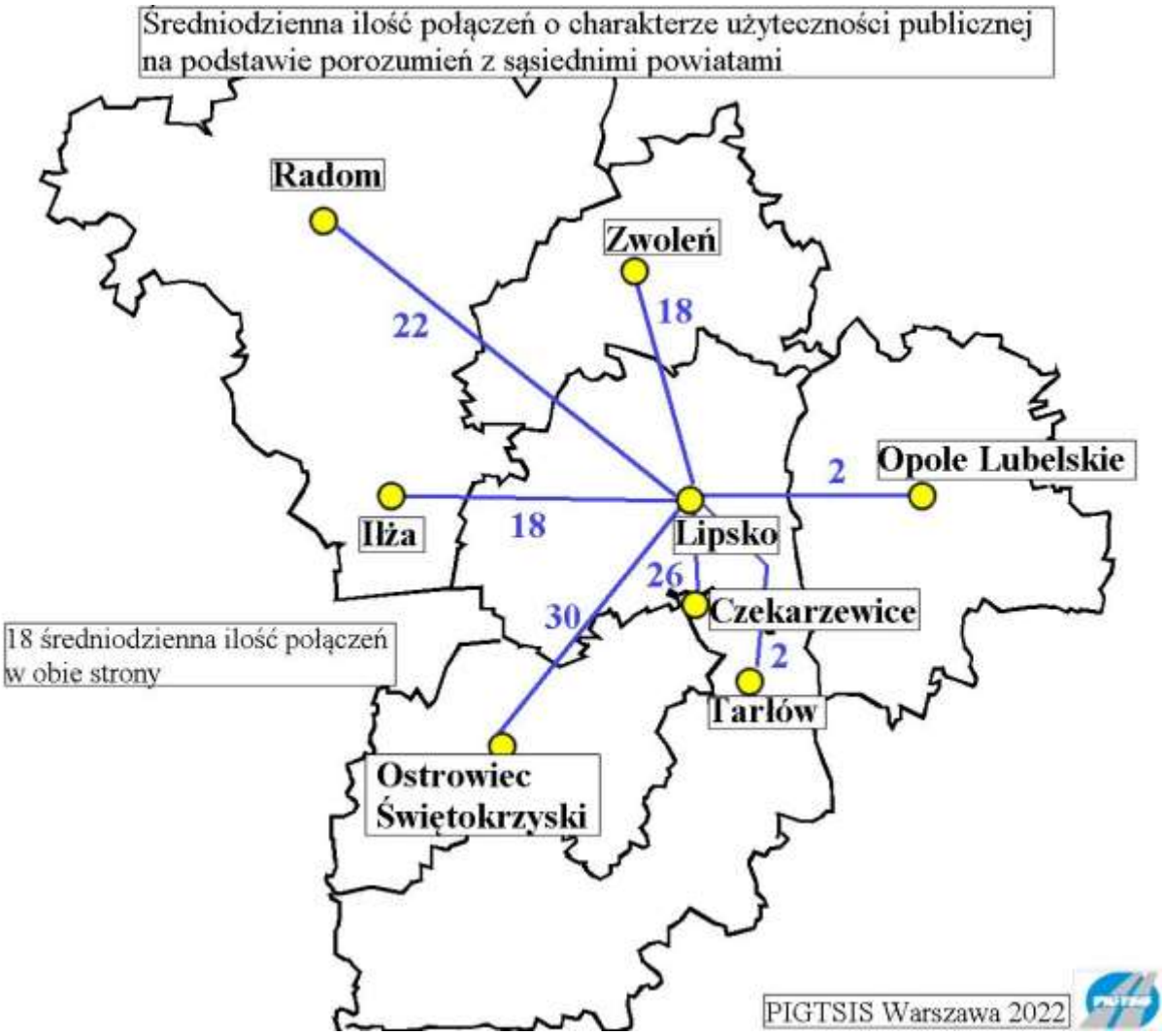


Mapa 17. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w komunikacji Lipsko – siedziby innych powiatów Województwa Mazowieckiego (soboty, niedziele)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Od	Do	Przez	Ilość połączeń	
			w skali roku	średniodziennie
Iłża	Lipsko		3165	9
Opole Lubuskie		Solec nad Wisłą	257	1
Czekarzewice			4596	13
Radom		Zwoleń	4092	11
Ostrowiec Św.		Bałtów	5338	15
Tarłów		Solec nad Wisłą	251	1
Zwoleń		Ciepielów	3437	9
Lipsko	Iłża		3165	9
	Opole Lubuskie	Solec nad Wisłą	257	1
	Radom	Klwatka Królewska	3427	9
	Radom	Skaryszew	655	2
	Czekarzewice		4596	13
	Ostrowiec Św.	Bałtów	5338	15
	Tarłów		251	1
	Zwoleń		3427	9
RAZEM			*42252*	*118*

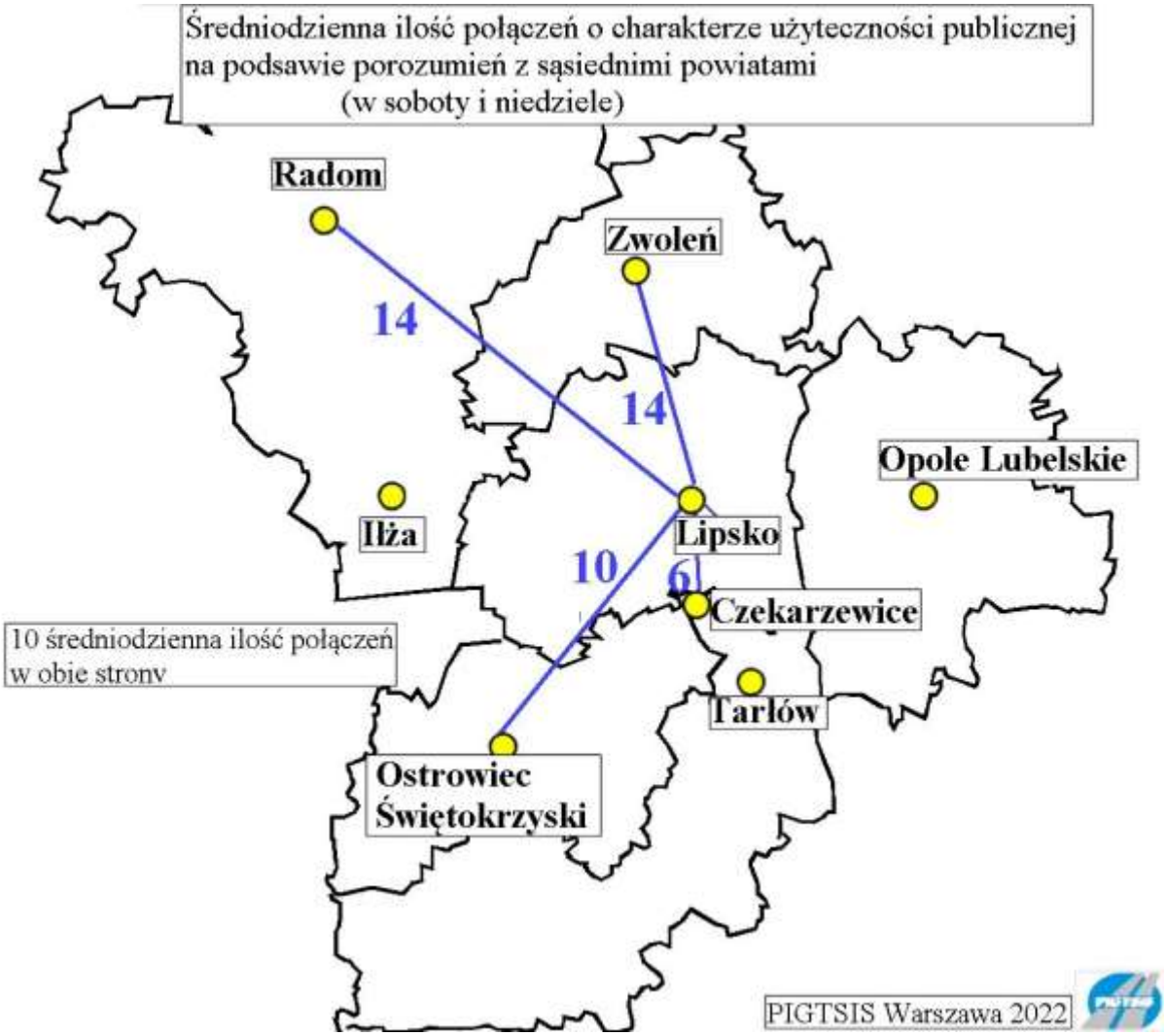
Tabela 49. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych na liniach międzypowiatowych utworzonych w ramach zawartych porozumień z sąsiednimi powiatami



Mapa 18. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych na liniach międzypowiatowych utworzonych w ramach zawartych porozumień z sąsiednimi powiatami

Od	Do	Przez	Ilość połączeń	
			w skali roku	średniodziennie
Ostrowiec Św.		Bałtów	464	5
Radom		Zwoleń	653	7
Czekarzewice		Solec nad Wisłą	310	3
Zwoleń		Ciepielów	653	7
	Ostrowiec Św.	Bałtów	464	5
	Radom	Klwatka Królewska	650	7
	Czekarzewice	Solec nad Wisłą	310	3
	Zwoleń		650	7
RAZEM			*4154*	*44*

Tabela 50. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych na liniach międzypowiatowych utworzonych w ramach zawartych porozumień z sąsiednimi powiatami (tylko w soboty i niedziele)



Mapa 19. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych na liniach międzypowiatowych utworzonych w ramach zawartych porozumień z sąsiednimi powiatami (w soboty i niedziele)

Wnioski dotyczące ilości połączeń w relacji międzypowiatowej

1. Oferta przewozowa w komunikacji międzypowiatowej umożliwia bezpośrednie połączenia Lipska z siedzibami pięciu powiatów Województwa Mazowieckiego: siedzibą powiatu kozienickiego, piaseczyńskiego, radomskiego, zwoleńskiego oraz miastem stołecznym Warszawą. Połączenia te realizowane są zarówno na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Mazowieckiego jak i na podstawie zaświadczeń na przewozy o charakterze użyteczności publicznej wydanych przez Starostę Lipskiego.
2. Najwięcej kursów realizowanych jest do Zwolenia (59 średniodziennie w obie strony). Do pozostałych powiatów (Kozienice, Piaseczno i Warszawa) liczba wykonywanych połączeń średniodziennie wynosi 37. Najmniej połączeń - tylko 26 średniodziennie w obie strony realizowanych jest do Radomia.

3. Komunikacja w obszarze Województwa Mazowieckiego w relacji Lipsko - siedziby powiatów obsługiwana jest również w soboty i niedziele. Do Kozienic, Piaseczna i Warszawy oferowana jest taka sama Ilość połączeń jak w dni robocze, natomiast do Zwolenia i Radomia w dni wolne realizowanych jest o 10-12 połączeń średniodziennie mniej niż w dni pracujące.
4. Komunikacja międzypowiatowa na podstawie zawartych porozumień z sąsiednimi powiatami realizowana jest na terenie województw: mazowieckiego, świętokrzyskiego oraz lubelskiego. Przewozy o charakterze użyteczności publicznej wykonywane są do Zwolenia, Radomia oraz Iłży w Mazowieckim oraz Ostrowca Świętokrzyskiego w Powiecie Ostrowieckim, do Czekarzewic i Tarłowa w powiecie opatowskim oraz Opola Lubelskiego w Powiecie Opolskim.
5. Najwięcej połączeń w ramach porozumień wykonywanych jest do Ostrowca Świętokrzyskiego - 30 średniodziennie, najmniej po 2 do Tarłowa oraz Opola Lubelskiego. Komunikacja ta w mniejszym zakresie funkcjonuje również w soboty i niedziele, oferowane są połączenie tylko do Radomia, Zwolenia, Czekarzewic oraz Ostrowca Św.
6. Mieszkańcy Powiatu Lipskiego mają zapewnione połączenia do większości sąsiednich powiatów oraz do stolicy województwa. W soboty i niedziele komunikacja jest trochę bardziej uszczuplona, ale umożliwia połączenia w większości relacji obsługiwanych w dni robocze. W naszej ocenie istniejąca sieć połączeń międzypowiatowych zaspokaja potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu w tym zakresie komunikacji.

3.8.4. Autobusowa międzywojewódzka sieć komunikacyjna

Autobusowa sieć międzywojewódzka na terenie Powiatu Lipskiego wykraczająca poza granice zawartych porozumień opisanych powyżej jest bardzo słabo rozwinięta. W ramach relacji międzywojewódzkich funkcjonują w zasadzie tylko dwie linie: relacji Lipsko – Lublin oraz Lublin – Ostrowiec Św. Pierwsza z nich realizuje jedynie po dwa kursy w obie strony obsługiwane tylko w piątki i niedziele z wyjątkiem letnich wakacji. Druga linia biegnąca przez gminy Lipsko oraz Solec nad Wisłą oferuje także tylko dwie pary kursów, które obsługiwane są codziennie oprócz świąt. Linie te realizowane są na podstawie zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych udzielonych przez Marszałka Województwa Mazowieckiego oraz Lubelskiego.

3.8.5. Autobusowa sieć komunikacyjna: siedziba Gminy – miejscowości w Gminie

Poniżej przedstawiono ilości połączeń autobusowych z siedzib poszczególnych Gmin Powiatu Lipskiego do miejscowości w Gminie. Ilość połączeń przedstawiono w postaci tabelarycznej, osobno dla każdej gminy. Liczbę połączeń podano średniodziennie wyłącznie w jedną stronę w relacji siedziba Gminy – miejscowości w Gminie.

Od	Do	Ilość połączeń	
		w skali roku	średniodziennie
Lipsko	Babilon	744	2
	Borowo	892	2
	Boży Dar	902	2
	Długowola Pierwsza	2441	7
	Gołębiów	13927	38
	Gruszczyn	558	2
	Helenów	558	2
	Huta	892	2
	Jakubówka	1264	3
	Jelonek	1264	3
	Józefów	1381	4
	Katarzynów	3505	10
	Krępa Kościelna	8897	24
	Leopoldów	465	1
	Leszczyny	892	2
	Lipa-Miklas	9055	25
	Lucjanów	688	2
	Małgorzacin	372	1
	Maruszów	3662	10
	Maziarze	892	2
	Nowa Wieś	8814	24
	Ratyniec	892	2
	Szymanów	558	2
	Śląsko	2943	8
	Tomaszówka	558	2
	Walentynów	2943	8
	Wiśniówek	465	1
	Władysławów	465	1
	Wola Solecka Druga	3505	10
	Wola Solecka Pierwsza	3505	10
	Zofiówka	7196	20
RAZEM		*85095*	*233*

Tabela 51. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji siedziba Gminy Lipsko – miejscowości w Gminie

Od	Do	Ilość połączeń	
		w skali roku	średniodziennie
Chotcza	Baranów	885	2
	Białobrzegi	885	2
	Chotcza Dolna	937	3
	Gniazdków	593	2
	Gustawów	1098	3
	Jarentowskie Pole	885	2
	Karolów	1098	3
	Kijanka	965	3
	Kolonia Wola Solecka	885	2
	Niemieryczów	1098	3
	Siekierka Nowa	568	2
	Siekierka Stara	451	1
	Tymienica Nowa	940	3
	Tymienica Stara	1098	3
	Zajączków	861	2
RAZEM		*13247*	*36*

Tabela 52. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji siedziba Gminy Chotcza – miejscowości w Gminie

Od	Do	Ilość połączeń	
		w skali roku	średniodziennie
Ciepielów	Antoniów	1004	3
	Anusin	10428	29
	Bąkowa	1004	3
	Ciepielów-Kolonia	9413	26
	Czerwona	1004	3
	Dąbrowa	13869	38
	Drezno	3441	9
	Gardzienice-Kolonia	1004	3
	Kawęczyn	753	2
	Kunegundów	1004	3
	Łaziska	1004	3
	Pcin	372	2
	Ranachów B	372	1
	Rekówka	186	1
	Stary Ciepielów	1125	4
	Świesielice	186	1
	Wielgie	1004	3
RAZEM		*47173*	*129*

Tabela 53. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji siedziba Ciepielów – miejscowości w Gminie

Od	Do	Ilość połączeń	
		w skali roku	średniodziennie
Rzeczniów	Borcuchy	372	1
	Ciecierówka	1158	3
	Dubrawa	1158	3
	Grabowiec	4021	11
	Grechów	2217	6
	Jelanka	1268	3
	Kaniosy	1158	3
	Marianów	1540	4
	Michałów	372	1
	Pasztowa Wola-Kolonia	1158	3
	Pawliczka	3595	10
	Podkońce	1158	3
	Rybiczyzna	1158	3
	Rzechów-Kolonia	1158	3
	Rzeczniów-Kolonia	3277	9
	Stary Rzechów	786	2
	Wólka Modrzejowa	1158	3
	Wólka Modrzejowa-Kolonia	372	1
	Zawały	1158	3
RAZEM		*28242*	*77*

Tabela 54. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji siedziba Gminy Rzeczniów – miejscowości w Gminie

Od	Do	Ilość połączeń	
		w skali roku	średniodziennie
Sienno	Adamów	1866	5
	Aleksandrów	1397	4
	Aleksandrów Duży	1376	4
	Bronisławów	409	1
	Dąbrówka	1442	4
	Dębowe Pole	372	1
	Eugeniów	1442	4
	Gozdawa	595	2
	Hieronimów	1376	4
	Janów	1829	5
	Jawor Solecki	2631	7
	Jaworska Wola	1397	4
	Kadłubek	1119	3
	Karolów	744	2
	Kochanówka	1714	5
	Krzyżanówka	1714	5

	Ludwików	595	2
	Nowa Wieś	1872	5
	Olechów Nowy	1442	4
	Olechów Stary	3308	9
	Osówka	1376	4
	Piasków	1125	3
	Praga Dolna	1397	4
	Praga Górna	1796	5
	Stara Wieś	1342	4
	Tarnówek	744	2
	Trzemcha Dolna	558	2
	Trzemcha Górna	558	2
	Wierzchowiska Drugie	186	1
	Wierzchowiska Pierwsze	896	2
	Wodąca	3308	9
	Wyględów	1397	4
	Wygoda	2003	5
	Zapusta	1125	3
RAZEM		*46451*	*127*

Tabela 55. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji siedziba Gminy Sienno – miejscowości w Gminie

Od	Do	Ilość połączeń	
		w skali roku	średniodziennie
Solec nad Wisłą	Boiska	186	1
	Dziurków	7688	21
	Glina	1043	3
	Kalinówek	186	1
	Kępa Piotrowińska	857	2
	Kłudzie	186	1
	Kolonia Nadwiślańska	5901	16
	Pawłowice	5639	15
	Przedmieście Bliższe	6831	19
	Przedmieście Dalsze	6112	17
	Sadkowice	5639	15
	Sadkowice-Kolonia	1043	3
	Słuszczyn	1043	3
	Zemborzyn Drugi	1294	4
	Zemborzyn Pierwszy	5639	15
RAZEM		*49287*	*135*

Tabela 56. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji siedziba Gminy Solec nad Wisłą – miejscowości w Gminie

3.9. Infrastruktura w obsłudze podróżnych

3.9.1. Przystanki autobusowe

Na terenie Powiatu funkcjonuje dworzec autobusowy, który zlokalizowany jest w ***Lipsku przy ulicy 1-go Maja 7***. Nowoczesny, duży budynek dworca oferuje podróżnym kasę biletową, poczekalnię i informację dla pasażerów, toalety oraz punkty prowadzące działalność usługowo-handlową. Zapewnia również pracownikom służb przewozowych dostęp do zaplecza socjalnego i pomieszczeń służbowych.

Podróżni mają także do dyspozycji **491** przystanków komunikacyjnych. Ewidencję przystanków komunikacyjnych sporządzono w oparciu o obowiązujące rozkłady jazdy przewoźników oraz istniejące uchwały samorządów właściwych ze względu na ich lokalizację. Wykaz wszystkich przystanków autobusowych zlokalizowanych w obszarze Powiatu Lipskiego stanowi **załącznik nr 6**.

W załączeniu do niniejszego opracowania sporządzono wydruk godzin odjazdów autobusów z dworca autobusowego w Lipsku, skąd odjeżdża większość autobusów realizujących przewozy w regionie (**załącznik nr 7**).

Ewidencję przystanków przeprowadzono na podstawie uchwał jednostek samorządu terytorialnego, które zgodnie art. 15 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Wojewody Mazowieckiego. W szczególności korzystano z uchwał:

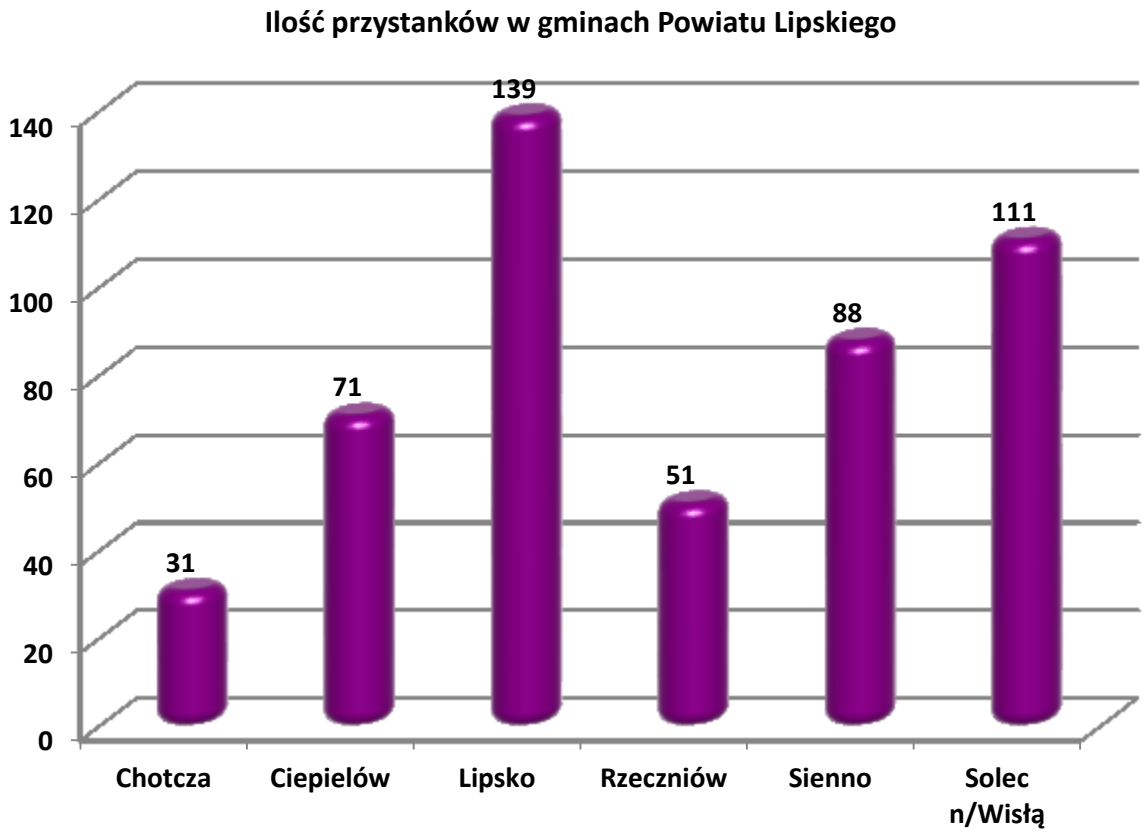
- UCHWAŁA NR XXXIV/139/2013 RADY GMINY W CHOTCZY z dnia 29 kwietnia 2013r. w sprawie określenia zasad korzystania z przystanków i ustalenia wysokości stawek opłat za korzystanie z przystanków komunikacyjnych zlokalizowanych na terenie gminy Chotcza;
- UCHWAŁA NR X/54/2019 RADY GMINY W CIEPIELOWIE z dnia 25 czerwca 2019r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy Ciepielów oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków (Dz.U.Woj.Maz. z dnia 12 lipca 2019r., poz. 8756);
- UCHWAŁA NR XXXIV/252/2017 RADY MIEJSKIEJ W LIPSKU z dnia 30 stycznia 2017r. w sprawie zmiany Uchwały Nr XXXII/241/2016 Rady Miejskiej w Lipsku z dnia 19 grudnia 2016r. w sprawie zasad korzystania z przystanków i ustalenia wysokości opłat za korzystanie z przystanków komunikacyjnych zlokalizowanych na terenie Miasta i Gminy Lipsko (Dz.U.Woj.Maz. z dnia 07 lutego 2017r., poz. 1166);
- UCHWAŁA NR XXXIX.227.2022 RADY GMINY RZECZNIÓW z dnia 25 stycznia 2022r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Rzeczniów oraz warunków i zasad korzystania z przystanków (Dz.U. Woj. Maz. z dnia 04 lutego 2022r., poz. 1373);

- UCHWAŁA NR XIII/83/2019 RADY GMINY SIENNO z dnia 16 września 2019r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Sienno oraz warunków i zasad korzystania z przystanków (Dz.U.Woj.Maz. z dnia 18 września 2019r., poz. 10794);
- UCHWAŁA NR XIX/125/2019 RADY GMINY W SOLCU NAD WISŁĄ z dnia 20 grudnia 2019r. w sprawie zmiany uchwały Nr XLIX/272/2014r. Rady Gminy w Solcu nad Wisłą z dnia 15 kwietnia 2014r w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Solec nad Wisłą oraz warunków i zasad korzystania z przystanków (Dz.U.Woj.Maz. z dnia 31 grudnia 2019r., poz. 15876);
- UCHWAŁA NR 52/19 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO z dnia 16 kwietnia 2019r. zmieniająca uchwałę w sprawie wykazu przystanków komunikacyjnych, zlokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, których właścicielem lub zarządzającym jest Województwo Mazowieckie oraz warunków i zasad korzystania z nich (Dz.U.Woj.Maz. z dnia 19 kwietnia 2019r., poz. 5376).

Spośród wszystkich zinwentaryzowanych przystanków najwięcej znajduje się w Gminie Lipsko (139 szt.). W pozostałych gminach liczba przystanków jest mniejsza i oscyluje od 31 w Gminie Chotcza do 111 w Gminie Solec n/Wisłą.

Lp.	Gmina	Ilość przystanków	%
1	**Chotcza**	31	6,3%
2	**Ciepielów**	71	14,5%
3	**Lipsko**	139	28,3%
4	**Rzeczniów**	51	10,4%
5	**Sienno**	88	17,9%
6	**Solec n/Wisłą**	111	22,6%
	RAZEM	***491***	***100,0%***

Tabela 57. Ilość przystanków w Gminach Powiatu Lipskiego
Źródło: opracowanie własne

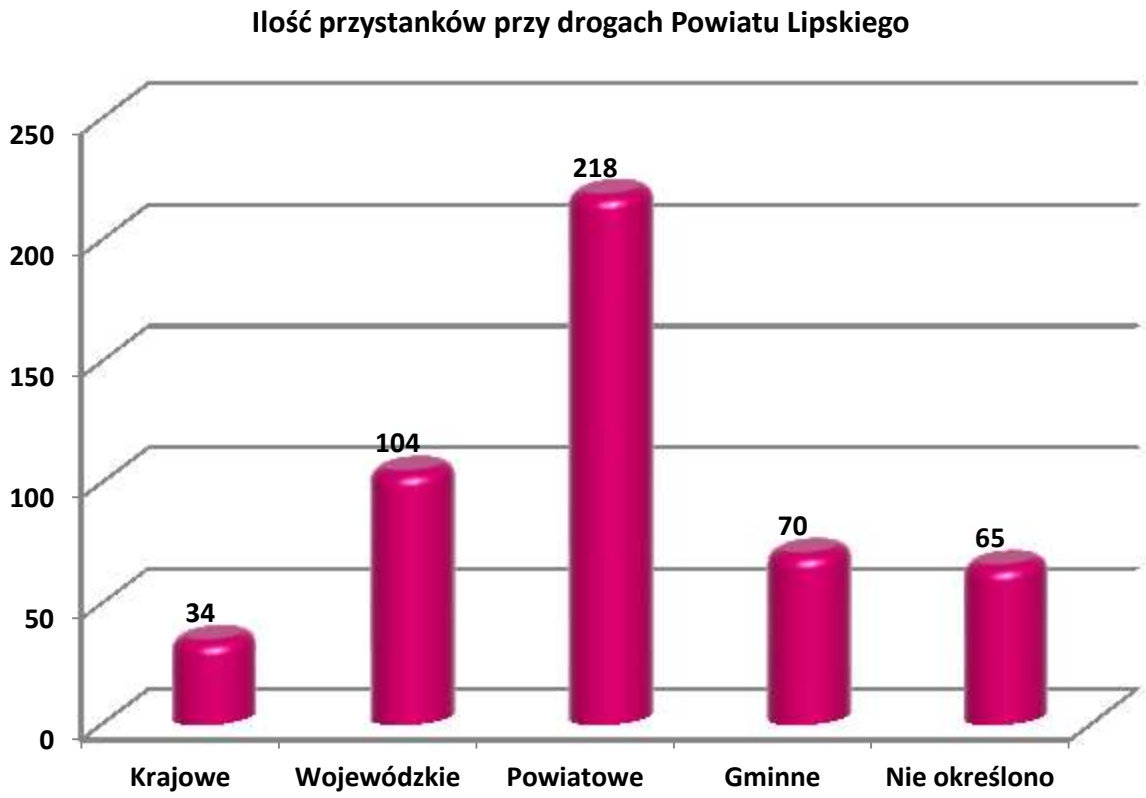


Wykres 10. Ilość przystanków w Gminach Powiatu Lipskiego
Źródło: opracowanie własne

Biorąc pod uwagę kategorię drogi, przy której zlokalizowano przystanki autobusowe najwięcej znajduje się przy drogach powiatowych (218 szt.). Przy drogach gminnych leży 70 przystanków, przy drogach wojewódzkich 104 szt. oraz 34 przy drogach krajowych. Dla pozostałych 65 przystanków nie określono kategorii drogi, przy której się znajdują.

Lp.	Kategoria drogi	Ilość przystanków	%
1	**Krajowe**	34	6,9%
2	**Wojewódzkie**	104	21,2%
3	**Powiatowe**	218	44,4%
4	**Gminne**	70	14,3%
5	**Nie określono**	65	13,2%
	RAZEM	***491***	***100,0%***

Tabela 58. Ilość przystanków Powiatu Lipskiego w zależności od kategorii drogi
Źródło: opracowanie własne



Wykres 11. Ilość przystanków Powiatu Lipskiego w zależności od kategorii drogi
Źródło: opracowanie własne

W 182 miejscowościach podstawowych znajdujących się na terenie Powiatu Lipskiego (GUS TERYT) zlokalizowanych jest 491 przystanków komunikacyjnych, co daje średnio 2,7 przystanku w jednej miejscowości. Najwięcej przystanków w jednej miejscowości przypada na Gminę Solec n/Wisłą – 4,8, a najmniej 1,5 w Gminie Rzeczniów.

Lp.	Gmina	Ilość przystanków	Liczba miejscowości	Średnia liczba przystanków w jednej miejscowości
1	**Chotcza**	31	18	1,7
2	**Ciepielów**	71	31	2,3
3	**Lipsko**	139	39	3,6
4	**Rzeczniów**	51	35	1,5
5	**Sienno**	88	36	2,4
6	**Solec n/Wisłą**	111	23	4,8
	RAZEM	***491***	***182***	***2,7***

Tabela 59. Ilość przystanków i miejscowości w Gminach Powiatu Lipskiego
Źródło: opracowanie własne

Spośród 491 zinwentaryzowanych przystanków, 474 (96,5%) to przystanki, które określono na podstawie wykazów znajdujących się w uchwałach samorządów właściwych ze względu na ich lokalizację. Przystanki te posiadają pełną nazwę wraz z numerem przystanku umożliwiające ich identyfikację w terenie, a także w wielu przypadkach również numer drogi, przy której się znajdują oraz kilometraż. Pozostałe 17 przystanków stanowiących 3,5% ogółu przystanków nie jest przypisanych do żadnej uchwały z uwagi na brak aktualizacji uchwały albo brak opisanych wcześniej cech, które umożliwiłyby ich identyfikację w terenie. Są one jednak ujęte w tym wykazie, ponieważ przystanki te są zamieszczane w istniejących aktualnych rozkładach jazdy. Przystankom takim nie nadano numerów umożliwiających ich identyfikację. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym od 1.01.2023 r., na takich przystankach, które nie zostaną określone w uchwale właściwego samorządu terytorialnego, nie będzie mogła być prowadzona komunikacja publiczna, także przez przewoźników na tzw. zgłoszenie przewozów. W tym miejscu należy jednakże nadmienić, iż niektóre z tych przystanków mogą być ujęte w uchwałach, jednakże ich „stara nazwa" uniemożliwia przypisanie ich do odpowiednich wykazów i „zgrupowanie" z przystankami określonymi w uchwałach jednostek samorządu terytorialnego.

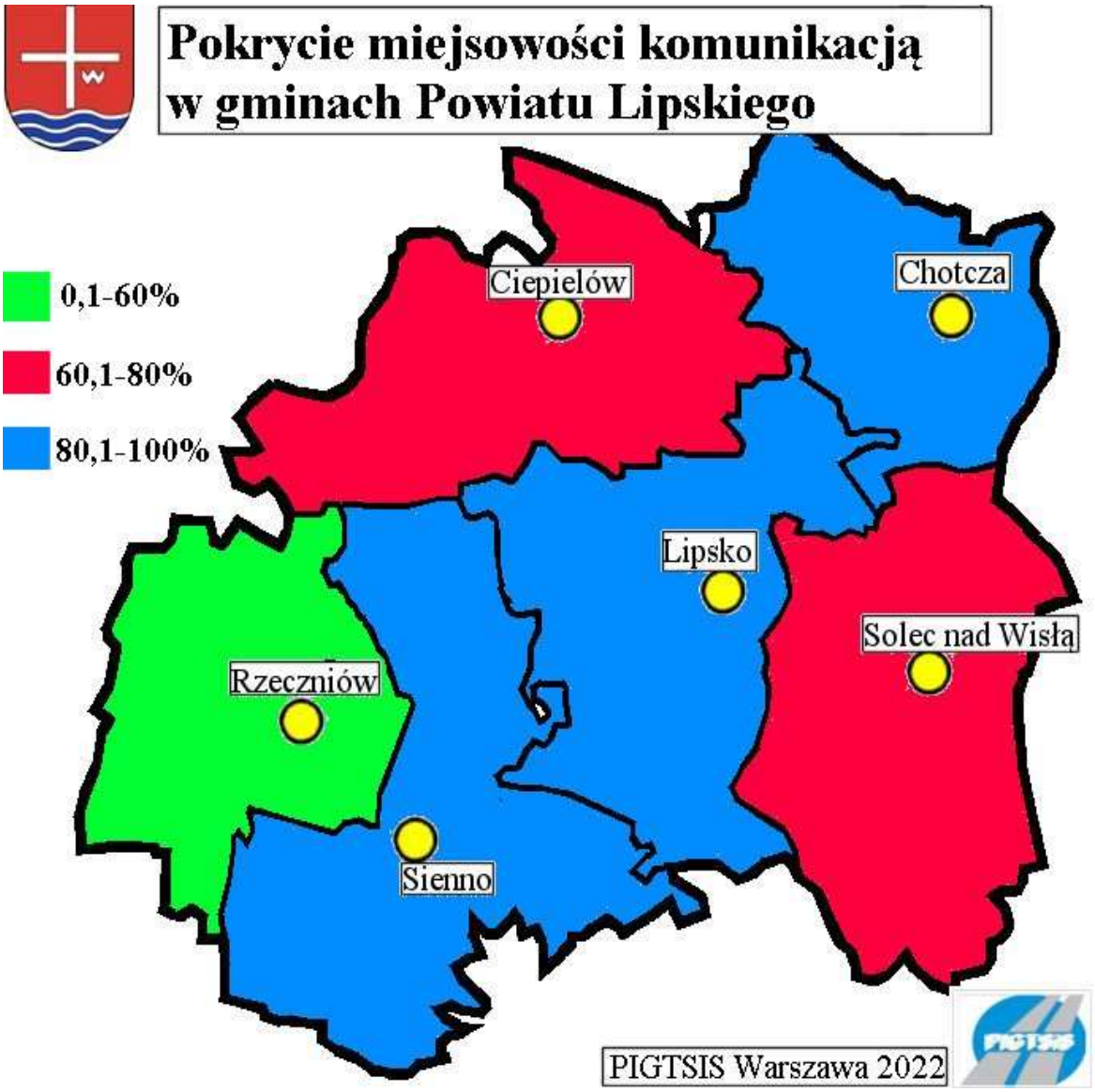
Każdy przystanek autobusowy, zgodnie z przepisami, musi być oznaczony znakiem D-15 po obu stronach jezdni. Brak właściwego oznakowania znakiem D-15, powoduje naruszenie przez przewoźników, a po udzieleniu zamówienia na wykonywanie usług o charakterze użyteczności publicznej – przez operatorów, prawa o ruchu drogowym oraz zasad wykonywania komunikacji publicznej. Zabraniają one przedsiębiorcy realizującemu komunikację publiczną, zatrzymywania się poza przystankami. Uniemożliwia to także spełnienie obowiązków wynikających z kilku innych ustaw dotyczących m.in. zamieszczania przez Gminę, na obszarze której zlokalizowany jest przystanek komunikacyjny przy drodze publicznej, niezależnie od kategorii tej drogi, rozkładów jazdy na przystankach, co pozbawi pasażerów prawa do informacji o komunikacji publicznej.

Obowiązek prawidłowego oznaczenia przystanków spoczywa na właściwych zarządcach dróg i należy oczekiwać dostosowania oznakowania przystanków komunikacyjnych do wymogów ustawy prawo o ruchu drogowym

3.9.2. Miejscowości objęte komunikacją

Spośród 182 miejscowości na terenie Powiatu, komunikacją objętych jest 145 miejscowości, co stanowi 79,7%. Najwyższe pokrycie komunikacją zaobserwowano w Gminach: Sienno – 97,2%, oraz Chotcza – 94,4%. Najniższe pokrycie komunikacją autobusową zaobserwowano w Gminie: Rzeczniów – 57,1%.

Powyższe dane zostały także zilustrowane poniższą mapą.



Mapa 20. Miejscowości Powiatu Lipskiego objęte komunikacją regularną
Źródło: Opracowanie własne

3.10. Koordynacja połączeń różnych rodzajów środków transportu

Komunikacja autobusowa jest jedynym rodzajem transportu zbiorowego na terenie Powiatu Lipskiego i nie ma możliwości koordynacji połączeń autobusowych z innymi formami publicznego zbiorowego transportu osób, w tym np. z transportem kolejowym. Najbliższy węzeł komunikacji kolejowej znajduje się w Radomiu w odległości 40-65 km od siedzib gmin Powiatu.

3.11. Ogólna ocena i podsumowanie istniejącego stanu w przewozach na terenie Powiatu Lipskiego

Powiat Lipski zamieszkuje ok. 33 tys. mieszkańców, liczba ta w ostatnich latach nieznacznie, ale systematycznie spada. Na zmniejszenie się liczby ludności mają także wpływ niekorzystne zjawiska w sferze demograficznej Powiatu, takie jak starzenie się społeczeństwa. Komunikacja na terenie Powiatu jest rozwinięta w dobrym stopniu, tj. siecią komunikacyjną objęty jest bardzo duży obszar, a liczba prowadzonych połączeń zaspokaja podstawowe potrzeby komunikacyjne jego mieszkańców.
Przewozy regularne są wykonywane na podstawie zezwoleń udzielonych przez Starostę Powiatu Lipskiego, Marszałka Województwa Mazowieckiego, Marszałka Województwa Lubelskiego jak również Wójtów i Burmistrzów w pięciu Gminach. Komunikacja o charakterze użyteczności publicznej wykonywana jest na podstawie zaświadczeń wydanych przez Starostę Lipskiego, Opatowskiego oraz Burmistrza Miasta i Gminy Lipsko. Łącznie na terenie Powiatu wykonuje się ok. 2,3 mln km rocznie, z czego na mocy zezwoleń i zaświadczeń udzielonych przez Starostę Lipskiego, ok. 1,4 mln km. Na terenie Powiatu przewozy realizuje grupa zaledwie ośmiu przewoźników obsługujących łącznie 76 linii komunikacyjnych, z których jeden będący głównym przewoźnikiem na obszarze Powiatu wykonuje ok. 1,3 mln km rocznie. Obecnie realizowana komunikacja autobusowa na obszarze Powiatu umożliwia połączenia autobusowe ze wszystkimi Gminami. W komunikacji międzypowiatowej dosyć dobrze jest rozwinięta sieć autobusowa z powiatami sąsiednimi oraz w obrębie województwa Mazowieckiego, w tym z Warszawą. Na terenie Powiatu wg. danych przewoźników w roku 2021 przewieziono ok. 700 tys. pasażerów. W pierwszej połowie 2022 r. przewieziono ok. 600 tys. pasażerów, co wskazuje, iż średniorocznie na terenie Powiatu przewozi się ok. miliona pasażerów. Podróżni, to przede wszystkim uczniowie szkół przemieszczający się do miast, w których znajdują się siedziby szkół różnych szczebli, ale również pracownicy przemieszczający się do zakładów pracy w obszarze całego Powiatu, w szczególności do Lipska, gdzie znajduje się duża część większych zakładów pracy. Potencjał przewozowy na terenie Powiatu umożliwia sprawne realizowanie zadań transportowych i posiada duże rezerwy przygotowane na zwiększony popyt w tym zakresie. Spośród 182 miejscowości podstawowych na terenie Powiatu, komunikacją autobusową aktualnie objętych jest 145 miejscowości.

Czynnikami, które będą stymulowały dalszy rozwój transportu na terenie powiatu będą na pewno:

- dobrze rozwinięte szkolnictwo szczebla podstawowego i ponadpodstawowego;
- duże zakłady pracy zlokalizowane w obszarze całego powiatu;
- dosyć dobrze rozwinięta infrastruktura drogowa.

Czynnikami, które mogą hamować dalszy rozwój komunikacji na terenie Powiatu będą:

- zmniejszająca się liczba ludności oraz starzenie się społeczeństwa;
- dynamiczny rozwój komunikacji indywidualnej;

- trudne do przewidzenia skutki trudnej sytuacji ekonomicznej kraju związanej z epidemią COVID-19 oraz wzrastającą gwałtownie inflacją.

W naszej ocenie komunikacja na terenie Powiatu jest dobrze rozwinięta, umożliwia spełnienie podstawowych potrzeb przewozowych jego mieszkańców oraz funkcjonuje w sposób prawidłowy.

W celu usprawnienia rynku przewozowego, opierając się na przeprowadzonej analizie, sugeruje się wprowadzenie niezbędnych zmian mających na celu poprawienie efektywności i ekonomiki działania komunikacji w kolejnych latach począwszy od roku 2023 prowadzącej do zwiększenia atrakcyjności komunikacji regularnej wypieranej komunikacją indywidualną.

4. Ocena potrzeb przewozowych i określenie preferencji mieszkańców

4.1. Ilość przewożonych pasażerów. Zmiany w natężeniu podróżnych

4.1.1. Ilość przewożonych pasażerów wg GUS

GUS od roku 2018 nie publikuje danych dotyczący ilości przewożonych pasażerów zarówno w przewozach drogowych, jak i kolejowych, stąd brak możliwości odniesienia prezentowanych danych uzyskany z innych źródeł do danych GUS.
Podmiot wykonujący niniejsze opracowanie również nie prowadził badań dotyczących ilości przewożonych pasażerów ponieważ umowa nie obejmowała takich czynności.

4.1.2. Ilość przewożonych pasażerów wg danych przewoźników

Od poszczególnych przewoźników realizujących komunikację na obszarze Powiatu Lipskiego zebrano informacje dotyczące ilości przewiezionych pasażerów od początku 2019 roku do końca czerwca 2022 roku. Zebrane dane pozwalają zobrazować strukturę przewożonych pasażerów w zależności od rodzaju przewozów w rozgraniczeniu na komunikację regularną i użyteczności publicznej oraz oszacować tendencję dotyczącą ilości pasażerów w przyszłych latach.

Ilość przewiezionych pasażerów w latach 2019 – 2022 w obszarze Powiatu Lipskiego ilustruje poniższa tabela.

Lp.	Liczba przewiezionych pasażerów	2019	2020	2021	2022 (do 30.VI)

	Ogółem przewozy regularne	1 001 534	320 276	350 526	340 859
1	Komunikacja WOJEWÓDZKA	366 234	194 699	57 505	90 220
2	Komunikacja POWIATOWA	180 482	18 586	15 577	23 574
3	Komunikacja GMINNA	454 818	106 991	277 444	227 065
	Ogółem przewozy użyteczności publicznej	0	445 456	377 791	264 776
1	Komunikacja POWIATOWA	0	259 086	299 764	195 952
2	Komunikacja GMINNA	0	186 370	78 027	68 824
	Razem	***1 001 534***	***765 732***	***728 317***	***605 635***

Tabela 60. Ilość pasażerów w komunikacji w Powiecie Lipskim w latach 2019 – 2022

W roku 2019 na terenie powiatu funkcjonowała tylko komunikacja regularna, natomiast począwszy od roku 2020 cześć przewozów powiatowych i gminnych była wykonywana również jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej. W roku 2020 linie użyteczności publicznej obsługiwały około 40 % więcej pasażerów niż cała komunikacja regularna, łącznie z przewozami wojewódzkimi. W roku 2021 udział obu rodzajów przewozów w obsłudze pasażerów był do siebie bardzo zbliżony.

Łączna ilość pasażerów w latach 2020-2021 była mniejsza od ilości osób przewiezionych w roku 2019 o średnio 25%. Największe spadki ilości podróżujących zaobserwowano w regularnej komunikacji wojewódzkiej w roku 2021, gdzie z przewozów skorzystało tylko 57.505 osób czyli około 8 % ogółu pasażerów, podczas gdy w 2020 było to około 25%, a w 2019 roku 36% spośród wszystkich podróżnych. Ilość pasażerów komunikacji powiatowej zarówno regularnej jak i użyteczności publicznej w latach 2020 i 2021 była na zbliżonym poziomie. Zdecydowaną większość stanowili natomiast pasażerowie przewiezieni w komunikacji gminnej – w 2020 roku to ok. 38 %, a w 2021 roku ok. 49 % ogółu przewiezionych pasażerów

Spadek łącznej ilości pasażerów przewożonych komunikacją autobusową na terenie Powiatu w latach 2020-2021 wynika najprawdopodobniej z sytuacji epidemiologicznej i wprowadzonych ograniczeń w funkcjonowaniu społeczeństwa skutkujących m.in. czasowym zamknięciem zakładów pracy oraz zamknięciem szkół i przejściem na tryb nauki zdalnej w szkołach.

W I połowie roku 2022 na terenie Powiatu Lipskiego przewieziono już 605.635 pasażerów, co stanowi ok. 83% łącznej ilości osób przewiezionych w całym 2021 roku, z czego: w komunikacji gminnej 295.889 (48,8%), w komunikacji powiatowej 219.526 (36,2%), a komunikacji wojewódzkiej 90.220 pasażerów (14,9%). W odniesieniu do danych z roku 2021 można wnioskować, iż liczba przewiezionych pasażerów w całym roku 2022 będzie dużo wyższa i prawdopodobnie zbliży się do ilości pasażerów przewiezionych w roku 2019 czyli ponad miliona podróżnych.

Na tej podstawie można szacować, iż w kolejnych latach ilości przewożonych pasażerów będą prawdopodobnie zbliżone do siebie rok do roku i będą uzależnione w dużej części od sytuacji demograficznej.

4.1.3. Liczba sprzedanych biletów w komunikacji na terenie powiatu

Z ilością przewiezionych pasażerów ściśle związana jest informacja dotycząca ilości sprzedanych biletów, ponieważ przewoźnicy dokonują obliczeń dotyczących ilości pasażerów na podstawie sprzedanych biletów zarówno jednorazowych jak i wielorazowych (np. miesięcznych). Przyjmuje się założenie, że jeden bilet miesięczny odpowiada 44 pasażerom. Na potrzeby poniższych obliczeń przyjęto rzeczywistą ilość sprzedanych biletów jednorazowych i miesięcznych.

W roku 2021 w Powiecie Lipskim sprzedano łącznie 215.073 biletów, w tym: jednorazowych 203.137 i miesięcznych 11.936. Biletów z ulgą ustawową sprzedano łącznie 30.046, co stanowiło około 14% ogółu sprzedanych biletów. Z uwagi na sytuację epidemiczną w latach 2020-2021 i związane z nią ograniczenia komunikacji, nie można wyciągać daleko idących wniosków odnośnie rentowności prowadzonej komunikacji w tym okresie oraz tendencji w ilości pasażerów, ponieważ te dwa lata nie są w żaden sposób miarodajne.

W latach 2020 oraz 2021 spadek ilości sprzedanych biletów w porównaniu do roku 2019, gdzie łącznie sprzedano 274.656 biletów (257.752 jednorazowych, 16.904 miesięcznych), wynosił odpowiednio 41% w 2020 roku oraz 22% w 2021 roku.

W pierwszej połowie 2022 roku sprzedano 164.455 biletów (154.195 jednorazowych oraz 10.260 miesięcznych). Przy założeniu, że do końca 2022 roku ilość sprzedanych biletów wzrośnie dwukrotnie widać, że zbliży się do poziomu sprzedaży z 2019 roku. Można wnioskować zatem, że w najbliższych latach ilość pasażerów, a co za tym idzie sprzedanych biletów z roku na rok będzie zbliżona i w dużej mierze będzie zależała od czynników demograficznych, ekonomicznych oraz kondycji lokalnych zakładów pracy.

Ilość sprzedanych biletów w podziale w zależności od zasięgu wykonywanych przewozów (powiatowe, wojewódzkie, gminne) jest ściśle związana z ilością pasażerów przewożonych w obszarze Powiatu.

Sprzedaż biletów w latach 2019 – 2022 na terenie Powiatu ilustrują tabele poniżej. Szczegółowe dane dotyczące ilości sprzedanych biletów i przewiezionych pasażerów oraz wszystkie dane pozyskane do przewoźników realizujących przewozy regularne w formie tabelarycznej przedstawiono w **załączniku nr 8**.

Lp.	Rodzaj biletu	Ilość sprzedanych biletów w roku 2021
Bilety jednorazowe		**203 137**
1	*w tym NORMALNE*	184 858
2	*w tym NORMALNE z ulgą*	18 279
Bilety miesięczne		11 936
1	*w tym NORMALNE*	169
2	*w tym NORMALNE z ulgą*	11 767
RAZEM		***215 073***

Tabela 61. Ilość biletów sprzedanych w komunikacji regularnej w Powiecie w roku 2021

Lp.	Zasięg komunikacji	Ilość sprzedanych biletów w roku 2021
Regularna		***65 440***
1	Wojewódzkie	56 387
2	Powiatowe	1 477
3	Gminne	7 576
Użyteczności publicznej		***149 633***
1	Powiatowe	146 082
2	Gminne	3 551
RAZEM		***215 073***

Tabela 62. Ilość sprzedanych biletów w zależności od zasięgu przewozów

Lp.	Rodzaj biletu	Ilość sprzedanych biletów w roku 2019	Ilość sprzedanych biletów w roku 2020	Ilość sprzedanych biletów w roku 2021	Ilość sprzedanych biletów do 30.06.2022
Bilety jednorazowe		**257 752**	**147 978**	**203 137**	**154 195**
1	*w tym NORMALNE*	*239 959*	*138 009*	184 858	140 796
2	*w tym NORMALNE z ulgą*	*17 793*	*9 969*	18 279	13 399
Bilety miesięczne		**16 904**	**14 040**	**11 936**	**10 260**
1	*w tym NORMALNE*	*883*	*222*	169	102
2	*w tym NORMALNE z ulgą*	*16 021*	*13 818*	11 767	10 158
RAZEM		***274 656***	***162 018***	***215 073***	***164 455***

Tabela 63. Ilość biletów sprzedanych w komunikacji regularnej w Powiecie w latach 2019 – 2022

Wg danych przekazanych przez przewoźników, w roku 2021 z tytułu stosowania obowiązujących ulg ustawowych do cen biletów, przewoźnikom wykonującym komunikację autobusową na obszarze Powiatu wypłacono dopłatę w kwocie 1.079.287,82 zł.
W roku 2019 dopłata wyniosła 1.516.932,26 zł, w 2020 opiewała na kwotę 1.198.959,59 zł, a w pierwszej połowie roku 2022 przewoźnicy otrzymali kwotę 926.450,87 zł.

Z kwoty dopłaty w roku 2021, aż 581.857,00 zł wypłacono z tytułu honorowania ulg w przewozach gminnych, 303.885,00 zł w przewozach wojewódzkich, natomiast w przewozach powiatowych kwota dopłaty wyniosła 193.545,00 zł.

4.1.4. Przewidywane zmiany w natężeniu podróżnych

Ogólną tendencją, obserwowaną na podstawie badań GUS oraz badań takich organizacji jak Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie, w ilości pasażerów korzystających z przewozów publicznych na terenie całego kraju, w tym również województwa mazowieckiego, w ujęciu rocznym jest niewielki aczkolwiek stały spadek.

Na taki stan rzeczy niewątpliwie wpływ mają:

- systematyczny wzrost ilości samochodów osobowych zarejestrowanych na terenie Powiatu;
- niekorzystne tendencje w strukturze wiekowej ludności;
- rosnące koszty obsługi linii komunikacyjnych, skutkujące zmniejszaniem ilości oferowanych połączeń, przez co rozkład jazdy staje się mniej atrakcyjny z uwagi na niewystarczającą liczbę połączeń;
- niedofinansowanie połączeń komunikacyjnych ze strony właściwych samorządów, ze względu na przebieg linii komunikacyjnych, skutkujące zamykaniem części połączeń;
- niepewna sytuacja prawna hamująca podejmowanie strategicznych działań przedsiębiorstw transportowych określających politykę rozwoju na dalsze lata;
- niepewna sytuacja ekonomiczna przedsiębiorstw oraz zakładów pracy związana z ogólnoświatową pandemią w roku 2020 i 2021 oraz jej skutkami w latach przyszłych;
- gwałtownie rosnący poziom inflacji skutkujący zarówno pogorszeniem sytuacji ekonomicznej mieszkańców, jaki i spowolnieniem gospodarczym kraju, co w niedalekiej przyszłości może przełożyć się na wzrost bezrobocia.

Analizując wszystkie przedstawione w niniejszym opracowaniu czynniki społeczne, gospodarcze oraz ekonomiczne można stwierdzić, iż w najbliższym okresie czasu przewiduje się dalsze zmiany w natężeniu przewozu podróżnych, polegające na systematycznym zmniejszaniu się liczby pasażerów korzystających z komunikacji publicznej w przewozach na terenie Powiatu Lipskiego (art. 22a ust. 5 pkt. 3).

Przewidywany charakter zmian może być dość duży, na co niewątpliwy wpływ będą miały skutki załamania gospodarczego spowodowanego ogólnoświatową pandemią oraz obecną sytuacją ekonomiczną związaną ze wzrostem inflacji. Branża transportowa, a w szczególności komunikacja pasażerska była jedną z gałęzi gospodarki szczególnie dotkniętą negatywnymi skutkami lockdownu wielu branż gospodarki narodowej, co zmniejszyło ilość osób korzystających z komunikacji publicznej. Perspektywa kolejnych wzrostów kosztów prowadzenia działalności gospodarczej, w tym również transportowej oraz konieczność

szukania oszczędności w związku z pogarszającą się sytuacją materialną mieszkańców z pewnością nie pozostaną bez wpływu na komunikację pasażerską.

5. Plan organizacji sieci transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej

5.1. Określenie zasad organizacji rynku przewozów

5.1.1. Określenie zasad organizacji publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z założeniami Ustawy z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega w szczególności na:

1) badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;

2) podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;

3) zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:

a) standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
b) korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
c) funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
d) funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
e) systemu informacji dla pasażera;

4) określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;

5) ustalaniu stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora;

6) określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów;

7) określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów;

8) przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

9) zawieraniu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

10) ustalaniu opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020 r., poz. 8), za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
11) ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
12) wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

5.1.2. Określenie właściwości rzeczowej oraz kompetencji organizatorów transportu

Na terenie Powiatu Lipskiego za organizację komunikacji publicznej i realizację powyżej określonych zadań Organizatora, odpowiadać będą organy samorządowe różnych szczebli. Będą to głównie: Starosta Powiatu Lipskiego, organy poszczególnych Gmin lub ich związków, jeżeli takie zostaną na tym obszarze utworzone oraz Marszałek Województwa Mazowieckiego, jeżeli udzieli zamówienia publicznego na linię komunikacyjną w przewozach wojewódzkich, która przebiegać będzie przez teren Powiatu. Starosta Lipski może również przyjąć zadanie organizacji przewozów publicznego transportu zbiorowego na mocy stosownych Porozumień z władzami sąsiednich Powiatów lub po utworzeniu związków międzypowiatowych.

Do dnia 31 grudnia 2022r. na terenie Powiatu mogą być realizowane linie komunikacyjne obsługiwane przez przedsiębiorców w oparciu o wydane im przez różne organy samorządowe zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. Po dniu 1 stycznia 2023r. powyższe linie komunikacyjne będą mogły być realizowane przez „przewoźników" jedynie na podstawie wydanych im przez poszczególne samorządy (wojewódzkie, powiatowe i gminne) dokumentów, tzw. *„potwierdzenie zgłoszenia przewozu".* Przewoźnikom tym nie będą jednak wypłacane dopłaty ze środków budżetu państwa i nie będą mieli także obowiązku honorowania ulg ustawowych, co dotknie głównie dzieci i młodzież w wieku szkolnym korzystającą z przejazdów na podstawie biletów miesięcznych szkolnych. Należy jednak nadmienić, że powyższe ramy czasowe odnoszą się do stanu prawnego obowiązującego w momencie przygotowywania niniejszego opracowania, to jest w listopadzie br. W sierpniu tego roku bowiem pojawił się projekt *Ustawy o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2023,* gdzie w art. 46 zaprojektowano *zmianę Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*. Zmiany te polegają na kolejnym przedłużeniu do 31 grudnia 2023r. ważności zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, których ważność upływa w dniu 31 grudnia 2022r. Obecnie Ustawa ta oczekuje na podpis Prezydenta RP.

Do kompetencji Starosty Lipskiego należeć będzie organizacja przewozów powiatowych, jeżeli będą miały one charakter użyteczności publicznej, tj. takich, których cały przebieg linii komunikacyjnych będzie znajdować się na obszarze Powiatu Lipskiego, pod warunkiem przebiegu przez co najmniej dwie gminy lub na liniach, które przebiegają w granicach

administracyjnych powiatów sąsiadujących, a które zawarły stosowne porozumienie lub utworzyły związek powiatów.

Marszałek Województwa Mazowieckiego w ogłoszonym Planie Transportowym nie przewiduje uruchamiania żadnych połączeń autobusowych na terenie Powiatu Lipskiego. Plan ten zakłada, że głównym rodzajem transportu dla mieszkańców województwa mazowieckiego ma być transport kolejowy. Rola przewidziana dla transportu autobusowego oprócz uzupełnienia przewozów kolejowych to przede wszystkim funkcja dowozowa do korytarzy transportu kolejowego oraz realizacja przewozu osób tam, gdzie nie ma linii kolejowych.

W kontekście Planu Transportowego dla Województwa Starosta Lipski powinien dążyć do utworzenia brakujących połączeń warunkujących swobodny przepływ ludności wewnątrz oraz na zewnątrz Powiatu, głównie za sprawą autobusowych linii dojazdowych do kluczowego węzła kolejowego w Radomiu, zlokalizowanego w sąsiednim Powiecie Radomskim. Posiadanie stosownego planu transportowego umożliwi Staroście Lipskiemu współorganizowanie komunikacji publicznej na tym obszarze na mocy stosownych Porozumień z sąsiednimi Powiatami.

W momencie kiedy regularna komunikacja wojewódzka na obszarze Powiatu nie będzie realizowana, ucierpi na tym również komunikacja wewnątrzpowiatowa. O dostępności komunikacyjnej w Powiecie będą decydowały więc tylko powiatowe linie o charakterze użyteczności publicznej, uzupełniane liniami gminnymi, o ile takie zostaną zaplanowane przez Gminy. Powstaje więc duże ryzyko związane z rezygnacją przez Marszałka Województwa z organizacji przewozów na obszarze Powiatu Lipskiego, gdyż same powiatowe przewozy o charakterze użyteczności publicznej nie będą w stanie zapewnić komunikacji na całym obszarze z uwzględnieniem interesów poszczególnych Gmin z obszaru Powiatu. Z problemem tym muszą poradzić sobie samodzielnie Wójtowie i Burmistrzowie lub też mogą rozważyć zawarcie porozumienia powiatowo-gminnego.

Należy podkreślić, że realizacja usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej powinna z jednej strony odpowiadać oczekiwaniom realnych potrzeb mieszkańców Powiatu Lipskiego, a z drugiej strony musi uwzględniać rzeczywiste koszty funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego i nawiązywać do możliwości finansowych Organizatora.

5.1.3. Określenie trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego

Podstawową formą wyboru Operatora przez Organizatora jest jego wybór w trybie publicznym. Organizator dokonuje wyboru operatora w trybie:

- ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. 2021 r., poz. 1129) albo

- ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (tj. Dz. U. z 2021 r., poz. 54).

Organizator w szczególnie uzasadnionym przypadku może także udzielić zamówienia bezpośrednio, zawierając z operatorem umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku wystąpienia przesłanek, o których mowa w art. 22 ust.1 i ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Starostwo Powiatowe w Lipsku powinno móc w uzasadnionych przypadkach skorzystać z każdej z form udzielenia zamówienia na realizację powiatowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Jednak należy przede wszystkim preferować formy publicznego wyboru operatora, któremu zostanie udzielone zamówienie usługi przewozowej o charakterze użyteczności publicznej.

Umowa zawierana z wybranym operatorem dotyczyć może konkretnej linii komunikacyjnej lub kilku linii komunikacyjnych. Takie podejście da władzom Powiatu Lipskiego możliwość przyznawania zlecenia na przewozy w drodze konkurencji pomiędzy poszczególnymi firmami. Organizator nie będzie także uzależniony od jednego operatora. Spowoduje to jednak zwiększenie pracochłonności w rozliczaniu i nadzorowaniu kilku Operatorów.

5.2. Projektowane linie komunikacyjne

5.2.1. Plany rozwoju autobusowej komunikacji o charakterze użyteczności publicznej w kontekście uruchomienia komunikacji wojewódzkiej

Uchwalony dnia 03 listopada 2014r. Uchwałą nr 217/14 Sejmiku Województwa Mazowieckiego „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego” dał możliwość władzom województwa utworzenia komunikacji o charakterze użyteczności publicznej zarówno w przewozach kolejowych jak i drogowych.

Aktualny system komunikacji pasażerskiej w przewozach autobusowych, tj. komunikacja regularna realizowana na podstawie ustawy o transporcie drogowym powinna zostać zastąpiona komunikacją o charakterze użyteczności publicznej, zgodnie z założeniami Planu Transportowego. Możliwe, iż zapisy ustawy o transporcie drogowym, umożliwiające funkcjonowanie komunikacji regularnej w autobusowych przewozach pasażerskich zostaną z końcem 2022 roku zlikwidowane (w chwili obecnej procedowana jest kolejna zmiana Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, wydłużająca ten termin do końca 2023 roku, o czym wspomniano w rozdziale 5.1.2). W tej sytuacji komunikacja będzie mogła być realizowana jednie na podstawie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Uchwalony w 2014 roku Plan Transportowy umożliwi utrzymanie oraz dalszy rozwój przede wszystkim

komunikacji kolejowej. W zakresie komunikacji autobusowej przewiduje się jedynie uruchomienie dwóch linii do Płocka i Ostrołęki, ze względu na to, że obecnie funkcjonujące przewozy kolejowe nie zapewniają odpowiednich parametrów jakościowych, takich jak czas przejazdu i częstotliwość kursowania. Dopuszcza się również utworzenie autobusowej komunikacji o charakterze użyteczności publicznej jako wsparcia komunikacji kolejowej na głównych korytarzach transportowych w przypadku ograniczonych możliwości obsługi potoków pasażerskich przez linie kolejowe oraz na obszarach o małym i ograniczonym dostępie do sieci kolejowej w celu skomunikowania danego obszaru ze stolicą.

Analiza Wojewódzkiego Planu Transportowego prowadzi do wniosków, iż w zasadzie likwiduje się funkcjonowanie przewozów autobusowych o zasięgu wojewódzkim, co oznacza, iż rolę Organizatorów komunikacji autobusowej przejmą najpewniej Powiaty, Gminy tudzież związki powiatowe lub powiatowo – gminne.

Alternatywnie dopuszcza się utworzenie linii w przewozach komercyjnych, na *tzw. zgłoszenie przewozów,* czyli na własne ryzyko ekonomiczne przewoźników. Przewozy takie będą jednakże pozbawione rekompensat za stosowanie ulg ustawowych. Dopuszczalne będzie także dalsze rozwijanie i uruchamianie popularnych w województwie przewozów regularnych specjalnych, których funkcjonowanie będzie w dalszym ciągu umożliwiać ustawa o transporcie drogowym. Są to także linie uruchamiane na własny koszt, często dużych zakładów pracy. Linie te nie mogą jednakże przewozić dowolnej grupy pasażerów.

Planowany układ linii publicznego transportu zbiorowego Województwa Mazowieckiego powstał przy założeniu następujących kryteriów:

- rdzeń sieci połączeń stanowią połączenia kolejowe, podzielone na trzy priorytetowe obszary działań ze względu na wielkości obsługiwanych potoków pasażerskich
  - **I priorytet** obejmuje połączenia komunikacyjne ośrodków regionalnych (Płock, Radom) i subregionalnych (Ciechanów, Ostrołęka, Siedlce) z Warszawą;
  - **II priorytet** obejmuje skomunikowanie miast powiatowych oraz ośrodków gminnych leżących w przebiegu głównych linii kolejowych z Warszawą za pośrednictwem transportu kolejowego;
  - **III priorytet** ma zapewnić połączenia komunikacyjne miast powiatowych oraz ośrodków gminnych leżących w przebiegu regionalnych linii kolejowych z ośrodkiem regionalnym/subregionalnym i/lub węzłem komunikacyjnym/punktem przesiadkowym, leżącym w przebiegu głównej linii kolejowej, w celu dojazdu do Warszawy środkami transportu kolejowego;
- transport drogowy ma być jedynie uzupełnieniem transportu kolejowego w przypadku, gdy oferowane połączenia kolejowe nie będą spełniały wymaganych kryteriów dotyczących dostępności, częstotliwości, czasu przejazdów oraz kosztów;
- skomunikowanie swoich terenów z głównymi węzłami przesiadkowymi wyznaczonymi w Planie transportowym oraz zapewnienie komunikacji na obszarach ubogich

komunikacyjne, będzie należało do Organizatorów niższego szczebla, poprzez zsynchronizowanie Planów Transportowych niższego szczebla z Planem Transportowym Marszałka Województwa.

Obszar Województwa Mazowieckiego został podzielony na umowne rejony komunikacyjne obejmujące po kilka powiatów. Zostały one wyznaczone wokół rozchodzących się promieniście głównych korytarzy transportowych, dla których centralnym punktem jest Warszawa. Przydział poszczególnych powiatów województwa do makroregionów zawiera poniższa tabela.

Oznaczenie makroregionu	Przypisane powiaty
R1	pruszkowski, grodziski, żyrardowski
R2	łosicki, siedlecki, miński, część powiatu węgrowskiego, sokołowskiego
R3	gostyniński, płocki, sochaczewski, warszawski zachodni, część powiatu nowodworskiego i sierpeckiego
R6	ostrołęcki, makowski, wyszkowski, wołomiński, część powiatu węgrowskiego, sokołowskiego, przasnyskiego i pułtuskiego
R7	otwocki, garwoliński
R8	**lipski,** zwoleński, kozienicki, radomski, szydłowiecki, przysuski, białobrzeski, grójecki, piaseczyński
R9	żuromiński, mławski, ciechanowski, płoński, legionowski, część powiatu nowodworskiego, sierpeckiego, przasnyskiego i pułtuskiego

Tabela 64 Przydział powiatów do makroregionów w planie transportowym Województwa Mazowieckiego

Marszałek Województwa Mazowieckiego zaplanował następujące połączenia kolejowe, które prezentuje tabela poniżej:

Priorytet przewozowy	Makroregion komunikacyjny	Nr linii	Przebieg linii komunikacyjnej
I	**R2**	**R2**	Warszawa Śródmieście (Centralna) - Mińsk Mazowiecki - Siedlce - Łuków (woj. lubelskie)
	R3	**R3/R30**	Warszawa Śródmieście (Centralna)/Gdańska - Sochaczew - Łowicz - Kutno (woj. łódzkie) - Gostynin - Płock
	R6	**R61**	Warszawa Śródmieście (Centralna)/Wileńska - Tłuszcz - Ostrołęka
	R8	**R8**	Warszawa Śródmieście (Centralna) - Piaseczno - Warka - Radom - Szydłowiec - Skarżysko Kamienna (woj. świętokrzyskie)
		R8	Warszawa Śródmieście (Centralna) - Piaseczno - Góra Kalwaria
	R9	**R9/R90**	Warszawa Śródmieście (Centralna)/Zachodnia - Legionowo - Nowy Dwór Mazowiecki - Modlin - Nasielsk - Ciechanów - Mława - Działdowo (woj. warmińsko-mazurskie)

		RL	Warszawa Lotnisko Chopina - Warszawa Centralna (Śródmieście) - Modlin - Port Lotniczy Warszawa/Modlin*
II	**R1**	**R1**	Warszawa Śródmieście (Centralna) - Pruszków - Grodzisk Mazowiecki - Żyrardów - Skierniewice (woj. łódzkie)
		A1/A12	Warszawa Śródmieście WKD - Komorów - Pruszków WKD - Podkowa Leśna - Grodzisk Mazowiecki Radońska/Milanówek Grudów
	R6	**R6/R60**	Warszawa Śródmieście (Centrala)/Wileńska - Tłuszcz - Łochów - Małkinia
	R7	**R7**	Warszawa Śródmieście (Centrala) - Otwock - Pilawa - Garwolin - Dęblin (woj. lubelskie)
III	**R2**	**R21**	Siedlce - Mordy - Siemiatycze - Czeremcha (woj. podlaskie)
	R3	**R31**	Kutno (woj. łódzkie) - Gostynin - Płock - Sierpc
	R6	**R61**	Ostrołęka - Tłuszcz
	R8	**R81**	Radom - Pionki - Dęblin (woj. lubelskie)
		R82	Radom - Przysucha - Drzewica (woj. łódzkie)
	R9	**R91**	Nasielsk - Płońsk - Sierpc - Skępe (woj. kujawsko-pomorskie)
		R92	Warszawa - Legionowo - Tłuszcz

* - na odcinku Modlin - Port lotniczy do czasu zakończenia budowy linii kolejowej organizowany jest przejazd komunikacja autobusową

Tabela 65. Planowane wojewódzkie linie o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji kolejowej

W przypadku projektowanych przez Marszałka linii autobusowych mają one tylko **uzupełniać** ofertę przewozową kolei w miejscach, gdzie obecnie istniejące połączenia komunikacji kolejowej nie są w stanie sprostać kryteriom jakościowym stawianym projektowanym liniom kolejowym o charakterze użyteczności publicznej.

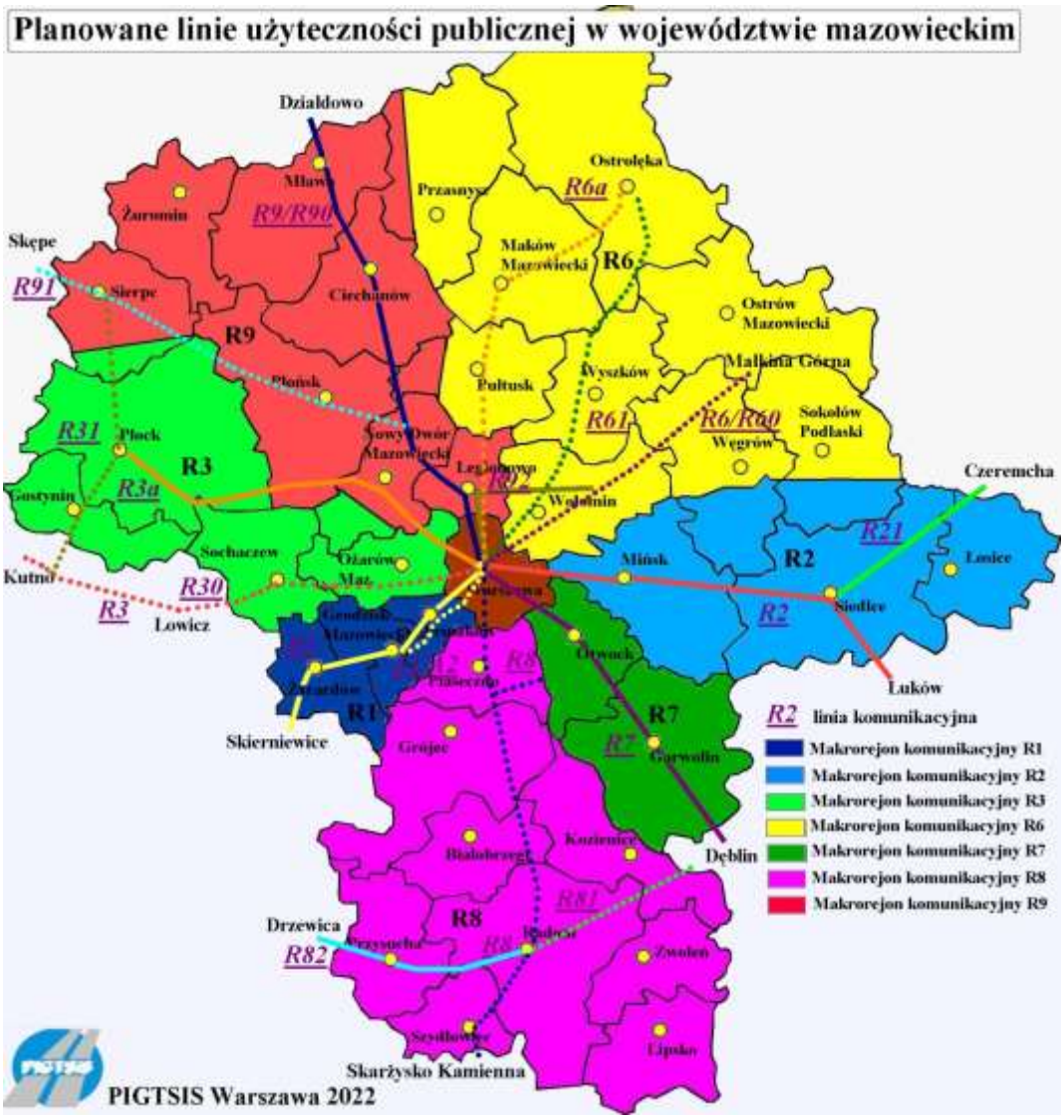
W związku z tym zmiany w układzie linii autobusowego publicznego transportu zbiorowego będą znaczne i spowodują de facto, iż wojewódzka komunikacja regularna w obecnym kształcie zniknie. To na Organizatorach niższego szczebla spocznie zadanie niejako „odtworzenia" komunikacji międzypowiatowej i skomunikowania sieci autobusowych połączeń powiatowych z planowaną komunikacją wojewódzką. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym daje bowiem samorządom na szczeblu powiatowym możliwość organizowania komunikacji wykraczającej poza obszar jednego powiatu na mocy stosownych porozumień lub po utworzeniu związków powiatów.

Planowane do uruchomienia linie autobusowe o charakterze użyteczności publicznej przedstawiono w tabeli poniżej:

Priorytet przewozowy	Makroregion komunikacyjny	Nr linii	Przebieg linii komunikacyjnej
I	**R3**	**R3a**	Płock - Wyszogród - Zakroczym - Warszawa
	R6	**R6a**	Ostrołęka - Maków Mazowiecki - Pułtusk - Warszawa

Tabela 66. Planowane wojewódzkie linie o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji autobusowej

Planowaną sieć komunikacyjną o charakterze użyteczności publicznej ilustruje ponadto poniższa mapa:



Mapa 21. Planowana komunikacja o charakterze użyteczności publicznej w przewozach wojewódzkich

Jak więc widać, Marszałek Województwa Mazowieckiego **nie przewiduje uruchamiania żadnych autobusowych linii o charakterze użyteczności publicznej**, których przebieg byłby związany z Powiatem Lipskim. W planowanej komunikacji kolejowej zakłada jedynie możliwość skomunikowania miasta Lipska z Warszawą z wykorzystaniem węzła przesiadkowego w Radomiu w ramach linii nr R8. **Fakt ten powinien mieć kluczowe znaczenie w planowanej przez Starostę Lipskiego komunikacji o charakterze użyteczności publicznej.**

5.2.2. Projektowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w Powiecie Lipskim

Uwarunkowania mające wpływ na utworzenie sieci o charakterze użyteczności publicznej dla Powiatu Lipskiego:

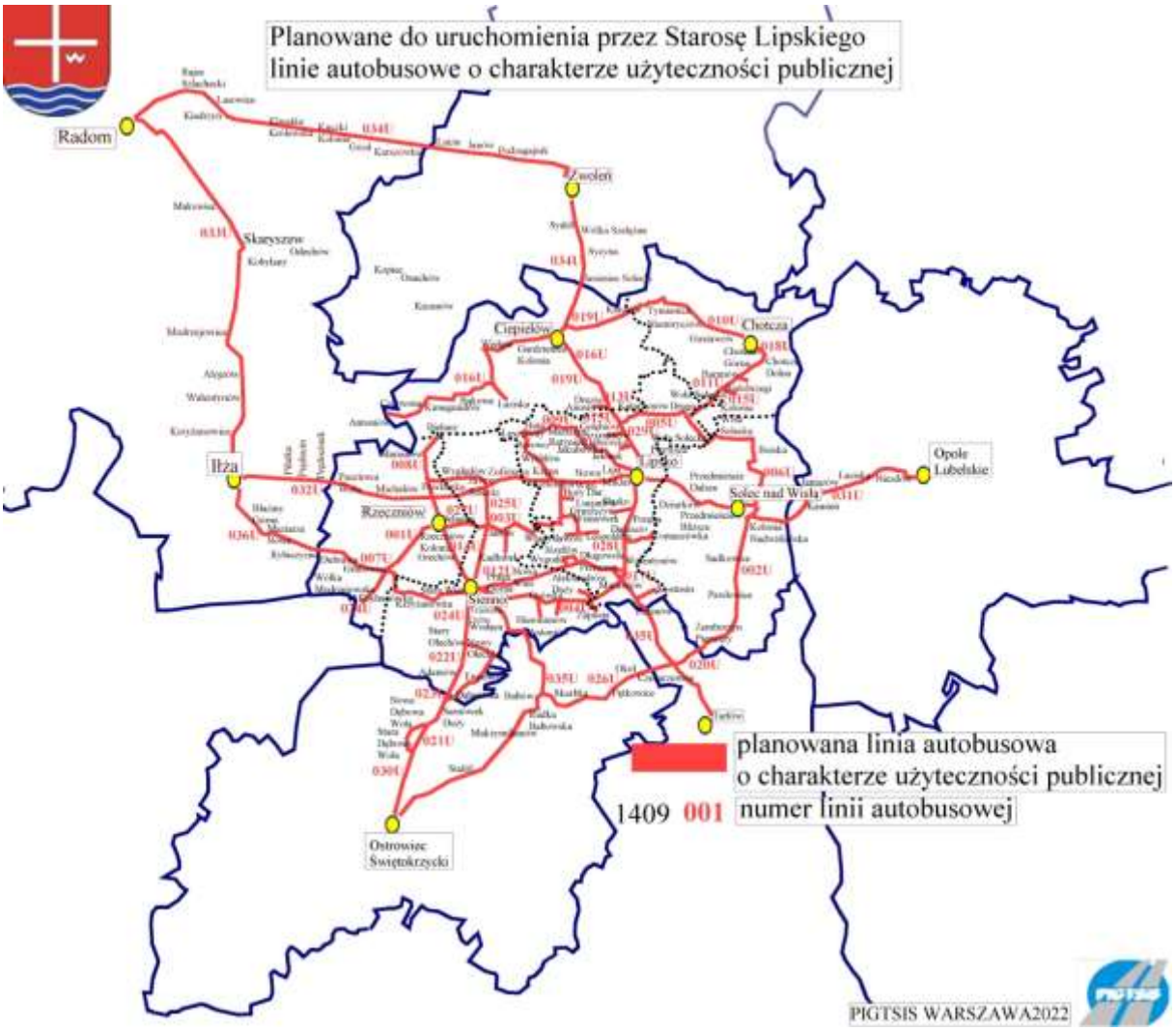
- aktualnie wykonywana sieć połączeń autobusowych w komunikacji regularnej w przewozach wojewódzkich i powiatowych oraz likwidacja tzw. miejsc wykluczonych komunikacyjnie;
- aktualnie obsługiwane linie o charakterze użyteczności publicznej;
- skomunikowanie wszystkich gmin z siedzibą powiatu za pomocą różnych, alternatywnych tras przejazdu;
- skomunikowanie miejscowości w gminach z siedzibą gminy w obszarze której się znajdują;
- projektowanie różnych tras przejazdu z siedziby Powiatu do Gmin w celu spełnienia podstawowych potrzeb mieszkańców takich jak zapewnienie dojazdu wszystkim uczniom do szkół szczebla podstawowego i średniego oraz zapewnienie dojazdu do zakładów pracy zlokalizowanych na terenie Powiatu Lipskiego.

W obszarze Powiatu Lipskiego zaplanowano 36 powiatowych linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej. Wykaz linii zilustrowano w tabeli stanowiącej jednocześnie **załącznik nr 9** oraz pokazano na mapie poniżej (mapa 22), a także na mapie w formacie A3 stanowiącej **załącznik nr 10** do niniejszego opracowania. W celu zapewnienia większej przejrzystości opracowano także schematy przebiegu poszczególnych linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej z zaznaczonym ich przebiegiem **– zostało to przedstawione na mapkach od numeru 23 do numeru 58.**

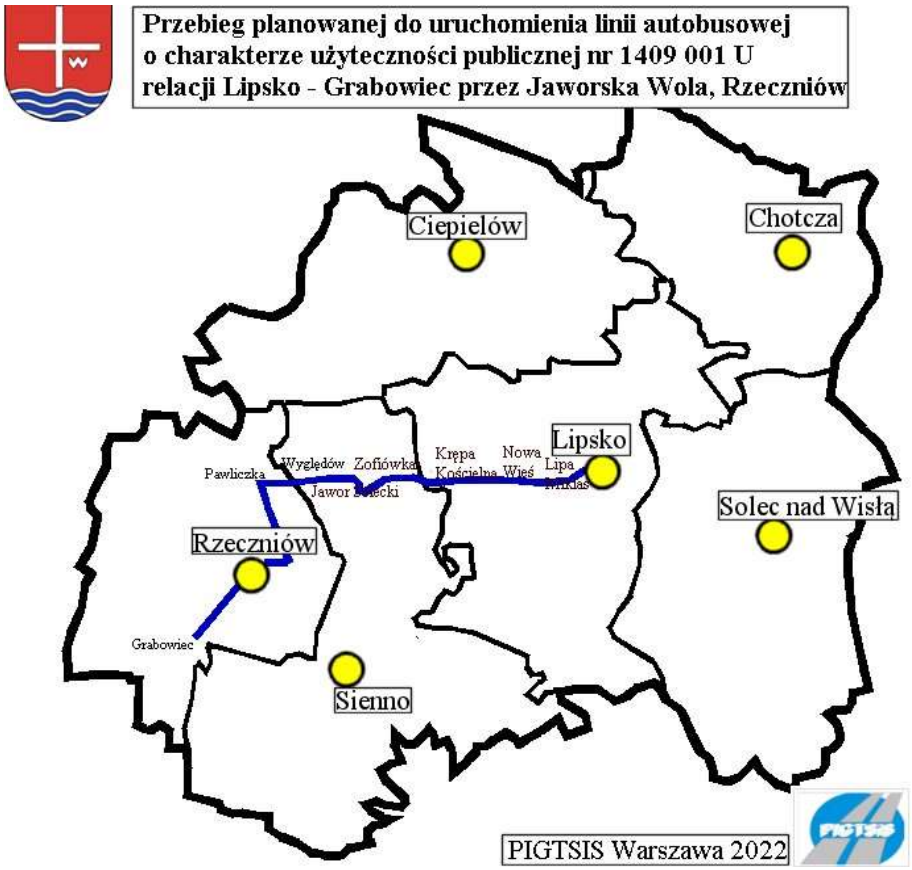
Lp.	Numer linii	Linia komunikacyjna	Powiaty w przebiegu linii	Długość linii [km]
1	1409 001 U	Lipsko - Grabowiec przez Jaworska Wola, Rzeczniów	Lipski	25,1
2	1409 002 U	Lipsko - Zemborzyn przez Solec nad Wisłą	Lipski	22,3
3	1409 003 U	Lipsko- Sienno przez Bronisławów	Lipski	25,4
4	1409 004 U	Lipsko - Sienno przez Hieronimów	Lipski	29,8
5	1409 005 U	Boiska - Lipsko przez Katarzynów	Lipski	17,6
6	1409 006 U	Lipsko - Solec nad Wisłą przez Boiska	Lipski	21,3
7	1409 007 U	Lipsko - Sienno przez Rzeczniów	Lipski	32,2
8	1409 008 U	Lipsko-Sienno przez Rzeczniów, Grabowiec	Lipski	46,9
9	1409 009 U	Lipsko - Leopoldów przez Jelonek, Huta, Krępa Kościelna, Władysławów	Lipski	28,3
10	1409 010 U	Lipsko - Tymienica przez Chotcza	Lipski	27,3
11	1409 011 U	Lipsko - Lipsko przez Wola Solecka, Białobrzegi	Lipski	26,6

12	1409 012 U	Lipsko - Sienno przez Długowola, Nowa Wieś	Lipski	22,2
13	1409 013 U	Lipsko - Lipsko przez Szymanów, Anusin	Lipski	20,6
14	1409 014 U	Lipsko - Sienno przez Jawor Solecki	Lipski	19,6
15	1409 015 U	Lipsko - Lipsko przez Białobrzegi	Lipski	38,2
16	1409 016 U	Lipsko - Antoniów przez Łaziska, Ciepielów	Lipski	37,4
17	1409 017 U	Lipsko - Helenów,Kostusin przez Zapusta, Osówka	Lipski	32,1
18	1409 018 U	Lipsko - Chotcza Górna przez Katarzynów	Lipski	19,4
19	1409 019 U	Lipsko - Lipsko przez Chotcza, Ciepielów	Lipski	47,8
20	1409 027 U	Sienno - Lipsko przez Krępa Kościelna, Jawor Solecki	Lipski	22,2
21	1409 028 U	Lipsko - Sienno przez Długowola Pierwsza	Lipski	20,8
22	1409 029 U	Białobrzegi - Lipsko przez Gołębiów	Lipski	12,3
23	1409 020 U	Tarłów - Lipsko przez Solec nad Wisłą	Lipski i Opatowski	31,9
24	1409 026 U	Lipsko - Ostrowiec Św. przez Solec nad Wisłą	Lipski, Opatowski i Ostrowiecki	53,9
25	1409 035 U	Lipsko - Sienno przez Okół	Lipski, Opatowski i Ostrowiecki	38,2
26	1409 021 U	Lipsko - Ostrowiec Św. przez Sienno, Eugeniów	Lipski i Ostrowiecki	47,8
27	1409 022 U	Lipsko - Ostrowiec Św. przez Nowa Wieś, Sienno	Lipski i Ostrowiecki	46,9
28	1409 023 U	Grabowiec - Ostrowiec Św. przez Eugeniów	Lipski i Ostrowiecki	35,4
29	1409 024 U	Ostrowiec Św. - Sienno przez Grabowiec	Lipski i Ostrowiecki	63,3
30	1409 025 U	Lipsko - Ostrowiec Św. przez Janów, Sienno	Lipski i Ostrowiecki	38,2
31	1409 030 U	Lipsko - Ostrowiec Św. przez Rzeczniów, Grabowiec, Sienno	Lipski i Ostrowiecki	52,2
32	1409 031 U	Lipsko - Opole Lubelskie przez Łaziska	Lipski i Opolski	27,7
33	1409 032 U	Lipsko - Iłża przez Jawor Solecki	Lipski i Radomski	30
35	1409 036 U	Sienno - Iłża przez Dubrawa	Lipski i Radomski	28,6
34	1409 033 U	Lipsko - Radom przez Iłża	Lipski, Radomski i mnp Radom	60
36	1409 034 U	Lipsko - Radom przez Zwoleń	Lipski, Zwoleński, Radomski i mnp Radom	56,8

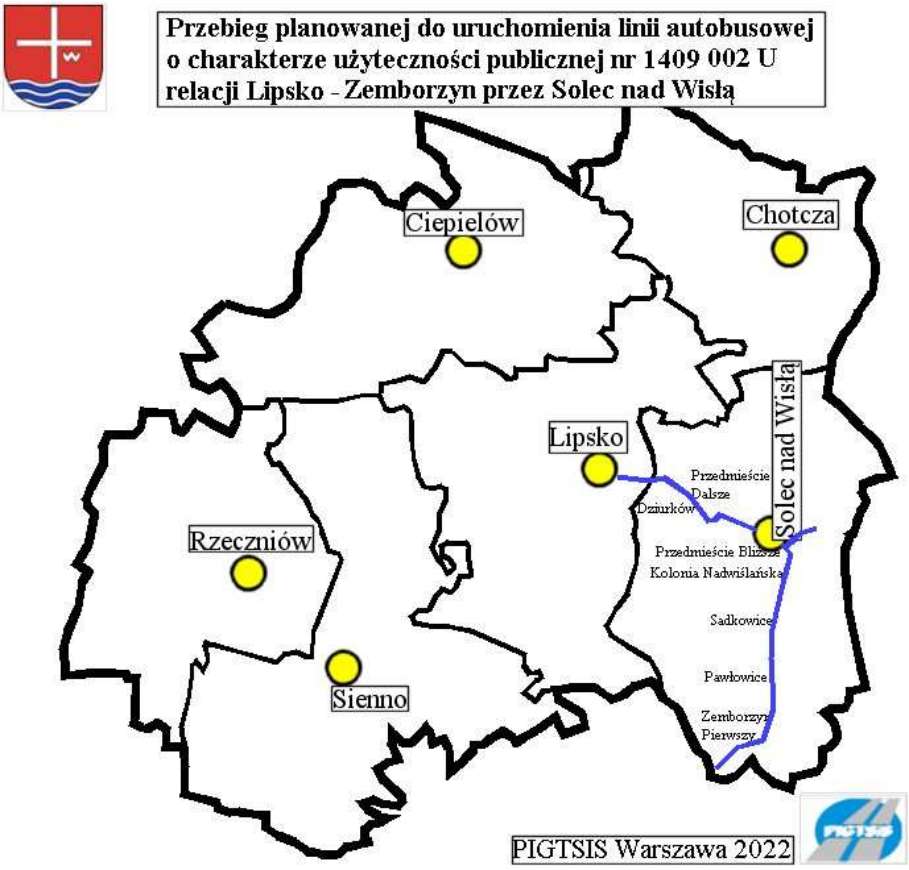
Tabela 67. Planowane powiatowe linie o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji autobusowej



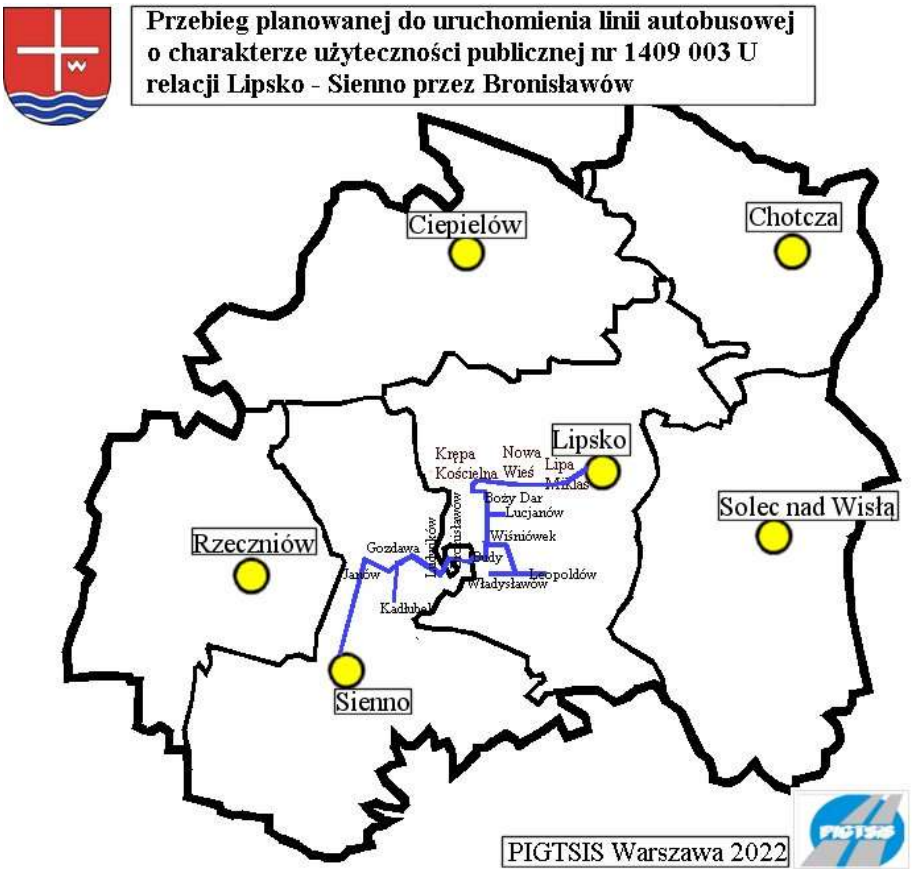
Mapa 22. Planowane powiatowe linie o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji autobusowej



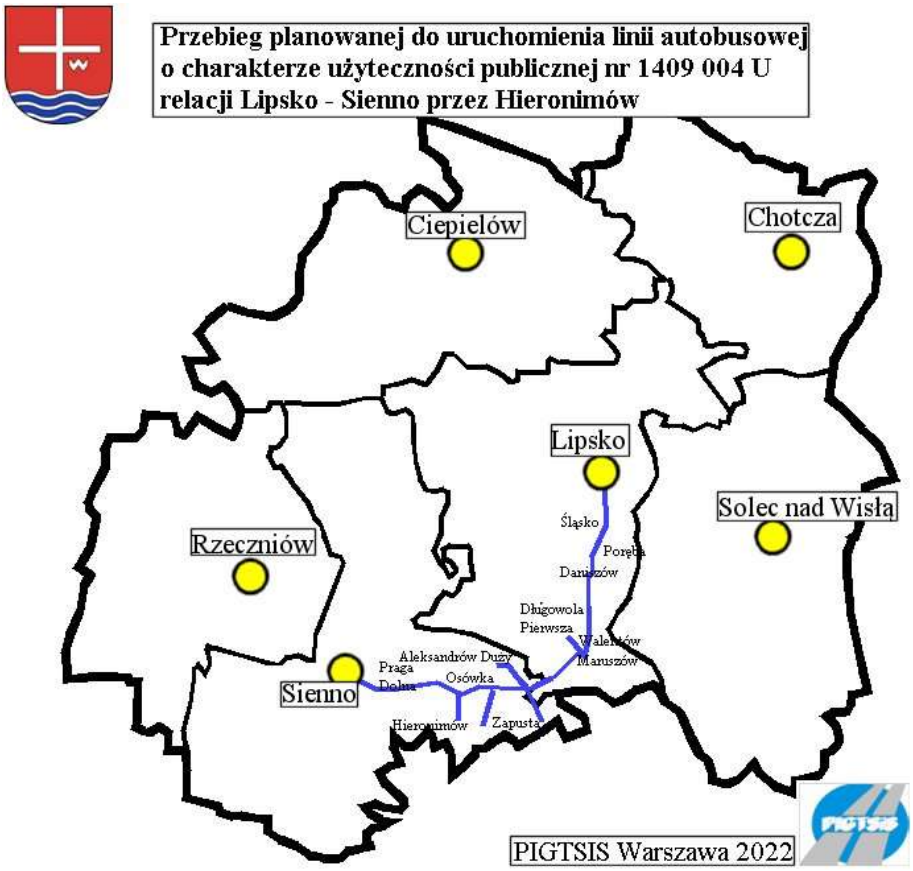
Mapa 23. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 100 U



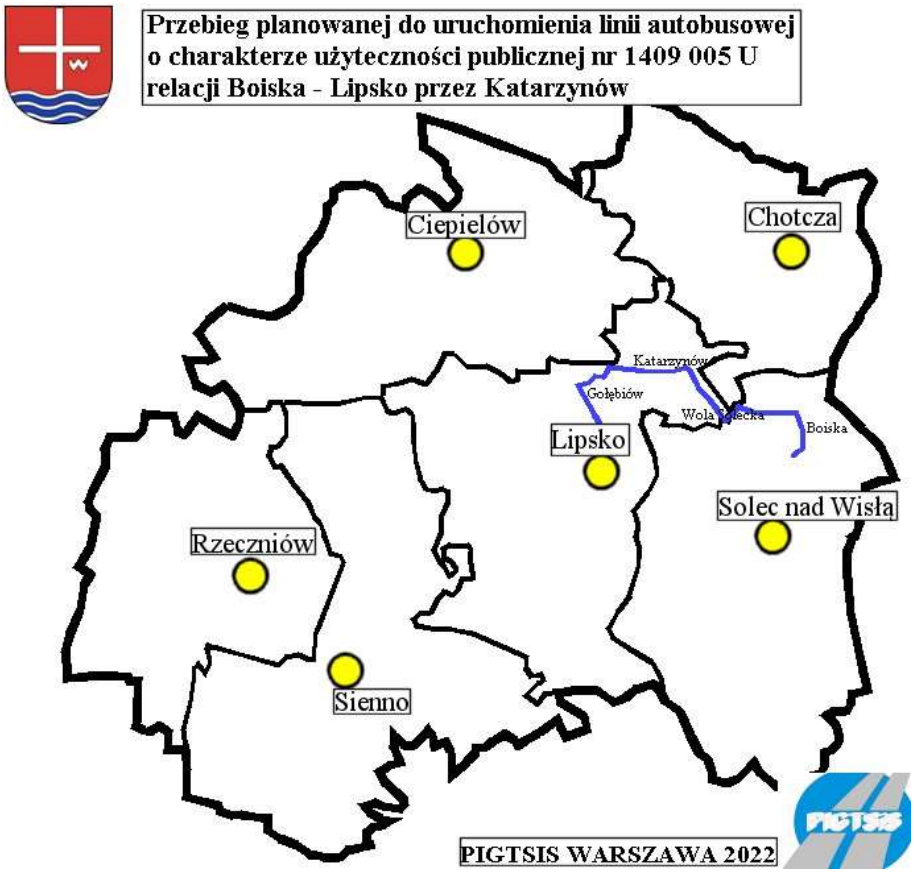
Mapa 24. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 002 U



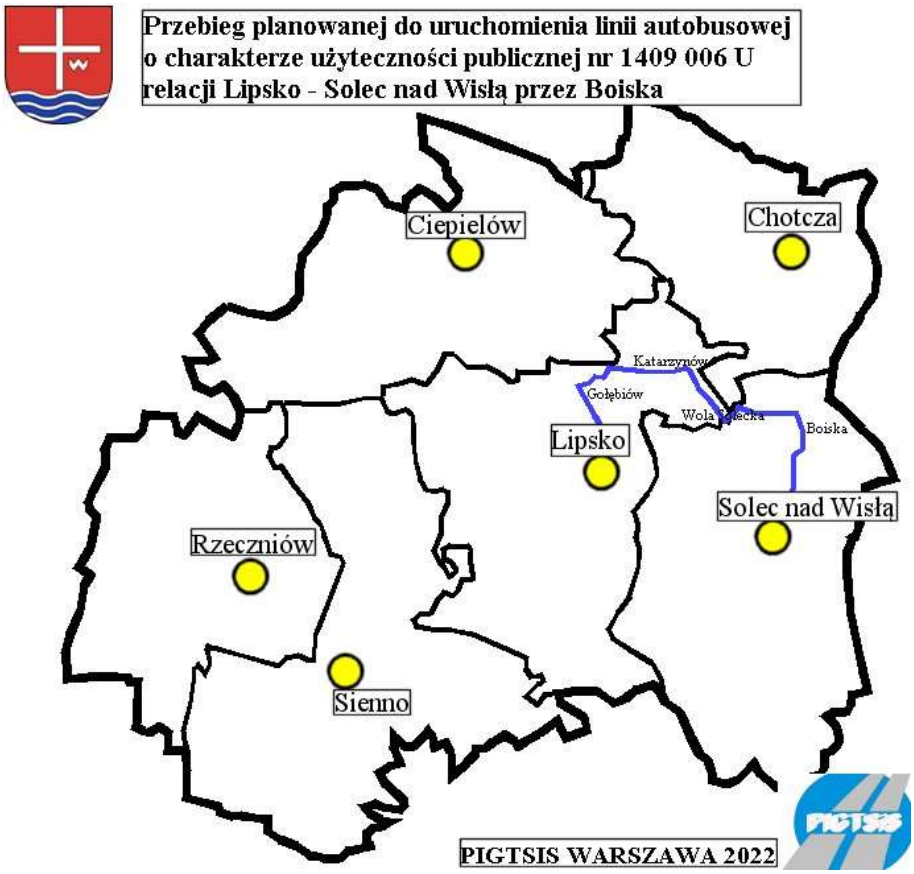
Mapa 25. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 003 U



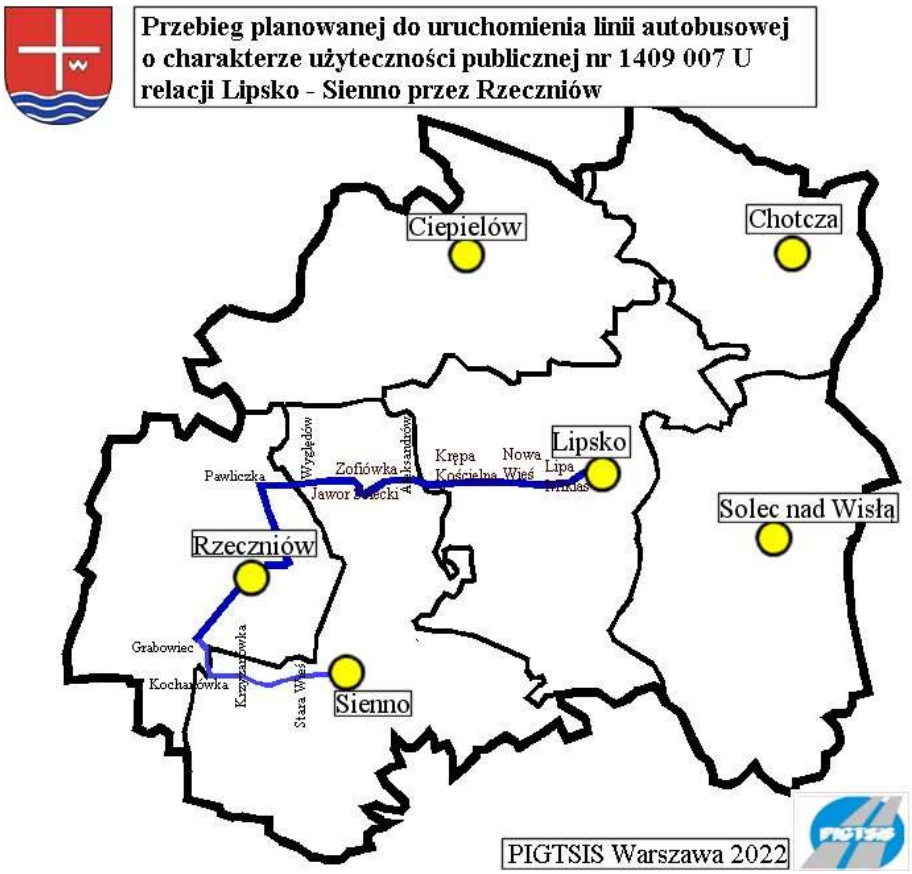
Mapa 26. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 004 U



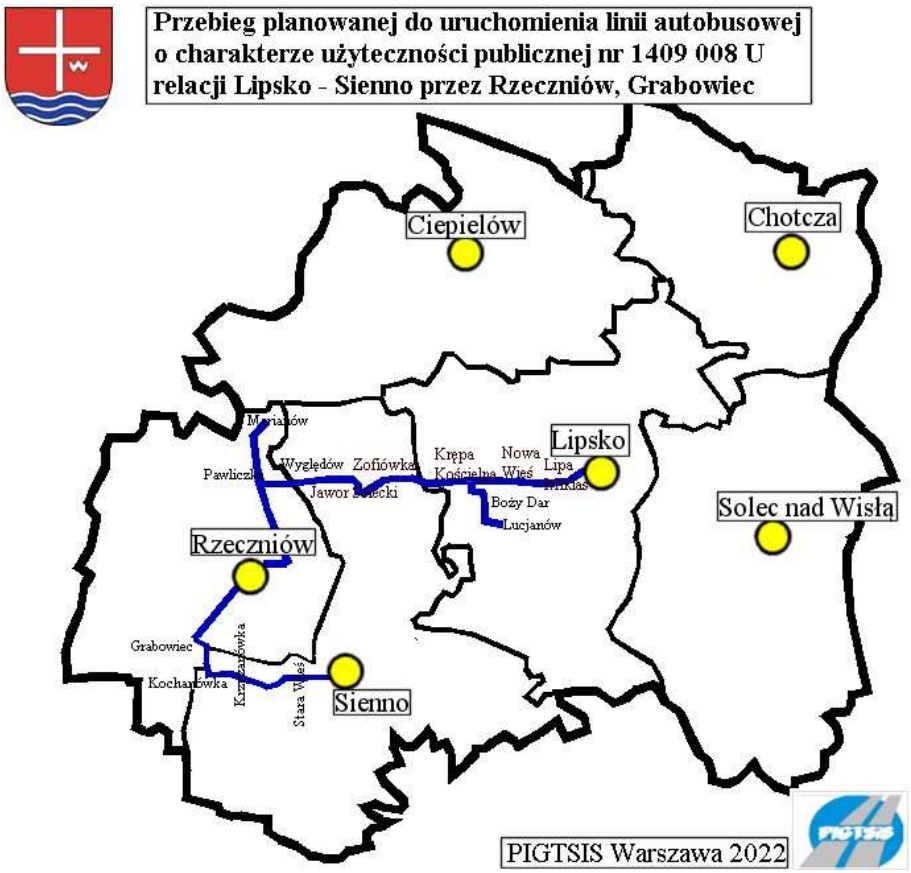
Mapa 27. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 005 U



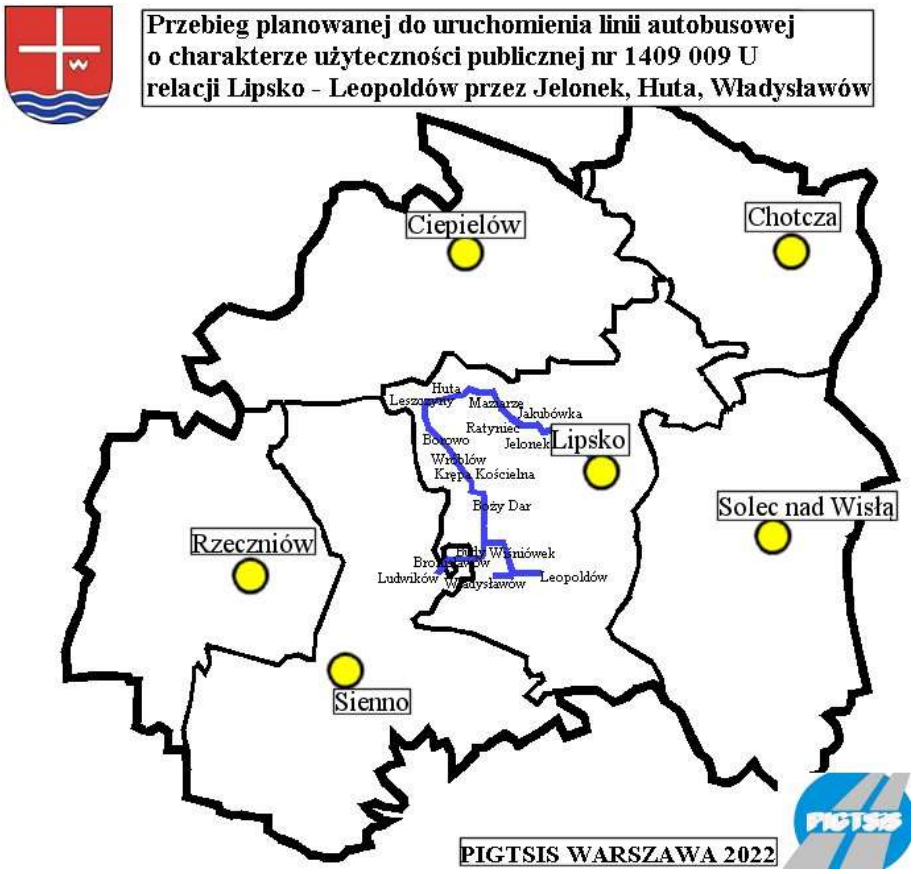
Mapa 28. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 006 U



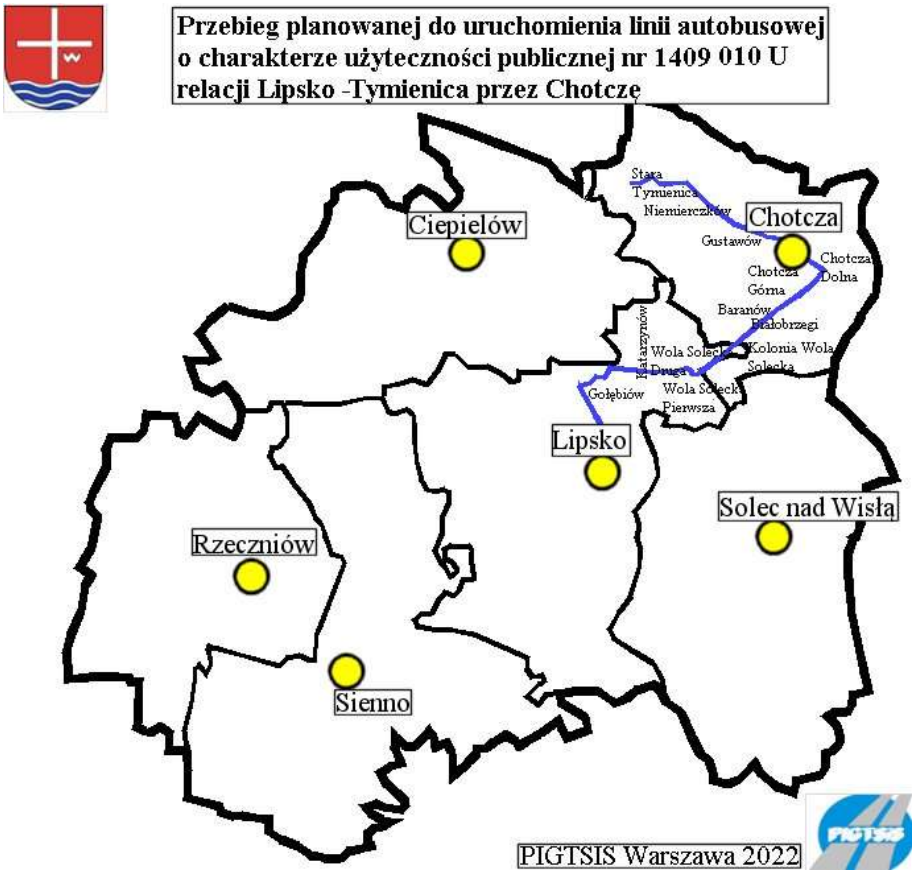
Mapa 29. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 007 U



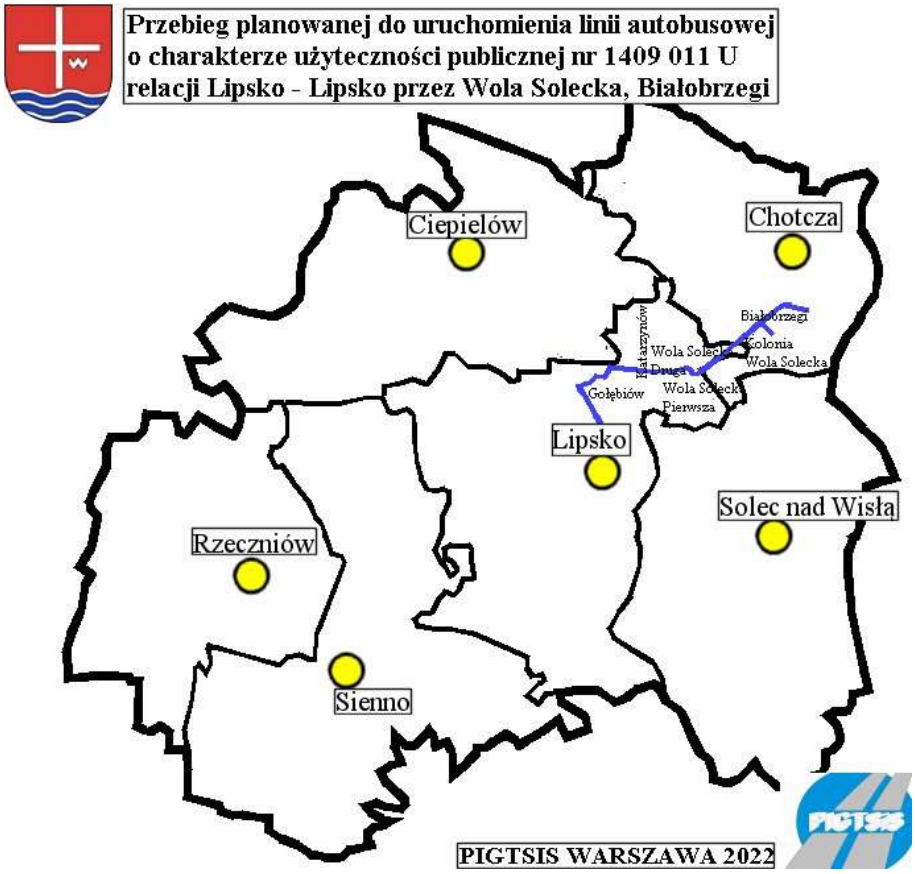
Mapa 30. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 008 U



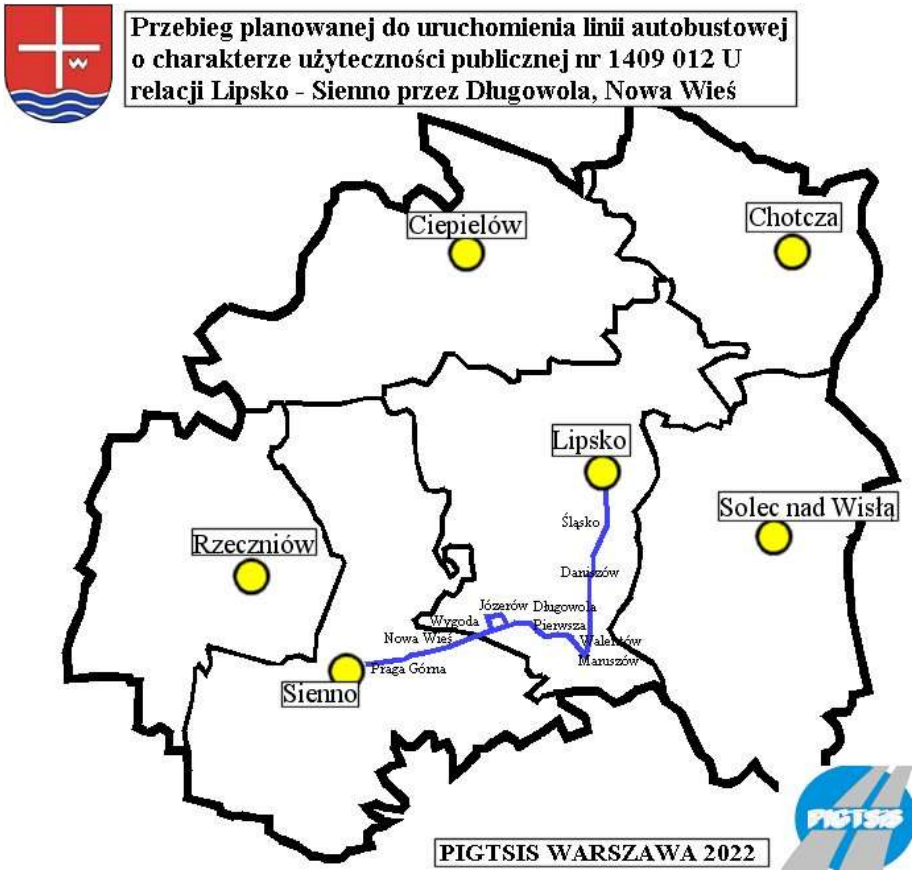
Mapa 31. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 009 U



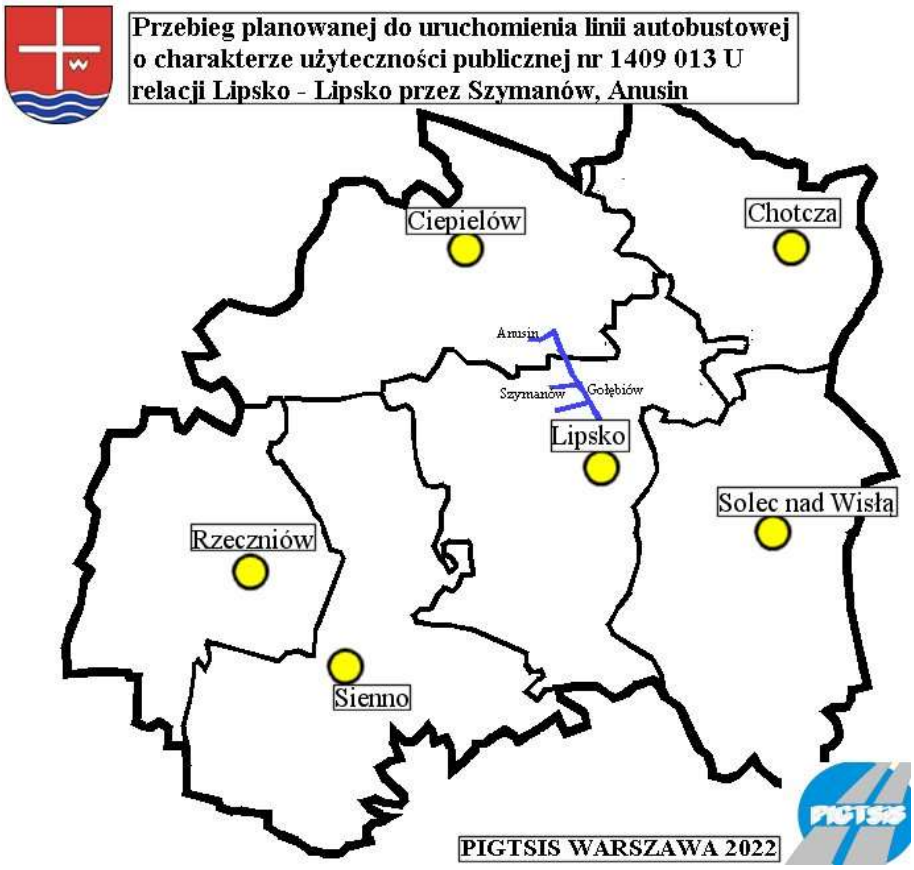
Mapa 32. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 010 U



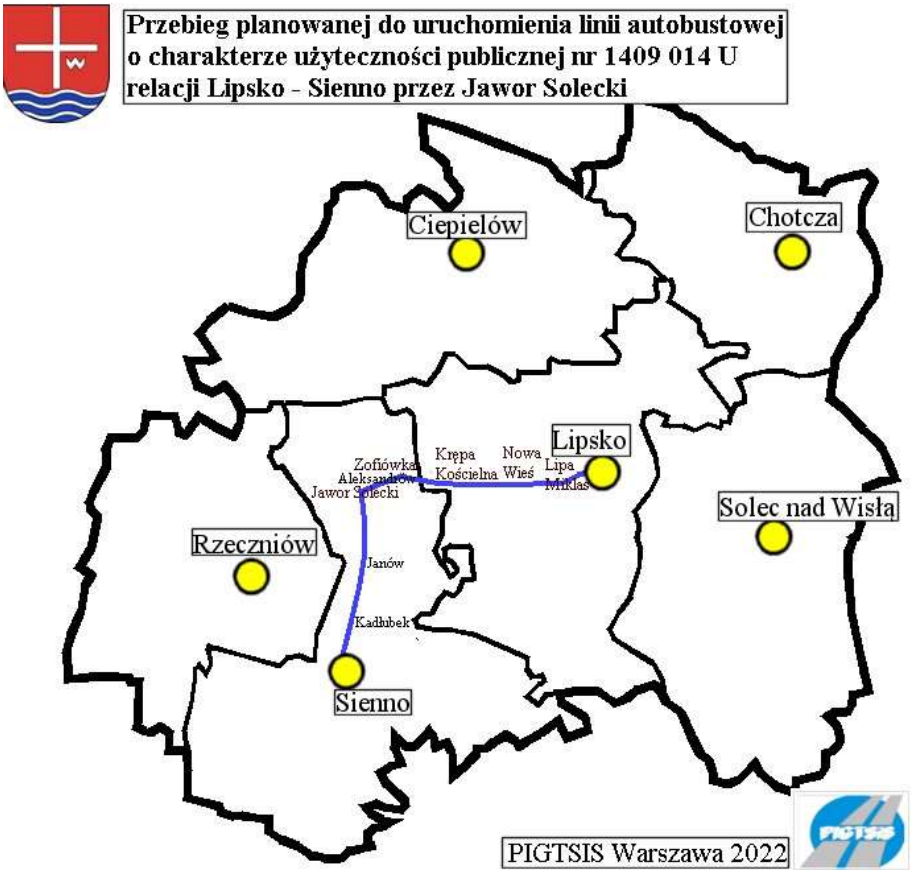
Mapa 33. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 011 U



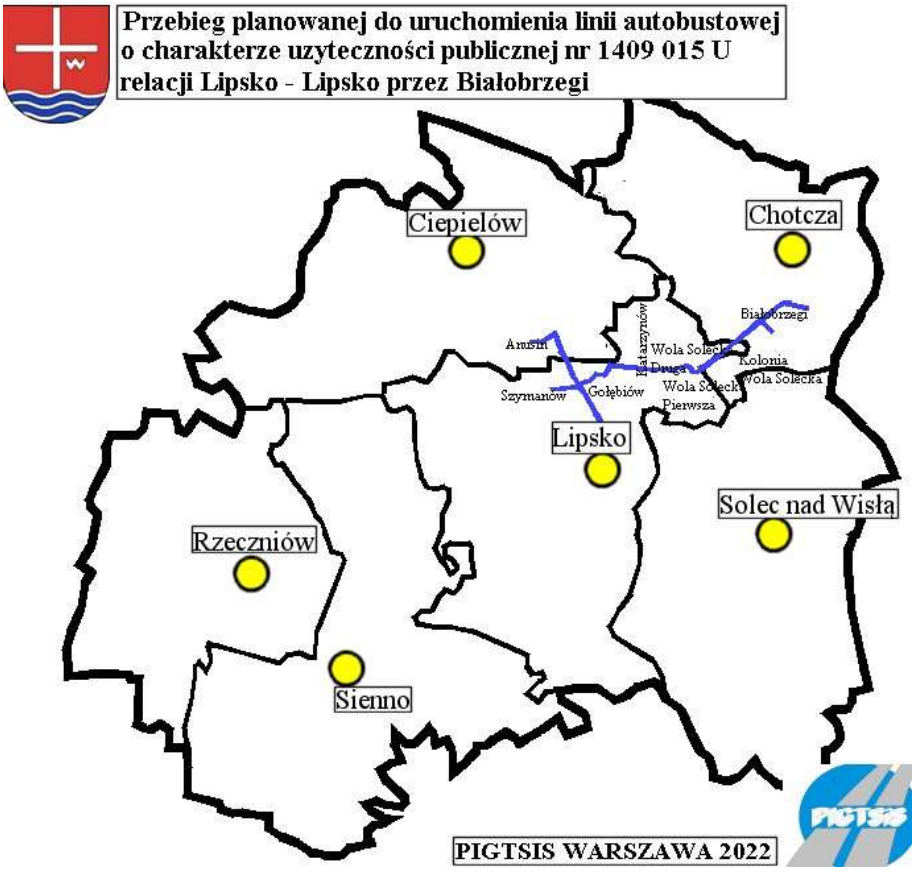
Mapa 34. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 012 U



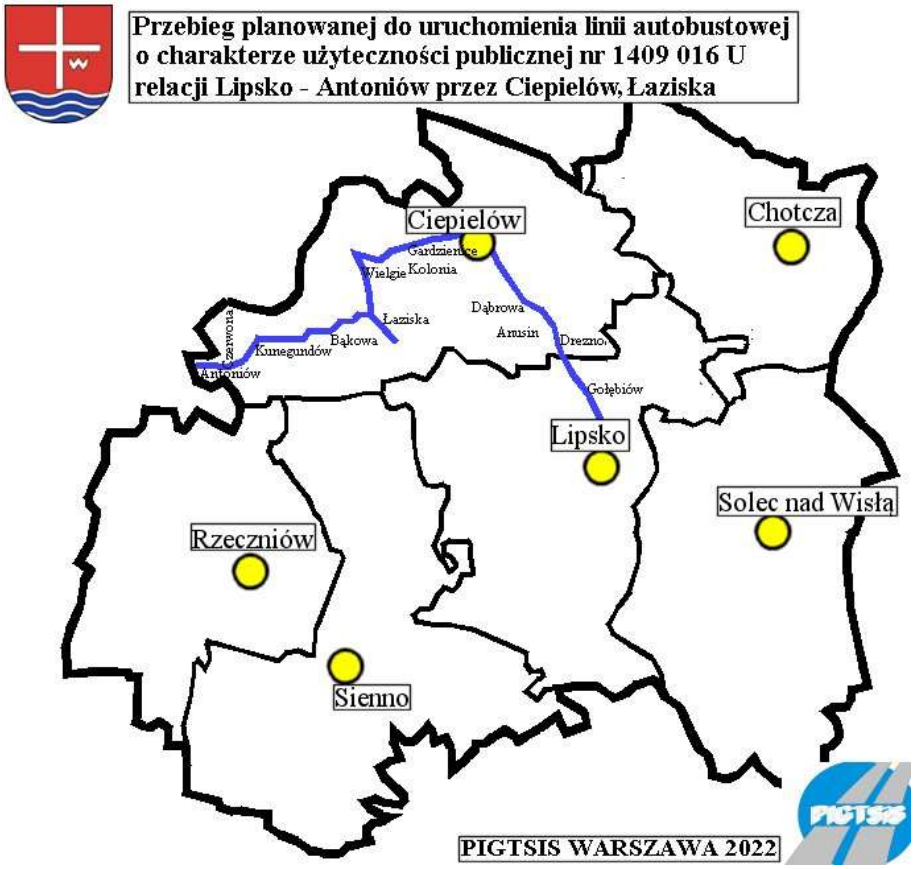
Mapa 35. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 013 U



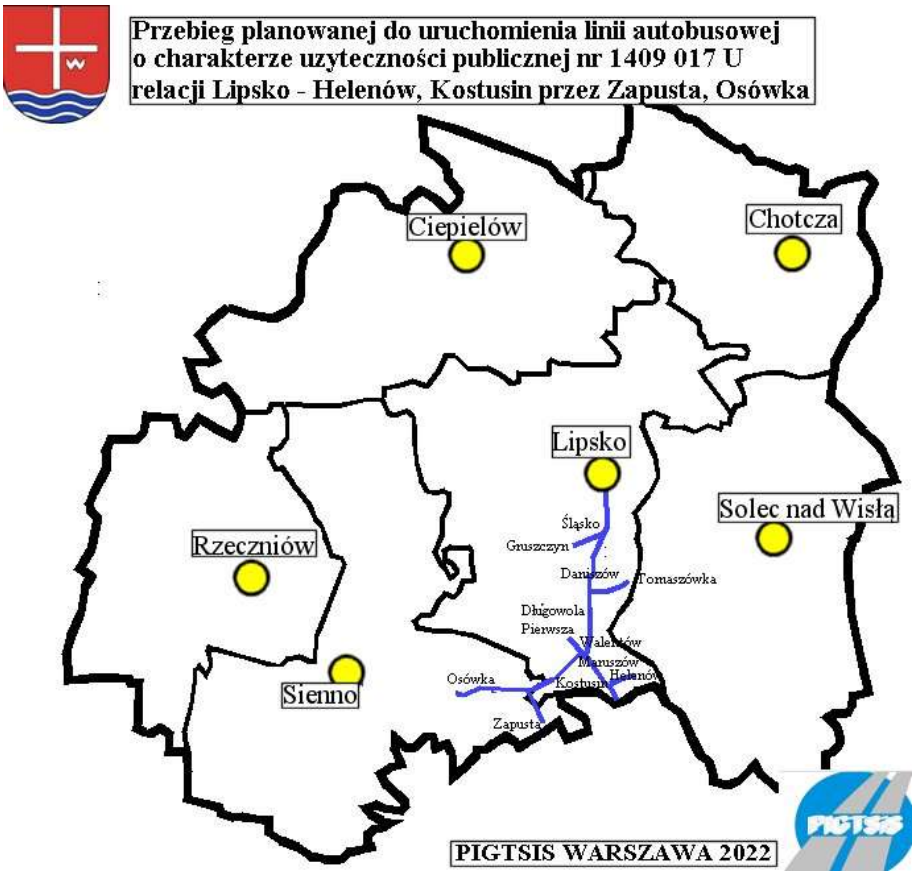
Mapa 36. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 014 U



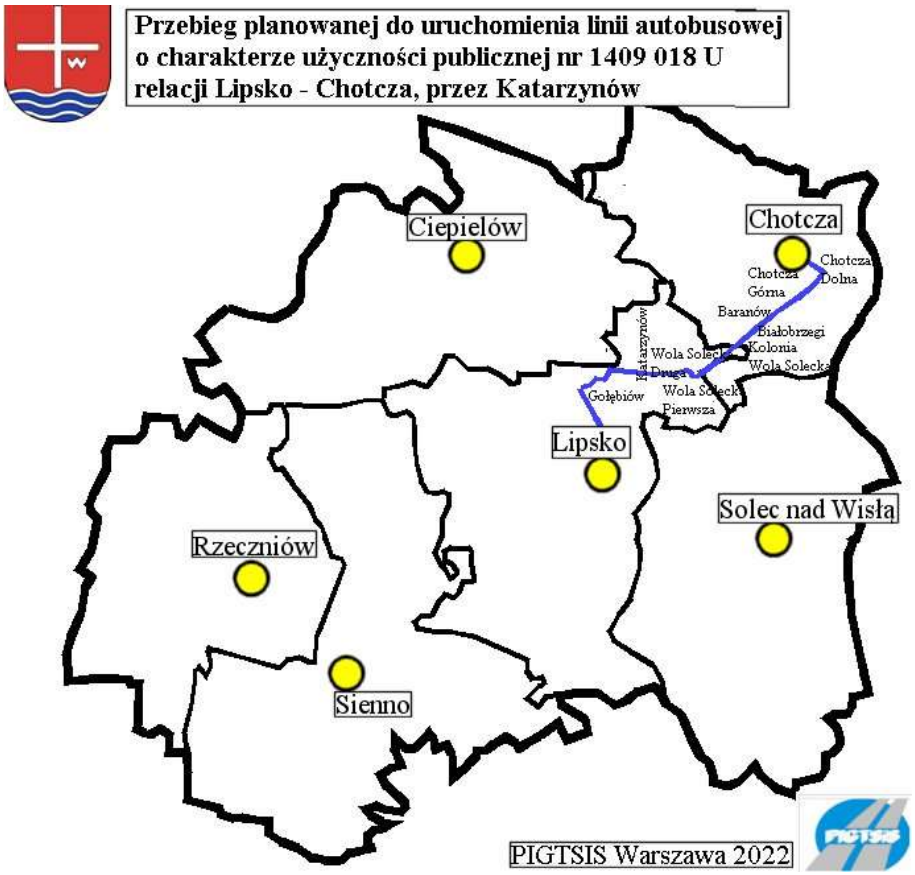
Mapa 37. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 015 U



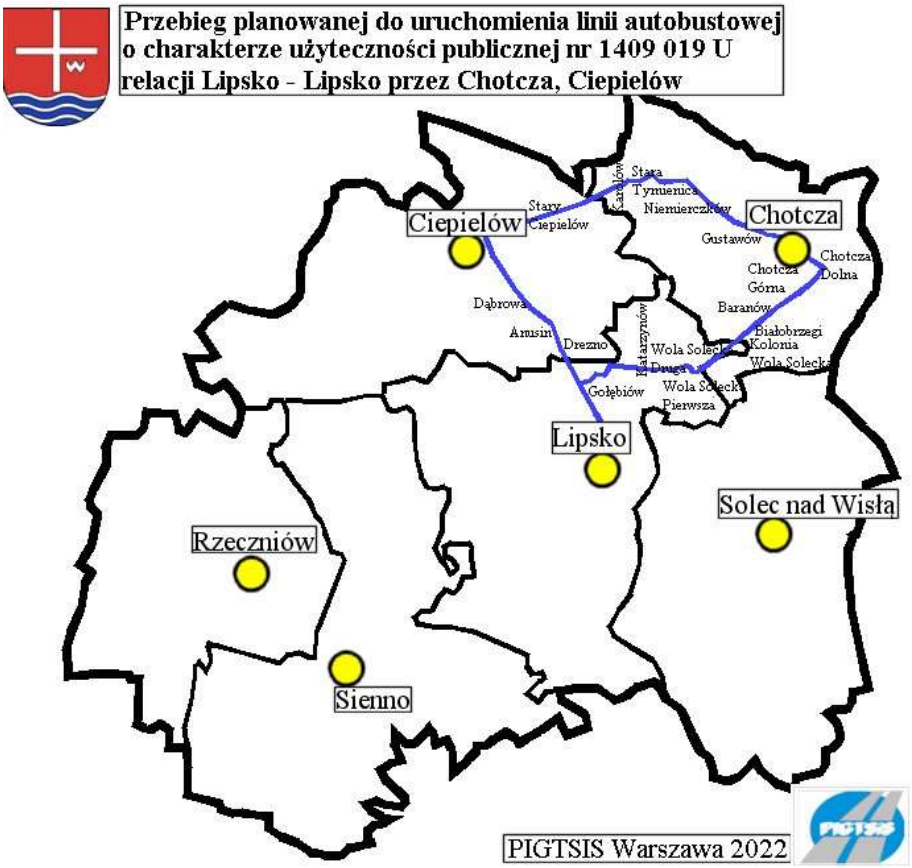
Mapa 38. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 016 U



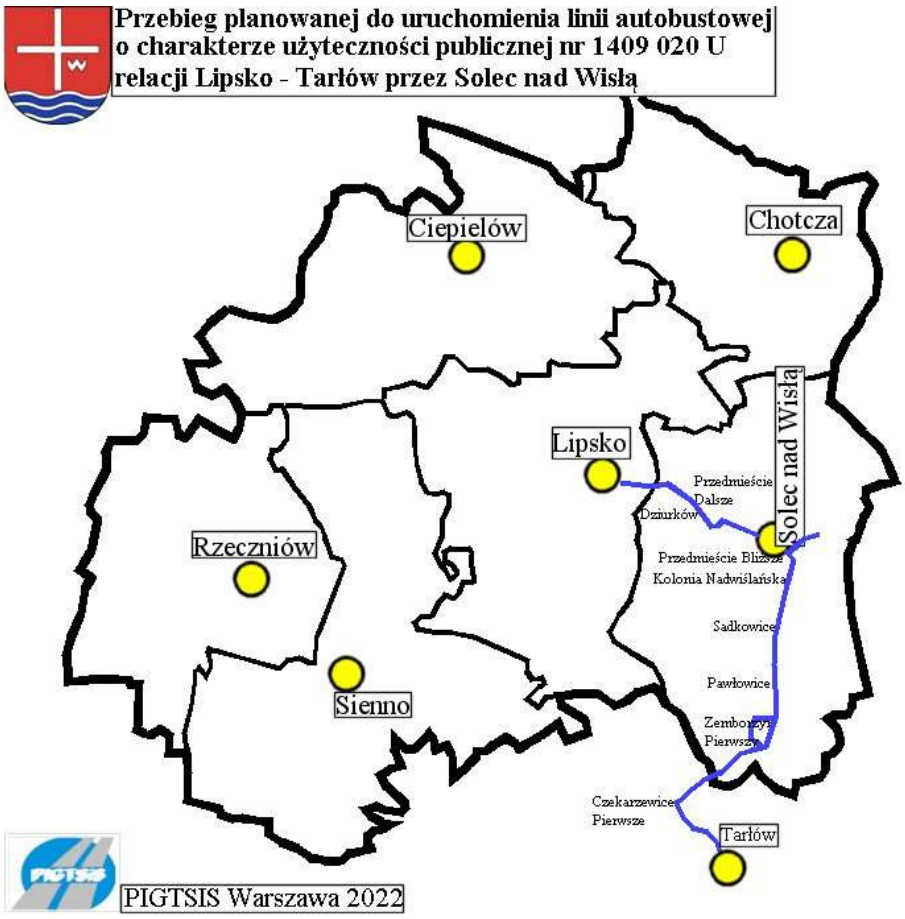
Mapa 39. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 017 U



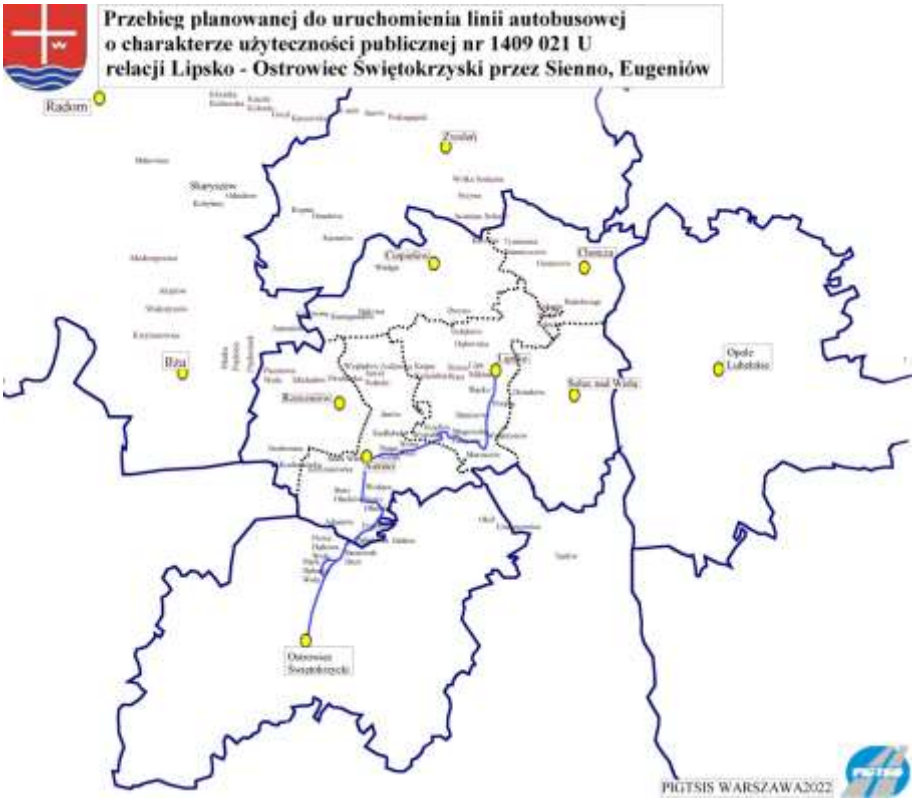
Mapa 40. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 018 U



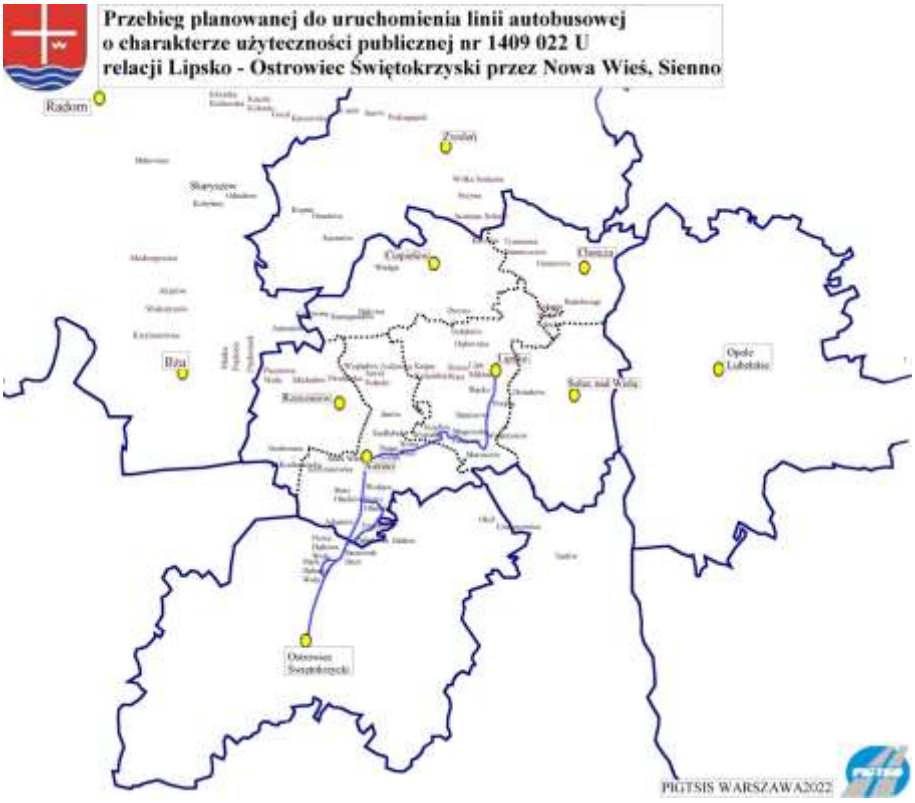
Mapa 41. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 019 U



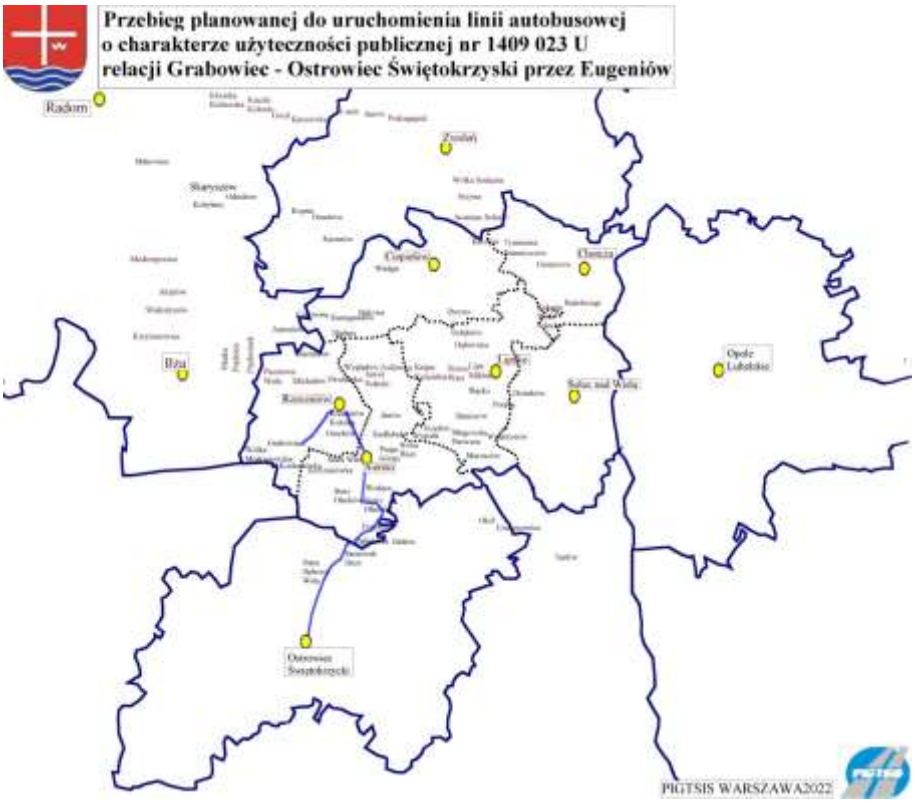
Mapa 42. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 020 U



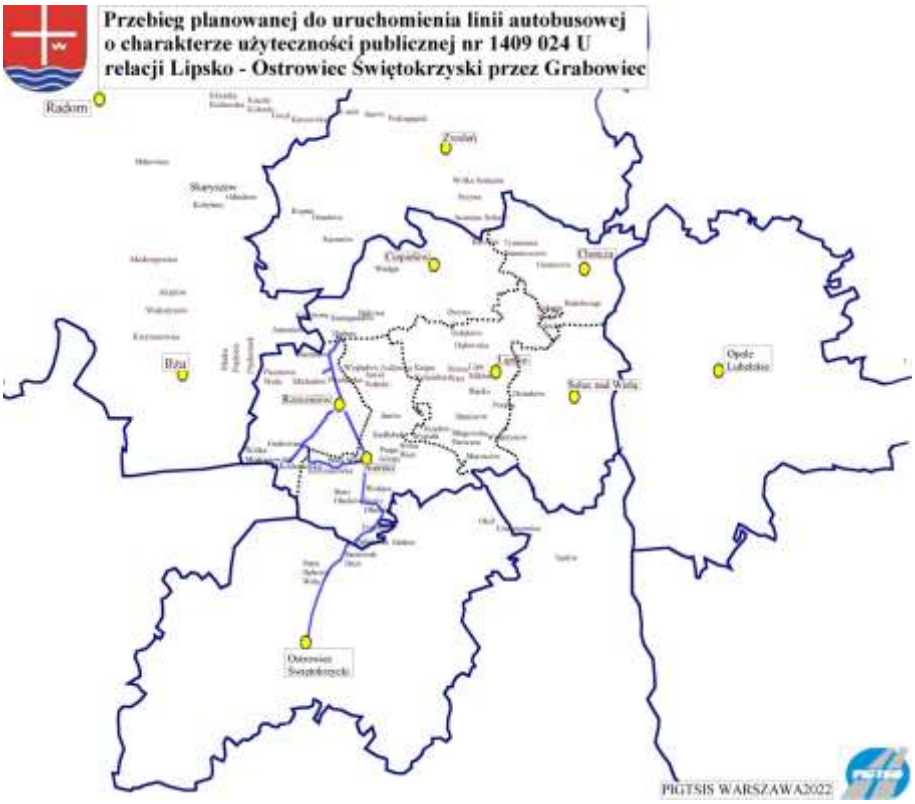
Mapa 43. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 021 U



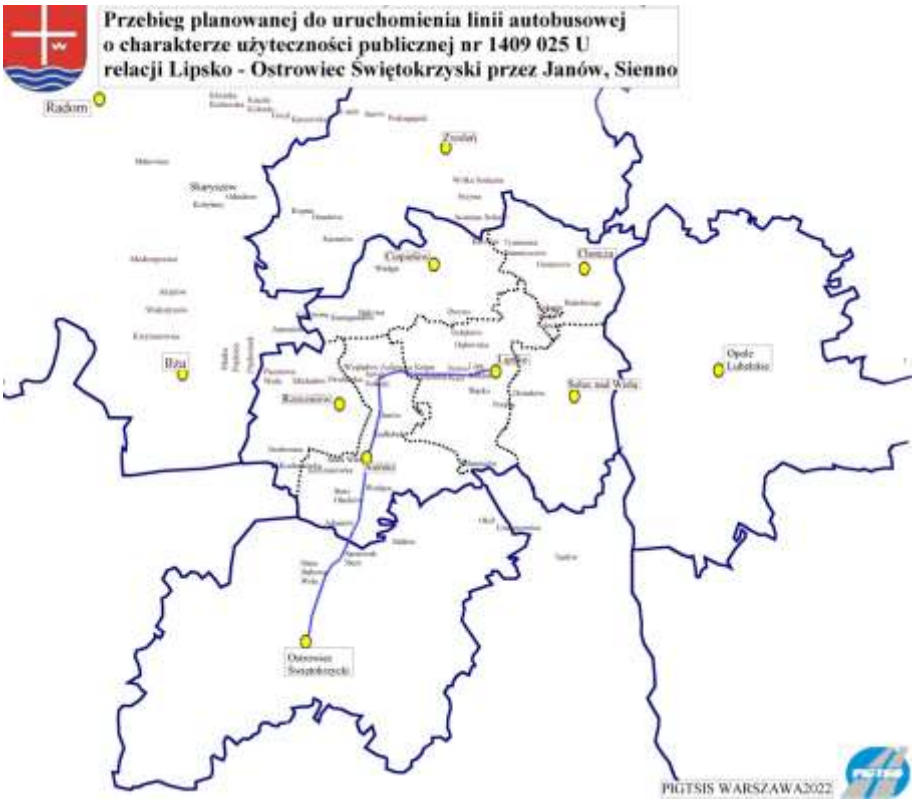
Mapa 44. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 022 U



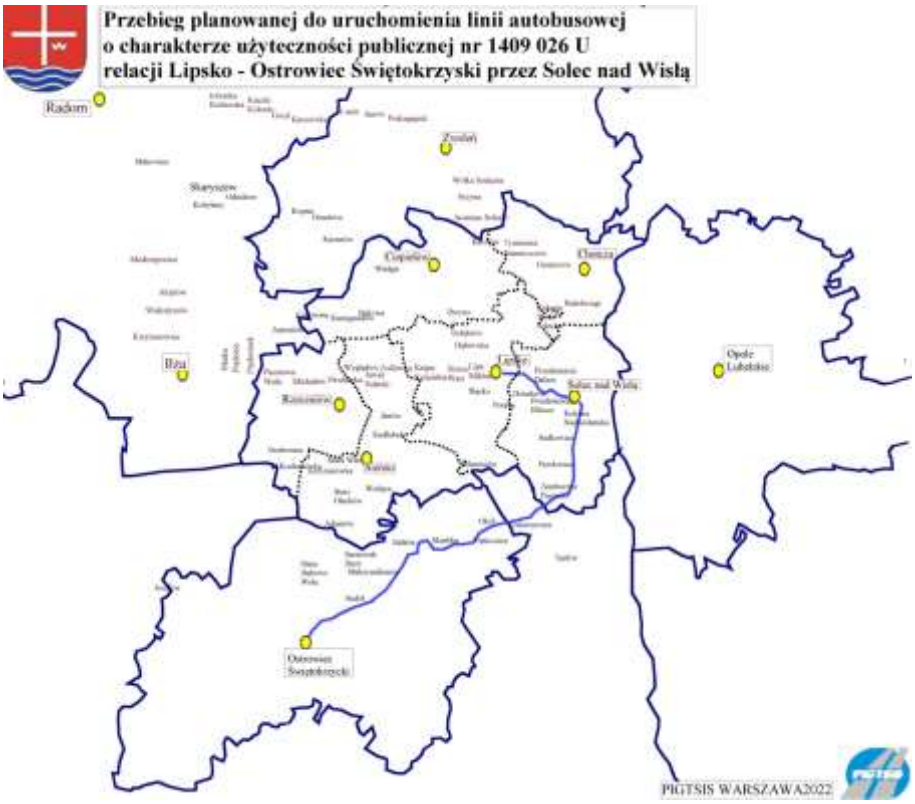
Mapa 45. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 023 U



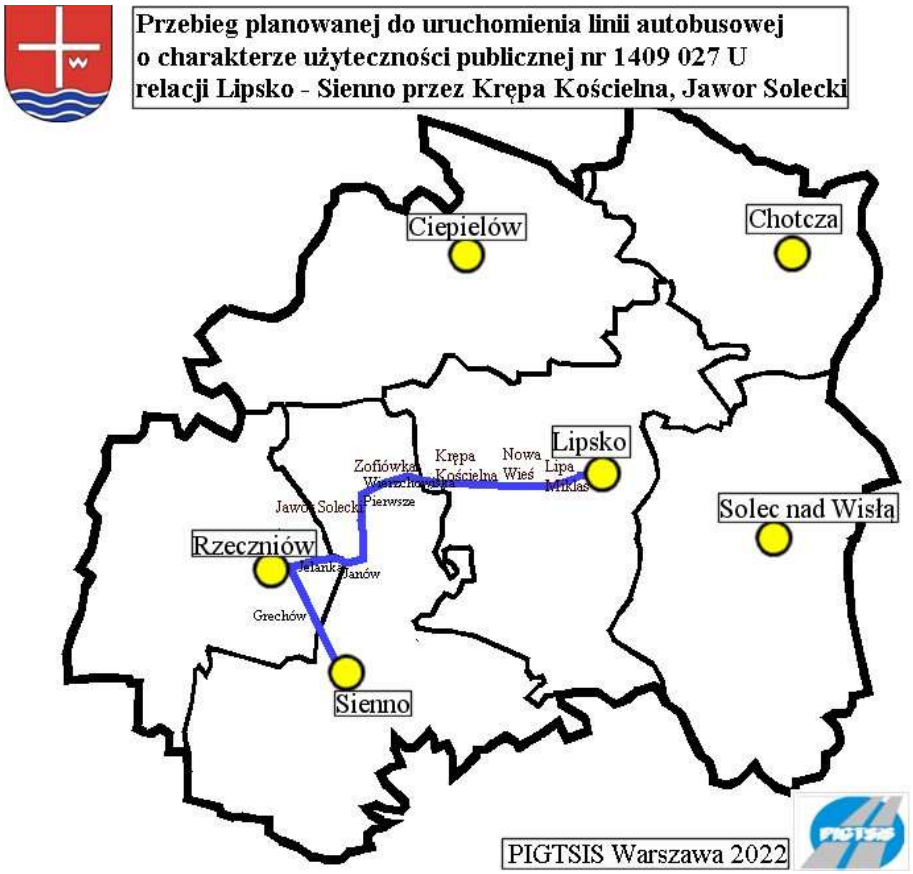
Mapa 46. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 024 U



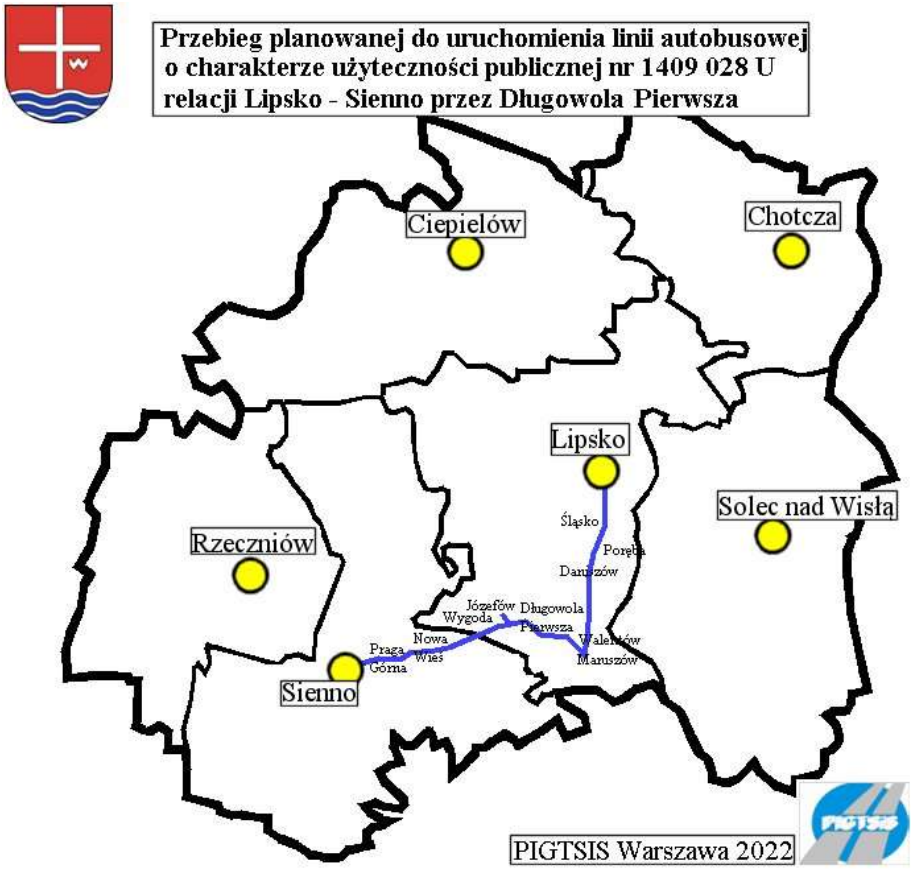
Mapa 47. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 025 U



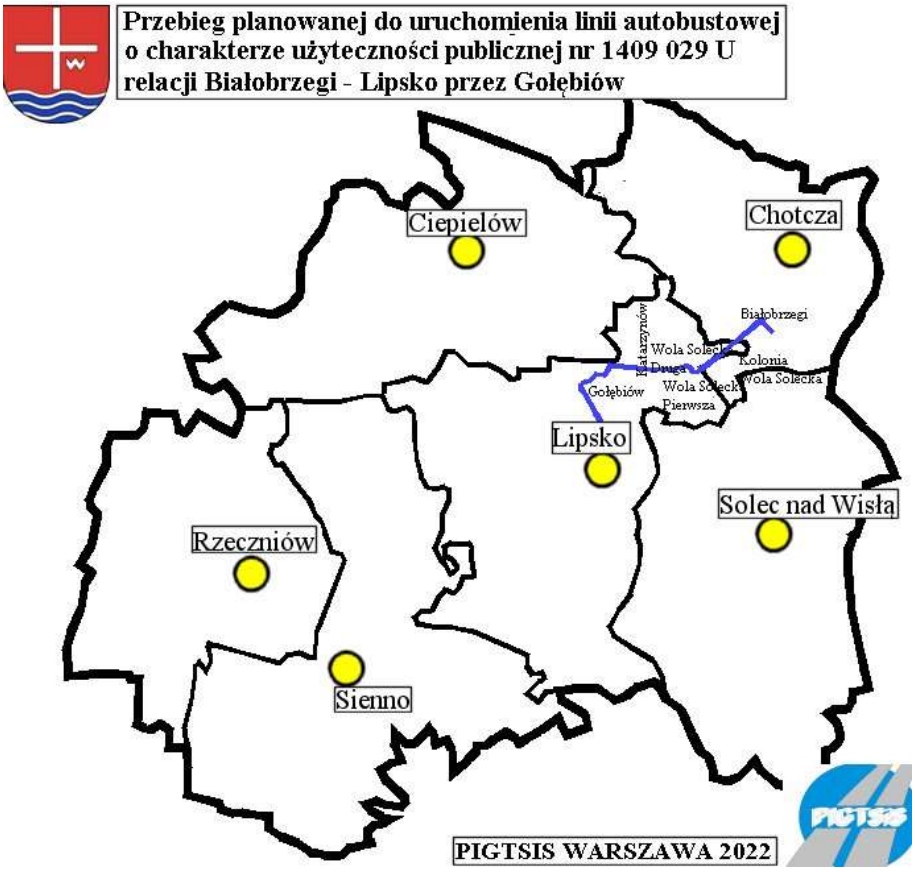
Mapa 48. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 026 U



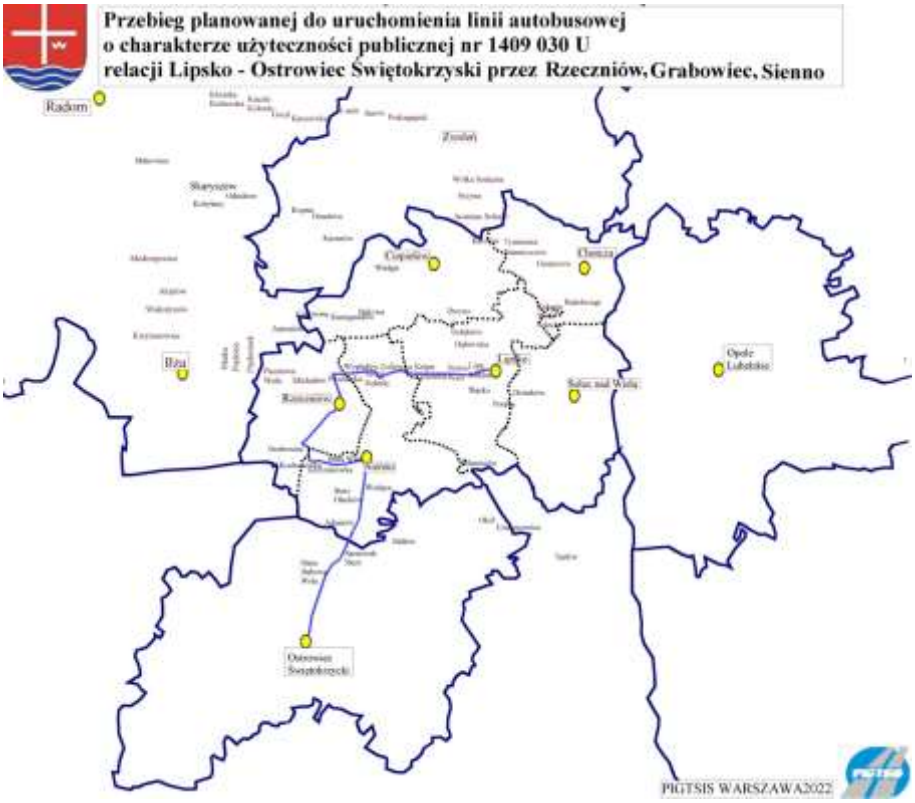
Mapa 49. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 027 U



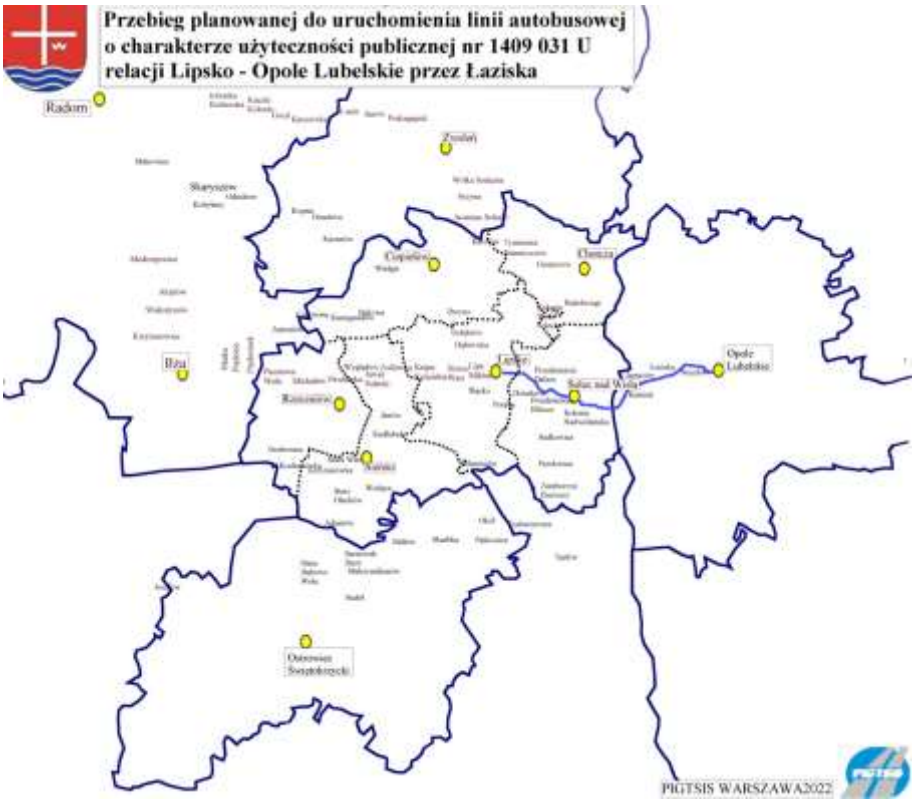
Mapa 50. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 028 U



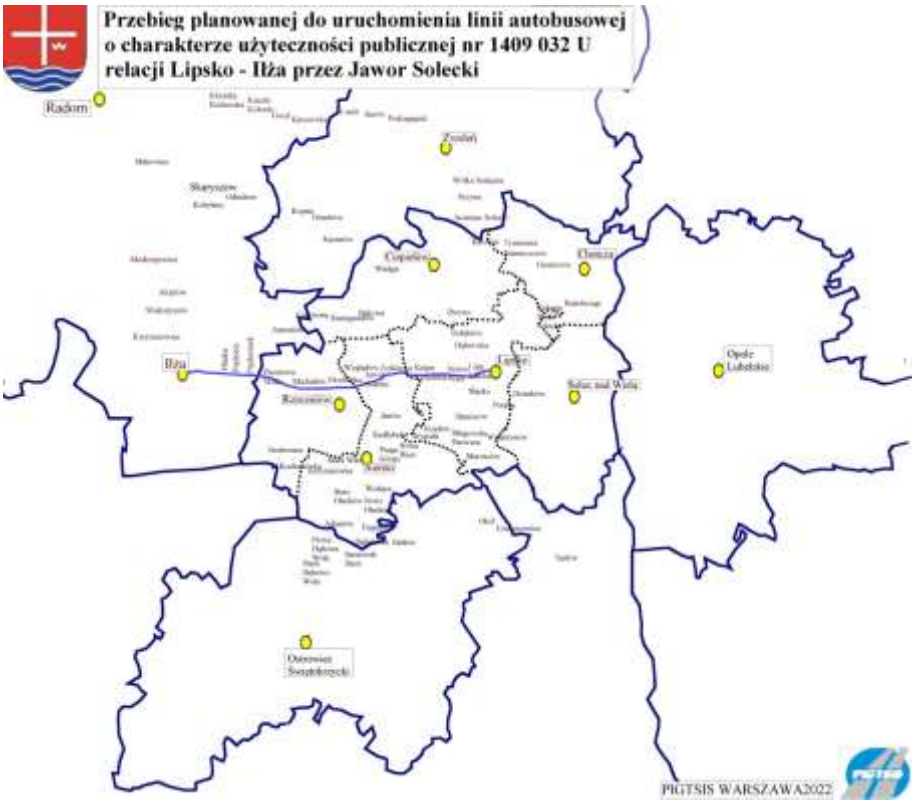
Mapa 51. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 029U



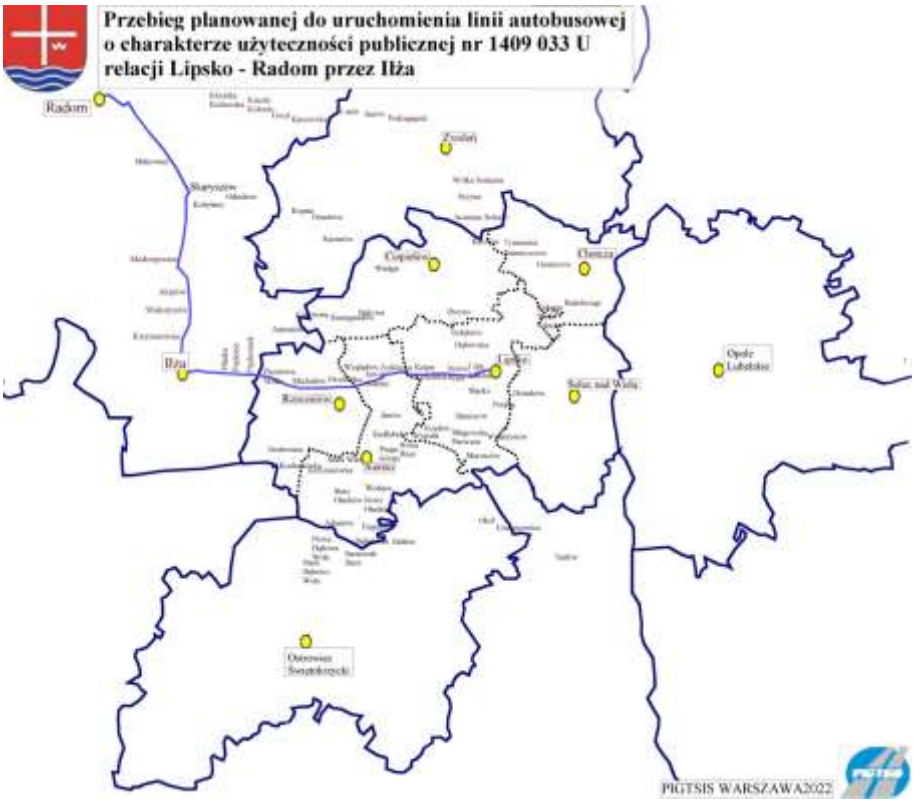
Mapa 52. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 030 U



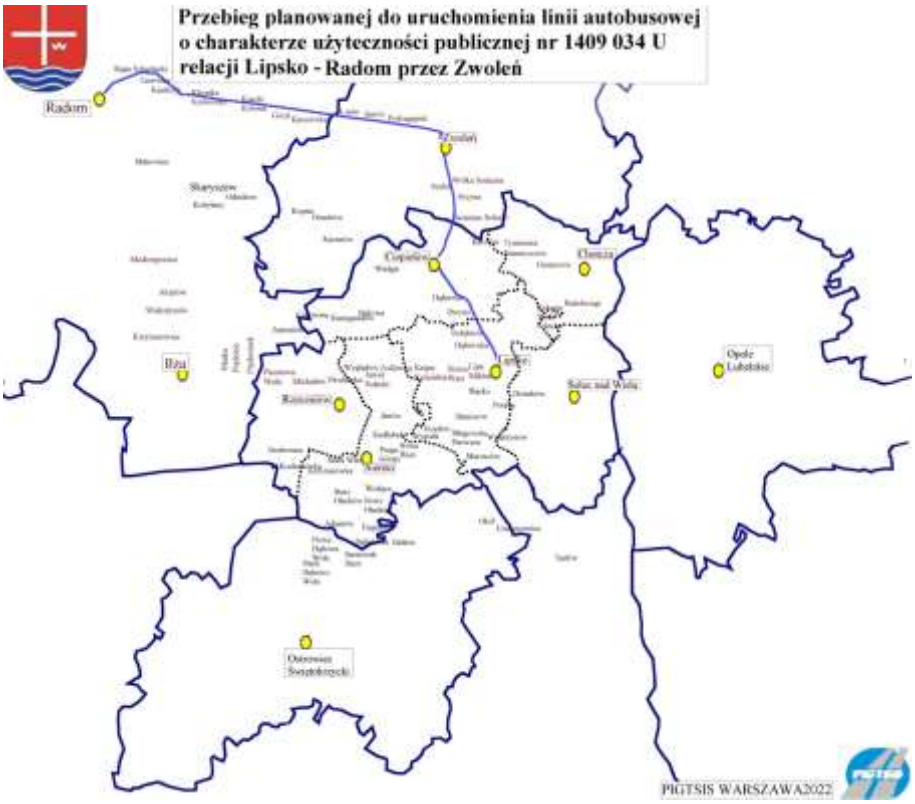
Mapa 53. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 031 U



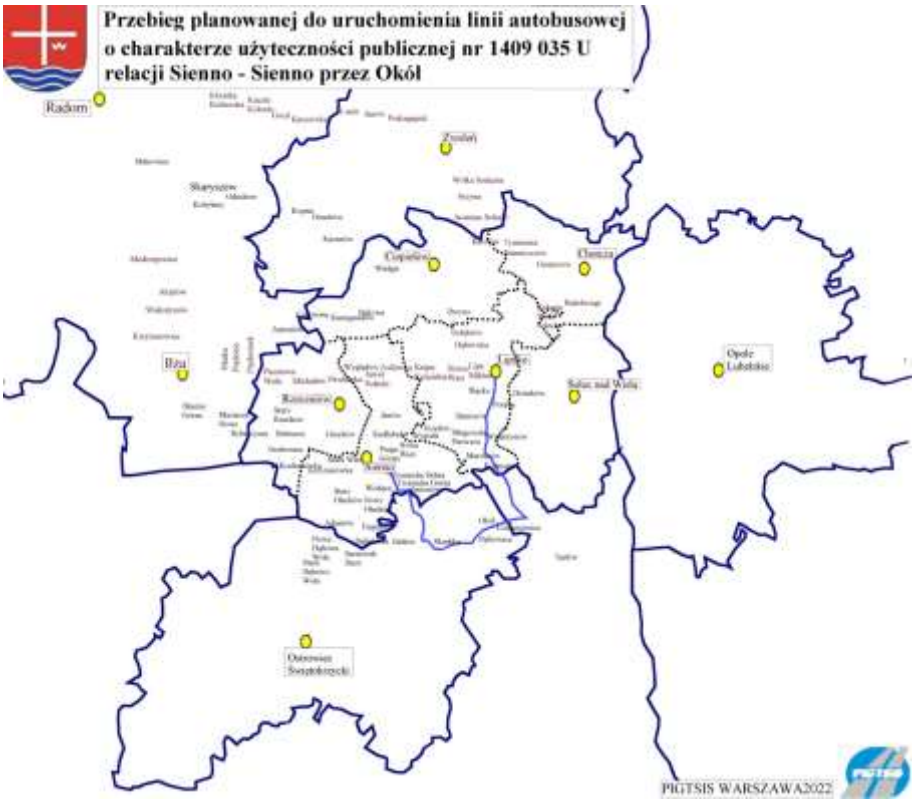
Mapa 54. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 032 U



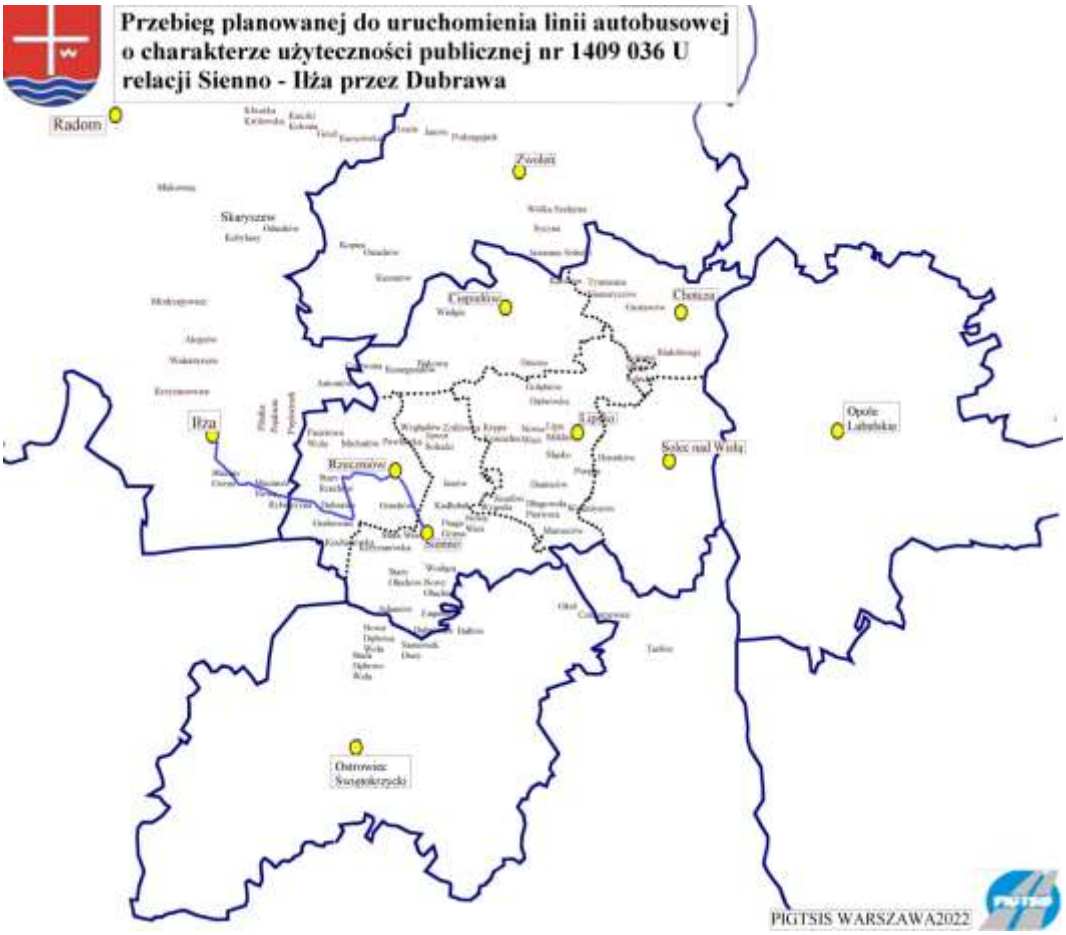
Mapa 55. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 033 U



Mapa 56. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 034 U



Mapa 57. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 035 U



Mapa 58. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 036 U

5.2.3. Częstotliwość kursowania autobusów w planowanej komunikacji powiatowej

Częstotliwość kursowania autobusów zaplanowano w taki sposób, aby przede wszystkim zapewnić komunikację w tzw. dni robocze dostępną przez cały rok, dlatego większość autobusów kursować będzie w dni od poniedziałku do piątku oprócz świąt (oznaczenie **D** - 251 dni). W części kursów autobusy będą jeździły tylko w dni nauki szkolnej (oznaczenie **S** – 186 dni). Zaplanowano także kursy obsługiwane dodatkowo w soboty i niedziele oraz kilka kursów wykonywanych tylko w dni wolne od nauki szkolnej czyli w okresie wakacji i/lub ferii szkolnych.

W 36 planowanych do uruchomienia liniach zaproponowano kursowanie 267 kursów – 162 kursy będą wykonywane w dni robocze (D) z czego 92 z wyłączeniem 24 i 31.XII (Dm), 26 w dni nauki szkolnej (S), 10 kursów obsługiwanych będzie od poniedziałku do soboty oprócz świąt (E), 5 obsługiwanych w dni wolne od nauki szkolnej, a pozostałe kursować będą codziennie z wyjątkiem wymienionych świąt lub tylko w soboty i niedziele.

Kursy szkolne (S) mają przede wszystkim zapewnić obsługę dowozową młodzieży szkolnej do jednostek edukacyjnych zlokalizowanych w obszarze Powiatu. Jest to minimalna liczba dni objętych kursami autobusowymi i w skali roku takich dni jest 186. Oczywiście oprócz młodzieży szkolnej, z przejazdów w takich kursach będą mogli także skorzystać mieszkańcy Powiatu w celu spełnienia swoich podstawowych potrzeb przewozowych. Dla większości połączeń przyjęto jednak częstotliwość kursowania w tzw. dni robocze od poniedziałku do piątku tj. przez 251 dni w roku. Komunikacja w dni robocze (D) ma za zadanie, oprócz dowozu do szkół, zapewnić także dowóz do miejsc pracy, także w czasie wakacji i przerw w funkcjonowaniu szkół. Kursy wykonywane codziennie czyli również w dni wolne od pracy zaplanowano natomiast na liniach wykraczających poza obszar Powiatu Lipskiego, zapewniając mieszkańcom możliwość komunikacji do sąsiednich powiatów: opatowskiego oraz ostrowieckiego.

Organizator komunikacji o charakterze użyteczności publicznej będzie mógł zamienić częstotliwości kursowania poszczególnych połączeń zastępując komunikację w dni nauki szkolnej (S) komunikacją wykonywaną w dni robocze (D) w celu dalszej optymalizacji wykonywanej komunikacji i dopasowania dni kursowania do potrzeb przewozowych mieszkańców.

5.2.4. Praca przewozowa w planowanej komunikacji powiatowej o charakterze użyteczności publicznej

Dla planowanej powiatowej sieci linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej obliczono pracę przewozową jaka będzie realizowana w ciągu roku zakładając optymalną liczbę kursów. W tabeli poniżej podano informację dotyczące długości poszczególnych linii komunikacyjnych, ilości wykonywanych kursów oraz planowaną roczną pracę przewozową.

Lp.	Numer linii	Linia komunikacyjna	Długość linii [km]	Ilość kursów	Przebieg roczny [km/rok]
1	1409 001 U	Lipsko - Grabowiec przez Jaworska Wola, Rzeczniów	25,1	6	34 381,1
2	1409 002 U	Lipsko - Zemborzyn przez Solec nad Wisłą	22,3	17	52 595,0
3	1409 003 U	Lipsko- Sienno przez Bronisławów	25,4	2	14 081,1
4	1409 004 U	Lipsko - Sienno przez Hieronimów	29,8	6	38 076,7
5	1409 005 U	Boiska - Lipsko przez Katarzynów	17,6	1	3 291,2
6	1409 006 U	Lipsko - Solec nad Wisłą przez Boiska	21,3	1	3 983,1
7	1409 007 U	Lipsko - Sienno przez Rzeczniów	32,2	3	23 016,7
8	1409 008 U	Lipsko-Sienno przez Rzeczniów, Grabowiec	46,9	1	11 771,9
9	1409 009 U	Lipsko - Leopoldów przez Jelonek, Huta, Krępa Kościelna, Władysławów	28,3	2	10 584,2
10	1409 010 U	Lipsko - Tymienica przez Chotcza	27,3	2	13 629,3
11	1409 011 U	Lipsko - Lipsko przez Wola Solecka, Białobrzegi	26,6	2	9 948,4
12	1409 012 U	Lipsko - Sienno przez Długowola, Nowa Wieś	22,2	5	18 021,8
13	1409 013 U	Lipsko - Lipsko przez Szymanów, Anusin	20,6	2	7 704,4
14	1409 014 U	Lipsko - Sienno przez Jawor Solecki	19,6	1	4 919,6
15	1409 015 U	Lipsko - Lipsko przez Białobrzegi	38,2	1	7 143,4
16	1409 016 U	Lipsko - Antoniów przez Łaziska, Ciepielów	37,4	8	75 099,2
17	1409 017 U	Lipsko - Helenów, Kostusin przez Zapusta, Osówka	32,1	1	6 002,7
18	1409 018 U	Lipsko - Chotcza Górna przez Katarzynów	19,4	10	48 317,5
19	1409 019 U	Lipsko - Lipsko przez Chotcza, Ciepielów	47,8	5	59 838,4
20	1409 027 U	Sienno - Lipsko przez Krępa Kościelna, Jawor Solecki	22,2	8	42 624,0
21	1409 028 U	Lipsko - Sienno przez Długowola Pierwsza	20,8	6	35 609,6
22	1409 029 U	Białobrzegi - Lipsko przez Gołębiów	12,3	1	2 300,1
23	1409 020 U	Tarłów - Lipsko przez Solec nad Wisłą	31,9	2	15 587,1
24	1409 026 U	Lipsko - Ostrowiec Św. przez Solec nad Wisłą	53,9	46	687 475,0
25	1409 035 U	Lipsko - Sienno przez Okół	38,2	12	106 527,6
26	1409 021 U	Lipsko - Ostrowiec Św. przez Sienno, Eugeniów	47,8	1	11 997,8
27	1409 022 U	Lipsko - Ostrowiec Św. przez Nowa Wieś, Sienno	46,9	6	67 293,1

28	1409 023 U	Grabowiec - Ostrowiec Św. przez Eugeniów	35,4	7	54 529,6
29	1409 024 U	Ostrowiec Św. - Sienno przez Grabowiec	63,3	1	15 888,3
30	1409 025 U	Lipsko - Ostrowiec Św. przez Janów, Sienno	38,2	7	66 916,6
31	1409 030 U	Lipsko - Ostrowiec Św. przez Rzeczniów, Grabowiec, Sienno	52,2	16	217 152,6
32	1409 031 U	Lipsko - Opole Lubelskie przez Łaziska	27,7	6	27 760,6
33	1409 032 U	Lipsko - Iłża przez Jawor Solecki	30	20	150 600,0
35	1409 036 U	Sienno - Iłża przez Dubrawa	28,6	18	129 214,8
34	1409 033 U	Lipsko - Radom przez Iłża	60	10	150 600,0
36	1409 034 U	Lipsko - Radom przez Zwoleń	56,8	24	390 670,4
RAZEM			***1206,3***	***267***	***2 615 152,9***

Tabela 68. Praca przewozowa linii o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu Lipskiego

W celu realizacji zaplanowanych linii o charakterze użyteczności publicznej, które wykraczają poza teren Powiatu Lipskiego na obszar sąsiednich powiatów (zaznaczone w powyższej tabeli kolorami) konieczne jest zawarcie stosownych Porozumień, na mocy których Powiat Lipski przyjmie od sąsiednich powiatów zadanie organizacji przewozów w publicznym transporcie zbiorowym na ich obszarze. Projektowane linie wymagają podpisania porozumień z ***Powiatem Opatowskim, Ostrowieckim, Opolskim, Radomskim, miastem na prawach powiatu Radomiem oraz Powiatem Zwoleńskim.*** Udział pracy przewozowej w obszarach poszczególnych powiatów, w których planowana jest komunikacja na powyższych liniach przedstawia poniższa tabela. Jest ona również ujęta w **załączniku nr 9.**

Ilość linii	Powiaty w przebiegu linii	Udział % w przebiegu rocznym [km/rok]	Długość linii [km]	Ilość kursów	Przebieg roczny [km/rok]
22	**w obszarze Powiatu Lipskiego**	**20,00%**	**595,4**	**91**	**522 939,4**
1	**w obszarze Powiatu Lipskiego i Powiatu Opatowskiego**	**0,60%**	**31,9**	**2**	**15 587,1**
2	**w obszarze Powiatu Lipskiego, Powiatu Ostrowieckiego i Powiatu Opatowskiego**	**30,36%**	**92,1**	**58**	**794 002,6**
6	**w obszarze Powiatu Lipskiego i Powiatu Ostrowieckiego**	**16,59%**	**283,8**	**38**	**433 778,0**
1	**w obszarze Powiatu Lipskiego i Powiatu Opolskiego**	**1,06%**	**27,7**	**6**	**27 760,6**
2	**w obszarze Powiatu Lipskiego i Powiatu Radomskiego**	**10,70%**	**58,6**	**38**	**279 814,8**
1	**w obszarze Powiatu Lipskiego, Powiatu Radomskiego i Miasta na prawach powiatu Radom**	**5,76%**	**60,0**	**10**	**150 600,0**
1	**w obszarze Powiatu Lipskiego, Powiatu Zwoleńskiego, Powiatu Radomskiego i Miasta na prawach powiatu Radom**	**14,94%**	**56,8**	**24**	**390 670,4**
36	***RAZEM***	***100,00%***	***1 206***	***267***	***2 615 152,9***

Tabela 69 Praca przewozowa na planowanych liniach użyteczności publicznej wg. obszarów ich przebiegu

Największy udział w planowanej pracy przewozowej (ponad 30%) mają dwie linie przebiegające w obszarze powiatów Lipskiego, Ostrowieckiego i Opatowskiego, gdzie zaplanowano łącznie 58 kursów. Komunikacja realizowana tylko w obszarze Powiatu Lipskiego zakłada obsługę 91 kursów na 22 liniach przy oferowanej pracy przewozowej wynoszącej 522.939,4 km, co stanowi 20% ogółu zaplanowanych kilometrów rocznego przebiegu na wszystkich liniach. Najmniejszy udział (tylko 0,6%) ma linia biegnąca przez Powiaty Lipski i Opatowski, gdzie zaplanowano obsługę tylko dwóch kursów o przebiegu rocznym 15.587,1 km.

Roczna praca przewozowa planowana na wszystkich projektowanych liniach, których organizatorem będzie Powiat Lipski wynosić będzie **2.615.152,9 km** rocznie. Aktualnie na terenie Powiatu realizowanych jest 2.274.836,70 km rocznie z czego w komunikacji regularnej 767.901,30 km, a w przewozach o charakterze użyteczności publicznej 1.506.935,4 km rocznie. Na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Lipskiego, czyli w komunikacji powiatowej realizowanych jest 21.365,20 km rocznie w komunikacji regularnej oraz 1.487.400,40 km rocznie w komunikacji o charakterze użyteczności publicznej.

Dane te ilustruje poniższa tabela, która stanowi ponadto **załącznik nr 11** do niniejszego opracowania.

Wyszczególnienie	Roczny przebieg [km]	% udział w komunikacji
w obszarze Powiatu Lipskiego		
Aktualna praca przewozowa wykonywana na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Mazowieckiego, Lubelskiego oraz **Starostę Lipskiego,** Starostę Opatowskiego, a także Wójtów i Burmistrzów Gmin w tym:	**2 274 836,70**	**100,00%**
w przewozach regularnych	**767 901,30**	**33,76%**
w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	**1 506 935,40**	**66,24%**
Aktualna praca przewozowa w przewozach **regularnych** wykonywana na podstawie zezwoleń wydanych przez **Marszałka Województwa Mazowieckiego**	296 328,30	13,03%
Aktualna praca przewozowa w przewozach **regularnych** wykonywana na podstawie zezwoleń wydanych przez **Marszałka Województwa Lubelskiego**	36 669,00	1,61%
Aktualna praca przewozowa w przewozach **regularnych** wykonywana na podstawie zezwoleń wydanych przez **Starostę Powiatu Lipskiego**	21 365,20	0,94%

Aktualna praca przewozowa w przewozach o **charakterze użyteczności publicznej** wykonywana na podstawie zezwoleń wydanych przez **Starostę Powiatu Lipskiego**	1 437 400,40	63,19%
Aktualna praca przewozowa w przewozach o **charakterze użyteczności publicznej** wykonywana na podstawie zezwoleń wydanych przez **Starostę Powiatu Opatowskiego**	10 567,00	0,46%
Aktualna praca przewozowa w przewozach regularnych wykonywana na podstawie zezwoleń wydanych przez **Wójtów i Burmistrzów Gmin**	413 538,80	18,18%
Aktualna praca przewozowa w przewozach regularnych wykonywana na podstawie zezwoleń wydanych przez **Wójtów i Burmistrzów Gmin**	58 968,00	2,59%
***Aktualna praca przewozowa w przewozach o charakterze użyteczności publicznej w całym obszarze przebiegu linii na postawie zaświadczeń udzielonych przez* Starostę Lipskiego**	**2 377 488,8**	
Planowana praca przewozowa projektowanych linii o charakterze użyteczności publicznej	**2 615 152,9**	
w tym w obszarze Powiatu Lipskiego	**1 579 098,4**	
% wzrost udziału do ilości obecnej komunikacji regularnej		
340,56%		
% wzrost udziału do ilości obecnej komunikacji powiatowej		
w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	**110%**	
w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na obszarze Powiatu Lipskiego	**110%**	

Tabela 70. Aktualna i planowana praca przewozowa w komunikacji autobusowej na terenie Powiatu Lipskiego

Proponowana do uruchomienia w ramach linii użyteczności publicznej komunikacja będzie więc wyższa od wykonywanej aktualnie komunikacji i stanowić będzie ponad 340 % aktualnie wykonywanej komunikacji regularnej oraz 110 % aktualnie wykonywanej komunikacji w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.

5.2.5. Zasadność uruchamiania komunikacji o charakterze użyteczności publicznej

Planowana do uruchomienia komunikacja o charakterze użyteczności publicznej zaplanowana została przede wszystkim na podstawie komunikacji o charakterze użyteczności publicznej obecnie realizowanej w analizowanym obszarze z uwzględnieniem zapotrzebowania przewozowego zgłoszonego przez gminy.

Projektowana sieć komunikacji o charakterze użyteczności publicznej obejmuje 36 linii o łącznej długości 1206,3 km, w których zaplanowano wykonywanie 267 kursów w relacji wyłącznie docelowej, o łącznym rocznym przebiegu wynoszących 2.615.182,9 km. Jak napisano wyżej proponowana komunikacja powiatowa stanowić będzie 110% aktualnie wykonywanej komunikacji użyteczności publicznej. W odniesieniu do ilości kursów również zaplanowano wzrost wykonywanych połączeń z 237 w komunikacji powiatowej do 267 w planowanej komunikacji o charakterze użyteczności publicznej.

Projektując komunikację powiatową należało przyjąć zgodnie z obowiązującym stanem prawnym, iż od 1 stycznia 2023 roku komunikacja regularna na terenie Powiatu Lipskiego nie będzie mogła być już prowadzona (ustawa przesuwająca ten termin o kolejny rok nie została jeszcze podpisana przez Prezydenta). Dotyczy to zarówno komunikacji powiatowej, ale także komunikacji wojewódzkiej i gminnej. Ponieważ w Planie Transportowym Województwa Mazowieckiego nie przewidziano do uruchomienia żadnej komunikacji publicznej, której przebieg byłby związany z Powiatem Lipskim istnieje duże niebezpieczeństwo, iż od roku 2023 komunikacja wojewódzka będzie istniała jedynie w bardzo szczątkowym kształcie lub nie będzie prowadzona w ogóle. Przewoźnicy komercyjni będą wykonywać linie jedynie o dużej frekwencji, gdzie liczba sprzedanych biletów będzie rekompensowała ponoszone koszty. W w/w przewozach nazywanych *„na własne ryzyko*" nie będą obowiązywały żadne rekompensaty z tytuł honorowani ulg ustawowych do cen biletów, oraz nie będzie możliwe otrzymanie żadnej dotacji np. z rządowego programu Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Podobnie sytuacja wygląda z komunikacją gminną, ponieważ analiza informacji przekazywanych przez Gminy nie wskazuje na to, aby Gminy z Powiatu Lipskiego poza Gminą Lipsko przygotowywały się do uruchamiania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Fakt ten miał bardzo duże znaczenie przy planowaniu wielkości przyszłych przewozów powiatowych i dlatego komunikacja powiatowa w przewozach o charakterze użyteczności publicznej objęła w pewnym zakresie część kursów, które obejmują przewozy wojewódzkie ale także i gminne.

Z przeprowadzonych przez Starostwo Powiatowe analiz ilości występujących aktualnie połączeń autobusowych w komunikacji dowozowej do szkół na terenie Powiatu oraz na podstawie danych zgłoszonych przez poszczególne Gminy wynika, iż aktualna komunikacja nie pokrywa w całości zapotrzebowania ze strony uczniów. Zgłoszone uwagi wykazano w zbiorczym zestawieniu stanowiącym **załącznik nr 1** do niniejszego opracowania.

Przy planowaniu komunikacji o charakterze użyteczności publicznej wzięto pod uwagę zgłoszone sugestie, co miało wpływ na zwiększenie wielkości pracy przewozowej w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.

Skutkiem uruchomienia komunikacji o charakterze użyteczności publicznej będzie także niewielki wzrost pokrycia terenu komunikacją autobusową wyrażony w tzw. pokryciu miejscowości komunikacją. **Powiatowa komunikacja regularna i o charakterze użyteczności publicznej**, realizowana w obszarze Powiatu Lipskiego obejmowała do tej pory 107 spośród 182 miejscowości, co stanowo 58,8%. Uruchomienie przewozów o charakterze użyteczności publicznej spowoduje wiec, że dodatkowe miejscowości w Powiecie zostaną objęte zasięgiem komunikacji publicznej. W Gminie Rzeczniów liczba miejscowości objętych komunikacją zwiększy się o 3, w Gminie Sienno o 2. Spośród miejscowości, które zostałyby dodatkowo objęte dostępem do powiatowej komunikacji autobusowej są: Dubrawa, Rybiczyzna i Stary Rzechów w Gminie Rzeczniów oraz Trzemcha Dolna i Trzemcha Górna w Gminie Sienno.

5.2.6. Wytyczne do projektowania rozkładów jazdy w planowanej komunikacji powiatowej

Dla każdej linii o charakterze użyteczności publicznej zostały przygotowane przykładowe rozkłady jazdy autobusów, które stanowiły podstawę do obliczeń planowanych wozokilometrów, ilości kursów czy określenia miejscowości, przez które będzie przebiegała komunikacja, a także określenia przystanków oraz planowanych godzin odjazdów i przyjazdów autobusów. Wszystkie rozkłady jazdy zostały przygotowane w oparciu o aktualne przepisy prawne w transporcie drogowym, tj. w szczególności:

- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tj. Dz.U. z 2022 r. poz. 2201);
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tj. Dz.U. z 2022 r. poz. 1343);
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. o treści rozkładów jazdy (tj. Dz.U. z 2018 r. poz. 202);
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (tj. Dz.U. z 2022 r. poz. 988).

Ponadto do sporządzenia rozkładów jazdy przyjęto następujące wytyczne, które miały na celu przygotowanie rozkładów jazdy tak, aby były czytelne dla przewoźnika i podróżnych:

- przebieg linii wzorowano na obecnie istniejącej sieci komunikacji powiatowej o charakterze użyteczności publicznej;
- dwie linie utworzono w odpowiedzi na zapotrzebowanie przewozowe zgłoszone przez Gminy Sienno i Rzeczniów (szczegółowo opisane w załączniku nr 1);
- większość linii rozpoczyna lub kończy swój bieg w Lipsku, na dworcu autobusowym zlokalizowanym na ulicy 1 Maja 7;

- wyjątkiem od powyższego są dwie linie, na których pasażerowie rozpoczynają lub kończą podróż na innych przystankach na terenie Lipska;
- linie wybiegające poza obszar Powiatu Lipskiego do powiatów radomskiego oraz ostrowieckiego dowożą pasażerów do dworców autobusowych w Radomiu oraz Ostrowcu Świętokrzyskim zlokalizowanych w bliskiej odległości węzłów kolejowych;
- numer linii autobusowej utworzono zgodnie z numeracją określoną w rozporządzeniu o treści rozkładów jazdy: prefiks numeru linii stanowi numeracja zgodna z numerem powiatu wg. GUS, tj. 1409; kolejne trzy cyfry stanowią unikalny numer linii autobusowej rozpoczynającej się o numeru 001 do 036 liczone co jeden; numer linii kończy oznaczenie U, które mówi o charakterze prowadzonej komunikacji (komunikacja o charakterze użyteczności publicznej);
- w każdej z linii zaproponowano kursy z częstotliwości kursowania w dni robocze lub w dni szkolne, pojedyncze linie zawierają również kursy obsługiwane dodatkowo w soboty, niedziele i niektóre święta oraz w dni wolne od nauki szkolnej;
- poszczególne kursy posiadają numerację czterocyfrową, powiązaną z numerem linii, gdzie pierwsze dwie cyfry to dwie ostatnie cyfry z numeru linii a pozostałe dwie cyfry to cyfry nieparzyste rosnące od 01 dla kursów w relacji tam oraz cyfry parzyste rosnące począwszy od 02 dla kursów powrotnych.

Przygotowane projekty 36 rozkładów jazdy stanowią odrębny materiał roboczy, który został przekazany Zarządowi Powiatu do podejmowania w przyszłości konkretnych dalszych decyzji dotyczących sporządzania docelowych rozkładów jazdy obowiązujących na terenie Powiatu Lipskiego w komunikacji o charakterze użyteczności publicznej. Wraz z projektami tych rozkładów jazdy, Zarząd Powiatu otrzymał także projekty 36 schematów przebiegu poszczególnych linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej. Są to te same schematy, które zostały zobrazowane na mapkach od numeru 23 do numeru 57.

5.2.7. Etapy uruchamiania przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Zaplanowana sieć komunikacji o charakterze użyteczności publicznej oraz wykazana dla niej planowana praca przewozowa to tzw. wariant optymalny, dla którego w dalszej części niniejszego opracowania zostaną wskazane zasady finansowania.
Jednakże należy zaznaczyć, że komunikacja o charakterze użyteczności publicznej uruchamiana może być etapami, tj. poszczególne linie mogą być uruchamiane w zależności od aktualnego zapotrzebowania na przewozy. Powyższe dotyczyć będzie także ilości uruchamianych kursów, tj. ilości połączeń, jaka będzie wykonywana zarówno w ciągu jednego dnia jak i w ciągu całego roku kalendarzowego. Aktualnie występujące zapotrzebowanie na przewozy oraz inne czynniki społeczne i gospodarcze, a także finansowe będą miały wpływ na liczbę uruchamianych połączeń. Dopuszczalnym więc będzie sukcesywne zwiększanie ilości połączeń lub ich zmniejszanie.
Ponadto przewiduje się, że Organizator przewozów o charakterze użyteczności publicznej może dokonywać zmian w przebiegu proponowanych linii. Zmiany będą mogły dotyczyć np.

modyfikacji trasy przebiegu w związku z uruchamianiem przejazdu przez dodatkowe miejscowości lub zastąpieniu obsługi jednej miejscowości inną miejscowością. Dopuszczalna będzie także modyfikacja liczby przystanków w ramach poszczególnych linii komunikacyjnych. Zmiany mogą dotyczyć także modyfikacji przebiegu linii przez poszczególne miejscowości położone wzdłuż trasy przejazdu, o których mowa powyżej, nie powinny być jednak zbyt duże i nie powinny tak modyfikować trasy przejazdu, aby zmieniana linia miała zupełnie inny charakter przebiegu.

Jeżeli zmiany, o których mowa powyżej nie będą zbyt duże, nie będzie wymagana zmiana Planu Transportowego. Ponowne uchwalenie planu transportowego powinno mieć miejsce wtedy, gdy zmieniana linia będzie miała zupełnie inny przebieg na całej swojej długości.

5.2.8. System taryfowy i ceny biletów

Przyjęcie przez Powiat funkcji organizatora może wymagać opracowania i uchwalenia przez Radę Powiatu cennika biletów na usługi publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w art. 15 ust. 1 pkt. 10 oraz art. 50a ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, jeżeli wybrany operator otrzymywać będzie rekompensatę z tytułu ponoszenia wyższych kosztów niż uzyskane przychody w realizowanych przewozach o charakterze użyteczności publicznej. Przy ustaleniu w umowie z operatorem, że to on uzyskuje wpływy z biletów, to operator może opracować własny cennik i taryfę, który następnie zaakceptuje Rada Powiatu. Powiat będzie miał wpływ na poziom cen poprzez prawo do uzgodnienia ewentualnych podwyżek proponowanych przez operatora. W przypadku wyboru dwóch lub więcej operatorów: taryfę, cennik opłat i regulamin przewozu pasażerów musi ustalić Rada Powiatu.
Taryfa powinna określać rodzaje biletów, jakie będą oferowane przez operatora podróżnym, odległości taryfowe, stanowiące podstawę ustalenia ceny biletu, zasady stosowania ulg ewentualnie uchwalonych przez Powiat (innych niż ulgi ustawowe określone w stosownych ustawach) oraz ceny biletów zawierających ulgi ustawowe.

Cenniki stosowane przez operatora muszą zawierać ceny biletów z ulgami, jakie określa ustawa o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (tj. Dz. U. z 2018 r., poz. 295).

Według opracowujących plan, liczba przedziałów taryfowych powinna ograniczać się do 2 – 3. Ułatwić to może ustalanie cen, a także w przyszłości stworzyć możliwość powstania jakiegoś regionalnego systemu wspólnego biletu, który umożliwiałby pasażerom komunikacji publicznej o charakterze użyteczności publicznej korzystanie z przejazdu autobusami różnych operatorów funkcjonujących na rynku przewozowym.

W przypadku przyznania operatorom koncesji na wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, to operator odpowiedzialny byłby za politykę taryfową i za określanie

cen za świadczone przewozy. Powiat może w takim przypadku zapewnić sobie kontrolę nad tą polityką poprzez odpowiednie zapisy w umowie.

5.2.9. Obowiązujące uprawnienia do przejazdów ulgowych

Obywatele, którym Państwo w drodze odpowiednich ustaw przyznało ulgi upoważniające do nabycia biletów w niższej cenie, będą mogli to prawo realizować w środkach transportu publicznego wykonujących przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Obecnie obowiązujące przepisy prawa przewidują, że od 1 stycznia 2023 r. ulgi ustawowe nie będą obowiązywały w przewozach komercyjnych na tzw. „zgłoszenie przewozu", więc pasażerowie korzystający z takiej komunikacji zostaną pozbawieni prawa do nabycia biletów ulgowych. Oznacza to, że na terenie Powiatu Lipskiego uprawnienia takie będą przysługiwały wyłącznie w kursach wykonywanych przez operatorów, którym Powiat udzielił stosownego zamówienia, a kursy te przebiegać będą przez teren Powiatu. Osoby posiadające uprawnienia do ulg, szczególnie młodzież szkolna będzie je mogła realizować wyłącznie w takiej komunikacji o charakterze użyteczności publicznej. Powinno to spowodować, że osoby te będą korzystały głównie z przewozów realizowanych przez operatora. Należy jednak obserwować przyszłe rozwiązania prawne, ponieważ Minister Infrastruktury wielokrotnie zapowiadał zmianę tych zasad prawnych.

5.3. Zasady oznakowania środków transportu autobusowego

Środki transportu realizujące przewozy o charakterze użyteczności publicznej organizowanej przez Powiat Lipski, powinny niezależnie od oznaczenia linii komunikacyjnej na tablicy kierunkowej, posiadać oznaczenie Powiatu, np. herb i informację „Przewozy powiatowe".

Jeżeli zamówienie dotyczyłoby przewozów realizowanych w długim okresie – kilku lat, to wskazane byłoby, aby tabor autobusowy wykorzystywany przez operatora do realizacji tych przewozów, miał jednakowy sposób oznakowania. Odróżniałoby to pojazdy operatorów od autobusów przewoźników lub autobusów innych Organizatorów (np. Marszałka Województwa), które mogłyby wykonywać przewozy w obszarze Powiatu. Oznakowanie autobusów będzie miało szczególnie istotne znaczenie dla pasażerów po dniu 1 stycznia 2023 roku. Pasażerom będzie wtedy łatwiej ustalić w jakich autobusach mają prawo do posiadanych ulg ustawowych.

6. Określenie pożądanego standardu usług przewozowych

6.1. Kryteria określania standardu usług przewozowych

Potrzeby komunikacyjne mieszkańców Powiatu Lipskiego należy ocenić przede wszystkim na podstawie analizy stanu aktualnej sytuacji społecznej i gospodarczej ze szczególnym uwzględnieniem czynników demograficznych, prognoz rozwoju edukacji na tym obszarze oraz rozwoju gospodarczego we wszystkich elementach gospodarki, takich jak rolnictwo i przemysł. Analiza potrzeb komunikacyjnych powinna być także oceniana na podstawie danych dotyczących aktualnie wykonywanego na terenie Powiatu transportu publicznego, zarówno w przewozach drogowych jak i kolejowych. Dzięki tym analizom możliwe jest określenie pożądanego standardu usług w taki sposób, aby odpowiadał on zapotrzebowaniu oraz aby transport publiczny stawał się coraz bardziej konkurencyjny względem transportu indywidualnego.

Analiza przedstawiona w pierwszych rozdziałach niniejszego opracowania dowodzi, że obecna siatka połączeń użyteczności publicznej oraz komunikacja realizowana na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Lipskiego raczej zaspokaja potrzeby komunikacyjne mieszkańców. Wskazuje na to przede wszystkim łączna praca przewozowa na liniach powiatowych, która wynosi ponad 1,4 mln km rocznie, wysoki wskaźnik miejscowości objętych komunikacją wynoszący ok 80% oraz niewielkie potrzeby przewozowe zgłaszane przez mieszkańców Powiatu.

Rozwój Powiatu Lipskiego należy zatem powiązać z jednoczesnym rozwojem układu linii komunikacyjnych, ponieważ jest to jeden z najważniejszych czynników, które decydują o poczuciu niezawodności komunikacji publicznej wśród jej pasażerów. Wszelkie decyzje dotyczące zmian w funkcjonowaniu siatki połączeń muszą wynikać z analizy potrzeb przewozowych oraz być ściśle związane z dostępnością środków finansowych w budżecie Powiatu.
W *„Strategii rozwoju Powiatu Lipskiego na lata 2021-2030”* przewiduje się m.in. kreowanie rozwiązań przyjaznych środowisku, rozwój turystyki, budowę dróg i ścieżek rowerowych, stworzenie lepszych warunków do nauki, poprawę jakości leczenia oraz zmniejszenie bezrobocia. Uruchomienie sprawnej i spełniającej oczekiwania społeczeństwa powiatowej komunikacji o charakterze użyteczności publicznej, zapewniającej większą mobilność społeczeństwa, będzie wpisywało się w realizację tej strategii rozwoju Powiatu Lipskiego.

Jednym ze sposobów kontroli potrzeb przewozowych jest stała obserwacja potoków pasażerskich (liczby osób podróżujących środkami komunikacji publicznej). Regularne prowadzenie pomiarów oraz uzyskiwanie bieżących informacji od operatorów, pozwoli dostosować ilość kursów oraz ich przebieg do zmieniających się potrzeb przewozowych czy popytu na komunikację ze strony mieszkańców.

Prognozy demograficzne dla obszaru Powiatu Lipskiego nie wydają się być optymistyczne w perspektywie najbliższych kilku lat, a w szczególności analiza danych liczby ludności czy liczby uczniów wskazuje, że proces starzenia się społeczeństwa będzie się pogłębiał. Problemy demograficzne danej społeczności stanowią poważne wyzwanie dla organizatorów transportu publicznego.

Z jednej strony, niezbędne będzie dostosowanie transportu publicznego do zwiększającej się liczby osób starszych. Takie osoby najczęściej nie mają innej możliwości przemieszczania się. Brak dostępu do transportu publicznego może prowadzić do wykluczenia tych osób z życia społecznego. Trudności komunikacyjne powoduje fakt, że osoby starsze najczęściej nie mają stałych celów podróży, nie przemieszczają się regularnie i stanowią grupę o ograniczonej mobilności. Ciężko będzie dostosować częstotliwość kursowania do potrzeb tej grupy społecznej (zakupy, lekarz). Prawidłowo funkcjonująca komunikacja publiczna to przede wszystkim komunikacja o charakterze powtarzalnym, regularnym ze stabilnym i dopasowanym rozkładem jazdy. Tak funkcjonujący transport świadczy o jego niezawodności. Częste zmiany częstotliwości kursowania oraz trasy powodują natomiast decyzje o rezygnacji z podróży danym środkiem transportu.

Kolejnym kryterium poziomu usług komunikacyjnych na danym obszarze, w kontekście dopasowania do konkretnej grupy społecznej o niższej mobilności to stan taboru. Jak wykazano w analizie, tabor dostępny w obszarze Powiatu nie jest dostosowany do potrzeb osób starszych oraz osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych. Podobnie jak infrastruktura przystankowa. Te wszystkie przeszkody powodują, że transport staje się niedostępny dla grupy osób, która w najbliższej przyszłości będzie stanowiła największą grupę podróżnych. A podstawowym zadaniem transportu publicznego powinno być spełnienie tej funkcji użyteczności publicznej.

Z drugiej strony, należy podejmować działania, które będą zachęcały do podróży transportem publicznym jak największą liczbę osób w wieku produkcyjnym. Im większy udział tych osób w podróżach, tym większa stabilność finansowa operatora, ponieważ kupują oni bilety pełnopłatne. Dla oceny całego systemu transportu publicznego jest bardzo ważne, by przyjęty standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, skutkował rozwiązaniami, w wyniku których cały system zostanie uznany przez użytkowników za system transportu publicznego przyjazny dla pasażerów.

Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien zatem w optymalnym stopniu uwzględniać oczekiwania użytkowników i organizatora transportu publicznego, biorąc pod uwagę zarówno aktualny stan świadczenia tych usług jak i możliwości inwestycyjne, wynikające z wysokości środków dostępnych na

finansowanie rozwoju systemu transportu publicznego i czasu przewidzianego na osiągnięcie założonego standardu.

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

- stopień pokrycia usługami przewozowymi obszaru objętego planem transportowym czyli ilość miejscowości objętych dostępem do komunikacji autobusowej;
- dostępność komunikacyjną do obiektów użyteczności publicznej i innych obiektów ważnych z punktu widzenia użytkownika lub organizatora transportu publicznego;
- dostępność infrastruktury komunikacyjnej do sieci transportu publicznego poprzez rozmieszczenie przystanków w odległości nieprzekraczającej maksymalnej odległości dojścia do przystanku przyjętej w danej strefie obszaru objętego planem transportowym;
- standard napełnienia pojazdów wykonujących usługi przewozowe w transporcie publicznym;
- optymalna częstotliwość kursowania autobusów w danej linii komunikacyjnej oraz ich punktualność;
- możliwość zapewnienia optymalnych rozwiązań ekologicznych dla danego systemu transportu publicznego;
- komfort jazdy pasażerów;
- odpowiednią liczbę nowoczesnych autobusów z dostępem dla osób niepełnosprawnych i osób starszych;
- wygodne punkty przesiadkowe w ramach sieci komunikacyjnej oraz zintegrowane węzły przesiadkowe intermodalne (między różnymi środkami transportu);
- czytelny i łatwo dostępny system informacji dla pasażera zarówno na przystankach jak i w pojeździe, ale także w domu poprzez internetowy dostęp do rozkładu jazdy i możliwości zakupu biletów.

Standard usług przewozowych powinien uwzględniać również przewóz osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczanej mobilności wymaga przede wszystkim:

- posiadania taboru o odpowiednim standardzie wyposażonym w windy dla osób na wózkach inwalidzkich, ale także wózków dziecięcych oraz systemów informacji dźwiękowej i wzrokowej;
- usuwania barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej (wysokie krawężniki, wysokie perony);
- lokalizacji przystanków bliżej miejsc użyteczności publicznej, dodatkowo wyposażonych w wiaty i systemy informacji dla pasażera;
- stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej.

6.2. Dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej

Dostępność pasażerów do systemu komunikacji publicznej zapewnia sieć przystanków autobusowych na wyznaczonych liniach komunikacyjnych, obsługiwanych przez operatorów komunikacji publicznej zgodnie z przyjętym rozkładem jazdy. Organizator transportu publicznego powinien mieć na uwadze, żeby sieć przystanków zapewniała pasażerom możliwość dogodnego i bezpiecznego korzystania z przystanków autobusowych. Powiat powinien dążyć do określenia w formie standardu, promienia dojścia mieszkańca do przystanku zapewniającego przewozy o charakterze użyteczności publicznej. **Odległość dostępu do przystanku nie powinna być dłuższa niż 2 – 3 km**.

Wszystkie zinwentaryzowane przystanki przedstawiono **w załączniku nr 6.**

6.3. Określenie wymagań dla taboru autobusowego, jakim operatorzy powinni świadczyć usługi przewozowe

Autobusy powinny posiadać odpowiednią liczbę miejsc siedzących i stojących, aby zapewnić pasażerom bezpieczny i wygodny przejazd. Wymogi parametrów eksploatacyjnych pojazdów przeznaczonych do wykonywania linii powiatowych będą ustalane na podstawie aktualnie obowiązujących przepisów, przy jednoczesnym założeniu, iż Powiat powinien dążyć do systematycznego odmładzania taboru realizującego przewozy powiatowe, celem uatrakcyjnienia oferty przewozowej dla mieszkańców oraz dostosowania do przepisów dot. ochrony środowiska naturalnego.

W pierwszym okresie, nie powinno się stawiać wyższych wymagań względem autobusów, ponieważ spowodowałoby to wysokie koszty amortyzacji przypadające na 1 km przebiegu. Takie wymagania można będzie stawić operatorom, jeżeli okres, na który udzielane będzie zamówienie publiczne będzie wynosił co najmniej 6 lat.
Przy ustalaniu warunków jakim powinien odpowiadać tabor autobusowy obsługujący powiatowe trasy komunikacyjne, należy wziąć pod uwagę jaki tabor jest w posiadaniu przewoźników, którzy aktualnie wykonują komunikację na terenie Powiatu Lipskiego. Zbyt wygórowane wymagania mogą wyeliminować przewoźników mających siedzibę w Powiecie Lipskim lub w powiatach sąsiednich, co może doprowadzić do zwiększenia kosztów funkcjonowania komunikacji publicznej. Przewoźnicy z zewnątrz będą na pewno mieć większe koszty funkcjonowania, co znajdzie odzwierciedlenie w wyższej cenie za 1 wozokilometr.

Wśród wymagań stawianych przewoźnikom w kontekście posiadanego przez nich taboru powinno się przeanalizować, które czynniki są najważniejsze. Oprócz wieku taboru, który ma wpływ na ekologię oraz koszty eksploatacji, powinno być wzięte pod uwagę wyposażenie autobusów w elektroniczne tablice kierunkowe oraz urządzenia pozwalające na

monitorowanie jakości świadczonych usług przewozowych oraz umożliwiające dokonanie automatycznie pomiarów ilości pasażerów korzystających z przejazdu komunikacją publiczną.

6.4. Ochrona środowiska naturalnego

Plan transportowy ma na celu racjonalizację połączeń komunikacji publicznej, lepsze zarządzanie połączeniami, a także aby przejazdy autobusów przez obszary chronione nie powodowały powstawania ww. zagrożeń. Połączenia przewidywane w planie realizowane będą po już istniejących drogach.

Emisja gazów cieplarnianych emitowanych przez pojazdy samochodowe stanowi znaczący udział w ogólnej emisji gazów. Efektem realizacji Planu transportowego powinien być pozytywny wpływ na ograniczanie ilości emisji gazów cieplarnianych. Zapewnienie komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej będzie w pewnym stopniu zachęcać mieszkańców do ograniczania potrzeb korzystania z własnych pojazdów samochodowych przy załatwianiu spraw w siedzibie powiatu, lub w dojeździe do pracy. Zmniejszenie emisji gazów wydzielanych przez indywidualne pojazdy samochodowe powinno przełożyć się na zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza.

Realizacja komunikacji publicznej określonej w planie nie stwarza negatywnego oddziaływania na gleby oraz zasoby wodne. Tabor autobusowy w niewielkim tylko stopniu przyczynia się do przedostawania się do gleby czy wód gruntowych szkodliwych substancji powstających przy spalaniu paliwa czy np. przy ścieraniu się opon. O ile niepodważalnym jest fakt, że komunikacja autobusowa to przede wszystkim pojazdy spalinowe, których użytkowanie ma wpływ na środowisko naturalne, o tyle zastąpienie przejazdów indywidualnych przejazdem zbiorowym obniża ilość przedostających się do środowiska substancji szkodliwych.

Organizator transportu powinien dążyć do pozyskiwania środków umożliwiających Operatorowi zakup pojazdów niskoemisyjnych lub zeroemisyjnych. Proces taki jest możliwy jedynie w perspektywie wieloletniej i powinien być prowadzony stopniowo. Nie należy stawiać operatorom zbyt wygórowanych wymagań co do ekologii taboru w pierwszym okresie funkcjonowania komunikacji o charakterze użyteczności publicznej z uwagi na zbyt duże koszty wymiany czy zakupu takiego taboru, które z pewnością zostaną przerzucane na koszt obsługi jednego wozokilometra.

7. Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

7.1. System informacji dla pasażera

Organizator publicznego transportu zbiorowego zobowiązany jest do zorganizowania systemu informacji dla pasażera. System ten dotyczy komunikacji realizowanej przez operatorów oraz przez „przewoźników".

Prawo zobowiązuje przewoźnika do przekazania rozkładu jazdy organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, na którego obszarze przewoźnik wykonuje przewozy, celem podania do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera, a także do przekazania rozkładu jazdy oraz informacji dotyczącej rozkładu jazdy właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem, celem zamieszczenia tych informacji na danym obiekcie – w transporcie drogowym oraz innym szynowym.

Jednocześnie zostały wskazane wytyczne na temat informacji dotyczących rozkładu jazdy z wyszczególnieniem wymaganych elementów, które informacja, czyli tzw. tabliczka przystankowa musi zawierać. Głównymi elementami muszą być: nazwa podmiotu zamieszczającego informację wraz z adresem i telefonem, nazwa przystanku komunikacyjnego lub dworca, miejscowość docelowa oraz minimum jedna pośrednia, dzień rozpoczęcia obowiązywania informacji o rozkładzie jazdy, główne dane przewoźnika, godziny przyjazdu i odjazdu autobusów, objaśnienia symboli użytych w informacji oraz numer linii komunikacyjnej.

System powinien zawierać także informacje elektroniczne zamieszczone na stronach organizatora oraz operatora. Z uwagi na niewielki zakres informacji dotyczącej komunikacji realizowanej na obszarze Powiatu Lipskiego, uważamy za celowe nabycie takiej usługi w firmie zajmującej się informacją dla pasażera i zamieszczenia na stronie internetowej organizatora linku pozwalającego na uzyskiwanie pasażerom informacji o komunikacji powiatowej.

8. Finansowanie usług przewozowych

8.1. Źródła finansowania działalności przewozowej

Zasady finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej regulują przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – rozdział 6 „Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej".

Ustawodawca określa tylko trzy sposoby finansowania tych przewozów:

1) Opłaty pobierane w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
2) Rekompensaty z trzech tytułów;
3) Udostępnianie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Wskazuje także trzy źródła środków na sfinansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej:

1) wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe;
2) środki finansowe własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem;
3) środki finansowe z budżetu państwa;
4) środki finansowe z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych.

Przewozy powiatowe o charakterze użyteczności publicznej mogą być finansowane z powyższych źródeł w sposób określony w ustawie.

Podstawowym źródłem przychodów powinny być opłaty pasażerów, którzy korzystać będą z organizowanych przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Jak wynika z aktualnej analizy przychodów uzyskiwanych przez przedsiębiorców korzystających z przewozów regularnych, będą to bilety jednorazowe oraz bilety miesięczne szkolne. Wpływy z tych tytułów powinny zapewnić ok. 40 % przychodów uzyskiwanych przez operatora. Środki uzyskiwane z budżetu państwa z tytułu rekompensaty za stosowanie ulg ustawowych powinny zapewnić kolejne 40 % przychodów. Reszta musi być pokryta przez Powiat, ewentualnie ze wsparciem środkami z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych.

Zmiany w systemie podmiotów zobowiązanych do honorowania uprawnień obywateli do ulg ustawowych powinny spowodować znaczne zmniejszenie oferty przewozowej, w której będzie możliwe korzystanie z tych ulg. Powinno to generować w autobusach operatorów zwiększoną sprzedaż biletów ulgowych, a tym samym zwiększoną wartość przysługujących dopłat w porównaniu do wielkości uzyskiwanych obecnie w przeciętnych kursach komunikacji regularnej.

Źródłem finansowania komunikacji publicznej powinny być także określone w budżecie Powiatu środki na sfinansowanie różnicy pomiędzy uzyskiwanymi przychodami, a ponoszonymi kosztami przy wykonywaniu kursów.

W okresie do roku 2028, istotnym źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej powinny być dopłaty z „Funduszu Rozwoju Przewozów

Autobusowych". Jest to program rządowych dopłat do przewozów lokalnych w celu likwidacji lub ograniczania tzw. białych plam komunikacyjnych. Przygotowane przez autorów niniejszego opracowania rozkłady jazdy oraz schematy połączeń komunikacyjnych stanowią ważny element wniosku, jaki Organizator powinien złożyć za pośrednictwem właściwego wojewody w celu uzyskania takich środków. Pozyskanie dofinansowania do przewozów ma szczególnie duże znaczenie w przypadku linii o niewielkiej rentowności lub balansujących na granicy takiej rentowności i pozwoli na utrzymanie komunikacji w obszarach o niewielkim zaludnienie i niższych potokach pasażerskich.
Uzyskanie dofinansowania wymaga złożenia wniosku o jego przyznanie do Urzędu Wojewódzkiego. Przewozy gminne i powiatowe mają wyższy priorytet dostępu do funduszu przed przewozami wojewódzkimi.

Powiat powinien sfinansować także niezbędną infrastrukturę dla pasażerów np. zakup automatów do sprzedaży biletów, utrzymanie systemu informacji dla pasażerów, systemu nadzoru nad realizacją komunikacji publicznej.

Kolejnym źródłem finansowania komunikacji o charakterze użyteczności publicznej mogą być odpowiednie fundusze publiczne na finansowanie zakupu taboru czy też budowę infrastruktury, jakie mogą zostać uruchomione w programach Unii Europejskiej lub Rządu.

Środki finansowe na sfinansowanie tej komunikacji mogą pochodzić także od Gmin, jako rekompensata finansowa za wykonywanie przez Powiat komunikacji na obszarach Gminy, jeżeli dany rodzaj przewozu będzie miał także za zadanie zapewnienie dojazdu mieszkańcom Gminy do jej siedziby i będzie zlecany przez tę jednostkę operatorowi realizującemu przewozy powiatowe. Takie rozwiązanie jest bardzo często realizowane na obszarach aglomeracyjnych w komunikacji miejskiej.

8.2. Koszty działalności przewozowej

Na koszty komunikacji powiatowej składać się będą głównie koszty eksploatacyjne operatora. Będą to koszty eksploatacyjne, amortyzacja oraz koszty zarządu i nadzoru. Największą grupę kosztów stanowić będą koszty eksploatacyjne, obejmujące koszty płac, paliwa i ogumienia, koszty techniczne związane z zapewnieniem utrzymania taboru autobusowego w należytym stanie technicznym, podatki i daniny publiczne oraz koszty innych materiałów związanych z eksploatacją pojazdów.

Kolejną grupę kosztów stanowić będą koszty amortyzacji pojazdów lub opłat leasingowych. Wysokość tych opłat może być różna w zależności od postawionych operatorowi wymogów wobec autobusów, jakimi ma realizować zleconą usługę.

Dlatego szczególnie w pierwszym okresie, kiedy udzielane zamówienia dotyczyć będą niewielkiej liczby kursów, a czas umowy będzie krótki, wymagania do taboru nie powinny być zbyt wysokie z uwagi na poziom kosztów.

Trzecią grupę kosztów stanowią koszty zarządu operatora i koszty nadzoru organizatora. Te koszty powinny być ograniczane i nie przekraczać wysokości ustalonej w umowie o udzielenie zamówienia publicznego.

Szacunkowa wartość zaplanowanych w planie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarze Powiatu Lipskiego wyniesie 13.598.795,60 zł (wg. średnich kosztów realizacji publicznego transportu zbiorowego w kraju w roku 2022 i 2023, wynoszących średnio 5,20 zł/km).

Szacujemy, pokrycie około 45% przewidywanych wydatków (6.119.458,02 zł) przez pasażerów, którzy zakupią bilety jednorazowe i miesięczne, szczególnie bilety miesięczne szkolne. Pozostała kwota szacowana na 55% (7.479.337,58 zł) będzie musiała być pokryta przez Organizatora. Ponadto Organizator powinien uwzględnić konieczność wypłacenia operatorowi tzw. godziwego zysku. Sugerujemy, aby było on, przynajmniej na poziomie 150-200 tys. zł w skali rocznej.

8.3. Finansowanie inwestycji

Inwestycje taborowe i związane z zapleczem technicznym powinny być ponoszone przez operatora. W przypadku uruchomienia możliwości współfinansowania przez środki UE lub budżetu państwa albo województw, zakupu środków taborowych przez jednostki samorządu terytorialnego, Powiat powinien rozważyć możliwość takiego zakupu. W takim przypadku zakupiony przez Powiat tabor w drodze umowy powinien zostać przekazany operatorowi do wykonywania przewozów powiatowych, a jego wartość powinna być rozliczona jako rodzaj udzielanej rekompensaty.

9. Prognozy i możliwe kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

9.1. Monitorowanie i weryfikacja Planu transportowego

W razie potrzeby Plan Transportowy zgodnie z zapisami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym będzie poddany aktualizacji.

Po wdrożeniu planu transportowego, należy przewidzieć zastosowanie metod monitorowania i oceny przebiegu jego realizacji. Weryfikacja wyników realizacji Planu transportowego następować będzie przez cykliczne badania potoków pasażerskich. Ocenie powinny podlegać

także niektóre wskaźniki uzyskiwane przez operatorów w realizacji komunikacji publicznej, takie jak: oferowana praca przewozowa, zrealizowana praca przewozowa, uzyskiwana sprzedaż na jeden wozokilometr, ilości przewożonych pasażerów oraz uzyskiwany wskaźnik rentowności na poszczególnych liniach, kursach oraz na całym obszarze Powiatu.

Badania mogą także obejmować oceny i opinie mieszkańców na temat funkcjonowania komunikacji publicznej. W pierwszym okresie tego typu badania i analizy szczególnie ilości pasażerów oraz efektywności ekonomicznej, powinny być przeprowadzone co roku. Później intensywność tych badań może być mniejsza. Ocena badań powinna zawierać także analizę zmiany sytuacji w poszczególnych okresach badawczych poprzez porównywanie tych danych.

Powinna odbywać się także analiza systemu biletowego i jego oddziaływania na motywację mieszkańców powiatu do korzystania lub nieskorzystania z komunikacji publicznej.

Dokonywana analiza powinna dotyczyć także innej komunikacji publicznej, realizowanej na obszarze Powiatu Lipskiego przez innych przedsiębiorców.

Korekty rozkładów jazdy lub nowe projekty rozkładów na nowe linie komunikacyjne, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania oraz dostosowanie pojemności pasażerskiej pojazdów, powinny zostać opracowywane w oparciu o wyniki badań potrzeb przewozowych, podaży usług komunikacyjnych realizowanych przez innych operatorów oraz przez przewoźników w przewozach komercyjnych, preferencji komunikacyjnych mieszkańców, a także badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych.

Każdorazowa aktualizacja Planu Transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia uchwały zmieniającej przez Radę Powiatu.

9.2. Konsultacje społeczne

Konsultacje społeczne projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lipskiego” zapanowano na grudzień 2022 roku.

Wykonawca „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lipskiego” po zapoznaniu się z przekazanymi wnioskami, wprowadzi zmiany w projektowanym dokumencie.

10. Załączniki

Załącznik nr 1	Tabela	Przewozy szkolne (gminne) realizowane na terenie Powiatu Lipskiego oraz potrzeby przewozowe zgłaszane przez gminy

Załącznik nr 2	Tabela	Miejsca użyteczności publicznej na terenie Powiatu Lipskiego
Załącznik nr 3	Mapa	Linie powiatowej komunikacji autobusowej realizowane na terenie Powiatu Lipskiego na podstawie zezwoleń i zaświadczeń wydanych przez Starostę Lipskiego
Załącznik nr 4	Mapa	Linie regularnej komunikacji autobusowej realizowane na terenie Powiatu Lipskiego na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Mazowieckiego oraz Marszałka Województwa Lubelskiego
Załącznik nr 5	Mapa	Linie komunikacji autobusowej powiatowej i wojewódzkiej realizowane na terenie Powiatu Lipskiego
Załącznik nr 6	Tabela	Wykaz przystanków autobusowych zlokalizowanych w Powiecie Lipskim
Załącznik nr 7	Tabela	Godziny odjazdu autobusów – Lipsko D.A. ul. 1 Maja 7
Załącznik nr 8	Tabela	Informacje dotyczące przewozu osób na obszarze Powiatu Lipskiego
Załącznik nr 9	Tabela	Przebiegi, kursy i częstotliwość kursowania w planowanych powiatowych liniach o charakterze użyteczności publicznej
Załącznik nr 10	Mapa	Planowane do uruchomienia przez Starostę Lipskiego linie autobusowe o charakterze użyteczności publicznej
Załącznik nr 11	Tabela	Porównanie planowanej pracy przewozowej na terenie powiatu z pracą przewozową wykonywaną aktualnie

Spis tabel

Tabela 1. Podstawowe dane dotyczące gmin Powiatu Lipskiego 14
Tabela 2. Liczba ludności Powiatu Lipskiego w latach 2012 – 2020 /dane GUS 31.12.2020/ 15
Tabela 3. Struktura wiekowa ludności Powiatu w latach 2012 - 2020 16
Tabela 4. Przyrost naturalny w Powiecie Lipskim w latach 2012 – 2020 16
Tabela 5. Stopa bezrobocia w Powiecie Lipskim w latach 2010-2021 18
Tabela 6. Stopa bezrobocia w Powiecie Lipskim, Województwie Mazowieckim oraz Polsce w latach 2012 – 2020 19
Tabela 7. Stopa bezrobocia w powiatach Województwa Mazowieckiego 21
Tabela 8. Liczba podmiotów gospodarczych Powiatu Lipskiego w latach 2012 - 2020 22
Tabela 9. Ilość podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców w gminach Powiatu Lipskiego 23
Tabela 10. Największe podmioty gospodarcze Powiatu Lipskiego 23
Tabela 11. Podmioty gospodarcze w gminach Powiatu Lipskiego w zależności od wielkości zatrudnienia 24
Tabela 12. Podmioty gospodarcze w gminach Powiatu Lipskiego w zależności od formy własności 24
Tabela 13. Liczba uczniów oraz szkół na terenie Powiatu Lipskiego / dane z JST za rok bieżący/ 25
Tabela 14. Liczba uczniów oraz szkół w poszczególnych gminach na terenie Powiatu Lipskiego 25
Tabela 15. Liczba uczniów na terenie Powiatu Lipskiego w latach 2010 - 2020 26
Tabela 16. Struktura dróg publicznych Powiatu Lipskiego 28
Tabela 17. Wykaz dróg powiatowych Powiatu Lipskiego 31
Tabela 18. Ilość samochodów osobowych na terenie powiatu w latach 2010 - 2020 32
Tabela 19. Przewoźnicy wykonujący komunikację o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu Lipskiego na podstawie zaświadczeń wydanych przez Starostę Lipskiego 37
Tabela 20. Przewoźnicy wykonujący komunikację o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu Lipskiego na podstawie zaświadczeń wydanych przez Starostę Opatowskiego 37
Tabela 21. Przewoźnicy wykonujący regularną komunikację autobusową na terenie Powiatu Lipskiego na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Lipskiego 38
Tabela 22 . Linie komunikacji o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu na podstawie zaświadczeń wydanych przez Starostę Lipskiego 39
Tabela 23 . Linie komunikacji o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu na podstawie zaświadczeń wydanych przez Starostę Opatowskiego. 39

Tabela 24. Linie regularne realizowane na terenie Powiatu na podstawie zezwoleń udzielonych przez Starostę Lipskiego 41
Tabela 25. Przewoźnicy wykonujący regularną komunikację autobusową na terenie Powiatu Lipskiego na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Mazowieckiego 42
Tabela 26. Linie regularne realizowane na terenie Powiatu Lipskiego na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Mazowieckiego 43
Tabela 27. Przewoźnicy wykonujący regularną komunikację autobusową na terenie Powiatu Lipskiego na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Lubelskiego 43
Tabela 28. Linie regularne realizowane na terenie Powiatu Lipskiego na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Lubelskiego 44
Tabela 29. Przewoźnicy w komunikacji gminnej w obszarze Powiatu Lipskiego 47
Tabela 30. Linie regularne realizowane na terenie Powiatu Lipskiego w komunikacji gminnej 47
Tabela 31. Linie wykonywane w obszarze Powiatu Lipskiego 48
Tabela 32. Linie wykonywane w obszarze Powiatu Lipskiego z uwzględnieniem komunikacji ptz 49
Tabela 33. Linie i kursy realizowane w Powiecie Lipskim wg.. danych przewoźników i danych PIGTSiS 50
Tabela 34. Praca przewozowa w obszarze Powiatu Lipskiego wg. organów wydających zezwolenia 51
Tabela 35.Praca przewozowa na terenie Powiatu Lipskiego wg. przewoźników 52
Tabela 36. Przebieg roczny na liniach w obszarze Powiatu Lipskiego wg. danych przewoźników 54
Tabela 37. Liczba autobusów w Powiecie Lipskim w latach 2010 - 2020 56
Tabela 38. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji: siedziba Powiatu – siedziby Gmin (komunikacja w okresie roku kalendarzowego) 60
Tabela 39. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji: siedziba Powiatu – siedziby Gmin (soboty, niedziele) 61
Tabela 40. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji: siedziba Powiatu – siedziby Gmin (tylko linie realizowane na podstawie zezwoleń oraz zaświadczeń wydanych przez Starostę Lipskiego) 62
Tabela 41. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji: siedziba Powiatu – siedziby Gmin (tylko linie realizowane na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Lipskiego – soboty i niedziele) 63
Tabela 42. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji: siedziba Powiatu – siedziby Gmin (zestawienie zbiorcze) 64
Tabela 43. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w połączeniach pomiędzy poszczególnymi gminami 66
Tabela 44. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w połączeniach pomiędzy poszczególnymi gminami (soboty, niedziele) 67
Tabela 45. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w połączeniach pomiędzy poszczególnymi gminami (tylko linie realizowane na podstawie zezwoleń i zaświadczeń wydanych przez Starostę Lipskiego) 69
Tabela 46 Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w połączeniach pomiędzy poszczególnymi gminami (tylko linie realizowane na podstawie zezwoleń i zaświadczeń wydanych przez Starostę Lipskiego w soboty i niedziele) 70
Tabela 47. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w komunikacji Lipsko – siedziby innych powiatów Województwa Mazowieckiego (ogółem) 71
Tabela 48. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w komunikacji Lipsko – siedziby innych powiatów Województwa Mazowieckiego (soboty, niedziele) 73
Tabela 49. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych na liniach międzypowiatowych utworzonych w ramach zawartych porozumień z sąsiednimi powiatami 75
Tabela 50. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych na liniach międzypowiatowych utworzonych w ramach zawartych porozumień z sąsiednimi powiatami (tylko w soboty i niedziele) 76
Tabela 51. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji siedziba Gminy Lipsko – miejscowości w Gminie 79
Tabela 52. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji siedziba Gminy Chotcza – miejscowości w Gminie 80

Tabela 53. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji siedziba Ciepielów – miejscowości w Gminie 80
Tabela 54. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji siedziba Gminy Rzeczniów – miejscowości w Gminie 81
Tabela 55. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji siedziba Gminy Sienno – miejscowości w Gminie 82
Tabela 56. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji siedziba Gminy Solec nad Wisłą – miejscowości w Gminie 82
Tabela 57. Ilość przystanków w Gminach Powiatu Lipskiego 84
Tabela 58. Ilość przystanków Powiatu Lipskiego w zależności od kategorii drogi 85
Tabela 59. Ilość przystanków i miejscowości w Gminach Powiatu Lipskiego 86
Tabela 60. Ilość pasażerów w komunikacji w Powiecie Lipskim w latach 2019 – 2022 91
Tabela 61. Ilość biletów sprzedanych w komunikacji regularnej w Powiecie w roku 2021 93
Tabela 62. Ilość sprzedanych biletów w zależności od zasięgu przewozów 93
Tabela 63. Ilość biletów sprzedanych w komunikacji regularnej w Powiecie w latach 2019 – 2022 93
Tabela 64 Przydział powiatów do makroregionów w planie transportowym Województwa Mazowieckiego ... 100
Tabela 65. Planowane wojewódzkie linie o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji kolejowej 101
Tabela 66. Planowane wojewódzkie linie o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji autobusowej 101
Tabela 67. Planowane powiatowe linie o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji autobusowej 104
Tabela 68. Praca przewozowa linii o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu Lipskiego 126
Tabela 69 Praca przewozowa na planowanych liniach użyteczności publicznej wg. obszarów ich przebiegu 127
Tabela 70. Aktualna i planowana praca przewozowa w komunikacji autobusowej na terenie Powiatu Lipskiego 128

Spis map

Mapa 1. Podział administracyjny Powiatu Lipskiego 13
Mapa 2. Stopa bezrobocia w Województwie Mazowieckim 21
Mapa 3. Podstawowa sieć drogowa Powiatu Lipskiego 31
Mapa 4. Przebieg linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji powiatowej w obszarze Powiatu Lipskiego 40
Mapa 5. Przebieg regularnych linii autobusowych w komunikacji powiatowej na obszarze Powiatu Lipskiego .. 41
Mapa 6. Przebieg regularnych linii autobusowych w komunikacji wojewódzkiej na obszarze Powiatu Lipskiego 45
Mapa 7. Przebieg wszystkich linii powiatowych i wojewódzkich autobusowych przebiegających przez Powiat Lipski 46
Mapa 8. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji: siedziba Powiatu – siedziby Gmin 61
Mapa 9. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji: siedziba Powiatu – siedziby Gmin (soboty, niedziele) 62
Mapa 10. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji: siedziba Powiatu – siedziby Gmin (tylko linie realizowane na podstawie zezwoleń i zaświadczeń wydanych przez Starostę Lipskiego 63
Mapa 11. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji: siedziba Powiatu – siedziby Gmin (tylko linie realizowane na podstawie zezwoleń i zaświadczeń wydanych przez Starostę Lipskiego w soboty i niedziele) 64
Mapa 12. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w połączeniach pomiędzy poszczególnymi gminami 67
Mapa 13. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w połączeniach pomiędzy poszczególnymi gminami (soboty, niedziele) 68
Mapa 14. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w połączeniach pomiędzy poszczególnymi gminami (tylko linie realizowane na podstawie zezwoleń i zaświadczeń wydanych przez Starostę Lipskiego) 69

Mapa 15 Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w połączeniach pomiędzy poszczególnymi gminami (tylko linie realizowane na podstawie zezwoleń i zaświadczeń na wydanych przez Starostę Lipskiego w soboty i niedziele) 70
Mapa 16. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w komunikacji Lipsko – siedziby innych powiatów Województwa Mazowieckiego (ogółem) 72
Mapa 17. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w komunikacji Lipsko – siedziby innych powiatów Województwa Mazowieckiego (soboty, niedziele) 74
Mapa 18. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych na liniach międzypowiatowych utworzonych w ramach zawartych porozumień z sąsiednimi powiatami 76
Mapa 19. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych na liniach międzypowiatowych utworzonych w ramach zawartych porozumień z sąsiednimi powiatami (w soboty i niedziele) 77
Mapa 20. Miejscowości Powiatu Lipskiego objęte komunikacją regularną 88
Mapa 21. Planowana komunikacja o charakterze użyteczności publicznej w przewozach wojewódzkich 102
Mapa 22. Planowane powiatowe linie o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji autobusowej 105
Mapa 23. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 100 U 106
Mapa 24. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 002 U 106
Mapa 25. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 003 U 107
Mapa 26. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 004 U 107
Mapa 27. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 005 U 108
Mapa 28. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 006 U 108
Mapa 29. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 007 U 109
Mapa 30. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 008 U 109
Mapa 31. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 009 U 110
Mapa 32. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 010 U 110
Mapa 33. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 011 U 111
Mapa 34. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 012 U 111
Mapa 35. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 013 U 112
Mapa 36. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 014 U 112
Mapa 37. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 015 U 113
Mapa 38. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 016 U 113
Mapa 39. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 017 U 114
Mapa 40. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 018 U 114
Mapa 41. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 019 U 115
Mapa 42. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 020 U 115
Mapa 43. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 021 U 116
Mapa 44. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 022 U 116
Mapa 45. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 023 U 117
Mapa 46. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 024 U 117
Mapa 47. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 025 U 118
Mapa 48. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 026 U 118
Mapa 49. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 027 U 119
Mapa 50. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 028 U 119
Mapa 51. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 029U 120
Mapa 52. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 030 U 120
Mapa 53. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 031 U 121
Mapa 54. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 032 U 121
Mapa 55. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 033 U 122
Mapa 56. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 034 U 122
Mapa 57. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 035 U 123
Mapa 58. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 1409 036 U 123

Spis wykresów

Wykres 1. Liczba ludności Powiatu Lipskiego w latach 2012 - 2020 15
Wykres 2. Przyrost naturalny w Powiecie Lipskim w latach 2012 - 2020 17
Wykres 3. Stopa bezrobocia w Powiecie Lipskim, Województwie Mazowieckim i Polsce w latach 2012 – 2020. 19
Wykres 4. Struktura dróg publicznych Powiatu Lipskiego 29
Wykres 5. Ilość samochodów osobowych na terenie powiatu w latach 2010 - 2020 33
Wykres 6. Linie wykonywane w obszarze Powiatu Lipskiego 48
Wykres 7. Praca przewozowa w obszarze Powiatu Lipskiego wg. organów wydających zezwolenia 52
Wykres 8. Praca przewozowa na terenie Powiatu wg. przewoźników 53
Wykres 9. Liczba autobusów w Powiecie Lipskim w latach 2010 - 2020 56
Wykres 10. Ilość przystanków w Gminach Powiatu Lipskiego 85
Wykres 11. Ilość przystanków Powiatu Lipskiego w zależności od kategorii drogi 86