

Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu P.P.

**Wojewódzki Program Rozwoju Infrastruktury
Transportowej i Komunikacji dla Województwa Lubelskiego**

- Część 1 – Zewnętrzne i wewnętrzne uwarunkowania rozwoju infrastruktury transportowej i komunikacyjnej na obszarze województwa lubelskiego**
- Część 2 – Infrastruktura drogowa**
- Część 3 – Transport samochodowy**
- Część 4 – Transport lotniczy**

Warszawa, październik 2004

Zespół autorski:

W. Banaś p. 1.2.2.

K. Bentkowska-Senator p. 3.1.1., 3.2.2., 3.3.2., 3.4.3., 3.4.4.

J. Ceborski p. 1.1., część 2, część 4

L. Dziuban p. 1.2.1.

H. Polewska-Dorozik p. 3.1.1., 3.1.2., 3.2.1., 3.3.1., 3.4.1., 3.4.2, 3.5., 3.6., 3.7.

D. Zalewski p. 3.2.3., 3.2.2.4., 3.2.2.5., 3.2.4., 3.4.2.

SPIS TREŚCI

Część 1

Zewnętrzne i wewnętrzne uwarunkowania rozwoju infrastruktury transportowej i komunikacyjnej na obszarze województwa lubelskiego..... 1

1.1. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze	3
1.1.1. Położenie geograficzne województwa.....	3
1.1.2. Podział administracyjny.....	3
1.1.3. Sytuacja demograficzna i społeczna w województwie lubelskim.....	4
1.1.4. Gospodarka województwa.....	4
1.1.5. Produkcja przemysłowa w województwie lubelskim.....	5
1.1.6. Rolnictwo.....	5
1.1.7. Walory turystyczne województwa.....	5
1.1.8. Położenie graniczne i ruch tranzytowy.....	6
1.2. Uwarunkowania zewnętrzne.....	7
1.2.1. Zagadnienia prawne rozwoju infrastruktury transportowej i komunikacji wynikające z obowiązujących przepisów prawa.....	7
1.2.1.1. Określenie możliwych instrumentów wdrażania polityki transportowej w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej. Wybrane uwarunkowania prawne... 7	
1.2.1.2. Instrumenty wdrażania polityki transportowej województwa na szczeblu samorządów i kraju - transport drogowy. Instrumenty prawne.....	10
1.2.1.3. Niektóre aspekty prawne problematyki transportu kolejowego.....	12
1.2.2. Kierunki rozwoju systemu transportowego województwa lubelskiego w świetle polityki transportowej Państwa i regionu	15

Część 2

Infrastruktura drogowa.....31

2.1. Diagnoza.....	33
2.1.1. Sieć drogowa.....	33
2.1.1.1. Drogi krajowe – sieć i stan (na podstawie danych GDDKiA – Oddział Lublin). 33	
2.1.1.2. Drogi wojewódzkie, sieć dróg wojewódzkich i stan (na podstawie danych ZDW Lublin).....	41
2.1.1.3. Drogi w powiatach grodzkich.....	49
2.1.1.4. Drogi powiatowe i gminne.....	53
2.1.1.5. Drogowe przejścia graniczne.....	55
2.1.1.6. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach województwa lubelskiego.. 62	
2.1.1.7. Ochrona środowiska i walory turystyczne.....	69
2.1.1.8. Ocena stanu infrastruktury transportu drogowego dla potrzeb określenia ram polityki transportowej województwa.....	69
2.1.2. SWOT	70
2.2. Cel generalny, cele podstawowe i główne zadania.....	74
2.3. Strategia rozwoju infrastruktury transportu drogowego w województwie lubelskim wraz z harmonogramem zadań.....	76
2.3.1. Strategia średnioterminowa (na lata 2004-2006)	76
2.3.1.1. Budowa i modernizacja dróg krajowych.....	76
2.3.1.2. Budowa i modernizacja dróg wojewódzkich.....	79
2.3.1.3. Budowa ścieżek rowerowych.....	105
2.3.1.4. Rozbudowa i modernizacja Drogowych Przejść Granicznych Województwa Lubelskiego.....	105
2.3.1.5. Przebudowa i modernizacja układu drogowego w Lublinie.....	107
2.3.1.6. Przebudowa i modernizacja w miastach na prawach powiatów.....	108
2.3.1.7. Zadania na drogach powiatowych i gminnych.....	109

2.3.1.8. Potrzeba przekwalifikowania dróg.....	111
2.3.2. Strategia długoterminowa (do roku 2015).....	111
2.3.2.1. Budowa i modernizacja dróg krajowych.....	111
2.3.2.2. Budowa i modernizacja dróg wojewódzkich.....	119
2.3.2.3. Wielka Obwodnica Warszawy.....	128
2.3.2.4. Budowa i modernizacja drogowych przejść granicznych.....	128
2.4. Efekty realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych zawartych w programie.....	132
2.4.1. Korzyści społeczne i ekonomiczne.....	132
2.4.2. Monitoring systemu infrastruktury drogowej.....	133
2.5. Szacunki kosztów rekomendowanych przedsięwzięć dla rozwoju infrastruktury transportu drogowego na lata 2004-2015 oraz charakterystyka możliwych źródeł finansowania.....	134
2.6. Podsumowanie.....	138
Część 3	
Transport samochodowy.....	139
3.1. Uwarunkowania rozwoju systemu transportu drogowego województwa lubelskiego.....	141
3.1.1. Wpływ zróżnicowania regionalnego województwa.....	141
3.1.2. Wpływ uwarunkowań zewnętrznych na kształtowanie polityki transportowej województwa.....	148
152	
3.2. Diagnoza stanu przewozów realizowanych przez transport samochodowy województwa lubelskiego	153
3.2.1. Ocena stanu przewozów autobusowych.....	153
3.2.1.1. Przewozy międzymiastowe krajowe.....	153
3.2.1.2. Międzynarodowe przewozy autobusowe.....	165
3.2.1.3. Miejskie przewozy autobusowe.....	168
3.2.1.4. Tabor autobusowy.....	169
3.2.2. Ocena stanu przewozu ładunków.....	171
3.2.2.1. Tabor samochodowy ciężarowy.....	171
172	
3.2.2.2. Przewozy krajowe ładunków.....	172
3.2.2.3. Przewozy międzynarodowe ładunków.....	179
3.2.2.4. Przewozy polskiego handlu zagranicznego.....	184
3.2.2.5. Przewozy tranzytowe.....	185
3.2.3. Charakterystyka ruchu transgranicznego przez drogowe przejścia graniczne województwa.....	187
3.2.3.1. Samochody osobowe.....	192
3.2.3.2. Autobusy.....	193
3.2.3.3. Samochody ciężarowe.....	195
3.2.4. Natężenie ruchu drogowego osobowego i towarowego.....	197
3.2.4.1. Ruch osobowy.....	201
3.2.4.2. Ruch towarowy.....	204
3.3. Analiza SWOT.....	207
3.3.1. Uwarunkowania drogowych przewozów pasażerskich.....	207
3.3.2. Stan i uwarunkowania przewozów ładunków.....	211
3.4. Prognoza potencjalnego natężenia ruchu i popytu na przewozy w województwie.....	217
3.4.1. Prognoza gospodarcza.....	217
3.4.2. Prognoza natężenia ruchu drogowego.....	218
3.4.3. Prognoza popytu na przewozy autobusowe w województwie lubelskim.....	228
3.4.4. Prognoza popytu na przewozy towarowe transportem samochodowym.....	232
3.5. Stworzenie zrównoważonego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportu drogowego w województwie.....	234
3.5.1. Wizja i misja rozwoju transportu drogowego.....	234
3.5.2. System przewozów pasażerskich.....	235
3.5.3. System przewozów ładunków z uwzględnieniem transportu kombinowanego.....	236
3.6. Strategia rozwoju transportu samochodowego województwa lubelskiego.....	238
3.6.1. Priorytetowe przedsięwzięcia oraz ich hierarchizacja i uzasadnienie w strategii średniookresowej.....	238

3.6.2. Przedsięwzięcia w strategii długoterminowej na lata 2004 - 2015.....	244
3.7. Spodziewane korzyści wdrożenia celów i zadań polityki transportowej w zakresie rozwoju transportu drogowego dla województwa i kraju.....	246
3.8. Podsumowanie.....	248
Część 4	
Transport lotniczy	250
4.1. Diagnoza obecnego stanu infrastruktury lotniczej.....	252
4.2. Uwarunkowania zewnętrzne i wewnętrzne województwa w zakresie rozwoju transportu lotniczego.....	252
4.3. Analiza położenia lotniska i prognoz przewozowych.....	252
4.4. Nakłady na budowę lotniska Lublin-Niedźwiada.....	257
4.5. Analiza uzyskanych efektów i określenie znaczenia lotniska dla województwa lubelskiego.....	259
Załączniki	
Transport samochodowy.....	261
Załączniki.....	293
Infrastruktura drogowa.....	293

Część 1

Zewnętrzne i wewnętrzne uwarunkowania rozwoju infrastruktury transportowej i komunikacyjnej na obszarze województwa lubelskiego

1.1. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

1.1.1. Położenie geograficzne województwa

Województwo lubelskie położone we wschodniej części Polski, zajmuje obszar 25.114,5 km², co stanowi ok. 8% powierzchni kraju. Obszar województwa w całości leży w dorzeczu Wisły. Głównymi rzekami województwa są Wieprz oraz Wisła, stanowiąca znaczną część granicy zachodniej województwa i rzeka Bug, wyznaczająca jego granicę wschodnią. Pozostałe ważne rzeki regionu to Krzna, Bystrzyca i Huczwa. We wschodniej części województwa znajduje się malownicze skupisko jezior, bagien i lasów tworzących Pojezierze Łęczyńsko-Włodawskie.

Województwo lubelskie jest regionem nizinno-wyżynnym, a w krajobrazie dominują użytki rolne.

Województwo graniczy od wschodu z Białorusią (168 km) i Ukrainą (277 km), od południa – z województwem podkarpackim (282 km), od zachodu z województwem świętokrzyskim (33 km) i mazowieckim (363 km), które jest też sąsiednim regionem od północy. Na krótkim czterokilometrowym odcinku Lubelszczyzna graniczy przez rzekę Bug z województwem podlaskim.

1.1.2. Podział administracyjny

Województwo lubelskie dzieli się administracyjnie na:

- 20 powiatów ziemskich – bialski, łukowski, radzyński, rycki, parczewski, lubartowski, puławski, włodawski, opolski, lubelski, łączyński, świdnicki, chełmski, krasnostawski, kraśnicki, janowski, zamojski, hrubieszowski, biłgorajski, tomaszowski;
- 4 powiaty grodzkie – Lublin, Biała Podlaska, Chełm i Zamość;
- 213 gmin, w tym 20 miejskich, 21 miejsko-miejskich, 172 wiejskich.

Na terenie województwa istnieje 41 miast. Stolicą województwa i największym miastem jest Lublin liczący 357,1 tys. mieszkańców. Powyżej 20 tys. mieszkańców liczy ponadto 11 miast:

Chełm –	68,9 tys.
Zamość –	67,2 tys.
Biała Podlaska –	58,3 tys.
Puławy –	50,6 tys.
Świdnik –	40,6 tys.
Kraśnik –	36,6 tys.
Łuków –	30,8 tys.
Biłgoraj –	26,4 tys.
Lubartów –	23,2 tys.
Łęczna –	22,2 tys.
Tomaszów Lubelski –	20,5 tys.

W województwie lubelskim istnieje 4173 miejscowości wiejskich.

1.1.3. Sytuacja demograficzna i społeczna w województwie lubelskim

Województwo lubelskie liczyło według danych Narodowego Spisu Powszechnego 2197 tys. mieszkańców (stan na koniec 2002 roku), co stanowi około 5,75% ludności Polski i daje regionowi 7 miejsce wśród 16 województw. Województwo lubelskie jest regionem słabo zaludnionym – gęstość zaludnienia wynosi 87 osób/km², przy średniej dla całego kraju 122 osób/km². Od kilku lat zaznacza się stały ubytek ludności spowodowany ujemnym przyrostem naturalnym (w 2002 roku – 0,9/1000 ludności) oraz ujemnym saldem migracji krajowych i zagranicznych. W 2002 roku odsetek ludności w wieku produkcyjnym wyniósł w regionie 60% (średnio dla Polski 62,2%). Stopień urbanizacji województwa wynosił 46,6% i był znacznie niższy od średniej krajowej (61,7%). Rozmieszczenie ludności, pomimo niskiego stopnia urbanizacji jest nierównomierne. Najwięcej mieszkańców liczy miasto Lublin, które wraz z otaczającym powiatem zamieszkuje 495,1 tys. mieszkańców, co stanowi 22,5% ludności regionu. Najmniej ludności liczy powiat parczewski – 37,4 tys., co oznacza, że na 1 km przypada tam 39 mieszkańców. Jeszcze mniej – 32 mieszkańców/km² zamieszkuje powiat włodawski (średnio dla województwa 87 mieszkańców/km², a dla Polski 122 mieszkańców/km²).

1.1.4. Gospodarka województwa

Wartość PKB na 1 mieszkańca województwa lubelskiego w roku 2001 wyniosła 13.819 PLN, co stanowi około 70,34% średniego poziomu dla całej Polski (19.645 PLN). Należy przy tym zwrócić uwagę, że w 1995 roku wskaźnik ten wynosił 77,1%, co świadczy o tym, że dystans pomiędzy poziomem rozwoju gospodarczego regionu a średnią krajową ma tendencję do powiększania się.

Zależność tę ilustruje poniższe zestawienie:

Tablica 1

	Produkt krajowy brutto (ceny bieżące) na 1 mieszkańca								
	1995	1998	1999	2000		1995	1998	1999	2000
	w zł				1999= = 100	Polska = 100			
Polska	7985	14316	15914	17725	111,4	100,0	100,0	100,0	100,0
Lubelskie	6154	10383	11112	12146	109,3	77,1	72,5	69,8	68,5
Podregiony:									
bialskopodlaski	X	9830	9631	10172	105,6	X	68,7	60,5	57,4
chełmsko-zamojski	X	9455	9252	10164	109,9	X	66,0	58,1	57,3
lubelski	X	11044	12531	13759	109,8	X	77,1	78,7	77,6

Źródło: Dane GUS.

Zwraca uwagę fakt, że pogarszanie się wskaźników poziomu PKB/mieszkańca w stosunku do średniej krajowej dotyczy podregionu bialskopodlaskiego i chełmskiego, nie występuje natomiast w podregionie lubelskim.

Również udział Lubelszczyzny w tworzeniu krajowego PKB zmalał z 4,5% w 1995 roku do 4% w 2002 roku. Struktura PKB w województwie według rodzajów działalności przedstawiała się następująco:

usługi rynkowe 47%,
przemysł 21,3%,

usługi nierynkowe 18,4%,
budownictwo 7,3%,
rolnictwo 6%.

Również wynagrodzenie brutto w regionie kształtowało się w 2002 roku na poziomie o 17,3% niższym od średniej krajowej i wynosiło 1865 PLN. W strukturze osób zatrudnionych najliczniejszą grupę stanowili zatrudnieni w:

usługach 52,9%, oraz w przemyśle i budownictwie – 28,8%.

W sektorze prywatnym pracuje 71%. Stopa bezrobocia wynosiła w 2003 roku 17,6%.

1.1.5. Produkcja przemysłowa w województwie lubelskim

Produkcja sprzedana przemysłu była warta wg GUS 14.093,6 mln zł i stanowiła 2,7% produkcji krajowej, a udział zatrudnionych (90,6 tys.) wyniósł około 3,6% zatrudnienia krajowego w przemyśle. Pod względem wartości produkcji przemysł województwa zajmuje 12 miejsce w kraju. Cechą charakterystyczną przemysłu regionu jest znaczny udział przemysłu spożywczego. Udział tej gałęzi przemysłu wynosi 38% całej wartości produkcji przemysłowej województwa.

Największym zakładem przemysłowym Lubelszczyzny, zarówno pod względem wartości sprzedaży (1,5 mld zł), jak też pod względem liczby zatrudnionych (3,5 tys. osób) są Zakłady Azotowe Puławy S.A. Produkują one 1/3 całości produkcji nawozów azotowych w Polsce. Do innych ważniejszych przedsiębiorstw przemysłowych zaliczyć można: fabrykę mebli Black Red White w Biłgoraju, Kopalnię Węgla w Bogdance, Cementownię Chełm, Fabrykę Łożysk Toczyńskich w Kraśniku i Elektrociepłownię Lublin-Wrotków.

Poza wspomnianymi już nawozami azotowymi przemysł regionu dostarcza 13% krajowej produkcji cukru i ponad 11% cementu. W Świdniku znajduje się jedyna w Polsce fabryka śmigłowców.

1.1.6. Rolnictwo

Pomimo, że rolnictwo ma tylko 6% udział w tworzeniu PKB w województwie lubelskim, to rola tej gałęzi gospodarki jest bardzo istotna. Aż 55% ogółu zatrudnionych pracuje w rolnictwie, co oznacza prawie 50 osób na 1 hektar użytków rolnych, przy średniej dla Polski około 20 osób.

Użytki rolne zajmują 68,2% powierzchni regionu, co daje mu 2 miejsce w Polsce. Około 93% ziemi znajduje się w posiadaniu indywidualnych gospodarstw rolnych. Rolnictwo dostarcza surowców do przerobu dla przemysłu spożywczego, którego udział w całości produkcji przemysłowej regionu wynosi 38%.

Zakłady przemysłu spożywczego, przetwarzające surowce rolne są rozproszone po całym obszarze województwa, co wymaga zapewnienia sprawnego transportu od producentów poprzez punkty skupu, magazyny do przetwórcy a następnie do odbiorców.

1.1.7. Walory turystyczne województwa

W granicach województwa lubelskiego znajdują się obszary o znacznej atrakcyjności turystycznej. Zaliczyć do nich można obszary atrakcyjne przyrodniczo i krajobrazowo:

- a) rejon Kazimierza Dolnego, Nałęczowa i Puław,
- b) Pojezierze Łęczyńsko-Włodawskie,

- c) Roztocze,
- d) Puszcę Solską i Lasy Janowskie,
- e) Dolinę Wisły i Bugu.

Region lubelski jest też miejscem znacznego nagromadzenia zasobów dziedzictwa kulturalnego. Do miejscowości, gdzie znajdują się największe skupiska zabytków i atrakcji turystycznych o znaczeniu międzynarodowym i krajowym zaliczają się: Lublin, Zamość, Kazimierz Dolny, Nałęczów, Puławy, Kozłówka, Janów Podlaski.

Pojemność najważniejszych obszarów turystycznych szacuje się na około 54 tys. w sezonie letnim i 13 tys. w okresie zimowym.

1.1.8. Położenie graniczne i ruch tranzytowy

Bardzo istotnym uwarunkowaniem wpływającym na gospodarkę regionu jest nadgraniczne położenie na wschodniej granicy Polski i Unii Europejskiej. Położenie to może i powinno stać się atutem województwa poprzez rozwijanie współpracy transgranicznej.

Przez obszar województwa przechodzą ważne międzynarodowe szlaki komunikacyjne:

- a) drogowo-kolejowy szlak transeuropejski przechodzący równoleżnikowo z Berlina przez Poznań, Warszawę, północną część Lubelszczyzny do Małaszewicz, Terespol, a dalej do Mińska i Moskwy. Jest to trasa przyszłej autostrady A2;
- b) drogowo-kolejowy szlak łączący polskie porty Morza Bałtyckiego (Gdańsk i Gdynia) z Warszawą, Lublinem, Hrebennem do Lwowa i Odessy. Odcinek drogowy z Warszawy do granicy państwa w Hrebennem to trasa przyszłej drogi ekspresowej S17, na odcinku Kurów – Lublin – Piaski o wspólnym przebiegu z drogą S12;
- c) odgałęzienie w.w. trasy z Kurowa do Puław, Radomia, Piotrkowa Trybunalskiego oraz z Piask przez Chełm, Dorohusk do granicy państwa, to trasa przyszłej drogi ekspresowej S12 (na odcinku Kurów – Piaski o wspólnym przebiegu z drogą S17);
- d) szlak drogowy Północ-Południe, biegnący z krajów nadbałtyckich wzdłuż polskiej Ściany Wschodniej przez Białystok i Lublin do Rzeszowa, a następnie przez Słowację na Bałkany. Jest to droga ekspresowa S19.

Główne szlaki krajowe o znaczeniu międzyregionalnym i przechodzące przez obszar województwa lubelskiego to trasy:

- a) Lublin-Kurów-Puławy-Radom (woj. mazowieckie), tj. odcinek drogi Nr 12 (S12);
- b) Lublin-Kraśnik-Annopol-Kielce (woj. świętokrzyskie), tj. odcinek drogi Nr 19 (S19 i 74);
- c) Zamość-Janów Lubelski-Stalowa Wola (woj. podkarpackie), tj. odcinek drogi Nr 74 i 19 (S19).

1.2. Uwarunkowania zewnętrzne

1.2.1. Zagadnienia prawne rozwoju infrastruktury transportowej i komunikacji wynikające z obowiązujących przepisów prawa

1.2.1.1. Określenie możliwych instrumentów wdrażania polityki transportowej w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej. Wybrane uwarunkowania prawne.

Do najważniejszych dokumentów oraz aktów normatywnych, wyznaczających bezpośrednio lub pośrednio zasady wdrażania polityki transportowej w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej, tak na obszarze województwa, jak i w ostatecznym rachunku – na obszarze państwa należą w szczególności:

- obowiązujące akty o charakterze programowym, to jest instrumenty rozwoju infrastruktury na obszarze państwa (w tym dotyczące infrastruktury drogowej, jednak implikujące także rozwój wojewódzki i regionalny ujmowany jako całość), w szczególności:
 - Narodowy Plan Rozwoju 2004-2006¹,
 - Narodowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2001 – 2006²,
 - Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju³,
 - Strategia Rozwoju Infrastruktury Transportu na lata 2004-2006 i lata dalsze,
- **akty normatywne** w zakresie szczegółowych kwestii związanych z organizacją, zarządzaniem i finansowaniem infrastruktury drogowej na obszarze kraju i jednostek samorządu terytorialnego, w szczególności:
 - ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa⁴,
 - ustawa dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym⁵,
 - ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych⁶,
 - ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych⁷,
 - ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o finansowaniu dróg publicznych⁸,
 - ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska⁹,
 - ustawa z dnia 16 kwietnia 1991 r. o ochronie przyrody¹⁰,
 - ustawa z dnia 12 maja 2000 r. o zasadach wspierania rozwoju regionalnego¹¹.

¹ Narodowy Plan Rozwoju 2004 -2006 został zaakceptowany 14 stycznia 2003 r. przez Radę Ministrów, skorygowany zgodnie z decyzją Rady Ministrów z dnia 11 lutego 2003 roku.

² Uchwała Nr 105 Rady Ministrów z dnia 28 grudnia 2000 r. w sprawie przyjęcia Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2001-2006. (Mon. Pol. Nr 43, poz. 851).

³ Przyjęta w dniu 5 października 1999 r. przez Radę Ministrów oraz w dniu 17 listopada 2000 r. przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej. Obwieszczenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 26 lipca 2001 r. o ogłoszeniu Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju (Mon. Pol. Nr 26, poz. 432).

⁴ T.j.: Dz. U. z 2001 r., Nr 142, poz. 1590, z późn. zm.

⁵ Dz. U. Nr 80, poz. 717, z późn. zm.

⁶ Dz. U. z 2003 r. Nr 80, poz. 721, z późn. zm.

⁷ T.j.: Dz. U. z 2000 r. Dz. U. Nr 71, poz. 838, z późn. zm.

⁸ Dz. U. Nr 123, poz. 780, z późn. zm.

⁹ Dz. U. Nr 62, poz. 627 z późn. zm..

¹⁰ Dz. U. Nr 99, poz. 1079, z późn. zm.

¹¹ Dz. U. Nr 48 poz. 550, z późn. zm.

- ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych¹²,
- ustawa z dnia 26 listopada 1998 r. o finansach publicznych¹³,

Analiza wymienionych regulacji pozwala na wyodrębnienie instrumentów, których użycie stwarza możliwość prowadzenia dostosowanej do potrzeb województwa, odrębnej polityki rozwoju drogownictwa. Zgodnie z art. 14 ustawy o samorządzie województwa wykonuje on zadania o charakterze wojewódzkim m.in. w zakresie transportu zbiorowego i dróg publicznych (pkt 10 tego artykułu) i zagospodarowania przestrzennego (pkt 7 tego artykułu).

Organy samorządu wojewódzkiego mogą zatem stosować i wykorzystywać następujące środki przewidziane przez prawo:

- długofalową strategię rozwoju regionalnego kraju,
- narodową strategię rozwoju regionalnego,
- strategię rozwoju województwa,
- programy wojewódzkie,
- kontrakty wojewódzkie,
- programy wsparcia,
- programy dotyczące poszczególnych dziedzin lub zagadnień,
- koncepcję polityki przestrzennego zagospodarowania kraju,
- plan zagospodarowania przestrzennego województwa,
- inne zatwierdzone programy rządowe.

Dodatkowe możliwości tworzenia strategii rozwoju województwa wynikają z ewentualnej współpracy jednostek samorządu terytorialnego z obszaru województwa, z samorządem gospodarczym i zawodowym, administracją rządową (szczególnie z wojewodą), a także z innymi województwami, organizacjami pozarządowymi, szkołami wyższymi i jednostkami naukowo-badawczymi, a nawet międzynarodowymi i regionami innych państw, zwłaszcza sąsiednich (art. 12 ustawy o samorządzie województwa). Możliwość podjęcia współpracy międzyregionalnej na poziomie międzynarodowym jest istotną szansą w kontekście współpracy w ramach Unii Europejskiej.

Na etapie tworzenia **długofalowej strategii rozwoju regionalnego kraju** uwzględnia się wymogi konsultacji z organami samorządu województwa.

Projekt **narodowej strategii rozwoju regionalnego** opracowuje minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego. Ta strategia o wymiarze państwowym określa uwarunkowania, cele i kierunki wspierania rozwoju regionalnego przez państwo.

Strategia rozwoju województwa uwzględnia elementy, nawiązujące do drogownictwa. Tak więc samorząd województwa określając strategię rozwoju województwa uwzględnia m.in. pobudzanie aktywności gospodarczej, podnoszenie poziomu konkurencyjności i innowacyjności gospodarki województwa oraz kształtowanie i utrzymanie ładu przestrzennego.

Instrumentem realizacji strategii rozwoju województwa są **programy wojewódzkie**, hierarchizujące i porządkujące zadania inwestycyjne. **Kontrakty wojewódzkie** określają

¹² Dz. U. Nr 19, poz. 177.

¹³ Dz. U. z 2003 r. Nr 15, poz. 148, z późn. zm.

zakres, tryb i warunki realizacji zadań wynikających z programów wojewódzkich, które uzyskały wsparcie rządu (stronami kontraktu wojewódzkiego są Rada Ministrów i samorząd województwa). **Program wsparcia** przyjmuje Rada Ministrów, w drodze rozporządzenia. Program ten określa zakres, tryb i warunki wspierania przez państwo programów wojewódzkich. Minister przedkłada Radzie Ministrów projekt programu wsparcia do dnia 31 października roku poprzedzającego pierwszy rok obowiązywania programu. Program wsparcia określa m.in. cele będące uszczegółowieniem kierunków i priorytetów strategii rozwoju regionalnego państwa.

Dokumentem mającym bezpośredni związek z rozwojem dróg jest **plan zagospodarowania przestrzennego**. W planie zagospodarowania przestrzennego województwa uwzględnia się ustalenia strategii rozwoju województwa oraz określa się podstawowe elementy sieci osadniczej województwa i ich powiązań komunikacyjnych oraz infrastrukturalnych, w tym kierunki powiązań transgranicznych, rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, a w szczególności m.in. obiektów infrastruktury transportu.

Właściwy rozwój dróg na obszarze województwa jest zapewniony przez **wieloletnie programy inwestycyjne** (ujmowane w uchwałach budżetowych województwa – art. 64 ust. 2 ustawy o samorządzie województwa). Państwo może wspierać te cele swoimi środkami, przy wykorzystaniu stosownych instrumentów finansowych (art. 68 ustawy o samorządzie wojewódzkim).

Podstawę współpracy zagranicznej tworzy uchwalany przez sejmik województwa kolejny dokument pod nazwą „**Priorytety współpracy zagranicznej województwa**” (art. 75 ustawy o samorządzie województwa). Województwo w celu wykonania zadań z zakresu infrastruktury drogowej może uczestniczyć w działalności międzynarodowych instytucji regionalnych, zrzeszeń społeczności lokalnych i regionalnych, może też zawierać **umowy o współpracy regionalnej** (instrumenty o charakterze międzynarodowym ulegają ograniczeniom związanym m.in. z polityką zagraniczną państwa) (art. 76 i 77 ustawy o samorządzie województwa).

Oddziaływanie samorządu województwa na kształt Narodowego Planu Rozwoju wynika z zapisu art. 8 rozporządzenia Rady z 21 czerwca 1999 r. wprowadzającego ogólne przepisy dotyczące funduszy strukturalnych (Nr 1260/99 WE). Także obecny projekt Narodowego Planu Rozwoju był przedmiotem konsultacji w roku 2002 z organami administracji samorządu terytorialnego, administracją rządową centralną i wojewódzką.

Istotnym czynnikiem kształtowania polityki transportowej w zakresie infrastruktury drogowej są uregulowania załącznika XII do Aktu Przystąpienia Polski do Unii Europejskiej, zawierającego odstępstwa od zasad określających maksymalne dopuszczalne parametry pojazdów kołowych, wynikających z dyrektywy UE.¹⁴

Samorząd wojewódzki jako przedsiębiorca

W sferze użyteczności publicznej województwo może więc np. tworzyć spółki z ograniczoną odpowiedzialnością lub spółki akcyjne, a także może przystępować do takich spółek

¹⁴ Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 czerwca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów kołowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, str. 59) z późn. zm.

(art. 13 ust. 1 ustawy o samorządzie województwa). Stwarza to możliwość występowania samorządu wojewódzkiego w roli przedsiębiorcy i realizowania w ten sposób zadań z zakresu infrastruktury dróg publicznych. Trzeba jednak podkreślić, że w tym przypadku samorząd województwa występuje w sferze działalności gospodarczej nie jako typowy przedsiębiorca (którego działalność opiera się na zasadzie zysku), lecz wyłącznie w sferze użyteczności publicznej, zatem pierwszorzędne znaczenie mają cele publiczne, nie zaś komercyjne.

1.2.1.2. Instrumenty wdrażania polityki transportowej województwa na szczeblu samorządów i kraju - transport drogowy. Instrumenty prawne.

Samorządy lokalne dysponują możliwością kształtowania polityki transportowej województwa. Szczególnie istotne znaczenie dla transportu na obszarze województwa, ze względu na zadania samorządu lokalnego w zakresie zaspokojenia potrzeb lokalnych społeczności, mają niektóre zapisy (dostosowanej do prawa wspólnotowego) ustawy o transporcie drogowym. W granicach przez ustawę określonych, organy samorządu terytorialnego wydają decyzje istotne dla wykonywania zawodu przewoźnika. I tak np.:

- Starosta właściwy dla siedziby przedsiębiorcy - udziela, odmawia udzielenia, lub cofa **licencję** w zakresie krajowego transportu drogowego.
- Wykonywanie przewozów regularnych¹⁵, to jest takich, które w krajowym transporcie drogowym wymagają **zezwolenia** wydanego, w zależności od zasięgu tych przewozów odpowiednio przez wójta, burmistrza, prezydenta miasta i marszałka województwa. W zależności od zasięgu przewozów dokonywane są stosowne uzgodnienia (np. marszałek województwa dokonuje uzgodnienia ze starostami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej - na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych wykraczających poza obszar co najmniej jednego powiatu, jednakże niewykraczających poza obszar województwa, a także uzgodnienia z marszałkami województw właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej - na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych wykraczających poza obszar co najmniej jednego województwa).

Do wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym przyszedł przewoźnik dołącza proponowany rozkład jazdy uwzględniający przystanki, godziny odjazdów środków transportowych, długość linii komunikacyjnej, podaną w kilometrach i odległości między przystankami, kursy oraz liczbę pojazdów niezbędnych do wykonywania codziennych przewozów, zgodnie z rozkładem jazdy, schemat połączeń komunikacyjnych z zaznaczoną linią komunikacyjną i przystankami, potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z obiektów dworcowych i przystanków, dokonanego z ich właścicielami lub zarządzającymi, zobowiązanie do zamieszczania informacji o godzinach odjazdów na tabliczkach przystankowych na przystankach, cennik, oraz wykaz pojazdów (z określeniem ich liczby oraz liczby miejsc), którymi wnioskodawca zamierza wykonywać przewozy. **Władcze zachowania organów samorządu polegać mogą na odmowie lub zmianie zezwolenia, gdy m.in. zostanie wykazane, że projektowana linia**

¹⁵ Przewóz regularny - publiczny przewóz osób i ich bagażu wykonywany według rozkładu jazdy podanego przez przewoźnika drogowego do publicznej wiadomości przez ogłoszenie wywieszone na przystankach i dworcach autobusowych; podczas którego wsiadanie i wysiadanie pasażerów odbywa się na przystankach określonych w rozkładach jazdy; w którym należność za przejazd jest pobierana zgodnie z cennikiem opłat podanym do publicznej wiadomości; wykonywany zgodnie z warunkami przewozu osób określonymi w zezwoleniu, co dotyczy krajowego i międzynarodowego transportu drogowego.

regularna stanowić będzie zagrożenie dla już istniejących linii regularnych, z wyjątkiem sytuacji, kiedy linie te są obsługiwane tylko przez jednego przewoźnika lub przez jedną grupę przewoźników, zostanie wykazane, że wydanie zezwolenia ujemnie wpłynie na rentowność porównywalnych usług kolejowych na liniach bezpośrednio związanych z trasą usług drogowych, lub gdy wnioskodawca nie wykonuje, na skutek okoliczności zależnych od niego, krajowych przewozów regularnych na innych obsługiwanych liniach komunikacyjnych, co najmniej przez 7 dni. Podjęcie decyzji w sprawie wydania nowego lub zmiany istniejącego zezwolenia na linie komunikacyjne o długości do 100 km, w szczególności w zakresie zwiększenia pojemności pojazdów, częstotliwości ich kursowania, zmiany godzin odjazdów z poszczególnych przystanków powinno być poprzedzone analizą sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób. Analizę przeprowadza organ właściwy do spraw zezwoleń co najmniej raz w roku, z uwzględnieniem istniejącej komunikacji, w tym rodzaju pojazdów, godzin ich odjazdów lub częstotliwości kursów oraz ich dostosowanie do potrzeb społecznych, dotychczasowego wywiązywania się przewoźników posiadających zezwolenia z realizacji przewozów i stosowanych taryf, przewidywanych zmian w natężeniu przewozu podróźnych, miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy lub planu zagospodarowania przestrzennego województwa. Przy przeprowadzaniu analizy zasięga się opinii w sprawie proponowanych zmian w zakresie udzielanych lub zmienianych zezwoleń od organizacji konsumentów.

Organy samorządu lokalnego mają możliwość ograniczenia obowiązku przewozu stosownie do ustawy Prawo przewozowe. W odniesieniu do wojewódzkiego, powiatowego albo gminnego transportu zbiorowego ograniczenie następuje odpowiednio przez wojewodę, starostę, wójta albo burmistrza (prezydenta miasta) – ze względu na potrzeby obronności lub bezpieczeństwa państwa bądź w wypadku klęski żywiołowej. W przypadku ograniczenia obowiązku przez samego przewoźnika, w razie klęski żywiołowej, przerwy w eksploatacji, szczególnych trudności spowodowanych przez klienta, z przyczyn ekonomicznych, których przewoźnik nie mógł przewidzieć, jak również z uwagi na bezpieczeństwo ruchu, następuje to za zgodą i na warunkach ustalonych m.in. przez wojewodę – w odniesieniu do przewoźników, wobec których wojewoda pełni funkcję organu założycielskiego, marszałka województwa albo starostę – w odniesieniu do przewoźników, wobec których odpowiednio zarząd województwa albo powiatu wykonuje uprawnienia z akcji lub udziałów, oraz organ wykonawczy gminy lub powiatu - w odniesieniu do odpowiednio gminnego lub powiatowego transportu zbiorowego. Wójt, burmistrz (prezydent miasta), starosta lub marszałek województwa może nałożyć na przewoźnika obowiązek zawarcia umowy o wykonanie zadania przewozowego, jeżeli jest to niezbędne ze względu na potrzeby obronności lub bezpieczeństwa państwa bądź w przypadku klęski żywiołowej, zapewniając przewoźnikowi środki finansowe niezbędne do wykonania nałożonego zadania lub wskazuje podmiot, który na podstawie umowy z przewoźnikiem zapewni środki finansowe na wykonanie tego zadania.

W odniesieniu do transportu zbiorowego gminnego, powiatowego i wojewódzkiego przepisy w zakresie treści, sposób i terminy ogłaszania rozkładów jazdy oraz warunki ponoszenia kosztów z tym związanych, sposób ustalenia opłat dodatkowych w razie niedopełnienia obowiązków zapłaty należności przewozowych z tytułu przewozu osób, naruszenia przepisów o zabieraniu ze sobą do środka transportowego zwierząt i rzeczy oraz spowodowania zatrzymania lub zmiany trasy środka transportowego bez uzasadnionej przyczyny określają odpowiednio rada gminy, rada powiatu albo sejmik województwa.

Polityka w sprawie finansowania ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów realizowana jest na następujących zasadach¹⁶:

- Finansowanie ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów należy do zadań własnych samorządu województwa.
- Samorządy województw przekazują przewoźnikom wykonującym krajowe autobusowe przewozy pasażerskie, dopłaty do tych przewozów z tytułu stosowania obowiązujących ustawowych ulg w przewozach pasażerskich. Kwotę dopłaty stanowi różnica pomiędzy wartością sprzedaży biletów obliczoną według cen nieuwzględniających ustawowych ulg a wartością sprzedaży tych biletów w cenach uwzględniających te ulgi. Przy określeniu wielkości dopłaty nie uwzględnia się podatku od towarów i usług. Uprawnienie do otrzymywania dopłat nabywa przewoźnik, który posiada zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych osób w krajowym transporcie drogowym, wydane zgodnie z przepisami ustawy o transporcie drogowym, stosuje kasy rejestrujące posiadające pozytywną opinię ministra właściwego do spraw finansów publicznych, które umożliwiają określenie kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych i zawarł umowę z samorządem województwa określającą zasady przekazywania przewoźnikom dopłat.

Współpraca samorządowa i inna

Samorząd województwa ma możliwość podjęcia współpracy z innymi podmiotami, także z innymi podmiotami samorządowymi, w tym – w zakresie szeroko pojętych problemów transportu. Możliwość takiej współpracy wynika zarówno z cech samorządu (osobowość prawna), jak i ogólnych rozwiązań prawnych przyjętych w obowiązującym prawie (np. zasada swobody umów – z prawa cywilnego), a także zapisów samej ustawy o samorządzie wojewódzkim. Zgodnie z ustawą:

- Województwo ma osobowość prawną;
- Już na etapie formułowania strategii rozwoju województwa i realizacji polityki jego rozwoju, współpracuje w szczególności z jednostkami lokalnego samorządu terytorialnego z obszaru województwa, administracją rządową, zwłaszcza z wojewodą oraz innymi województwami;
- W celu wykonywania zadań województwo może zawierać umowy z innymi podmiotami, z innymi województwami oraz jednostkami lokalnego samorządu terytorialnego z obszaru województwa – porozumienia w sprawie powierzenia prowadzenia zadań publicznych;
- Województwa mogą sobie wzajemnie bądź innym jednostkom samorządu terytorialnego udzielać pomocy, w tym pomocy finansowej;
- Województwa mogą tworzyć stowarzyszenia, w tym również z gminami i powiatami.

W sferze użyteczności publicznej województwo może więc np. tworzyć spółki z ograniczoną odpowiedzialnością lub spółki akcyjne, a także może przystępować do takich spółek. Stwarza to możliwość występowania samorządu wojewódzkiego w roli przedsiębiorcy i realizowania w ten sposób zadań z zakresu transportu publicznego.

1.2.1.3. Niektóre aspekty prawne problematyki transportu kolejowego

¹⁶ Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (t. j. Dz. U. z 2002 r. Nr 175 poz. 1440, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”¹⁷ spowodowała zasadnicze przeobrażenie prawnoorganizacyjne polskich kolei. Jedyne do tej pory na obszarze kraju przedsiębiorstwo państwowe wykonujące działalność gospodarczą w sferze transportu kolejowego – Polskie Koleje Państwowe – przekształcone zostało w grupę spółek handlowych, połączoną kapitałowo, z dominującą spółką Polskie Koleje Państwowe S.A. Powołane przez PKP S.A. spółki przewozowe do prowadzenia działalności w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich oraz kolejowych przewozów towarowych, a także jedna spółka akcyjna do prowadzenia działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi, działająca pod nazwą „PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna”, oraz inne spółki, stanowiące zwykle kontynuację funkcjonalnych części dawnego przedsiębiorstwa państwowego PKP.

Ustawa zakłada, że prywatyzacja PKP S.A. polega na zbywaniu należących do Skarbu Państwa akcji tej spółki lub obejmowaniu akcji przez osoby trzecie w wyniku podwyższenia kapitału akcyjnego spółki. Prywatyzacji PKP S.A. dokonuje minister właściwy do spraw transportu. W tym zakresie zarysowuje się dopuszczalna prawem możliwość uczestniczenia lokalnych samorządów w procesie prywatyzacji przewoźników kolejowych, co sprzyjać może zaspokojeniu potrzeb lokalnych społeczności w zakresie przewozów kolejowych.

Natomiast akcje PLK S.A. będące własnością PKP S.A. i Skarbu Państwa nie mogą być zbywane, a w przypadku prywatyzacji lub likwidacji PKP S.A., akcje PLK S.A. będące własnością PKP S.A. przejmuje Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu. Oznacza to, że w świetle obowiązującego prawa nie jest obecnie możliwe sprywatyzowanie państwowego zarządu kolei, czyli państwowego zarządcy infrastruktury.

Niektóre aspekty ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym¹⁸ dotyczą kształtowania polityki transportowej na poziomie samorządów lokalnych.

W trakcie postępowania polegającego na likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej dokonywanej przez zarządcę informuje m. in. właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego, na obszarze których zlokalizowana jest linia kolejowa lub odcinek linii kolejowej o zamiarze ich likwidacji. Postępowanie likwidacyjne może być wstrzymane, jeżeli:

1. właściwy miejscowo organ samorządu terytorialnego lub wskazany przez niego przedsiębiorca zapewni środki finansowe na pokrycie kosztów niepokrytych przychodami z udostępniania przewoźnikom kolejowym linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej,
2. zawrze umowę o nieodpłatne przejęcie linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej w zarządzanie w celu jej dalszej eksploatacji,
3. przystąpi do spółki przewozów regionalnych, która przejmie przewidzianą do likwidacji linię kolejową lub odcinek linii kolejowej jako wkład niepieniężny – w celu dalszej eksploatacji.

W przypadku gdy w tym trybie nie została wstrzymana likwidacja linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej, zgodę na likwidację linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej wydaje w terminie 3 miesięcy od dnia skierowania wniosku, dla linii kolejowych lub odcinków linii kolejowych o znaczeniu państwowym - Rada Ministrów, w drodze

¹⁷ Dz. U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.

¹⁸ Dz. U. z 2003 r. Nr 86, poz. 789, z późn. zm..

rozporządzenia, biorąc pod uwagę względy gospodarcze, społeczne, obronne lub ekologiczne, a dla pozostałych linii kolejowych lub odcinków linii kolejowych - minister właściwy do spraw transportu, w drodze decyzji.

Zadania w zakresie inwestycji wynikających z umów i porozumień międzynarodowych, inwestycji, remontów, eksploatacji i utrzymania linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym, koszty przygotowania i realizacji inwestycji obejmujących linie kolejowe o znaczeniu państwowym finansowane z budżetu państwa, mogą być również finansowane ze środków jednostek samorządu terytorialnego.

Koszty utrzymania infrastruktury kolejowej pokrywane są przez zarządcę, ale mogą być one pokrywane przez jednostki samorządu terytorialnego.

Finansowane są przez zarządcę **inwestycje** obejmujące linie kolejowe nie zaliczane do linii państwowych (czyli tzw. „pozostałe linie kolejowe”), mogą być dofinansowywane z budżetu jednostek samorządu terytorialnego.

Organizowanie i dotowanie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach obowiązku służby publicznej oraz nabywanie kolejowych pojazdów szynowych, należy do zadań własnych samorządu województwa. Zadania te finansowane są z dochodów własnych samorządu województwa. Realizowane są one na podstawie umowy zawartej pomiędzy organem jednostki samorządu terytorialnego a przewoźnikiem kolejowym, w szczególności w zakresie obowiązku służby publicznej.

Przewoźnik kolejowy wykonujący przewozy w ramach obowiązku służby publicznej zawiadamia samorząd województwa o zamiarze zaprzestania tych przewozów najpóźniej na 6 miesięcy przed dniem wejścia w życie nowego rozkładu jazdy pociągów. Samorząd województwa może nie wyrazić zgody na zaprzestanie wykonywania przewozów w ramach obowiązku służby publicznej, jeżeli pokryje udokumentowane przez przewoźnika kolejowego straty lub nie dokona wyboru innego przewoźnika kolejowego.

Z budżetu państwa mogą być finansowane lub współfinansowane przedsięwzięcia w zakresie rozwoju i prowadzenia przewozów pasażerskich, jeżeli wynika to z narodowych programów aktywizacji gospodarczej miast bądź regionów.

Samorząd wojewódzki jako przedsiębiorca działający w sferze transportu kolejowego może w sferze użyteczności publicznej np. tworzyć spółki z ograniczoną odpowiedzialnością lub spółki akcyjne, a także może przystępować do takich spółek. Stwarza to możliwość występowania samorządu wojewódzkiego w roli przedsiębiorcy i realizowania w ten sposób zadań z zakresu transportu kolejowego. Warunkiem prowadzenia działalności tego rodzaju przez samorząd lokalny powołujący „spółkę kolejową” jest uzyskanie statusu zarządcy kolei lub przewoźnika kolejowego stosowanie do odpowiednich zapisów ustawy o transporcie kolejowym.

W przypadku przeznaczonych do likwidacji linii kolejowych organy samorządu terytorialnego mogą czynić starania nie tylko o zablokowanie likwidacji linii. Przystąpienie do spółki przewozów regionalnych, która przejmie w celu dalszej eksploatacji przewidzianą do likwidacji linię kolejową lub odcinek linii kolejowej, jako wkład niepieniężny, może być skutecznym sposobem realizacji wojewódzkiej strategii kolejowej.

Samorząd ma możliwość dokonywania ocen i podejmowania działań sprzyjających ochronie transportu kolejowego. Jak już wspomniano, odmowa zezwolenia w transporcie drogowym może być uzasadniona także wtedy, gdy wykazane zostanie, że jego wydanie **ujemnie wpłynie na rentowność porównywalnych usług kolejowych na liniach bezpośrednio związanych z trasą usług drogowych.**

1.2.2. Kierunki rozwoju systemu transportowego województwa lubelskiego w świetle polityki transportowej Państwa i regionu

Ogólne ramy polskiej polityki transportowej zakreślają przede wszystkim takie podstawowe dokumenty polityki gospodarczej i transportowej jak:

- „Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju”¹⁹
- „Narodowa Strategia Rozwoju Transportu na lata 2000-2006”²⁰
- „Narodowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2001-2006”²¹
- „Polityka transportowa Państwa na lata 2001-2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju”²²
- „Infrastruktura – klucz do rozwoju” – Aneks nr 3 do Strategii Gospodarczej Rządu RP z 29.01.2002 r.

Obecnie polską politykę transportową kształtuje przede wszystkim – powstały w oparciu między innymi o powyższe dokumenty – Narodowy Plan Rozwoju²³ oraz Podstawy Wsparcia Wspólnoty na lata 2004-2006²⁴.

Realizacji Narodowego Planu Rozwoju w zakresie rozwoju systemów transportowych służą następujące programy operacyjne i strategie:

1. Sektorowy Program Operacyjny Transport na lata 2004-2006 (dalej: SPOT).
2. Uszczegółowieniem zapisów programu SPO Transport jest SPO Transport na lata 2004-2006 Uzupełnienie Programu. Oba te dokumenty zawierają ten sam zakres informacji, jednakże na różnym poziomie szczegółowości.
3. Strategia Wykorzystania Funduszu Spójności.
4. Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego 2004-2006 (dalej: ZPORR).

Kierunki rozwoju transportu w województwie lubelskim są również determinowane przez dokumenty przyjmowane na szczeblu województwa tj.:

1. „Strategię Rozwoju Województwa Lubelskiego” z 2000 r.
2. „Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Lubelskiego”.
3. „Priorytety współpracy zagranicznej Województwa Lubelskiego”.

¹⁹ Przyjęta w dniu 5.10.1999 r. przez RM oraz w dniu 17.11.2000 r. przez Sejm RP.

²⁰ Opracowana w styczniu 2000 r. przez MTiGM.

²¹ Przyjęta Uchwałą Nr 105 RM z 28.12.2000 r.

²² Opracowana w październiku 2001 r. przez MTiGM.

²³ Przyjęty w dniu 14.01.2003 r. przez RM.

²⁴ Przyjęte przez Kolegium Wysokich Komisarzy KE 10.12.2003 r. i przez RM 23.12.2003 r.

W „Koncepcji polityki zagospodarowania przestrzennego kraju” założono, że głównym celem polityki państwa jest strategia dynamicznego równoważenia rozwoju, która powinna umożliwić stopniową likwidację istniejących dysproporcji pomiędzy poszczególnymi regionami w poziomie zagospodarowania. Cel ten powinien być osiągnięty poprzez realizację polityki:

- polaryzacji aktywności społeczno-gospodarczej w celowo wybranych węzłach i pasmach systemu zagospodarowania kraju, takich między innymi, jak:
 - europa, tj. ośrodki rozwoju o znaczeniu europejskim. Obok metropolii warszawskiej i 3 już ukształtowanych europoli (Trójmiasta, Poznania i Krakowa) określono 8 potencjalnych europoli na terenie Polski – a wśród nich Lublin i stolicę innego ze wschodnich województw – Białystok.
 - sieć 5 krajowych, 17 ponadregionalnych i 51 regionalnych ośrodków równoważenia rozwoju.

Do tej sieci zaliczono 4 miasta z województwa lubelskiego: Białą Podlaską, Chełm i Zamość jako ośrodki ponadregionalne oraz Puławę jako ośrodek regionalny.

W tym kontekście zwraca uwagę fakt, że województwo lubelskie zostało określone w „Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego” jako jedno z 5 – obok 3 sąsiednich województw: podkarpackiego, świętokrzyskiego i podlaskiego oraz warmińsko-mazurskiego – najsłabszych województw ze względu na poziom efektywności rozwoju, stan infrastruktury oraz poziom życia.

Celem generalnym procesów rozwojowych w transporcie określonym w „Polityce transportowej Państwa na lata 2001-2015 dla zrównoważonego rozwoju” opracowanej przez MTiGM (zwanej dalej „Polityką transportową”) jest osiągnięcie zrównoważonego systemu transportowego pod względem technicznym, przestrzennym, społecznym i środowiskowym, w warunkach kraju rozwijającej się gospodarki rynkowej z uwzględnieniem współpracy międzynarodowej. Oznacza to, że należy:

- dobrać parametry przepustowości oraz standardy jakości i bezpieczeństwa do potrzeb ruchu,
- lokalizować obiekty transportowe w zgodzie z potrzebami zagospodarowania terenu i uwarunkowania ładu przestrzennego,
- rozwinąć system transportowy do takiego poziomu, aby nie występowały bariery rozwoju gospodarczego zwłaszcza w regionach o niższym poziomie dochodu narodowego,
- zapewnić mobilność (w tym dostęp do poszczególnych miejsc) społeczeństwa, oraz zmniejszyć zagrożenie społeczeństwa wypadkami drogowymi jak również zmniejszyć uciążliwość transportu dla mieszkańców,
- respektować czynnik ekologiczny w rozwoju systemów transportowych.

Spośród celów usługowych sektora transportu sprecyzowanych w „Polityce transportowej” najistotniejsze znaczenie dla określenia kierunków rozwoju transportu w poszczególnych województwach mają następujące:

- zwiększenie sprawności i dostępności do sieci infrastruktury transportowej na poszczególnych obszarach kraju, związanej z realizowanymi celami rozwoju regionalnego,
- poprawa funkcjonowania i podniesienie poziomu nowoczesności w ogólnodostępnej infrastrukturze transportowej,
- poprawa bezpieczeństwa transportu drogowego.

Istotny wpływ na kształtowanie się polskiej polityki transportowej wywiera integracja z Unią Europejską związana z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej w dniu 1.05.2004 r.

Włączenie w struktury jednolitego rynku europejskiego stanowi szansę dalszego rozwoju i postępu gospodarczego. Prowadzona polityka państwa ukierunkowana jest we wszystkich sferach na włączenie Polski do Wspólnoty Europejskiej, w tym również w transporcie.

Do najważniejszych założeń polityki transportowej Unii Europejskiej w relacji do polityki regionalnej należy zwiększenie dostępności poszczególnych regionów – województw dla uzyskania spójności strukturalnej z punktu widzenia społecznego, gospodarczego i ekologicznego.

Dla Polski zwiększanie dostępności regionalnej, a także włączenie się w sieć europejską oznacza konieczność rozbudowy sieci dróg pod kątem dostosowania się do europejskich standardów jakościowych. Polska zobowiązana jest do dostosowania sieci drogowej do parametrów technicznych obowiązujących w Unii. Dyrektywa 96/53/WE nakłada na państwa członkowskie Unii Europejskiej zadanie dostosowania głównej sieci dróg do nacisku 11,5 tony na oś (aktualnie w Polsce obowiązują normy dopuszczające obciążenie na drogach do 10 ton, a powszechnie 8 ton).

Jak już wspomniano, realizacji Narodowego Planu Rozwoju w zakresie rozwoju systemów transportowych kraju służą 3 uprzednio wymienione programy operacyjne (strategie): SPOT, ZPORR i Strategia - FS.

Wszystkie 3 programy (strategie) realizują wspólną strategię spójnego systemu transportowego, spójnego zarówno przestrzennie w skali kraju, jak i z systemem europejskim.

Przyjęto, że projekty realizowane w ramach poszczególnych programów będą współfinansowane z następujących środków:

1. projekty realizowane w ramach SPOT ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (ERDF),
2. projekty realizowane w ramach ZPORR – ze środków ERDF,
3. projekty realizowane w ramach Strategii Wykorzystania Funduszu Spójności.

Najogólniej można stwierdzić, że program SPO Transport na lata 2004-2006 obejmuje przedsięwzięcia dotyczące sieci TINA, które nie są finansowane (współfinansowane) z Funduszu Spójności.

Cel generalny SPO Transport został sprecyzowany jako „zwiększenie spójności transportowej kraju oraz polepszenie dostępności przestrzennej miast, obszarów i regionów Polski w układzie Unii Europejskiej”.

Realizacja tego celu odbywać się będzie poprzez koncentrację środków finansowych – krajowych oraz towarzyszące im współfinansowania ze strony ERDF na 2 priorytetach:

1. priorytet 1 – zrównoważony gałęziowo rozwój systemu transportowego,
2. priorytet 2 – bezpieczniejsza infrastruktura drogowa.

W ramach priorytetu 1 będą realizowane 3 podstawowe działania:

1. modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami i w aglomeracjach.

Celem tego działania jest usprawnienie obsługi pasażerskiej w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach, a także zwiększenie udziału przewozów kolejowych w przejazdach w wyżej wymienionych relacjach. Realizacja tego działania polega na modernizacji linii kolejowych państwowego znaczenia (położonych poza

układem TINA), łączących ważne centra miejskie o ogólnokrajowym znaczeniu przede wszystkim ze stolicą kraju.

Jak już wspomniano, w „Koncepcji Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju”, Lublin został określony jako jeden z potencjalnych europoli w Polsce – tj. ośrodków o znaczeniu europejskim.

W programie SPOT na lata 2004-2006 Uzupełnienie Programu sprecyzowano, że w ramach działania 1 zostaną wyodrębnione 2 poddziałania:

- a) poddziałanie 1 – przebudowa linii kolejowych. Ze względu na ograniczone środki finansowe zakres geograficzny realizacji poddziałania ograniczono do linii Warszawa-Łódź.
 - b) poddziałanie 2 – zakup pasażerskiego taboru oraz lokomotyw interoperacyjnych. Zakres geograficzny tego poddziałania obejmuje cały kraj, a jego budżet wynosi 68,2 mln euro.
2. poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich.
 3. rozwój systemów intermodalnych.

Cel tego działania określono jako uzyskanie sprawnego systemu połączeń pomiędzy różnymi gałęziami transportu w przewozach towarowych.

W SPO Transport wyraźnie określono lokalizację (zasięg terytorialny) działania 3:

„Działanie zostanie skoncentrowane na podstawowych kierunkach przewozów tranzytowych i będzie dotyczyć obiektów towarzyszących dla transportu kombinowanego, ujętych w Umowie AGTC, jak też innych ważnych ze względów organizacyjnych dla przewozów intermodalnych. Na obecnym (pierwszym) etapie rozwoju systemów intermodalnych, koncentracja uwagi zostanie położona na centra logistyczne i terminale kontenerowe, położone na liniach kolejowych, umożliwiające zmianę gałęzi transportu na kierunku wschód-zachód i północ-południe. Działanie będzie dotyczyć również portów morskich w celu wsparcia rozwoju żeglugi kabotażu europejskiego”.

Program SPOT – Uzupełnienie Programu precyzuje, że w ramach tego działania zostaną wyodrębnione 2 poddziałania:

- a) poddziałanie 1 – budowa centrów logistycznych.

Zakres geograficzny tego poddziałania obejmie obszar całego kraju. Ogólna lokalizacja centrów logistycznych została określona w rejonach: Warszawy, Górnego Śląska, Poznania, Gdańska, Szczecina, Wrocławia i położonego na terenie województwa lubelskiego Terespolu.

Na poddziałanie to przeznaczono 17,3 mln euro, co ogranicza liczbę możliwych do realizacji inwestycji do 1-2 projektów.

- b) poddziałanie 2 – budowa terminali kontenerowych.

Zakres geograficzny tego poddziałania jest identyczny jak w przypadku budowy centrów logistycznych. Wynika to z faktu, że terminale są etapem początkowym dla realizacji centrów logistycznych. Budżet poddziałania w wysokości 14,3 mln euro pozwoli na budowę maksymalnie około 4-5 obiektów.

W ramach priorytetu 2 (bezpieczniejsza infrastruktura drogowa) będą realizowane trzy podstawowe działania:

1. przebudowa i budowa dróg krajowych

W programie SPOT – Uzupełnienie Programu działanie to zostało podzielone na 3 poddziałania:

a) budowa autostrad

Zakres geograficzny poddziałania nie obejmuje województwa lubelskiego i ogranicza się do odcinków autostrady A-2 Skierniewice-Warszawa (Konotopa) i odcinka autostrady A6w województwie zachodniopomorskim.

b) budowa dróg ekspresowych

Zakres geograficzny poddziałania nie obejmuje województwa lubelskiego i ogranicza się do województwa warmińsko-mazurskiego (droga S22 Elbląg-Grzechotki).

c) przebudowa dróg krajowych

Zakres geograficzny poddziałania obejmuje wybrane odcinki dróg krajowych Nr 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 10, 12, 50 i 69. Ocenia się, że poddziałanie to będzie koncentrować się w rejonach centralnych i wschodnich Polski. Przez teren województwa lubelskiego przebiega jedynie droga Nr 12 (Radom) – Puławy – Lublin – Piaski – Dorohusk.

2. usprawnienie przejazdu przez miasta i miejscowości

W Programie SPOT – Uzupełnienie zakresu działania ograniczono do miast na prawach powiatu.

Celem tego działania jest przebudowa miejskich odcinków dróg krajowych administrowanych przez samorządy w koordynacji z inwestycjami w głównych korytarzach drogowych.

3. wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Działanie to będzie realizowane na wybranych odcinkach sieci dróg krajowych znaczenia międzynarodowego na terenie całego kraju.

Równoległe z realizacją SPO Transport realizowane będą współfinansowane z Funduszu Spójności UE duże projekty skoncentrowane na sieci głównych korytarzy transportowych.

Program inwestycyjny w tym zakresie został określony w „Strategii Wykorzystania Funduszu Spójności”.

Z udziałem środków z Funduszu Spójności mogą być realizowane takie zadania, które służą realizacji podstawowego priorytetu Narodowego Planu Rozwoju na lata 2004-2006, tj. modernizacji, przebudowy i rozbudowy sieci transportowych międzynarodowego znaczenia. Przedsięwzięcia inwestycyjne muszą służyć rozwojowi Transeuropejskich Sieci Transportowych (TEN), ujętych w sieci TINA.

Wykaz odcinków sieci transportowej zaliczonych do „Oceny potrzeb infrastruktury transportowej TINA” zawiera Aneks II do SPO Transport.

Przez terytorium Polski przebiegają 4 paneuropejskie korytarze transportowe:

1. Korytarz I: Helsinki–Tallin–Ryga–Kowno–Warszawa z odgałęzieniem IA Ryga – Kaliningrad–Gdańsk.
2. Korytarz II: Berlin–Warszawa–Mińsk–Moskwa.
Wzdłuż tego Korytarza przebiegają:

- a) linia kolejowa E-20 Kunowice–Poznań–Warszawa–Łuków–Terespól i dodatkowo obwodnica Warszawy dla ruchu towarowego: Łowicz–Skierniewice–Pilawa–Łuków;
- b) droga A2 Świecko–Poznań–Warszawa–Siedlce–Terespól.

Na terenie województwa znajdują się:

- a) dwa odcinki kolejowe w/w linii kolejowych: odcinek linii E-20: Krynka Łukowska-Łuków-Biała Podlaska-Terespól oraz odcinek obwodnicy kolejowej: granica województwa – Stoczek Łukowski – Łuków;
 - b) odcinek drogi A2: Krzewica–Międzyrzec Podlaski–Biała Podlaska–Terespól.
3. Korytarz III: Berlin–Wrocław–Katowice–Lwów–Kijów z odgałęzieniem IIIA: Drezno-Krzywa (Legnica).
 4. Korytarz VI: Gdańsk–Katowice–Żylna z odgałęzieniami:
 - VIA Grudziądz–Poznań
 - VI B Częstochowa–Katowice–Ostrawa.

Ponadto w załącznikach zamieszczono dodatkowe odcinki sieci kolejowej, drogowej, wodnej oraz dodatkowe punktowe węzły sieci transportowych (lotniska, porty morskie i rzeczne, a także terminale), które położone są poza korytarzami transportowymi.

Spośród 6 dodatkowych linii kolejowych umieszczono w wykazie linię Warszawa-Otwock-Pilawa-Lublin-Rejowiec-Dorohusk, która na odcinku (granica województwa)-Stara Rokitna-Dęblin-Lublin-Dorohusk znajduje się na obszarze województwa lubelskiego.

Spośród 7 dodatkowych odcinków sieci drogowej w wykazie znalazły się dwie drogi przebiegające przez teren województwa lubelskiego:

1. droga S17 o przebiegu: S8 (Warszawa) – Zakręt – Kurów ... Piaski – Zamość – Hrebenne – granica państwa (Lwów);
2. odcinek drogi S12 na odcinku: Kurów – Lublin – Piaski – Chełm – Dorohusk – granica państwa (Kijów).

Z kolei spośród 20 terminali w wykazie zamieszczono terminal w Małaszewiczach.

Podstawowym celem „Strategii Wykorzystania Funduszu Spójności” w odniesieniu do rozwoju i modernizacji infrastruktury polskiego systemu transportowego jest znaczna poprawa dostępności transportowej Polski – w pierwszej kolejności poprzez poprawę połączeń Warszawy ze stolicami europejskimi, a w drugiej kolejności poprzez poprawę połączeń z głównymi regionami kraju. Inwestycje realizujące ten cel pozwolą:²⁵

- zapewnić sprawne połączenia transportowe służące intensyfikacji wymiany handlowej na Jednolitym Rynku,
- poprawić dostępność głównych aglomeracji miejskich w Polsce, stanowiących ważne ośrodki wzrostu gospodarczego,
- wspomagać rozwój regionów,
- poprawić bezpieczeństwo w transporcie, w tym wyeliminować wysokie koszty społeczne i ekonomiczne wypadków drogowych,
- obniżyć koszty środowiska wynikające ze zrównoważenia rozwoju sektora transportowego,
- umożliwić rozwój systemów intermodalnych.

²⁵ op. cit.

Wszystkie projekty realizowane w ramach strategii powinny przyczynić się do wzrostu konkurencyjności wewnątrztransportowej, spowodować wzrost konkurencyjności gospodarki Polski na Jednolitym Rynku i poprawić połączenie Polski z krajami Wspólnoty.

W ostatecznej wersji „Strategii wykorzystania Funduszu Spójności” określono 6 grup priorytetowych działań, na których realizację przeznaczono środki Funduszu Spójności.²⁶

I. Rozwój połączeń lądowych i lotniczych stolicy i głównych ośrodków gospodarczych Polski z krajami Unii Europejskiej i krajami sąsiedzkimi dla zwiększenia wymiany handlowej oraz przyciągnięcia inwestorów zagranicznych.

W okresie do 2013 roku rozwój ten będzie uwzględniał następujące projekty, obejmujące swoim zakresem geograficznym obszar województwa lubelskiego:

- budowę autostrady A2, w II paneuropejskim korytarzu transportowym, łączącej aglomeracje miejskie Warszawy, Łodzi i Poznania z drogowym systemem transportowym Unii Europejskiej (przez połączenie z niemiecką autostradą Nr 12 w Świecku) i Białorusi (przez połączenie z białoruską drogą magistralną M1 w Kukurykach);
- przebudowę drogi krajowej Nr 17 do parametrów drogi ekspresowej łączącej Warszawę i Lublin w kierunku granicy z Ukrainą;
- modernizację (m.in. w celu przystosowania linii do jazdy pociągów pasażerskich z prędkością 160 km/h i towarowych z prędkością 120 km/h przy nacisku 22,5 t/oś) linii E-20 na całym jej przebiegu od granicy Państwa przez Poznań-Warszawę-Terespol do granicy z Białorusią i obwodnicy Warszawy dla ruchu towarowego CE-20 Łowicz-Skierniewice-Łuków.

W okresie 2004-2006 (z finansowaniem do 2008 roku zostanie zrealizowany II etap modernizacji odcinka Siedlce-Terespol o długości 120 km. Koszt ogółem inwestycji wyniesie 150 mln euro (w tym 127,5 mln euro z Funduszu Spójności), a rok rozpoczęcia realizacji inwestycji określono na 2005 r.

II. Rozwój połączeń lądowych i lotniczych głównych aglomeracji miejskich, węzłów kolejowych i rejonów kraju, w celu lepszego wykorzystania ich potencjału gospodarczego oraz zwiększenia konkurencji pomiędzy regionami.

Jednym z celów tej grupy działań jest wzmocnienie peryferyjnie usytuowanych wschodnich obszarów kraju.

W ramach tej grupy działań – obok wielu innych przedsięwzięć inwestycyjnych – zostanie zmodernizowana linia kolejowa Warszawa-Lublin.

III. Rekonstrukcja zasadniczej sieci dróg w Polsce w celu dostosowania do standardu nacisku 11,5 t/oś.

Zadanie dostosowania części dróg krajowych do standardu Unii Europejskiej, zgodnego ze zobowiązaniem Polski zawartym w załączniku Nr 2 Traktatu Akcesyjnego, podpisanego między Polską a UE, będzie realizowane poprzez przebudowę dróg międzynarodowych, w tym odcinków leżących w korytarzach transportowych, których w perspektywie 10 lat nie przewidziano do przebudowy w standardzie autostrady lub drogi ekspresowej. Przebudowa zostanie przeprowadzona głównie na drogach krajowych Nr 1, 2, 3, 4, 6, 8, 18, 50 i obejmie do 2006 roku około 750 km dróg.

²⁶ op. cit.

W okresie budżetowym 2004-2006 z finansowaniem do 2008 roku w ramach tej grupy działań powinna być przeprowadzona rekonstrukcja drogi Nr 2 od Warszawy do Terespol, tj. na odcinku, gdzie autostrada będzie wykonana do 2013 roku. Projekt ten znajduje się jednak na liście projektów rezerwowych. Koszt modernizacji odcinka Siedlce-Terespol o długości 95 km określono na 209,6 mln euro (w tym 93,2 mln euro z Funduszu Spójności). Rozpoczęcie realizacji inwestycji zaplanowano na 2005 rok.

Ponadto w związku ze zobowiązaniem Polski, zawartym w traktacie akcesyjnym pomiędzy Polską a UE, udostępnienia z chwilą akcesji sieci dróg krajowych, określonych w załączniku nr 1 traktatu, dla ruchu pojazdów o nacisku 11,5 ton/oś, przewiduje się w okresie budżetowym 2007-2013, przebudowę kolejnych dróg krajowych, a wśród nich dróg Nr 12 i 17 do przenoszenia nacisku 11,5 ton/oś.

IV. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie

Główne działania w tym zakresie skupiać się będą na poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, co zamierza się zrealizować, obok budowy dróg bezkolizyjnych o wysokim standardzie, poprzez budowę obwodnic miast i miejscowości.

V. Rozwój infrastruktury portów morskich

VI. Rozwój infrastruktury transportu intermodalnego

IV i VI grupa działań będzie dotyczyć również i województwa lubelskiego.

Uzupełnieniem działań podejmowanych w ramach SPO Transport oraz części transportowej „Strategii Wykorzystania Funduszu Spójności” będzie realizacja Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego (ZPORR). Podstawowym celem tego programu jest tworzenie warunków wzrostu konkurencyjności regionów oraz przeciwdziałanie marginalizacji w taki sposób, aby sprzyjać długofalowemu rozwojowi gospodarczemu kraju, jego spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej oraz integracji z Unią Europejską. Realizacja programu będzie współfinansowana ze środków funduszy strukturalnych (Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz Europejskiego Funduszu Społecznego).

Realizacja ZPORR odbywać się będzie poprzez koncentrację środków finansowych (krajowych i z europejskich funduszy strukturalnych) na następujących 4 priorytetach:

1. Priorytet 1 - Rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności regionów
2. Priorytet 2 - Wzmocnienie rozwoju zasobów ludzkich w regionach.
3. Priorytet 3 - Rozwój lokalny
4. Priorytet 4 - Pomoc techniczna

W ramach każdego z priorytetów będzie realizowanych szereg działań. Niektóre z nich z obszaru 2 priorytetów: 1 i 2 dotyczą rozwoju infrastruktury transportu.

W szczególności w ramach priorytetu 1 – rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności regionów – będą realizowane 2 działania związane z rozwojem systemów transportowych:

Działanie 1.1 Modernizacja i rozbudowa regionalnego układu transportowego

Efekty tego działania – wg ZPORR – mają przyczynić się do poprawy dostępności komunikacyjnej regionów. Oznacza to szybsze i bezpieczniejsze powiązania pomiędzy ośrodkami centralnymi, a pozostałymi obszarami województw oraz lepszy dostęp do sieci

dróg krajowych, międzynarodowych i transeuropejskich, a także poprawę miejskich systemów transportowych, w tym transportu publicznego w celu zwiększenia atrakcyjności miast jako miejsca rozwoju działalności gospodarczej.

Cele szczegółowe działania obejmują:²⁷

- poprawę połączeń pomiędzy centrami gospodarczymi a pozostałymi centrami w województwach;
- poprawę dostępności do portów morskich, portów rybackich, portów rzecznych wykorzystywanych do celów gospodarczych, lotnisk, stacji kolejowych i innych obiektów transportu publicznego;
- poprawę dostępności do istniejących i planowanych obiektów przemysłowych i usługowych (np. parki przemysłowe);
- odciążenie układów komunikacyjnych miast, w szczególności ich gospodarczych i historycznych centrów;
- zwiększenie udziału transportu zbiorowego, który bardziej odpowiada wymogom środowiska (np. tramwaje) w obsłudze komunikacyjnej miast powyżej 50 tysięcy mieszkańców i obszarów funkcjonalnie z nimi związanych;
- poprawę bezpieczeństwa transportu.

Osiągnięcie powyższych celów będzie odbywać się poprzez realizację następujących inwestycji:²⁸

- budowę i modernizację dróg o znaczeniu regionalnym łączących ważne centra gospodarcze, a także ulic w miastach powyżej 20 tysięcy mieszkańców (poprawa ich jakości, wzmocnienie nawierzchni do dopuszczalnego nacisku na oś), w tym budowę i modernizację mostów, wiaduktów, obwodnic, tuneli i innych drogowych obiektów inżynierskich;
- tworzenie wydajnych sieci transportu publicznego, a także poprawę i integrację różnych form transportu, w tym rozwiązań dotyczących monitoringu i kontroli sterowania ruchem (np. zielone fale dla transportu miejskiego) w miastach powyżej 50 tysięcy mieszkańców i na obszarach funkcjonalnie z nimi powiązanych. Wsparcie może być udzielone na odnowienie i rozwój infrastruktury, a także na zakup sprzętu (zwłaszcza taboru) pod warunkiem posiadania aktualnego planu rozwoju transportu publicznego lub planu zagospodarowania przestrzennego, który wykaże długofalową trwałość proponowanych rozwiązań.

Działanie 1.6 Rozwój transportu miejskiego w aglomeracjach

Działanie to jest jednak ukierunkowane na aglomeracje powyżej 500.000 mieszkańców, a przede wszystkim na aglomeracje warszawską i górnośląską.

Priorytet 3 ZPORR ukierunkowany jest na obszary Polski zagrożone zjawiskami trwałej peryferyzacji i marginalizacji, tj. na następujące typy obszarów szczególnie zagrożonych marginalizacją:²⁹

- obszary wiejskie,
- obszary podlegające restrukturyzacji (w tym obszary koncentracji przemysłów tradycyjnych),

²⁷ Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego, 2004-2006. MGPIPS, Warszawa 2004.

²⁸ op. cit.

²⁹ op. cit.

- zdegradowane społecznie i ekonomicznie miasta i dzielnice miast, zdegradowane obszary przemysłowe oraz powojkowe.

Projekty realizowane w ramach priorytetu 3 ZPORR dotyczyć będą między innymi następujących zadań dotyczących infrastruktury transportu:

- na obszarach wiejskich i w małych miastach:
 - infrastruktury technicznej (między innymi drogi gminne i powiatowe łączące ośrodki gospodarcze oraz drogi wewnątrz tych ośrodków, jak również połączenia z regionalną i krajową siecią dróg);
- na obszarach podlegających restrukturyzacji (w tym na obszarach występowania przemysłów tradycyjnych):
 - infrastruktury technicznej związanej ze zwiększeniem możliwości dywersyfikacji działalności gospodarczej na obszarach podlegających restrukturyzacji (w tym drogi gminne i powiatowe);
- na obszarach rewitalizacji miast, dzielnic miast, obszarów przemysłowych i powojkowych:
 - rozwój lokalnej infrastruktury drogowej.

Jednocześnie zostały opracowane następujące programy rozwoju infrastruktury transportowej o znacznie dłuższym horyzoncie czasowym przewidywanych do realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych niż SPO-TGM, Strategia – FS i ZPORR:

- Strategia rozwoju infrastruktury transportu na lata 2004-2006 i lata dalsze.³⁰
- Program budowy autostrad w Polsce.³¹
- Strategia przebudowy głównych dróg krajowych w Polsce w latach 2003-2013.³²

Programy te – obok współfinansowania ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności – będą finansowane ze środków publicznych, środków z opłaty paliwowej, kredytów i innych międzynarodowych instytucji finansowych (w tym EBI) i z innych źródeł.

„Strategia rozwoju infrastruktury transportu na lata 2004-2006 i lata dalsze” ma tożsame cele i obejmuje te same 6 grup działań na rzecz rozwoju infrastruktury transportowej, co omówiona już powyżej ostateczna wersja „Strategii wykorzystania Funduszu Spójności”.

„Program budowy autostrad w Polsce” przewiduje budowę 3 autostrad:

- A1 (Gdańsk-Łódź-Gorzyczki),
- A2 (Świecko-Poznań-Warszawa-Terespol),
- A4 (Zgorzelec-Wrocław-Katowice-Kraków-Korczowa).

Wschodni odcinek autostrady A2 z Warszawy przez Siedlce do Terespoła ma zostać wybudowany do 2013 roku.

Kolejny program – „Strategia przebudowy głównych dróg krajowych w Polsce w latach 2003-2013” – ma bardzo duże znaczenie dla województwa lubelskiego. Szereg przedsięwzięć inwestycyjnych zawartych w Strategii jest bowiem zlokalizowanych na obszarze województwa lubelskiego.

Strategia ma 3 podstawowe cele:

1. zasadnicza poprawa jakości sieci dróg krajowych,

³⁰ Ministerstwo Infrastruktury, lipiec 2003.

³¹ GDDKiA, listopad 2003.

³² GDDKiA, 2003.

2. poprawa spójności społecznej, ekonomicznej i przestrzennej z UE na poziomie regionalnym i krajowym,
3. dostosowanie części sieci dróg krajowych w Polsce do standardu UE (tj. przede wszystkim przystosowanie do nacisku 11,5 t/oś).

W ramach „Strategii przebudowy dróg krajowych w Polsce w latach 2003-2013” zostaną zrealizowane następujące przedsięwzięcia inwestycyjne zlokalizowane na obszarze województwa lubelskiego:

I. W zakresie budowy dróg ekspresowych

1. budowa w latach 2009-2013 drogi ekspresowej Nr S17 na odcinku Garwolin-Kurów wraz z obejściem Ryk,
2. budowa w latach 2009-2013 drogi ekspresowej Nr S12/17 na odcinku Kurów-Lublin-Piaski wraz z obejściem Kurowa, Markuszowa i Garbowa. Częścią tej inwestycji będzie budowa pñ.-wsch. obwodnicy Lublina (wspólnej dla dróg S12/17/19).

II. W zakresie budowy obwodnic

1. budowa obwodnicy m. Okopy (I etap) w ciągu drogi Nr S12,
2. budowa obwodnicy m. Piaski (I etap) w ciągu drogi Nr S12,
3. budowa obwodnicy Lubartowa (II etap) w ciągu drogi Nr S19,
4. budowa obwodnicy Puław z mostem na Wiśle w ciągu drogi Nr S12,
5. budowa obwodnicy m. Hrebenne (I etap) w ciągu drogi Nr S17,
6. budowa obwodnicy Międzyrzecza Podlaskiego (I etap) w ciągu drogi Nr S19,
7. budowa obwodnicy Janowa Lubelskiego (I etap) w ciągu drogi Nr S19,
8. budowa obwodnicy Kraśnika (I etap) w ciągu drogi Nr S19/74.

III. W zakresie rekonstrukcji nawierzchni dróg i mostów do 11,5 t/oś:

1. Rekonstrukcja drogi Nr 2 na odcinku Siedlce-Terespol (w latach 2005-2008),
2. Rekonstrukcja drogi Nr 12 na odcinku Lublin-Dorohusk (w latach 2005-2006),
3. Rekonstrukcja drogi Nr 17 na odcinku Piaski-Krasnystaw-Zamość (w latach 2005-2010).

Podstawowym dokumentem określającym szczegółowo kierunki rozwoju społeczno-gospodarczego województwa lubelskiego jest „Strategia rozwoju Województwa Lubelskiego”.

Założono, że strategia rozwoju województwa powinna wypełniać misję wspomaganie rozwoju społeczno-gospodarczego określoną celami nadrzędnymi. Do celów tych zaliczono:

- tworzenie jak najlepszych warunków rozwoju gospodarki i wzrostu zamożności mieszkańców regionu;
- wszechstronną poprawę warunków życia człowieka w środowisku jego zamieszkania;
- wzrost poziomu cywilizacyjnego społeczeństwa;
- rozwój gospodarczy zrównoważony ekologicznie;
- ochronę i pomnażanie wartości dziedzictwa kulturowego;
- stałą poprawę ładu przestrzennego.

Za cel generalny „Strategii rozwoju Województwa Lubelskiego” uznano: osiągnięcie trwałego rozwoju społecznego i gospodarczego poprzez wykorzystanie geograficznego położenia regionu jako platformy współpracy krajów Europy Wschodniej i Zachodniej.

W „Strategii” określono priorytety rozwoju województwa lubelskiego tj. cele warunkujące osiągnięcie celu generalnego. Przedstawiają się one następująco:

Priorytet 1

- tworzenie warunków restrukturyzacji rolnictwa oraz wielofunkcyjnego rozwoju obszarów wiejskich;

Priorytet 2

- rozbudowa i modernizacja systemu komunikacyjnego i przejść granicznych;

Priorytet 3

- tworzenie kompleksowych systemów infrastruktury ekonomicznej;

Priorytet 4

- rozwój systemu przygotowania kadr;

Priorytet 5

- poprawa kondycji ekologicznej środowiska;

Priorytet 6

- tworzenie warunków racjonalnej i ekonomicznie efektywnej urbanizacji województwa;

Priorytet 7

- ochrona i pomnażanie dziedzictwa kulturowego oraz jego wykorzystanie dla harmonijnego rozwoju społecznego.

Jednocześnie określono 4 podstawowe pola realizacji drugiego z kolei priorytetu rozwojowego Strategii rozwoju województwa, który ściśle wiąże się z Wojewódzkim Programem Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacyjnej:

- Budowa i modernizacja dróg.
- Komunikacja kolejowa.
- Komunikacja lotnicza.
- Sieć przejść granicznych.

Sformułowano również cel wiodący oraz cele operacyjne tego priorytetu rozwojowego (tj. rozbudowy i modernizacji systemu komunikacyjnego i przejść granicznych. Za cel wiodący uznano:

Zaspokojenie potrzeb transportowych gospodarki i społeczeństwa, stymulowanie wzrostu gospodarczego województwa lubelskiego oraz zapewnienie warunków integracji gospodarczej z innym i regionami kraju oraz z Unią Europejską.

Natomiast cele operacyjne określono następująco:

- w zakresie sieci kolejowej

- 1) Dostosowanie do standardów Unii Europejskiej linii kolejowych zlokalizowanych w międzynarodowych korytarzach komunikacyjnych.
- 2) Rozwój przewozów regionalnych, w tym związanych z przyszłą aglomeracją lubelską.
- 3) Poprawa infrastruktury kolejowej w obrębie przejść granicznych.
- 4) Wspieranie funkcjonowania przewozów publicznych na zasadach promowanych w Polsce i przyjętych w Unii Europejskiej.
- 5) Wspieranie wdrożeń intermodalnych – budowa nowych terminali transportu kombinowanego.

- w zakresie sieci drogowej

- 6) Realizacja autostrady i dróg ekspresowych w paneuropejskich korytarzach transportowych.
- 7) Dostosowanie pozostałych dróg międzynarodowych (E) i najważniejszych połączeń międzyregionalnych do standardów europejskich.
- 8) Zmniejszenie uciążliwości ruchu tranzytowego poprzez budowę obwodnic miast i miejscowości wiejskich.
- 9) Doprowadzenie stanu dróg i mostów na pozostałej sieci drogowej do wymaganych standardów.
- 10) Poprawa bezpieczeństwa ruchu.
- 11) Dostosowanie układu komunikacyjnego do potrzeb przyszłej aglomeracji lubelskiej;
- 12) Poprawa połączeń drogowych regionalnych ośrodków aktywności społeczno-gospodarczej z ośrodkami krajowymi i zagranicznymi.
- 13) Przygotowanie warunków rozwoju gospodarczego regionu poprzez zwiększenie gęstości dróg o nawierzchni twardej.

- w zakresie komunikacji lotniczej

- 14) Budowa lotniska międzynarodowego w regionie.
- 15) Dostosowanie lotniska sportowego w Świdniku do usług transportu lotniczego w systemie *general aviation*.
- 16) Wykorzystanie w maksymalnym stopniu istniejącej infrastruktury lotniska w Białej Podlaskiej będącej w gestii resortu obrony narodowej.

- w zakresie sieci przejść granicznych

- 17) Budowa nowego przejścia granicznego o charakterze międzypaństwowym we Włodawie z obsługą ruchu granicznego po stronie białoruskiej w miejscowości Tomaszówka.
- 18) Otwarcie przejścia granicznego w Zbereżu gm. Wola Uhruska drogą promową do miejscowości Adamczuki po stronie ukraińskiej, do obsługi ruchu transgranicznego.
- 19) Utworzenie przejścia na granicy polsko-ukraińskiej w miejscowości Dubienka dla ruchu lokalnego obsługującego obywateli RP i Ukrainy, z możliwością udostępnienia go obywatelom innych państw.
- 20) Realizacja kolejnych planowanych etapów rozbudowy transeuropejskiego przejścia granicznego w Dorohusku do przepustowości 4 tys. samochodów /dobę w obydwu kierunkach.
- 21) Rozbudowa i kompleksowe urządzenie transeuropejskiego przejścia granicznego w Hrebennem do przepustowości 3 tys. samochodów w obu kierunkach.

Ponadto sformułowano 3 zasady rozwoju sieci komunikacyjnej:

1. Zasada powszechnej dostępności osób i jednostek gospodarczych do systemu komunikacyjnego (wewnątrzregionalnego i zewnętrznego).
2. Zasada krajowego i międzynarodowego otwarcia regionu w zakresie różnych systemów komunikacyjnych.
3. Zasada bezpieczeństwa transportowego.

Istotnym dokumentem dla kształtowania systemu transportowego województwa lubelskiego jest „Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Lubelskiego” z 2002 roku.³³

Plan ten został opracowany na podstawie misji, celów i priorytetów zawartych w „Strategii rozwoju Województwa Lubelskiego” i stanowi ich rozwinięcie.

³³ Biuro Planowania Przestrzennego, Lublin 2002.

W części Planu dotyczącej rozwoju dróg i komunikacji sformułowano następujące cele strategiczne oraz zadania programowe samorządu województwa:

I. Cele strategiczne:

1. Realizacja autostrady i dróg ekspresowych w paneuropejskich korytarzach transportowych.
2. Dostosowanie pozostałych dróg międzynarodowych i najważniejszych połączeń międzyregionalnych do standardów europejskich.
3. Poprawa połączeń drogowych regionalnych ośrodków aktywności społeczno-gospodarczej z ośrodkami krajowymi i zagranicznymi.
4. Dostosowanie do standardów Unii Europejskiej linii kolejowych zlokalizowanych w międzynarodowych korytarzach komunikacyjnych.

II. Zadania programowe samorządu województwa:

1. Stworzenie regionalnej komunikacji lotniczej, budowa portu lotniczego (Lublin-Niedźwiada).
2. Budowa i przebudowa dróg wojewódzkich.
3. Rozwój i dostosowanie układu komunikacyjnego do potrzeb przyszłej aglomeracji lubelskiej oraz przewidywanych przewozów regionalnych.
4. Doprowadzenie stanu dróg i mostów na sieci dróg wojewódzkich do wymaganych standardów.

Za najważniejsze priorytetowe zadania programowe dotyczące rozwoju systemu transportowego województwa lubelskiego w „Planie zagospodarowania przestrzennego” uznano:

I. W zakresie rozwoju sieci drogowej

1. Budowę autostrady A2.³⁴
2. Dostosowanie do standardów europejskich najważniejszych dla województwa dróg w paneuropejskich korytarzach transportowych.³⁵
3. Dostosowanie innych ważnych połączeń międzyregionalnych do standardów europejskich.

Zadanie polega na modernizacji dróg poprzez wyrównanie i wzmocnienie nawierzchni oraz budowę nowych odcinków (w tym obwodnic) i obejmuje:

- drogi krajowe: Nr 12 na odcinku Kurów-Puławy-Zwoleń, Nr 19, 63 i 74 oraz docelowo pozostałe drogi krajowe Nr 48, 68, 76, 82;
- drogi wojewódzkie (zadania najpilniejsze):
 1. Nr 747, 816; droga 816 z odcinkiem drogi Nr 698 jest częścią tzw. „nadbużanki” i może stać się, po modernizacji, pasem aktywizacji turystycznej pogranicza polsko-ukraińskiego i polsko-białoruskiego; łączy ze sobą przejścia graniczne na wschodnim odcinku granicy;
 2. drogi Nr 698, 801, 811, 812, 813, 815, 835, 844, 858, 867.

³⁴ Oba zadania (1 i 2) omówiono już w zaktualizowanej formie w ramach charakterystyki poprzednich dokumentów.

³⁵ Jak wyżej.

Warto zaznaczyć, że odcinki dróg 812, 844, 850 wraz z odcinkami dróg krajowych Nr 2, Nr 74 i Nr 17 tworzą szlak mogący pełnić docelowo funkcję strategicznej drogi rokadowej Terespol-Hrebenne.

3. odcinki dróg: Nr 12 od zachodniej granicy województwa do Puław (po planowanej trasie obwodnicy Puław), Nr 824 Puławy-Żyrzyn, drogi powiatowe od Żyrzyna do Sobieszyna i od Przytoczna do Serokomli, odcinek drogi Nr 48 Sobieszyn-Przytoczno, droga Nr 808 Serokomla-Łuków, planowana obwodnica Łukowa, odcinek drogi Nr 63 Łuków-Siedlce – stanowiąc mają fragment tzw. „Wielkiej Obwodnicy Warszawy” o docelowych parametrach drogi głównej ruchu przyspieszonego, zgodnie z „Koncepcją polityki zagospodarowania przestrzennego kraju”.
4. Polepszenie połączeń sieci transportowej o znaczeniu regionalnym.

Zadanie obejmuje modernizację sieci dróg wojewódzkich, przy czym w pierwszej kolejności modernizowane byłyby drogi Nr 808, 820, 824, 829, 830, 832, 833, 834, 836 i 839.

5. Zmniejszenie uciążliwości ruchu tranzytowego głównych tras przez realizację obwodnic obszarów zurbanizowanych.

Za najpilniejsze w tej grupie zadań uznaje się budowy obwodnic następujących miejscowości: Piask, Lubartowa, Puław, Kraśnika, Międzyrzecz Podlaskiego, Janowa Lubelskiego, Okopów, Hrebennego, Tomaszowa Lubelskiego, Lublina i w ciągu drogi Nr S12 miejscowości Kurów, Markuszów, Garbów oraz Jastków.

6. Poprawa stopnia otwartości regionu przez zwiększenie ilości przepraw mostowych przez Wisłę i Bug.

Zadanie obejmuje następujące przeprawy mostowe: Puławy (droga Nr 12), Dęblin (droga Nr 48), Kamień-Solec n/Wisłą (droga Nr 747), Włodawę (droga Nr 82), Kukuryki – drugi most (w ciągu istniejącej drogi Nr 68 i planowanej autostrady A-2).

7. Zmiana kategorii międzyregionalnych dróg wojewódzkich na krajowe:
 - Nr 835 Lublin-Wysokie-Sieniawa-Przeworsk-Kańczuga-Dynów-Grabownica Starzeńska – droga uzupełnia spójność sieci dróg krajowych w kierunku południkowym (pomiędzy trasami Nr 17 Lublin-Hrebenne) i Nr 19 Lublin-Rzeszów);
 - Nr 747 Iłża-Lipsko-Solec n/Wisłą-Opole Lubelskie-Bełżyce-Konopnica – droga uzupełnia spójność sieci dróg krajowych w kierunku równoleżnikowym (pomiędzy trasami Nr 12 Dorohusk-Lublin-Radom i Nr 74 Zosin-Zamość-Kielce).
8. Przystosowanie układu komunikacyjnego do potrzeb przyszłej aglomeracji lubelskiej przez:
 - budowę obwodnic międzydzielnicowych w Lublinie;
 - rozwój systemu komunikacyjnego opartego o budowę obiektów węzłowych komunikacji, (dworce, przystanki, parkingi wielopoziomowe w centrum i terenowe „Park and Ride”);
 - rozwój systemu kierowania ruchem.
9. Dostosowanie najważniejszych dróg dojazdowych do drogowych przejść granicznych do potrzeb wzrastającego transgranicznego ruchu drogowego, w tym odcinków dróg: Nr 12 Piaski-Chełm-Dorohusk, Nr 63 Radzyń Podlaski-Wisznice oraz Nr 74 Hrubieszów-Zosin.

II. W zakresie rozwoju sieci kolejowej:

1. Zapewnienie warunków (kompleksowa modernizacja) do szybkich połączeń kolejowych objętych umowami AGC i AGTC:
 - linii E-20 Kunowice-Terespol;
 - południowej obwodnicy Warszawy Łowicz-Skierniewice-Łuków.
2. Zapewnienie warunków do szybkich połączeń kolejowych innymi ważnymi liniami o znaczeniu międzynarodowym i międzyregionalnym:
 - Gdynia-Warszawa-Lublin-Dorohusk (Kowel, Odessa);
 - Rejowiec-Zawada-Zwierzyniec-Bełzec-Hrebenne (Rawa Ruska, Lwów);
 - (Łudin/Izow) Hrubieszów-Zamość-Sędziszów-Sławków Południowy, tj. Linia Hutnicza Szerokotorowa;
 - Łuków-Dęblin-Radom;
 - Lublin-Łuków-Siedlce;
 - Lublin-Przeworsk;
 - Zwierzyniec-Stalowa Wola;
 - Chełm-Włodawa (Brześć) – po realizacji mostu kolejowego na Bugu.
3. Wdrożenie systemu transportu intermodalnego – budowa/rozbudowa terminali: Małaszewicze, Puławy, Dęblin, Lublin, Drohusk, Hrubieszów, Hrebenne, Zamość, Szczepieszyn, Włodawa – po realizacji mostu na Bugu.

III. W zakresie infrastruktury granicznej

1. Zapewnienie warunków do sprawnej obsługi ruchu granicznego drogowego i kolejowego przez:
 - rozbudowę infrastruktury granicznej przejść na szlakach tranzytowych (Terespol-Kukuryki, Sławatycze, Dorohusk, Zosin, Hrubieszów, Hrebenne) – terminale, nowe mosty na Bugu (Kukuryki, Włodawa), logistyka;
 - poprawę warunków rozwoju współpracy transgranicznej oraz zwiększenie ilości przejść obsługujących ruch międzypaństwowy (Włodawa, Zbereże, Dubienka, Uścierz, Kryłów, Dyniska Stare-Ulików, Szczepiatyn).

IV. W zakresie komunikacji lotniczej

1. Stworzenie warunków do szybkich połączeń lotniczych przez:
 - realizację lotniska regionalnego (Lublin-Niedźwiada);
 - wykorzystanie istniejącej infrastruktury obsługi ruchu lotniczego (Biała Podlaska, Świdnik);
 - realizację lądowiska śmigłowców i lekkich samolotów (Dorohusk).

Kolejnym dokumentem kształtującym politykę gospodarczą i społeczną województwa lubelskiego są „Priorytety współpracy zagranicznej Województwa Lubelskiego” przyjęte przez Sejmik Województwa w 1999 r.

Jednym z priorytetowych kierunków współpracy województwa lubelskiego z zagranicą jest utrzymywanie i rozwój współpracy z krajami UE i Europy Środkowo-Wschodniej.

Istotnym elementem tej współpracy jest współpraca transgraniczna w ramach Euroregionu Bug, do którego należy obok województwa lubelskiego:

- ze strony ukraińskiej: obwód wołyński i rejony sokalski i żółkiewski obwodu lwowskiego;
- ze strony białoruskiej: obwód brzeski.

Ważnym celem działalności Euroregionu Bug jest między innymi rozwój obszarów przygranicznych w zakresie komunikacji, transportu i łączności.

Część 2

Infrastruktura drogowa

2.1. Diagnoza

2.1.1. Sieć drogowa

Łączna długość dróg publicznych województwa lubelskiego wynosi 26.944 km. Na tę wielkość na drogi krajowe przypada 1.049 km, na drogi wojewódzkie 2.172 km, na powiatowe 9.121 km i na gminne około 15.000 km, z czego około 8.000 km stanowią drogi gruntowe. Na 100 km² w województwie przypada 71,2 km drogi, przy średniej dla Polski 80 km.

2.1.1.1. Drogi krajowe – sieć i stan (na podstawie danych GDDKiA – Oddział Lublin)

Długość dróg krajowych w województwie lubelskim wynosi 1.049 km. Drogi krajowe łączą stolicę z miastami wojewódzkimi, miasta wojewódzkie między sobą oraz najważniejsze przejścia graniczne.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie zarządza 977,9 km dróg krajowych. W zarządzaniu innych jednostek pozostaje 71,1 km:

- Powiaty grodzkie – Biała Podlaska, Lublin, Chełm i Zamość zarządzają 62,6 km;
- Zarząd Drogowych Przejść Granicznych – 8,2 km;
- Inna administracja – 0,3 km obiektów mostowych.

Drogi krajowe województwa charakteryzują następujące dane:

- odcinki dwujezdniowe 19 km,
- drogi o utwardzonych poboczach bitumicznych 364 km,
- obiekty mostowe 172 szt. o łącznej długości 5.364 mb,
- łączna długość 977,9 km.

Spośród dróg krajowych województwa lubelskiego do dróg szybkiego ruchu zaliczono:

- projektowaną autostradę A-2 (Warszawa-Terespol) (65 km na terenie regionu),
- droga S12 na odcinku (Piotrków Trybunalski) – granica województwa – Kurów – Lublin – Piaski ÷ wspólny przebieg z S17 i dalej Chełm – Dorohusk – granica państwa,
- droga S17 tzw. Trakt Królewski (Warszawa) – Kurów – Lublin – Piaski – Krasnystaw – Zamość – Hrebenne – granica,
- droga S19 (Białystok) – Międzyrzec Podlaski – Lubartów – Kraśnik – Janów Lubelski – (Rzeszów).

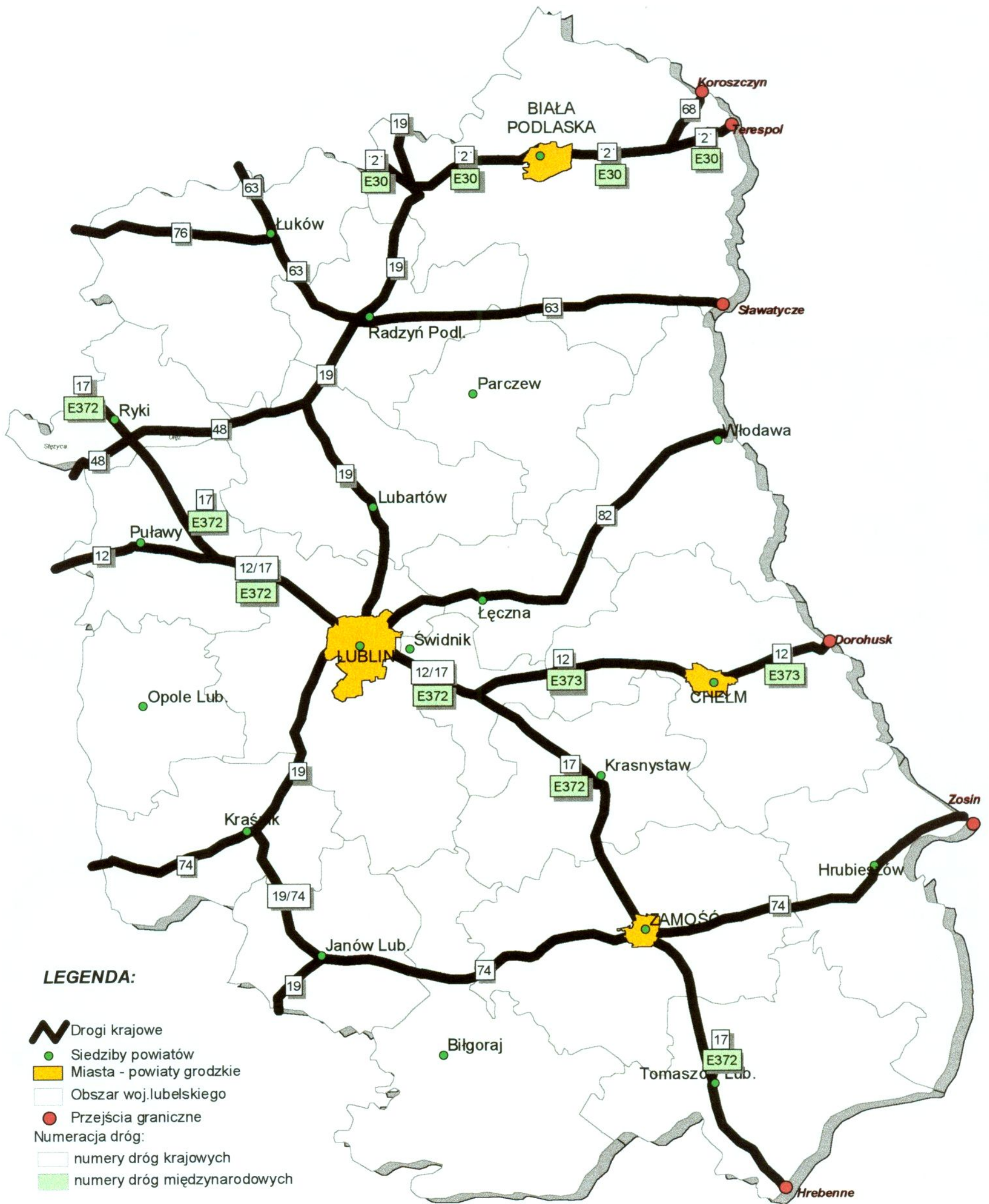
Do dróg międzynarodowych zaliczono:

- drogę E30 (Siedlce) – Biała Podlaska – Terespol – granica,
- drogę E372, 17 (Warszawa) – Kurów – Lublin – Piaski – Krasnystaw – Zamość – Hrebenne – granica,
- drogę E373, 12 Piaski – Chełm – Dorohusk – granica.

Mapa dróg krajowych w województwie lubelskim zamieszczona została poniżej.

SIEĆ DRÓG KRAJOWYCH W WOJEWÓDZTWIE LUBELSKIM





Ze względu na graniczne położenie województwa podstawowe znaczenie ma droga E372 czyli S17 Warszawa – Lublin – Zamość – Hrebenne oraz odgałęzienie tego ciągu E373 czyli część S12 Piaski – Chełm – Dorohusk.

Ciąg drogowy Warszawa – Biała Podlaska – Terespol czyli obecna E30, a w przyszłości planowana autostrada A2 ma bardzo istotne znaczenie z punktu widzenia całej polskiej gospodarki. Natomiast dla województwa lubelskiego spełnia ona głównie rolę tranzytową a jej znaczenie dla Lubelszczyzny ogranicza się do północnej części regionu.

Średnie obciążenie dróg krajowych ruchem samochodowym przedstawiono na mapie.

Obciążenie dróg krajowych jest znaczne – szacunkowo 3 razy większe niż dróg wojewódzkich.

59,2% dróg krajowych w województwie wymaga remontów, z czego na 23,1% zabiegi takie należy wykonać natychmiast, a na 35,7% w ciągu 3-4 lat.

Zakres planowanych zabiegów przedstawia poniższe zestawienie.

Tablica 2

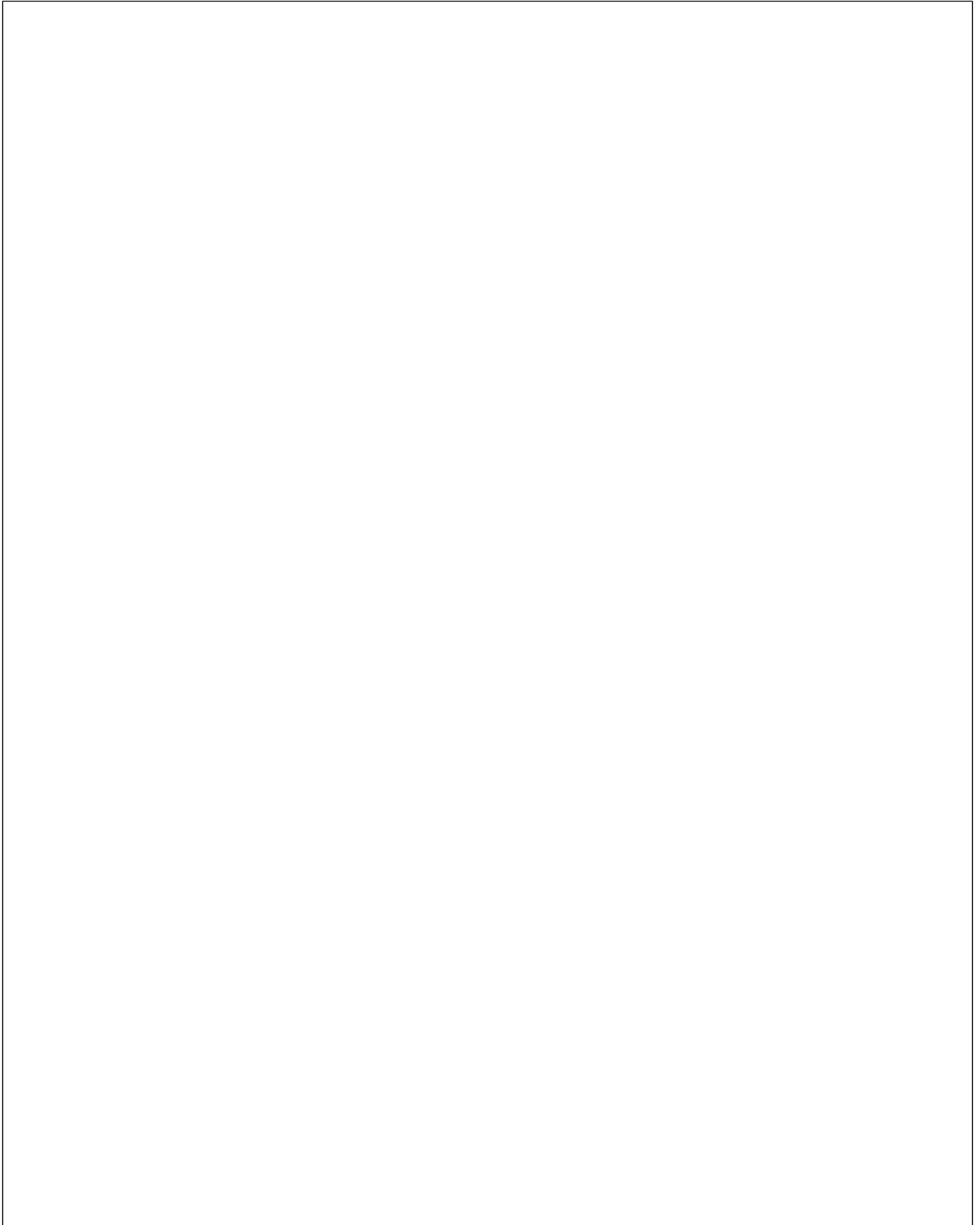
Rodzaj zabiegu	Zabiegi zalecane i konieczne	
	km	%
Wzmocnienie	80,9	8
Wykonanie warstwy ścieralnej z wyrównaniem	379,5	38
Zabieg powierzchni	126,1	13
Razem	586,5	59

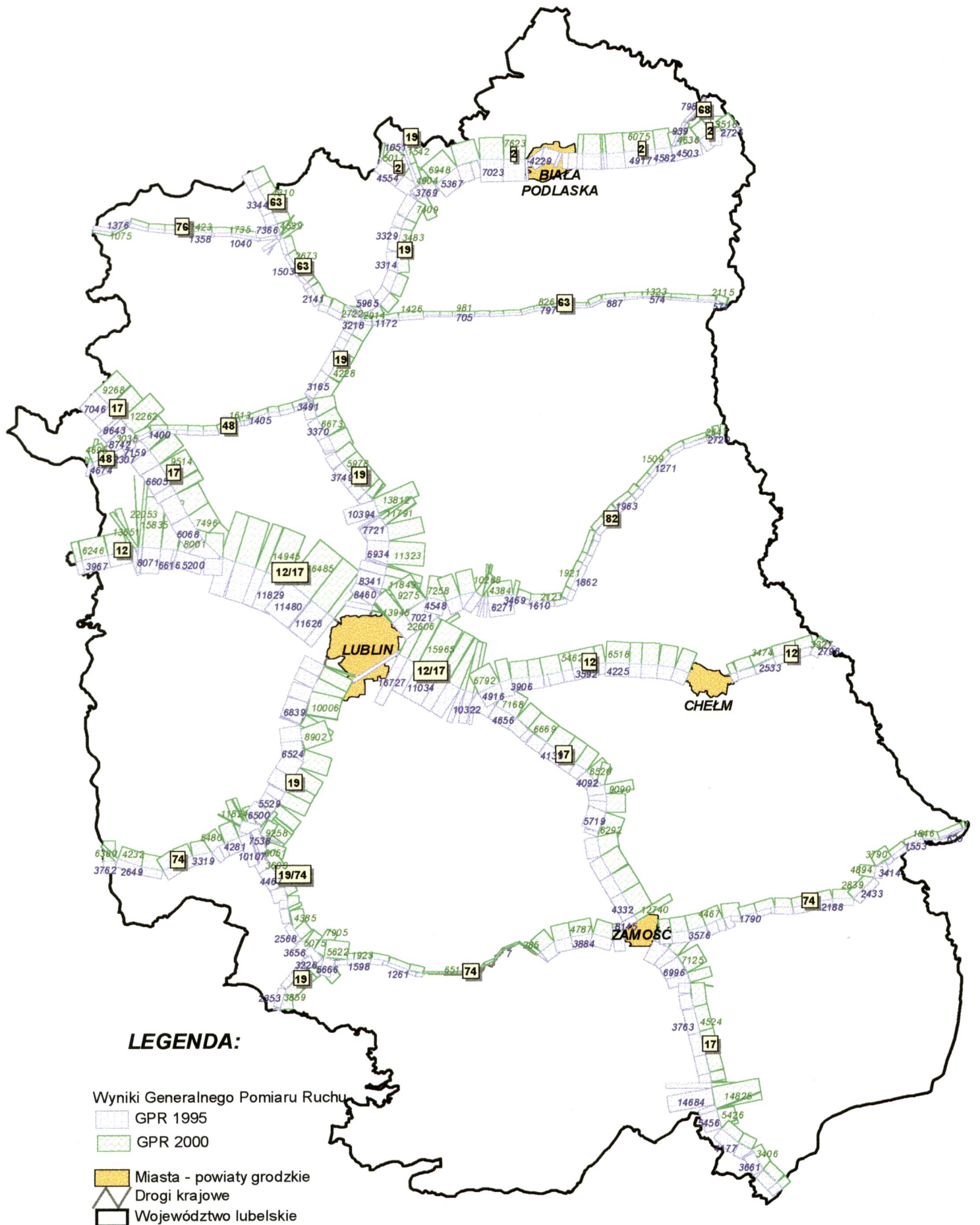
Źródło: dane GDDKiA Oddział Lublin.

Stan techniczny obiektów mostowych jest następujący:

stan dobry 12,8%,
stan zadowolający 61,5%,
stan niezadowolający 24,4%,
stan zły 1,3%.

WYNIKI GENERALNEGO POMIARU RUCHU NA SIECI DRÓG KRAJOWYCH WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO





2.1.1.2. Drogi wojewódzkie, sieć dróg wojewódzkich i stan (na podstawie danych ZDW Lublin)

Drogi wojewódzkie łączą stolicę województwa z siedzibami powiatów, powiaty między sobą, ważne centra gospodarcze, turystyczne i usługowe.

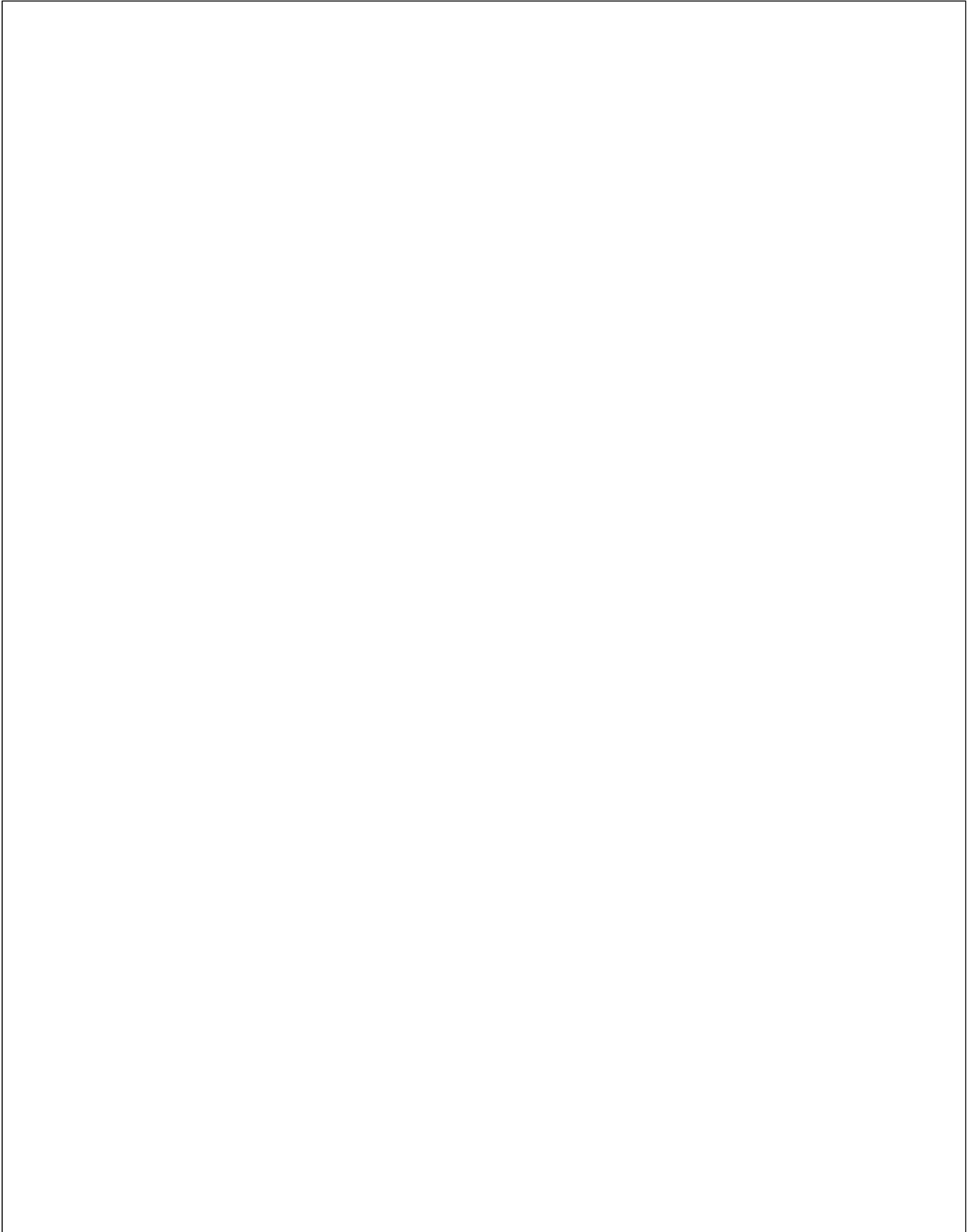
Siecią dróg wojewódzkich województwa lubelskiego zarządza Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie. Łączna długość dróg wojewódzkich regionu wynosi 2.172,2 km i dzieli się w zależności od klasy technicznej drogi na:

- a) drogi główne ruchu przyspieszonego (GP) o długości 436,6 km.
- b) drogi główne (G) o długości 1.121,8 km,
- c) drogi zbiorcze (Z) o długości 613,8 km,

Na terenie województwa lubelskiego eksploatowanych jest 68 dróg wojewódzkich, których wykaz oraz schemat zamieszczono poniżej. Spośród 68 dróg wojewódzkich, trzy odcinki obejmują kilkusetmetrowe odcinki graniczne na granicy z innymi województwami, gdzie ZDW Lublin administruje tylko połową jezdni.

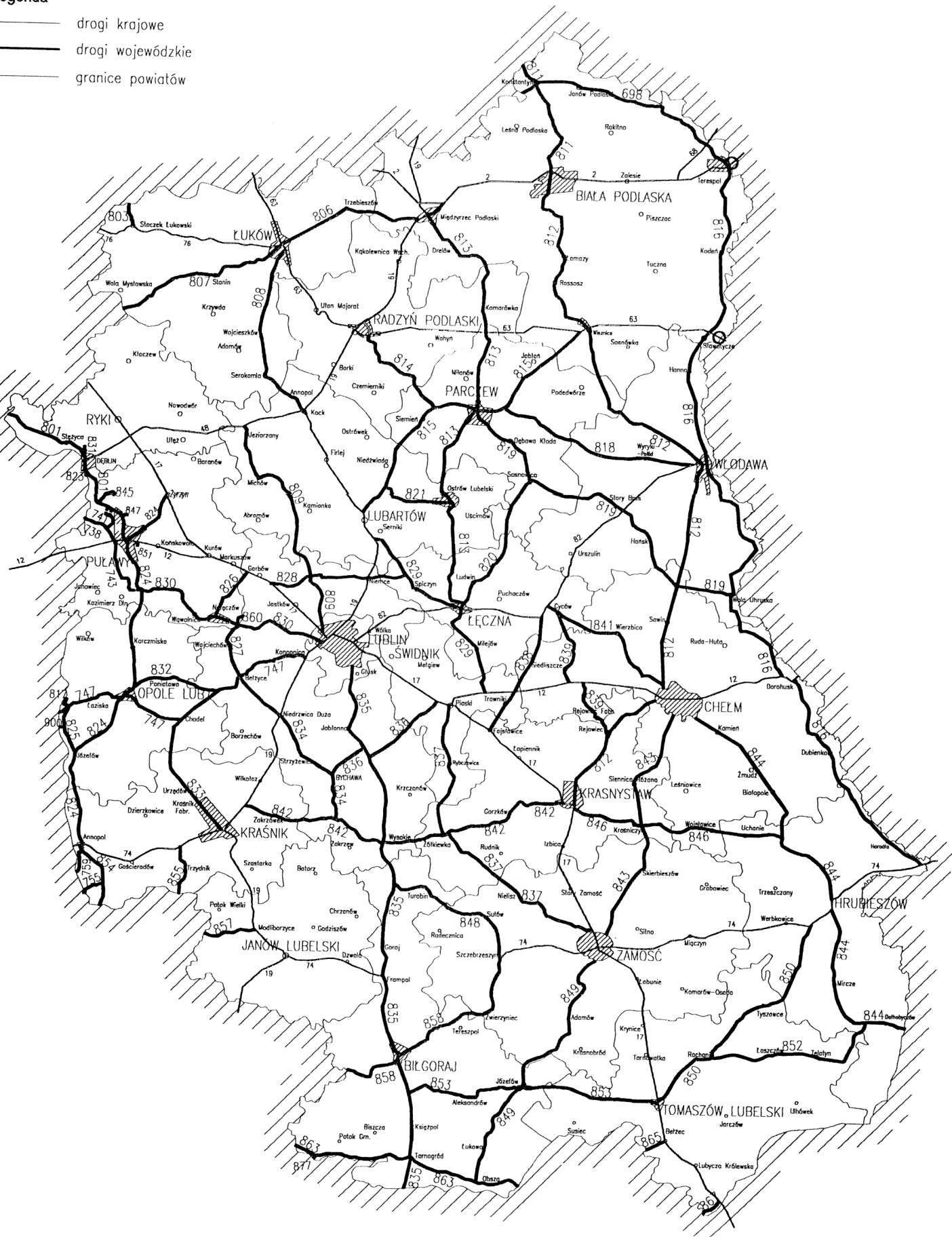
Schemat dróg wojewódzkich oraz ich wykaz zamieszczono poniżej.

PRZEBIEG DRÓG WOJEWÓDZKICH NA TERENIE WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO



Legenda

- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie
- granice powiatów



Tablica 3

Wykaz dróg wojewódzkich

Lp.	Nr drogi	Nazwa drogi	Kilometraż		Długość odcinka
			od km	do km	
1	2	3	4	5	6
1	698	Siedlce-Łosice-Konstantynów-Terespol	53 ÷ 880	102 ÷ 385	48,505
2	738	Nowe Słowiki-Góra Puławska	17 ÷ 170	25 ÷ 408	8,238
3	741	Droga 738-Bronowice Łęka-rz. Wisła-Wólka Gołębska-droga 801	0 ÷ 000	6 ÷ 460	6,460
4	743	Góra Puławska-Karczunki-Sadłowice-Nasilków-rz. Wisła-Bochotnica-droga 824	0 ÷ 000	9 ÷ 115	9,115
5	747	Ilża-Lipsko-Solec n. Wisłą-Opole Lubelskie-Belżyce-Konopnica	40 ÷ 772	96 ÷ 587	55,815
6	755	Ostrowiec Świętokrzyski-Ozarów (droga 79)..Droga 74 – Zawichost-Kosin (droga 854)	0 ÷ 000	4 ÷ 475	4,475
7	759	(Droga 777)-Piotrowice-rz. Wisła-Zabelcze-Opoka Duża (droga 854)	0 ÷ 000	5 ÷ 139	5,139
8	801	Warszawa-Karczew-Wilga-Maciejowice-Deblin-Puławy	89 ÷ 830	128 ÷ 515	38,685
9	803	Siedlce-Stoczek Łukowski	36 ÷ 988	41 ÷ 34	4,046
10	806	Łuków-Międzyrzec Podlaski	0 ÷ 000	28 ÷ 295	28,295
11	807	Maciejowice-Sobolew-Żelechów-Łuków	34 ÷ 408	69 ÷ 67	34,659
12	808	Łuków-Serokomla-Kock	0 ÷ 000	36 ÷ 551	36,551
13	809	Lublin-Krasienin-Kierzkówka-Przytoczno	2 ÷ 450	50 ÷ 566	48,116
14	811	Sarnaki-Konstantynów-Biała Podlaska	16 ÷ 218	38 ÷ 169	21,951
15	812	Biała Podlaska-Wisznice-Włodawa-Chełm	6 ÷ 150	120 ÷ 517	114,367
	812	Chełm-Rejowiec-Krasnystaw	122 ÷ 209	151 ÷ 044	28,835
16	813	Międzyrzec Podlaski-Parczew-Ostrów Lubelski-Łęczna	0 ÷ 000	94 ÷ 497	94,497
17	814	Radzyń Podlaski-Suchowola-Zminne	0 ÷ 000	20 ÷ 928	20,928
18	815	Wisznice-Parczew-Siemień-Lubartów	0 ÷ 000	60 ÷ 294	60,294
19	816	Terespol-Kodeń-Sławatycze-Włodawa-Dorohusk-Horodło-Zosin	0 ÷ 000	162 ÷ 614	162,614
20	817	(droga 747) Solec n. Wisłą-Kludzie-rz. Wisła-Kamień-droga 747	8 ÷ 162	10 ÷ 200	2,038
21	818	Przewłoka-Wyryki-Adampol	0 ÷ 000	40 ÷ 598	40,598
22	819	Parczew-Kołacze-Lowcza-Wola Uhruska	0 ÷ 000	70 ÷ 505	70,505
23	820	Sosnowica Dwór-Łęczna	0 ÷ 000	29 ÷ 688	29,688
24	821	Klementynow-Ostrów Lubelski	0 ÷ 000	13 ÷ 680	13,680
25	823	Droga 48-Wola Wojcieszowska-rz. Wisła-Borowa (droga 801)	4 ÷ 000	4 ÷ 397	0,397
26	824	Żyrzyn-Puławy-Opole Lubelskie-Józefów-Annopol	0 ÷ 000	79 ÷ 42	79,042
27	825	Kamień-Józefów	0 ÷ 000	9 ÷ 116	9,116
28	826	Markuszów-Nałęczów	0 ÷ 000	10 ÷ 934	10,934
29	827	Sadurki-Belżyce	0 ÷ 000	11 ÷ 834	11,834
30	828	Garbów-Krasienin-Niemce-Jawidz	0 ÷ 000	27 ÷ 853	27,853
31	829	Łucka-Łęczna-Biskupice	0 ÷ 000	40 ÷ 245	40,245
32	830	Lublin-Nałęczów-Bochotnica	3 ÷ 956	41 ÷ 927	37,971
33	831	Stacja kolejowa Dęblin Rycice-droga 801	0 ÷ 000	1 ÷ 165	1,165
34	832	Wola Rudzka-Pomiatowa-Krzężnica Okragła	0 ÷ 000	17 ÷ 349	17,349
35	833	Chodel-Kraśnik	0 ÷ 000	25 ÷ 096	25,096
36	834	Belżyce-Niedrzwica Duża-Bychawa-Stara Wieś III	0 ÷ 000	34 ÷ 461	34,461
37	835	Lublin-Wysokie-Biłgoraj-Sieniawa-Przeworsk-Kańczuga-Dynów-Grabownica Starzeńska	10 ÷ 014	115 ÷ 875	105,861
38	836	Bychawa-Kęblów	0 ÷ 000	25 ÷ 978	25,978
39	837	Piaski-Zółkiewka Wieś-Nielisz-Sitaniec	0 ÷ 000	64 ÷ 389	64,389
40	838	Głębokie-Dorohuczka-Trawniki-Fajslawice	0 ÷ 000	24 ÷ 797	24,797
41	839	Cyców-Siedliszcze-Marynin-Pawłów-Rejowiec	0 ÷ 000	27 ÷ 895	27,895
42	840	Stacja kolejowa Zarzeka-droga 801	0 ÷ 000	1 ÷ 581	1,581
43	841	Cyców-Wierzbica-Staw	0 ÷ 000	29 ÷ 117	29,117
44	842	Rudnik Szlachecki-Wysokie-Krasnystaw	0 ÷ 000	67 ÷ 002	67,002
45	843	Chełm-Krasiczyn-Zamość	1 ÷ 552	50 ÷ 694	49,142
46	844	Chełm-Hrubieszów-Witków-Dolhobyczów-granica państwa	6 ÷ 714	88 ÷ 354	81,640
47	845	Droga 801-Gołąb Piaski-stacja kolejowa Gołąb	0 ÷ 000	3 ÷ 708	3,708
48	846	Małochwiej Duży-Wojślawice-Teratyn	0 ÷ 000	42 ÷ 549	42,549
49	847	Droga 801-stacja kolejowa Puławy Azoty	0 ÷ 000	2 ÷ 100	2,100
50	848	Tarnawa Mała-Turobin-Sulów-Szczebrzeszyn	0 ÷ 000	29 ÷ 839	29,839
51	849	Zamość-Jacnia-Józefów-Wola Obszańska	2 ÷ 937	58 ÷ 570	55,633
52	850	Tomaszów Lubelski-Józefówka-Alojzów	0 ÷ 000	48 ÷ 544	48,544
53	851	Stacja kolejowa Puławy Ruda-droga 12	0 ÷ 000	0 ÷ 493	0,493
54	852	Józefówka-Nowosiółki-Witków	0 ÷ 000	35 ÷ 549	35,549
55	853	Nowy Majdan-Tomaszów Lubelski	0 ÷ 000	51 ÷ 533	51,533
56	854	Annopol-Kosin-Antoniów-Gorzyce	0 ÷ 000	14 ÷ 273	14,273
57	855	Olbięcín-Zaklików-Stalowa Wola	0 ÷ 000	10 ÷ 964	10,964
58	857	Zaklików-Modliborzyce	7 ÷ 82	16 ÷ 977	9,895
59	858	Zarzeczce-Biłgoraj-Zwierzyniec-Szczebrzeszyn	32 ÷ 464	33 ÷ 168	0,704
	858	Zarzeczce-Biłgoraj-Zwierzyniec-Szczebrzeszyn	33 ÷ 979	76 ÷ 573	42,594
60	860	Droga 830-stacja kolejowa Małe Sadurki	0 ÷ 000	2 ÷ 600	2,600
61	863	Kopki-Krzeszów-Tarnogród-Cieszanów	12 ÷ 350	58 ÷ 637	46,287
62	865	Jarosław-Oleszyce-Cieszanów-Belżec	68 ÷ 296	73 ÷ 007	4,711

63	867	Sieniawa-Wola Mołodycka-Oleszyce-Lubaczów-Podemszczyzna-Werchrata-Hrebenne	76 ÷ 518	82 ÷ 728	6,210
64	877	Naklik-Leżajsk-Łańcut-Dylągówka-Szklary	0 ÷ 000	1 ÷ 510	1,510
65	900	Raj (droga 754- rz. Wisła-Piotrawin-droga 825	2 ÷ 740	3 ÷ 470	0,730
66	747 L	Lewa jezdnia	0 ÷ 000	0 ÷ 132	0,132
67	801 L	Lewa jezdnia	0 ÷ 000	0 ÷ 424	0,424
68	824 L	Lewa jezdnia	0 ÷ 000	0 ÷ 225	0,225
Razem			2172,166		

Źródło: dane ZDW Lublin.

Drogi wojewódzkie mają bardzo istotne znaczenie dla obsługi transportowej regionu. Pomimo, że stanowią tylko 8,1% długości wszystkich dróg publicznych, to przypada na nie aż 23,5% obciążenia ruchem sieci drogowej. Szczególne znaczenie dla obsługi ruchu drogowego mają drogi:

835 – Lublin – Wysokie – Biłgoraj – Sieniawa (woj. podkarpackie),
833 – Chodel – Kraśnik,
801 – Maciejowice (woj. mazowieckie) – Dęblin – Puławy,
858 – Zarzecze (woj. podkarpackie) – Biłgoraj – Zwierzyniec – Szczebrzeszyn.

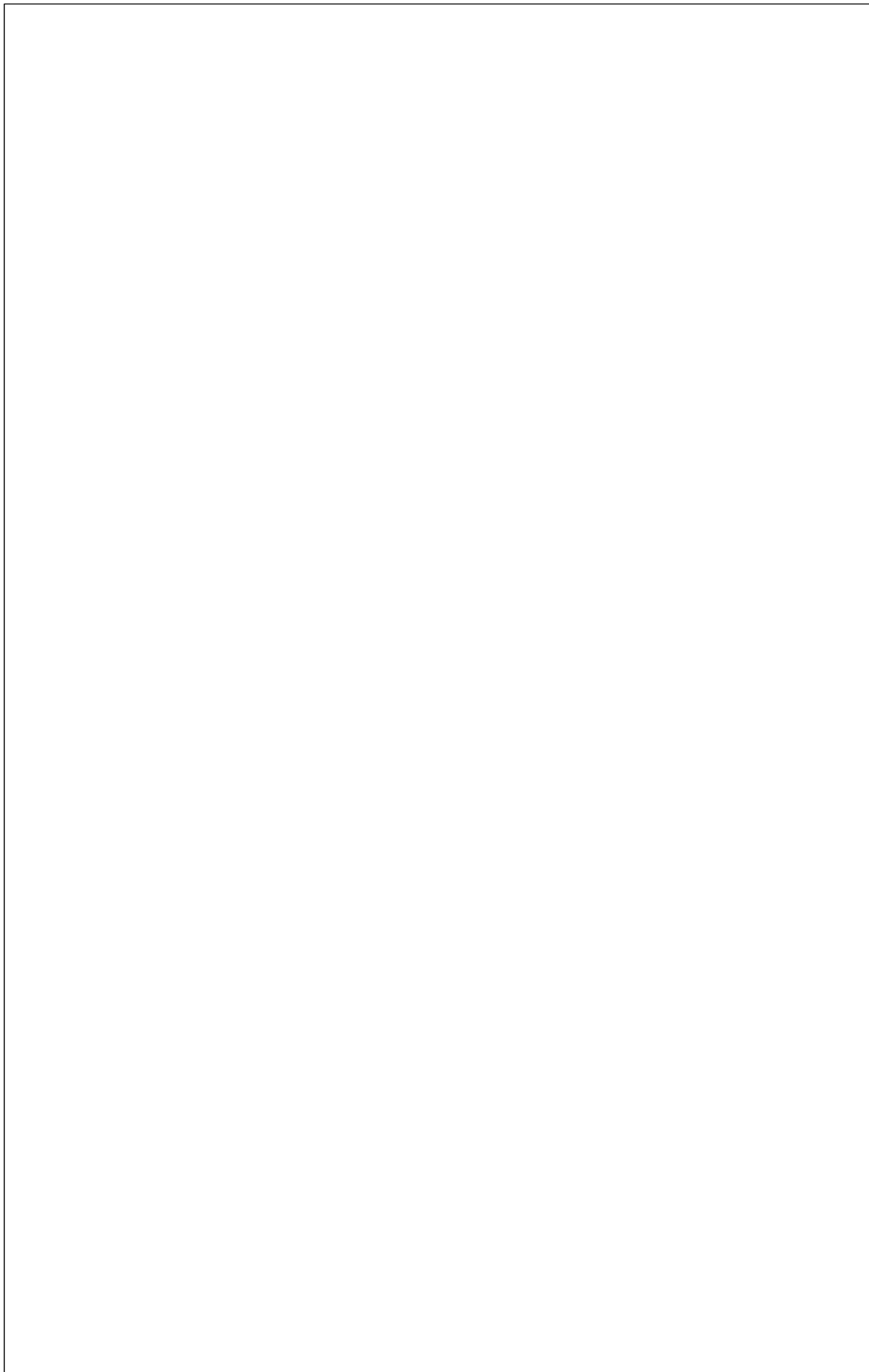
Drogi powyższe charakteryzują się największym natężeniem ruchu.

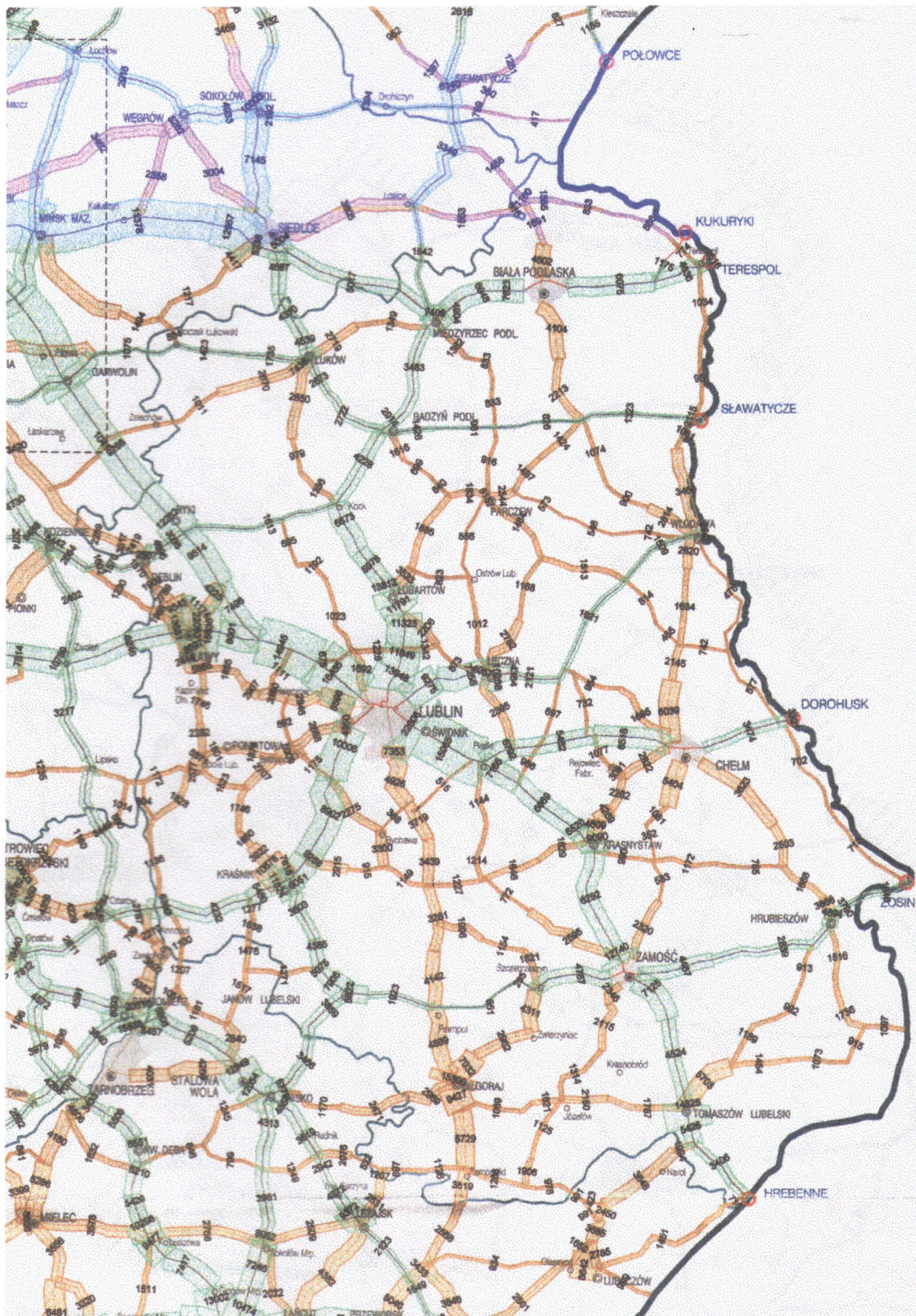
Natomiast największy wzrost natężenia ruchu drogowego w latach 1995-2000 (czyli w okresie 2 ostatnich pomiarów) nastąpił na drogach:

835 w Biłgoraju o 67%,
830 w Rogalowie o 61%,
833 w Kraśniku o 51%,
824 w Bochatnicy o 50%.

Wyniki badań pomiarów ruchu samochodowego na drogach krajowych i wojewódzkich przedstawiono na poniższej mapie.

ŚREDNIODOBOWY RUCH POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH NA DROGACH KRAJOWYCH I WOIEWÓDZKICH W 2000 R.





- 1234 – natężenie ruchu w poj./dobę
- - drogi krajowe
- - drogi wojewódzkie

Stan nawierzchni drogowej na drogach wojewódzkich

W celu oceny stanu nawierzchni dróg stosowana jest klasyfikacja dzieląca nawierzchnię na 4 klasy.

Klasa A i B – (poziom wymagany)	Stan nawierzchni dobry (A) i zadowalający (B). Na drogach tych nie zachodzi potrzeba wykonywania prac utrzymaniowych.
Klasa C – (poziom ostrzegawczy)	Stan nawierzchni niezadowalający – konieczne jest podjęcie prac naprawczych w ciągu 2-3 lat.
Klasa D – (poziom krytyczny)	Stan zły – konieczne natychmiastowe prace interwencyjne.

Przy określaniu stanu dróg analizuje się kolejno następujące parametry:

- stan spękań,
- równość,
- koleiny,
- stan powierzchni,
- szorstkość.

Stan techniczny nawierzchni dróg wojewódzkich Lubelszczyzny przedstawia poniższa tablica.

Tablica 4

Stan techniczny nawierzchni dróg wojewódzkich województwa lubelskiego

Km	A	B	C	D
Spękania	114,1	701,6	1041,6	249,6
Równość	51,9	455,9	782,8	829,4
Koleiny	616,4	1051,7	352,1	99,7
Stan powierzchni	269,8	1168,1	609,2	59,8
Szorstkość	107,2	825,2	649,0	538,5
%	A	B	C	D
Spękania	5,5	33,3	49,4	11,8
Równość	2,5	21,5	36,9	39,1
Koleiny	29,1	49,6	16,6	4,7
Stan powierzchni	12,8	55,4	28,9	2,9
Szorstkość	5,1	38,9	30,6	25,4

Spękania

Na 38,8% (815,7 km) dróg nie ma potrzeby wykonywania w najbliższych latach wzmocnienia konstrukcji.

Na 1042 km (49,4%) dróg należy w najbliższych latach zaplanować zabieg wzmocnienia konstrukcji, a na 250 km (11,8%) dróg wykonać zabiegi wzmacniające natychmiast.

Jeżeli chodzi o szacunki dotyczące potrzeb wykonania prac utrzymaniowych na sieci dróg wojewódzkich w latach 2000-2003, to Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie szacuje je następująco:

Tablica 5

%	zabiegi zalecane				zabiegi konieczne			
	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003
wzmocnienie	62	54	57	61	13	14	14	12
wyrównanie	26	24	23	26	28	32	33	33
zabiegi powierzchniowe	11	6	5	7	15	13	12	33

Porównawcza ocena stanu nawierzchni dróg wojewódzkich w latach 2000-2003 przedstawia się następująco:

Tablica 6

	ocena globalna km				ocena globalna %			
	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003
Stan dobry i zadowolający	158,7	101,9	99,2	118,61	7,5	4,8	4,6	5,6
Stan niezadowolający	825,4	784,1	793,3	775,25	39,1	36,7	37,2	36,6
Stan zły	1126,5	1256,2	1246,8	1226,9	53,3	58,6	58,2	57,9

Stan dróg wojewódzkich na dzień 31.12.2003 r. przedstawia poniższa mapa.

Jak widać z powyższych zestawień stan dróg wojewódzkich jest w zdecydowanej większości zły lub niezadowolający, a potrzeba podjęcia prac modernizacyjnych jest pilna.

Obiekty mostowe administrowane przez ZDW w Lublinie

Obiektów mostowych administrowanych przez ZDW w Lublinie jest 234, w tym:

- 228 mostów o długości 3913,39 m,
- 4 wiadukty o długości 330,5 m i
- 2 kładki dla pieszych o długości 21,66 m.

Według oceny z roku 2003 aż 34% tych obiektów jest w stanie niezadowolającym i złym. Aż 8,2% wymaga natychmiastowych prac remontowych za kwotę 17 mln zł. Szczególne niebezpieczeństwo grozi w przypadku 2 obiektów:

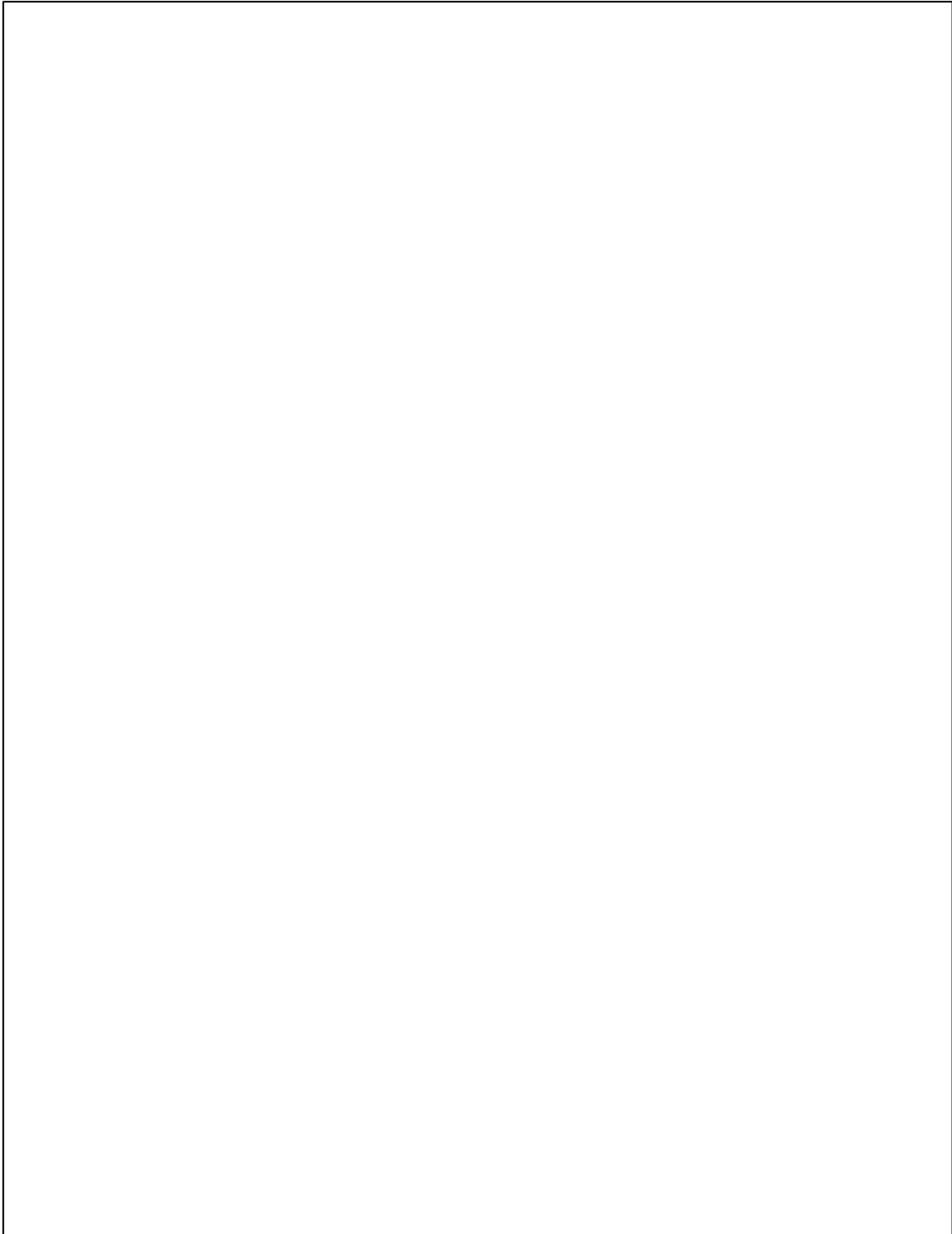
- mostu na Krznie w ciągu drogi 698 w Neplach,
- mostu na kanale Wieprz-Krzna w ciągu drogi 819 w Sosnowicy.

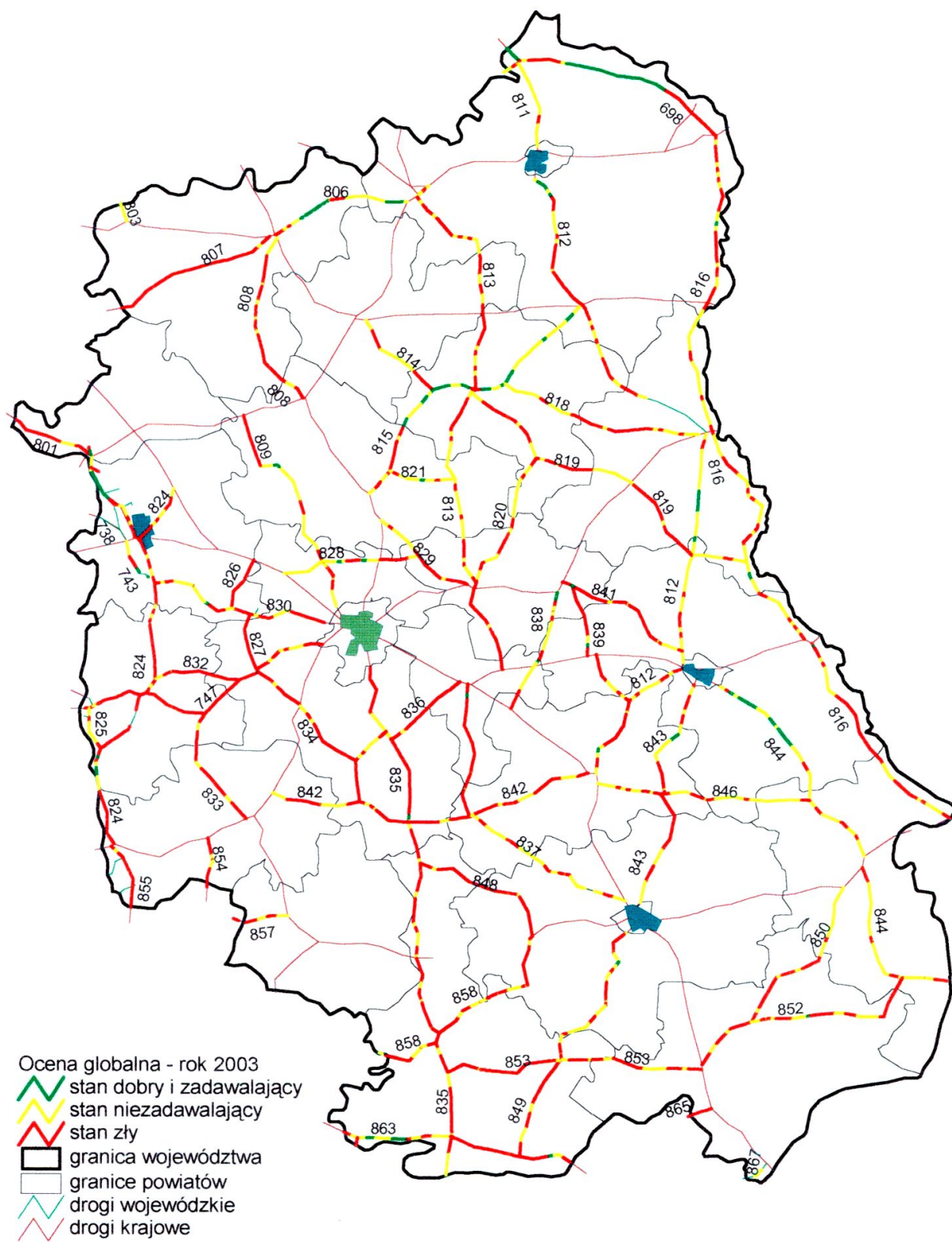
2.1.1.3. Drogi w powiatach grodzkich

Drogi w Lublinie, Białej Podlaskiej, Chełmie i Zamościu liczą (rok 2001) 988 km.

Zadaniem tych dróg jest przeprowadzenie ruchu tranzytowego przez obszary miast oraz rozprowadzenie ruchu pomiędzy rejonami miasta. W roku 2000 średnie natężenie ruchu na drogach wyniosło 3130 P/dobę. Stan tych dróg według badań ankietowych z roku 2000 oceniano następująco:

**OCENA GLOBALNA NAWIERZCHNI DRÓG WOJEWÓDZKICH
WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO NA DZIEŃ 31.12.2003**





13% dróg – stan dobry,
31% dróg – stan dostateczny,
56% dróg – stan zły.

Ponadto system dróg w powiatach grodzkich charakteryzuje się:

- częstymi niedociągnięciami organizacyjnymi ruchu w miastach, a zwłaszcza w Lublinie, co stwarza problemy z ruchem tranzytowym,
- niedostosowanym do potrzeb układem transportowym miast (brak parkingów, zbyt rzadka sieć ulic, niedostateczna oferta ze strony transportu miejskiego,
- niedostosowaniem do rosnącego ruchu geometrią dróg, a zwłaszcza skrzyżowań oraz złą organizacją ruchu na skrzyżowaniach,
- brakiem zatok autobusowych,
- brakiem urządzeń bezpieczeństwa dla ruchu pieszego i rowerowego.

2.1.1.4. Drogi powiatowe i gminne

W województwie lubelskim jest 9121 km dróg powiatowych, co stanowi 8,5% dróg powiatowych w całej Polsce. Średnie natężenie ruchu na drogach powiatowych w 2000 roku wyniosło 400 P/dobę.

Dróg powiatowych o nawierzchni bitumicznej jest 9046 km.

60% nawierzchni dróg powiatowych ma nawierzchnię w złym stanie, a 24% w stanie dostatecznym.

Odnowy nawierzchni wymaga około 2940 km dróg powiatowych, modernizacji 2400 km, a budowy nowych odcinków 1800 km.

Remontów wymaga 230 obiektów mostowych. Istnieje też potrzeba budowy 22 nowych mostów na drogach powiatowych.

Łączna długość dróg gminnych o twardej nawierzchni w województwie wynosi około 5000 km, co stanowi około 7% łącznej długości dróg gminnych w Polsce. Około 2/3 dróg gminnych ma nawierzchnię ulepszoną. Ponadto w województwie jest około 7-8 tys. km dróg gruntowych. Większa część dróg gminnych ma nawierzchnię w złym stanie, która wymaga odnowy lub modernizacji.

Zestawienie dotyczące dróg powiatowych i gminnych zawierają poniższe tablice.

Tablica 7

Drogi publiczne o twardej nawierzchni

Wyszczególnienie		Ogółem	w tym o nawierzchni bitumicznej	
		w km		w %
Powiatowe	2000	9058	7989	88,2
	2001	9107	8995	98,8
	2002	9121	9046	99,2
Miejskie	2000	712	607	85,3
	2001	1253	1231	98,2
	2002	686	686	100,0
Zamiejskie	2000	8346	7382	88,4
	2001	7854	7764	98,9
	2002	8435	8360	99,1
Gminne	2000	5839	3884	66,6
	2001	5428	3873	71,4
	2002	5503	4578	83,2
Miejskie	2000	891	815	91,5
	2001	894	835	93,4
	2002	927	888	95,8
Zamiejskie	2000	4948	3069	62,0
	2001	4534	3038	67,0
	2002	4576	3690	80,6

Źródło: WUS Lublin.

Tablica 8

**Drogi gminne i powiatowe w 2002 roku
Stan w dniu 31.12.**

Wyszczególnienie	Długość dróg o nawierzchni					
	twardej				gruntowej	
	razem		w tym bitumicznej		powiatowe	gminne
	powiatowe	gminne	powiatowe	gminne		
w km						
Województwo	9121,2	5502,9	9046,0	4577,9	1738,4	9857,8
Powiaty						
Bialski	864,2	318,2	855,2	308,3	262,4	1812,8
Biłgorajski	515,3	283,8	511,6	199,3	82,2	230,5
Chełmski	578,7	318,6	575,4	294,6	105,5	719,9
Hrubieszowski	523,9	319,3	523,2	272,5	46,3	442,2
Janowski	282,0	192,3	279,0	119,2	43,0	345,9
Krasnostawski	447,6	304,7	443,3	223,1	71,8	312,1
Kraśnicki	356,6	273,8	356,6	224,8	51,6	313,7
Lubartowski	421,1	159,8	420,4	151,6	179,7	622,2
Lubelski	686,7	623,8	686,7	433,6	123,7	744,4
Łęczyński	225,7	225,7	225,7	166,3	38,5	273,6
Łukowski	509,0	351,6	490,0	312,7	66,0	370,4
Opolski	347,2	174,9	347,2	118,9	70,6	191,6
Parczewski	299,6	85,8	299,0	80,4	56,0	423,6
Puławski	358,1	241,2	351,8	219,0	82,8	299,6
Radzyński	424,4	256,2	418,7	252,3	41,0	682,8
Rycki	295,3	165,3	289,7	152,4	45,1	169,4
Świdnicki	169,3	199,5	169,3	167,3	42,0	230,3
Tomaszowski	611,1	232,9	598,3	195,3	90,8	473,4
Włodawski	278,0	44,7	278,0	43,0	133,1	387,4
Zamojski	677,9	451,9	677,7	365,4	88,1	470,3
Miasta na prawach powiatu						
Biała Podlaska	45,6	42,5	45,6	42,2	8,2	100,0
Chełm	44,1	52,7	43,8	52,1	7,1	26,3
Lublin	114,0	145,0	114,0	145,0	-	203,0
Zamość	45,8	38,7	45,8	38,6	2,9	12,4

Źródło: dane Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Należy podkreślić, że wiele dróg w województwie jest sklasyfikowanych jako powiatowe, podczas gdy w rzeczywistości powinny one mieć status dróg gminnych lub miejskich. Dotyczy to zwłaszcza bocznych, mniej ważnych odcinków o nawierzchni gruntowej lub twardej nieulepszonej.

2.1.1.5. Drogowe przejścia graniczne

Długość granic województwa lubelskiego wynosi 1127 km, z czego 445 km (39,5%) stanowią zewnętrzne granice RP, które od 01.05.2004 r. staną się zewnętrzną granicą Unii Europejskiej. Z 445 km granicy państwowej 182 km przypada na granicę z Białorusią, a 277 km na granicę z Ukrainą.

Na granicy województwa z Białorusią funkcjonują 3 drogowe przejścia graniczne:

- Terespol – przejście ogólnodostępne, dla ruchu osobowego i towarowego (samochody zarejestrowane jako osobowo – towarowe),
- Kukuryki – przejście ogólnodostępne dla ruchu towarowego,
- Sławatycze – przejście ogólnodostępne dla ruchu osobowego (z wyłączeniem ruchu autobusowego).

Na granicy województwa z Ukrainą funkcjonują 3 drogowe przejścia graniczne:

- Dorohusk,
- Hrebenne – przejście ogólnodostępne dla ruchu osobowego i towarowego,
- Zosin – przejście ogólnodostępne dla ruchu osobowego.

Wielkość ruchu transgranicznego na drogowych przejściach granicznych w latach 1999-2004 przedstawiono poniżej (osoby i pojazdy ogółem).

Zwraca uwagę tendencja do wzrostu ruchu do roku 2000-2001, a następnie lekki spadek i stabilizacja do 2003. Należy oczekiwać, że po jednorazowym spadku związanym z wprowadzeniem wiz ruch graniczny będzie się zwiększał.

RUCH NA DPG W WOJ. LUBELSKIM W LATACH 1999-2004 - POJAZDÓW OGÓŁEM

DPG	Rok	styczeń	średnia dobowa	luty	średnia dobowa	marzec	średnia dobowa	kwiecień	średnia dobowa	maj	średnia dobowa	czerwiec	średnia dobowa	pierwsze półrocze	lipiec	średnia dobowa	sierpień	średnia dobowa	wrzesień	średnia dobowa	paź- dziernik	średnia dobowa	listopad	średnia dobowa	grudzień	średnia dobowa	cały rok
Kukuryki	1999	16 034	517	20 498	732	25 253	815	23 360	779	22 750	734	19 484	649	127 379	26 304	849	23 792	767	21 386	713	24 365	786	23 854	795	25 398	819	272 478
	2000	18 781	606	23 216	829	24 541	792	25 391	846	23 528	759	23 385	780	138 842	24 931	804	24 250	782	24 170	806	27 980	903	28 325	944	28 027	904	296 525
	2001	19 728	636	22 578	806	26 986	871	26 595	887	24 215	781	25 159	839	145 261	26 636	859	27 034	872	27 242	908	29 473	951	28 798	960	29 828	962	314 272
	2002	22 585	729	26 625	951	30 087	971	31 344	1 045	26 989	871	29 999	1 000	167 629	28 800	929	28 101	906	28 959	965	31 437	1 014	30 000	1 000	28 679	925	343 605
	2003	24 877	802	29 149	1 041	33 246	1 072	33 690	1 123	30 427	982	29 256	975	180 645	30 337	979	29 819	962	29 015	967	29 860	963	30 790	1 026	28 881	932	359 347
	2004	24 201	781	28 559	1 020	32 091	1 035	32 689	1 090		0		0	117 540		0		0		0		0		0		0	0
Terespol	1999	52 522	1 694	53 722	1 919	65 190	2 103	56 806	1 893	68 728	2 217	55 676	1 856	352 644	81 143	2 618	68 343	2 205	62 805	2 094	69 777	2 251	69 623	2 321	74 865	2 415	779 200
	2000	65 409	2 110	69 769	2 492	84 241	2 717	82 584	2 752	90 457	2 918	95 477	3 183	487 937	100 312	3 236	105 652	3 408	107 794	3 593	107 577	3 470	99 312	3 310	92 000	2 968	1 100 584
	2001	73 508	2 371	70 412	2 515	79 524	2 565	76 090	2 536	79 717	2 572	72 857	2 429	452 108	81 675	2 635	80 523	2 598	72 134	2 404	74 110	2 391	71 375	2 379	79 299	2 558	911 224
	2002	65 169	2 102	67 658	2 416	68 931	2 224	66 486	2 216	71 567	2 309	68 769	2 292	408 580	67 246	2 169	69 893	2 255	62 912	2 097	63 033	2 033	61 330	2 044	58 866	1 899	791 860
	2003	49 395	1 593	48 277	1 724	56 159	1 812	50 368	1 678	57 594	1 858	58 003	1 933	319 796	59 885	1 932	59 559	1 921	53 540	1 785	37 105	1 197	42 443	1 415	45 496	1 468	617 824
	2004	41 723	1 346	45 831	1 637	51 684	1 667	48 218	1 607		0		0	187 456		0		0		0		0		0		0	0
Sławatycze	1999	34 975	1 128	38 929	1 390	49 837	1 608	37 405	1 246	45 009	1 452	48 965	1 632	255 120	54 617	1 762	48 957	1 579	44 293	1 476	48 338	1 559	43 378	1 446	44 166	1 425	538 869
	2000	34 206	1 103	42 730	1 526	47 623	1 536	41 724	1 390	45 803	1 478	53 082	1 769	265 168	67 787	2 187	65 314	2 107	61 520	2 051	63 001	2 032	50 547	1 685	47 459	1 531	620 796
	2001	40 011	1 291	44 348	1 584	53 148	1 714	45 793	1 526	53 913	1 739	54 544	1 818	291 757	63 285	2 041	63 285	2 041	54 368	1 812	58 146	1 876	52 555	1 752	49 545	1 598	632 941
	2002	36 620	1 181	47 660	1 702	53 196	1 716	53 397	1 779	48 908	1 578	55 519	1 851	295 300	58 654	1 892	59 549	1 921	55 055	1 835	53 271	1 718	49 094	1 636	44 377	1 432	615 300
	2003	36 838	1 188	38 860	1 388	45 549	1 469	34 388	1 146	42 112	1 358	40 137	1 338	237 884	51 739	1 669	53 689	1 732	55 569	1 852	26 355	850	38 249	1 275	42 223	1 362	505 708
	2004	29 049	937	35 575	1 271	41 133	1 327	40 853	1 362		0		0	146 610		0		0		0		0		0		0	0
Dorohusk	1999	52 589	1 696	54 656	1 952	72 131	2 327	63 518	2 117	81 337	2 624	75 564	2 519	399 795	79 742	2 572	74 128	2 391	68 440	2 281	64 244	2 072	63 573	2 119	68 510	2 210	818 432
	2000	50 227	1 620	55 199	1 971	64 207	2 071	60 362	2 012	65 483	2 112	68 330	2 278	363 808	75 396	2 432	76 550	2 469	74 591	2 486	73 384	2 367	75 723	2 524	70 148	2 263	809 600
	2001	54 959	1 773	58 383	2 085	71 779	2 315	59 218	1 973	73 053	2 357	71 429	2 381	388 821	76 833	2 478	71 303	2 300	66 712	2 224	68 437	2 208	66 356	2 212	59 983	1 935	798 445
	2002	48 141	1 553	59 660	2 131	69 280	2 235	69 573	2 319	67 715	2 184	72 123	2 404	386 492	75 669	2 441	71 646	2 311	68 226	2 274	70 902	2 287	68 796	2 293	61 401	1 981	803 132
	2003	53 265	1 718	55 503	1 982	66 592	2 148	61 454	2 048	67 757	2 186	71 605	2 387	376 176	78 649	2 537	79 079	2 551	79 702	2 657	44 929	1 449	56 615	1 887	58 822	1 897	773 972
	2004	46 421	1 497	52 832	1 887	56 415	1 820	49 327	1 644		0		0	204 995		0		0		0		0		0		0	0
Zosin	1999	9 433	304	10 692	382	17 187	554	14 537	484	19 138	617	18 358	612	89 345	19 489	629	17 899	577	19 889	663	20 640	666	20 129	671	20 489	661	207 880
	2000	13 555	437	18 058	645	18 776	606	19 048	634	22 017	710	25 435	848	116 889	28 687	925	29 022	936	29 548	985	29 335	946	29 004	967	30 045	969	292 530
	2001	22 780	735	23 908	854	28 894	932	26 613	887	30 493	984	29 406	980	162 094	33 526	1 081	33 447	1 079	30 495	1 017	34 036	1 098	31 920	1 064	27 440	885	352 958
	2002	22 715	733	28 772	1 028	34 690	1 119	40 213	1 340	35 037	1 130	30 147	1 005	191 574	36 368	1 173	38 669	1 247	37 661	1 255	41 475	1 338	35 521	1 184	25 861	834	407 129
	2003	27 411	884	31 175	1 113	40 929	1 320	41 143	1 371	45 844	1 479	46 609	1 554	233 111	48 303	1 558	52 851	1 705	48 491	1 616	32 438	1 046	37 018	1 234	39 846	1 285	492 058
	2004	37 550	1 211	39 303	1 404	42 032	1 356	37 860	1 262		0		0	156 745		0		0		0		0		0		0	0

Hrebenne	1999	35 974	1 160	32 910	1 175	50 718	1 636	46 332	1 544	52 667	1 699	52 138	1 738	270 739	56 637	1 827	57 143	1 843	56 413	1 880	64 497	2 081	54 906	1 830	57 066	1 841	617 401
	2000	36 584	1 180	46 385	1 657	68 042	2 195	62 838	2 094	65 908	2 126	62 645	2 088	342 402	68 529	2 211	69 848	2 253	67 684	2 256	71 710	2 313	69 893	2 330	69 165	2 231	759 231
	2001	52 628	1 698	56 890	2 032	78 507	2 532	64 600	2 153	74 621	2 407	64 708	2 157	391 954	81 413	2 626	80 022	2 581	77 682	2 589	86 416	2 788	74 970	2 499	65 728	2 120	858 185
	2002	50 194	1 619	70 467	2 517	75 833	2 446	77 854	2 595	69 105	2 229	76 589	2 553	420 042	79 402	2 561	80 986	2 612	76 895	2 563	82 146	2 650	66 460	2 215	65 446	2 111	871 377
	2003	50 010	1 613	54 960	1 963	71 663	2 312	57 555	1 918	67 728	2 185	68 424	2 281	370 340	76 945	2 482	76 484	2 467	69 934	2 331	47 924	1 546	61 585	2 053	66 572	2 147	769 784
	2004	49 811	1 607	51 815	1 851	59 476	1 919	50 306	1 677		0		0	211 408		0		0		0		0		0		0	0
RAZEM LZD PG	1999	201 527	6 501	211 407	7 550	280 316	9 042	241 958	8 065	289 629	9 343	270 185	9 006	1 495 022	317 932	10 256	290 262	9 363	273 226	9 108	291 861	9 415	275 463	9 182	290 494	9 371	3 234 260
	2000	218 762	7 057	255 357	9 120	307 430	9 917	291 947	9 731	313 196	10 103	328 354	10 945	1 715 046	365 642	11 795	370 636	11 956	365 307	12 177	372 987	12 032	352 804	11 760	336 844	10 866	3 879 266
	2001	263 614	8 504	276 519	9 876	338 838	10 930	298 909	9 963	336 012	10 839	318 103	10 603	1 831 995	363 368	11 722	355 614	11 471	328 633	10 954	350 618	11 310	325 974	10 866	311 823	10 059	3 868 025
	2002	245 424	7 917	300 842	10 744	332 017	10 710	338 867	11 295	319 321	10 301	333 146	11 105	1 869 617	346 139	11 166	348 844	11 253	329 708	10 990	342 264	11 041	311 201	10 373	284 630	9 182	3 832 403
	2003	241 796	7 800	257 924	9 212	314 138	10 133	278 598	9 286	311 462	10 047	314 034	10 468	1 717 952	345 858	11 157	351 481	11 338	336 251	11 208	218 611	7 052	266 700	8 890	281 840	9 092	3 518 693
	2004	228 755	7 379	253 915	9 068	282 831	9 124	259 253	8 642	279 004	9 000	301 625	10 054	1 605 383	299 339	9 656	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

RUCH NA DPG W WOJ. LUBELSKIM W LATACH 1999-2004 - OSOBY

DPG	Rok	styczeń	średnia dobowa	luty	średnia dobowa	marzec	średnia dobowa	kwiecień	średnia dobowa	maj	średnia dobowa	czerwiec	średnia dobowa	pierwsze półrocze	lipiec	średnia dobowa	sierpień	średnia dobowa	wrzesień	średnia dobowa	paź- dziernik	średnia dobowa	listopad	średnia dobowa	grudzień	średnia dobowa	cały rok
Kukuryki	1999	20 167	651	25 746	920	32 417	1 046	29 983	999	28 342	914	24 114	804	160 769	32 652	1 053	29 356	947	26 542	885	30 086	971	29 324	977	30 690	990	339 419
	2000	22 740	734	28 431	1 015	29 463	950	31 145	1 038	29 665	957	29 227	974	170 671	30 162	973	29 062	937	29 117	971	33 359	1 076	32 815	1 094	32 849	1 060	358 035
	2001	22 771	735	26 241	937	30 684	990	30 990	1 033	28 110	907	28 835	961	167 631	30 205	974	30 630	988	31 381	1 046	33 525	1 081	32 521	1 084	33 708	1 087	359 601
	2002	25 424	820	29 961	1 070	33 979	1 096	35 562	1 185	30 409	981	35 904	1 197	191 239	32 424	1 046	32 063	1 034	33 757	1 125	35 997	1 161	33 793	1 126	33 951	1 095	393 224
	2003	28 645	924	33 396	1 193	38 497	1 242	38 171	1 272	29 754	960	31 300	1 043	199 763	35 813	1 155	31 790	1 025	32 514	1 084	33 878	1 093	34 097	1 137	32 792	1 058	400 647
	2004	27 919	901	33 458	1 195	36 646	1 182	37 309	1 244		0		0	135 332		0		0		0		0		0		0	0
Terespól	1999	178 739	5 766	94 478	3 374	248 074	8 002	227 640	7 588	265 825	8 575	242 234	8 074	1 256 990	392 903	12 674	345 769	11 154	284 878	9 496	320 957	10 353	321 977	10 733	342 747	11 056	3 266 221
	2000	279 561	9 018	290 906	10 390	352 802	11 381	348 767	11 626	388 589	12 535	397 862	13 262	2 058 487	449 692	14 506	458 314	14 784	447 883	14 929	458 744	14 798	411 956	13 732	394 607	12 729	4 679 683
	2001	323 778	10 444	126 811	4 529	340 470	10 983	333 413	11 114	324 353	10 463	294 219	9 807	1 743 044	345 524	11 146	334 680	10 796	306 374	10 212	297 554	9 599	296 816	9 894	345 604	11 149	3 669 596
	2002	257 477	8 306	257 136	9 183	294 923	9 514	268 625	8 954	289 950	9 353	297 322	9 911	1 665 433	299 368	9 657	301 879	9 738	244 885	8 163	241 840	7 801	248 112	8 270	261 541	8 437	3 263 058
	2003	195 856	6 318	178 371	6 370	225 356	7 270	203 253	6 775	235 861	7 608	262 584	8 753	1 301 281	281 648	9 085	291 004	9 387	249 564	8 319	127 700	4 119	136 734	4 558	150 100	4 842	2 538 031
	2004	160 164	5 167	137 873	4 924	183 716	5 926	171 794	5 726		0		0	653 547		0		0		0		0		0		0	0
Sławatycze	1999	78 189	2 522	86 781	3 099	114 851	3 705	86 585	2 886	105 386	3 400	119 774	3 992	591 566	133 962	4 321	120 840	3 898	106 549	3 552	113 586	3 664	104 322	3 477	103 295	3 332	1 274 120
	2000	78 224	2 523	96 768	3 456	104 829	3 382	94 051	3 135	98 187	3 167	116 061	3 869	588 120	152 584	4 922	162 518	5 243	149 038	4 968	153 022	4 936	120 958	4 032	112 251	3 621	1 438 491
	2001	93 659	3 021	106 301	3 796	124 241	4 008	83 266	2 776	97 202	3 136	102 996	3 433	607 665	118 912	3 836	118 356	3 818	94 040	3 135	103 372	3 335	95 518	3 184	91 817	2 962	1 229 680
	2002	66 338	2 140	83 636	2 987	96 785	3 122	95 652	3 188	86 009	2 774	97 712	3 257	526 132	105 783	3 412	111 192	3 587	102 944	3 431	99 071	3 196	92 920	3 097	86 831	2 801	1 124 873
	2003	67 449	2 176	79 906	2 854	89 362	2 883	66 330	2 211	78 447	2 531	77 701	2 590	459 195	102 918	3 320	107 312	3 462	107 131	3 571	39 938	1 288	64 090	2 136	67 979	2 193	948 563
	2004	44 009	1 420	59 450	2 123	65 842	2 124	63 486	2 116		0		0	232 787		0		0		0		0		0		0	0
Dorohusk	1999	162 505	5 242	165 233	5 901	228 749	7 379	196 317	6 544	227 619	7 343	244 671	8 156	1 225 094	256 877	8 286	231 711	7 475	221 147	7 372	205 508	6 629	199 389	6 646	218 874	7 060	2 558 600
	2000	164 884	5 319	178 344	6 369	212 147	6 843	198 437	6 615	214 327	6 914	223 324	7 444	1 191 463	251 850	8 124	251 480	8 112	238 322	7 944	236 614	7 633	249 277	8 309	232 556	7 502	2 651 562
	2001	183 589	5 922	186 258	6 652	229 164	7 392	185 374	6 179	238 357	7 689	231 189	7 706	1 253 931	253 490	8 177	238 784	7 703	213 475	7 116	220 959	7 128	212 713	7 090	194 663	6 279	2 588 015
	2002	157 005	5 065	188 955	6 748	221 445	7 143	218 537	7 285	214 426	6 917	228 554	7 618	1 228 922	250 207	8 071	230 340	7 430	217 925	7 264	224 838	7 253	216 181	7 206	191 818	6 188	2 560 231
	2003	158 129	5 101	120 075	4 288	151 634	4 891	134 995	4 500	147 885	4 770	157 247	5 242	869 965	178 436	5 756	178 270	5 751	178 544	5 951	91 933	2 966	121 012	4 034	126 236	4 072	1 744 396
	2004	99 512	3 210	110 420	3 944	124 559	4 018	106 310	3 544		0		0	440 801		0		0		0		0		0		0	0
Zosiń	1999	25 773	831	26 166	935	41 525	1 340	37 666	1 256	46 874	1 512	50 965	1 699	228 969	53 467	1 725	49 549	1 598	54 637	1 821	56 950	1 837	51 376	1 713	54 071	1 744	549 019
	2000	34 813	1 123	46 889	1 675	53 702	1 732	50 518	1 684	59 207	1 910	66 767	2 226	311 896	71 534	2 308	70 889	2 287	70 247	2 342	71 601	2 310	70 170	2 339	77 321	2 494	743 658
	2001	57 562	1 857	57 841	2 066	71 524	2 307	64 169	2 139	73 756	2 379	69 614	2 320	394 466	84 620	2 730	78 722	2 539	70 919	2 364	77 946	2 514	74 159	2 472	64 564	2 083	845 396
	2002	45 950	1 482	58 972	2 106	68 606	2 213	77 141	2 571	69 605	2 245	62 449	2 082	382 723	66 594	2 148	67 960	2 192	64 286	2 143	67 885	2 190	61 006	2 034	44 131	1 424	754 585
	2003	48 682	1 570	52 138	1 862	65 783	2 122	62 701	2 090	73 802	2 381	77 986	2 600	381 092	79 257	2 557	83 746	2 701	75 043	2 501	47 767	1 541	57 403	1 913	65 814	2 123	790 122
	2004	59 691	1 926	61 910	2 211	68 104	2 197	60 558	2 019		0		0	250 263		0		0		0		0		0		0	0

Hrebenne	1999	119 523	3 856	113 431	4 051	178 193	5 748	161 996	5 400	187 204	6 039	199 727	6 658	960 074	214 806	6 929	225 646	7 279	213 033	7 101	237 117	7 649	197 503	6 583	208 496	6 726	2 256 675
	2000	133 999	4 323	173 558	6 199	251 819	8 123	208 349	6 945	255 720	8 249	257 827	8 594	1 281 272	282 666	9 118	286 943	9 256	271 596	9 053	220 539	7 114	214 444	7 148	213 678	6 893	2 771 138
	2001	155 988	5 032	163 012	5 822	225 210	7 265	193 967	6 466	223 642	7 214	208 818	6 961	1 170 637	249 896	8 061	247 941	7 998	228 538	7 618	258 889	8 351	226 802	7 560	211 879	6 835	2 594 582
	2002	146 566	4 728	197 455	7 052	208 661	6 731	217 859	7 262	207 406	6 691	220 430	7 348	1 198 377	236 146	7 618	244 881	7 899	230 571	7 686	233 014	7 517	185 667	6 189	178 243	5 750	2 506 899
	2003	140 537	4 533	138 900	4 961	178 304	5 752	153 101	5 103	196 660	6 344	200 272	6 676	1 007 774	221 720	7 152	225 216	7 265	211 406	7 047	102 003	3 290	132 975	4 433	146 378	4 722	2 047 472
	2004	116 561	3 760	122 972	4 392	143 004	4 613	132 372	4 412		0		0	514 909		0		0		0		0		0		0	
RAZEM LZD PG	1999	721 681	23 280	511 835	18 280	843 809	27 220	740 187	24 673	861 250	27 782	881 485	29 383	4 423 462	1 084 667	34 989	1 002 871	32 351	906 786	30 226	964 204	31 103	903 891	30 130	958 173	30 909	10 244 054
	2000	714 221	23 039	814 896	29 103	1 004 762	32 412	931 267	31 042	1 045 695	33 732	1 091 068	36 369	5 601 909	1 238 488	39 951	1 259 206	40 620	1 206 203	40 207	1 173 879	37 867	1 099 620	36 654	1 063 262	34 299	12 642 567
	2001	837 347	27 011	666 464	23 802	1 021 293	32 945	891 179	29 706	985 420	31 788	935 671	31 189	5 337 374	1 082 647	34 924	1 049 113	33 842	944 727	31 491	992 245	32 008	938 529	31 284	942 235	30 395	11 286 870
	2002	698 760	22 541	816 115	29 147	924 399	29 819	913 376	30 446	897 805	28 961	942 371	31 412	5 192 826	990 522	31 952	988 315	31 881	894 368	29 812	902 645	29 118	837 679	27 923	796 515	25 694	10 602 870
	2003	639 298	20 623	602 786	21 528	748 936	24 159	658 551	21 952	762 409	24 594	807 090	26 903	4 219 070	899 792	29 026	917 338	29 592	854 202	28 473	443 219	14 297	546 311	18 210	589 299	19 010	8 469 231
	2004	507 856	16 382	526 083	18 789	621 871	20 060	571 829	19 061	617 528	19 920	691 808	23 060	3 536 975	702 662	22 667	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

2.1.1.6. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach województwa lubelskiego

Informacje o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd) zawarte są w materiałach Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Gambit”, opracowanego w 2001 roku i zawierającego dane z roku 2000. Wszystkie dane dotyczące brd odniesione są do numeracji dróg obowiązującej w 2000 roku.

Rok 2000 przyniósł na drogach regionu 3540 wypadków, w których zginęło 412 osób, a obrażenia odniosło 4410 osób. Koszty tych zdarzeń oszacowano na poziomie 1,3 mld zł.

Tablica 9

Analiza lokalizacji wypadków wskazuje największe zagrożenie brd wg kategorii dróg

Rodzaj dróg	Długość %	Obciążenie sieci %	Liczba wypadków %	Liczba rannych %	Liczba zabitych %	Koszty %
Krajowe	3,6	28,5	22,9	22,9	32,3	23,4
Wojewódzkie	8,1	23,5	16,4	16,1	19,4	15,6
W powiatach grodzkich	3,7	16,3	27,2	26,5	10,0	29,5
Powiatowe i gminne	84,6	31,7	33,5	34,5	38,3	31,5
Razem	100	100	100	100	100	100

Źródło: Program Gambit Lubelski.

Poniższe tablice ilustrują rozmieszczenie wypadków na sieci dróg krajowych oraz wskaźniki liczby wypadków odniesione do intensywności ruchu. Wynika z nich, że najczęściej wypadków występuje na:

drodze Nr 17 (29,9% wypadków na drogach krajowych Lubelszczyzny),
drodze Nr 19 (25,4%),
drodze Nr 12 na odcinku Piaski – Chełm – Dorohusk – granica państwa (6,4%),
drodze Nr 82 (6,2%).

Natomiast wskaźniki wypadków odniesione do pracy przewozowej wskazują, że najbardziej niebezpieczne są drogi: 76 i 63.

Tablica 10

Liczby zdarzeń i ich ofiar na drogach krajowych województwa lubelskiego w 2000 roku

Droga	Wypadki	Ranni	Zabici	Ofiary	Koszty
Nr	Liczba	Liczba	Liczba	Liczba	mln zł
2	33	48	9	57	12,49
17	242	310	44	354	75,87
19	206	253	31	284	60,23
12	36	53	6	59	12,29
74	42	56	3	59	11,80
82	52	60	7	67	14,21
74 (odcinek Janów-Frampol)	14	13	6	19	4,83
63 (Łukówka-Radzyń Podlaski)	36	47	3	50	10,10
76	14	14	1	15	3,11
68	2	3	0	3	0,57
63 (Radzyń-Sławatycze)	21	25	6	31	7,07
48	16	19	2	21	4,41
82	50	56	9	65	14,23
74 (Zamość-Hrubieszów)	21	25	1	26	5,18
Razem	810	1009	133	1142	243,52
Średnia	47,6	59,4	7,8	67,2	14,3
Odch. Stand.	68,4	86,5	11,8	98,0	20,9
Śred. + odch. Stand.	116,0	145,9	19,6	165,2	35,2
Sred.+2 odch. Stand.	184,5	232,4	3,13	263,3	56,2

Źródło: Program Gambit Lubelski.

Tablica 11

Wskaźniki wypadków na drogach krajowych

Droga	Długość	Praca	LW/PP	K/PP
Nr	km	przewozowa mln poj.km	l.wyp./mpk	mln zł/mpk
2	64	122,1	0,27	0,10
17	199	667	0,36	0,11
19	204	472,2	0,44	0,13
12	30	150,1	0,24	0,08
74	33	67,6	0,62	0,17
82	67	107,5	0,48	0,13
74 (odcinek Janów-Frampol)	18	20,2	0,69	0,24
63 (odcinek Łuków-Radzyń)	37	46,2	0,78	0,22
76	30	17	0,82	0,18
68	11	4,8	0,42	0,12
63	70	29,6	0,71	0,24
48	46	36,8	0,43	0,12
82	81	129,1	0,39	0,11
74 (odcinek Zamość-Hrubieszów)	48	55,6	0,38	0,09
Razem	982	1977,2	8,70	2,46
Średnia	57,8	116,3	0,51	0,14
Odch. Stand.	58,3	179,8	0,18	0,05
Śred. Odch. Stand.	116,1	296,2	0,69	0,19
Śred. +2xodch. Stand.	174,4	476,0	0,88	0,24

Źródło: Program Gambit Lubelski.

Analogiczne zestawienie dla dróg wojewódzkich przedstawiono poniżej.

Tablica 12

Liczba wypadków i ich ofiar na drogach wojewódzkich

Droga	Wypadki	Ranni	Zabici	Ofiary	Koszty
Nr	Liczba	Liczba	Liczba	Liczba	Mln zł
812	54	73	12	85	18,428
698	4	4	0	4	0,781
747	36	41	4	45	9,424
801	16	17	6	23	5,572
803	1	1	0	1	0,195
806	21	25	3	28	5,940
807	4	5	0	5	0,957
808	7	8	0	8	1,543
809	6	10	0	10	1,875
811	11	11	3	14	3,284
813	6	5	2	7	1,753
815	17	25	4	29	6,241
816	21	20	5	25	5,818
818	2	2	0	2	0,391
819	7	8	0	8	1,543
820	11	16	0	16	3,027
824	34	50	4	54	10,967
825	4	5	0	5	0,957
826	0	0	0	0	0,000
827	2	3	0	3	0,566
828	6	36	0	6	1,172
829	6	7	2	9	2,105
830	15	14	1	15	3,132
832	3	4	0	4	0,762
833	17	24	0	24	4,551
834	20	22	1	23	4,636
835	60	79	7	86	17,708
836	3	4	0	4	0,762
837	16	14	3	17	3,909
838	2	3	0	3	0,566
839	1	1	0	1	0,195
841	3	2	2	4	1,167
842	9	15	2	17	3,570
843	11	15	0	15	2,852
844	24	31	0	31	5,918
846	11	11	2	13	2,905
848	3	2	1	3	0,789
849	13	12	3	15	3,499
850	18	30	3	33	6,761
852	9	11	1	12	2,488
853	9	6	3	9	2,366
854	1	3	0	3	0,547
855	4	5	0	5	0,957
857	2	3	0	3	0,566
858	19	23	3	26	5,549
863	4	5	0	5	0,957
865	2	2	0	2	0,391
867	0	0	0	0	0,000
877	0	0	0	0	0,000
741	0	0	0	0	0,000
759	0	0	0	0	0,000
755	0	0	0	0	0,000
831	2	2	0	2	0,391
Razem	582	713	80	793	166,974
Średnia	10,2	12,5	1,4	13,9	2,929
Odch. Stand.	12,2	16,2	2,2	18,0	3,796

Śred.+odch. Stand	22,5	28,7	3,6	32,0	6,726
Śred. +2xodch. Stand.	34,7	44,9	5,9	50,0	10,522

Źródło: Program Gambit Lubelski.

Najwięcej wypadków występuje na drogach: 835, 824, 830 (Chełm-Krasnystaw) i 747.

Natomiast na drogach 824, 806, 824 i 747 jest najwięcej wypadków w odniesieniu do pracy przewozowej.

Tablica 13

Wskaźniki wypadków na drogach wojewódzkich

Droga	Długość	Praca przewozowa	LW/PP	K/PP
Nr	km	mln poj.km	l.wyp./mpk	mln zł/mpk
812	141,1	147	0,37	0,125
698	51,9	18	0,23	0,045
747	54,9	42	0,85	0,222
801	34,3	36	0,44	0,155
803	4,5	3	0,33	0,065
806	29,7	20	1,07	0,302
807	27,2	16	0,25	0,060
808	23,2	15	0,48	0,105
809	49,9	19	0,31	0,098
811	25,2	22	0,51	0,153
813	96,2	36	0,33	0,086
814	24,2	9	0,65	0,191
815	63,5	45	0,38	0,139
816	169,3	89	0,24	0,066
818	42,3	11	0,18	0,036
819	76,1	41	0,17	0,037
820	30,7	25	0,44	0,120
824	14,6	5	2,00	0,552
825	72,5	64	0,06	0,015
826	10,6	5	0,00	0,000
827	13,1	7	0,28	0,079
828	26,7	13	0,46	0,089
829	38,8	26	0,23	0,082
830	43,8	63	0,24	0,050
832	21,2	13	0,23	0,058
833	25,7	45	0,38	0,101
834	27,7	22	0,93	0,215
835	104,8	204	0,29	0,087
836	26,2	5	0,60	0,153
837	65,0	36	0,45	0,109
838	25,2	7	0,27	0,076
839	15,1	4	0,23	0,045
840	13,6	9	0,11	0,022
841	29,7	15	0,20	0,079
842	71,0	41	0,22	0,087
843	55,4	43	0,26	0,067
844	44,8	41	0,58	0,143
846	44,3	17	0,65	0,171
848	29,7	15	0,21	0,054
849	49,4	29	0,44	0,117
852	37,3	23	0,40	0,109
853	58,9	53	0,17	0,045
854	14,1	6	0,17	0,091
855	12,6	7	0,56	0,133
857	11,1	6	0,32	0,090
858	47,9	77	0,25	0,072
863	38,8	19	0,21	0,050
867	4,5	1	0,00	0,000

877	1,5	2	0,00	0,000
741	9,1	2	0,00	0,000
759	4,5	1	0,00	0,000
755	4,5	1	0,00	0,000
831	1,0	2	1,00	0,195
Razem	2165,916	1627	22,27	6,066
Średnia	38,0	28,5	0,39	0,106
Odch. Stand.	32,5	35,3	0,38	0,110
Śred. Odch. Stand.	70,5	63,8	0,77	0,217
Śred. +2xodch. Stand.	103,1	99,1	1,15	0,327

Źródło: Program Gambit Lubelski.

2.1.1.7. Ochrona środowiska i walory turystyczne

Na terenie województwa lubelskiego jest wiele atrakcyjnych obszarów o dobrze zachowanym środowisku, co stwarza znaczne możliwości rozwoju funkcji turystycznej.

Jest tu też wiele zabytków i atrakcji turystycznych, będących spadkiem historycznym otrzymanym od dawnych pokoleń.

Na Lubelszczyźnie znajdują się 2 parki narodowe o łącznej powierzchni 18,1 tys. ha, 91 rezerwatów przyrody o łącznej powierzchni 11,4 tys. ha, 17 parków krajobrazowych o łącznej powierzchni 231,7 tys. ha oraz 17 obszarów chronionego krajobrazu o łącznej powierzchni 300,9 tys. ha. Łącznie ochroną objęte jest 22,7% powierzchni regionu.

Główne miejscowości turystyczne na terenie województwa to: Lublin, Zamość, Kazimierz Dolny, Nałęczów, Puławy, Kozłówka i Janów Podlaski.

Rozwój turystyki stwarza możliwości rozwoju gospodarczego dla wielu regionów. Warunkiem wykorzystania walorów turystycznych jest jednak zapewnienie odpowiedniej sieci dróg i rozwój bazy turystycznej, a zwłaszcza noclegowej na odpowiednim poziomie.

2.1.1.8. Ocena stanu infrastruktury transportu drogowego dla potrzeb określenia ram polityki transportowej województwa

Oceniając układ sieci dróg krajowych w województwie lubelskim trzeba podkreślić, że zaspokajają one podstawowe potrzeby obsługi ruchu międzynarodowego przy obecnie funkcjonujących przejściach granicznych. Układ dróg funkcjonuje jednak na granicy przepustowości i przewidywany wzrost przewozów międzynarodowych może spowodować znaczne problemy w działaniu transportu. Nieco gorzej wygląda sytuacja odnośnie kontaktów z innymi regionami kraju, a zwłaszcza z województwem mazowieckim (południowa część – region Radomia) oraz z województwem podkarpackim (region Przemyśla i Jarosławia). Z obszarami tymi Lubelszczyzna połączona jest drogami wojewódzkimi (747 i 834), których parametry techniczne są niewystarczające do zadań, które powinny być przypisane drogom krajowym.

Układ sieci dróg wojewódzkich jest wystarczający i pozwala na realizację przewozów pomiędzy miastami powiatowymi. Wyjątkiem jest powiat Janów Lubelski, jednakże miasto to jest węzłem dróg krajowych.

Pewne braki w sieci dróg wojewódzkich występują też w regionach turystycznych województwa. Chodzi tu o obszar nad Wisłą na południe od Kazimierza i obszar nadgranicznej wschodniej części powiatu Tomaszów Lubelski. Jednakże zarówno gęstość dróg krajowych i wojewódzkich, jak też ich stan nie odbiegają znacząco od średniej krajowej.

Mniej korzystna jest sytuacja w odniesieniu do dróg powiatowych, a zwłaszcza gminnych. Ich gęstość jest zbliżona do średniej krajowej, jednak zbyt wysoki jest udział dróg gruntowych. Dotyczy to szczególnie południowej i wschodniej części województwa. Analizując sieć dróg trzeba też pamiętać o tym, że w województwie lubelskim istnieje znacznie mniej gęsta niż w innych regionach sieć kolei, w efekcie czego istniejący system drogowy spełnia bardziej znaczącą rolę w obsłudze transportowej regionu.

Najpoważniejszą barierą dla rozwoju społeczno-gospodarczego województwa w odniesieniu do infrastruktury drogowej jest zły stan techniczny dróg. Chodzi tu zarówno o zły stan nawierzchni jak też o niewystarczające na wieku odcinkach parametry techniczne.

Brak jest odpowiednich węzłów i skrzyżowań oraz obwodnic wielu miast i miejscowości, a w tym także obwodnicy Lublina. Również układ dróg w miastach nie w pełni zaspokaja potrzeby ruchu tranzytowego i miejscowego.

W związku z powyższymi niedostatkami Program zintegrowanego rozwoju drogownictwa dla województwa lubelskiego powinien zawierać szeroki zakres modernizacji dróg krajowych, wojewódzkich oraz pozostałych poprzez dostosowanie parametrów dróg do wymogów normatywnych oraz zwiększenie ich przepustowości i bezpieczeństwa ruchu poprzez budowę obwodnic, skrzyżowań oraz modernizację systemu dróg i ulic w miastach,

Szczególnie istotne jest zmodernizowanie międzynarodowego ciągu transportowego Warszawa – Lublin – Piaski – Dorohusk i Hrebenne oraz budowa autostrady A2.

Ponadto należy zmodernizować drogi wojewódzkie 747 i 835 poprzez dostosowanie ich do parametrów dróg krajowych i przekształcić je w drogi krajowe. W celu poprawy gospodarczych więzi międzyregionalnych i międzynarodowych konieczna jest rozbudowa systemu przejść granicznych wraz z nowymi drogami oraz budowa nowych obiektów mostowych na Wiśle i Bugu.

Poprawy wymaga też sieć dróg powiatowych i gminnych. Szczególnie istotna jest modernizacja istniejących dróg o ulepszonej nawierzchni oraz stopniowa likwidacja dróg gruntowych, przynajmniej tak, aby wszystkie miejscowości gminne były połączone drogami o twardej nawierzchni.

2.1.2. SWOT

Mocne strony

1. Nadgraniczne położenie województwa – jest ono obszarem granicznym UE – stwarza warunki do rozwoju tranzytowego ruchu międzynarodowego. Dotyczy to zarówno szlaku autostrady A2 jak i drogi S17 (Warszawa, Lublin, Lwów) i S12 (Lublin-Chełm-Dorohusk).
2. Sieć osadnicza jest stosunkowo równomiernie rozmieszczona i połączona siecią dróg umożliwiających tworzenie wzajemnych więzi gospodarczych. Sprzyja to rozwojowi drobnego przemysłu, rolnictwa oraz ułatwia dostęp ludności do ośrodków regionalnych będących centrami usługowymi, kulturalnymi, szkolnymi, ochrony zdrowia itp.
3. Określenie w „Koncepcji polityki zagospodarowania przestrzennego kraju” stolicy województwa – Lublina jako jednego z 8 potencjalnych europoli na terenie Polski, liczba mieszkańców miasta i ranga miasta jako silnego ośrodka akademickiego ze znaczącą liczbą wyższych uczelni i studentów stwarzają szansę rozwoju społeczno-gospodarczego nie tylko miasta, ale i całego regionu.
4. Walory turystyczne województwa są możliwe do wykorzystania poprzez istniejącą sieć dróg pod warunkiem ich modernizacji i poprawy stanu technicznego.
5. Na terenie województwa istnieją przejścia graniczne, które spełniają ważną rolę w obsłudze międzynarodowego ruchu drogowego.
6. Na terenie województwa istnieje kilka lotnisk oraz odpowiednie zaplecze kadrowe i techniczne do obsługi komunikacji lotniczej.

Słabe strony:

1. Słaby stan techniczny większości dróg i obiektów mostowych.
2. Brak dróg przystosowanych do szybkiego ruchu – autostrad i dróg ekspresowych.
3. Zbyt mała liczba miejsc obsługi podróżnych przy drogach.
4. Niedostateczna liczba obwodnic, co stwarza zagrożenia wypadkami oraz pogarsza warunki życia ludności.
5. Niewydolne układy drogowe większych miast, niedostosowane do potrzeb ruchu lokalnego i tranzytowego oraz brak dostatecznej liczby miejsc parkingowych. Dotyczy to m.in. Lublina i Zamościa.
6. Nienormatywne parametry techniczne wielu dróg i obiektów mostowych.
7. Brak dostatecznej liczby mostów na Wiśle, Bugu i Wieprzu stwarzający bariery współpracy międzyregionalnej, jak i rozwoju regionu.
8. Niedostateczna liczba przejść granicznych, zwłaszcza do obsługi ruchu regionalnego, a na istniejących braki w infrastrukturze.
9. Zbyt duży udział dróg o nawierzchni gruntowej wśród dróg powiatowych i gminnych.
10. Brak ścieżek rowerowych, chodników i zatok autobusowych stwarzających kolizję ruchu pieszego i rowerowego z samochodowym.
11. Niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego charakteryzujący się dużą liczbą wypadków drogowych oraz zabitych i rannych w wypadkach uczestników ruchu drogowego.
12. Brak lotniska o zasięgu regionalnym i międzynarodowym.
13. Słabe wykorzystanie Wisły i Bugu jako szlaków transportowych.

Szanse

1. Możliwość skorzystania z funduszy pomocowych Unii Europejskiej w celu rozbudowy i modernizacji sieci dróg, a w szczególności:
 - a) budowy tranzytowych szlaków międzynarodowych
 - b) budowy i modernizacji tras międzyregionalnych w systemie dróg krajowych i wojewódzkich
 - c) budowy nowych mostów (np. Włodawa, Puławy, Solec n Wisłą, Terespol), umożliwiających współpracę międzyregionalną i międzynarodową
 - d) modernizacji i budowy nowych dróg lokalnych – powiatowych i gminnych
 - e) budowy obwodnic.
2. Perspektywy rozwoju regionu jako obszaru nadgranicznego UE wspierane dodatkowo środkami pomocowymi dla Lubelszczyzny jako regionu o znacznie niższym poziomie rozwoju niż średni poziom UE.
3. Możliwości wykorzystania walorów turystycznych województwa, a szczególnie terenów wzdłuż Bugu, Wisły i obszarów turystycznych na południu województwa (Roztocze).

Zagrożenia

1. Dalsze pogarszanie się stanu technicznego dróg i obiektów mostowych na wszystkich kategoriach dróg, które może niekorzystnie wpływać na dalszy rozwój województwa.
2. Wzrost trudności z ruchem tranzytowym przez miasta (niewydolny układ drogowy) i mniejsze miejscowości (brak obwodnic)
3. Utrzymanie się równoleżnikowych barier rozwoju ruchu drogowego tworzonych przez:
 - a) Wisłę – brak dostatecznej liczby mostów,
 - b) Bug – brak mostów i przejść granicznych.
4. Trudności z rozwojem współpracy międzynarodowej, wynikające ze złego stanu dróg tranzytowych oraz niedostatecznej liczby przejść granicznych.
5. Niedostateczne wykorzystanie walorów turystycznych regionu ze względu na zdecydowanie niedostateczny stan rozwoju bazy turystycznej.
6. Brak lotniska o randze i parametrach dostosowanych do pozycji Lubelszczyzny.

2.2. Cel generalny, cele podstawowe i główne zadania

Transport pełni rolę usługową w stosunku do społeczeństwa i gospodarki narodowej. Zadaniem infrastruktury drogowej jest zapewnienie powszechnego dostępu do systemu transportowego mieszkańcom regionu, działającym tu podmiotom gospodarczym oraz wszystkim, którzy korzystają z tranzytu krajowego i międzynarodowego przez obszar województwa. Odpowiedni poziom dostępu do systemu transportowego intensyfikuje działalność gospodarczą oraz zapewnia dostęp ludności do miejsc pracy, szkół, wyższych uczelni oraz ośrodków usługowych regionu.

Cel generalny polityki transportowej województwa w odniesieniu do infrastruktury drogowej sformułowano następująco:

Cel generalny

Rozwój infrastruktury drogowej w celu zaspokojenia potrzeb komunikacyjnych ludności, tworzenia warunków rozwoju gospodarczego regionu poprzez podnoszenie jego atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej oraz umożliwienie szerokiego włączenia województwa w system współpracy międzynarodowej w ramach Unii Europejskiej w sposób wykorzystujący tranzytowe położenie przy granicy z Białorusią i Ukrainą.

Cele podstawowe

1. Rozbudowa i modernizacja sieci drogowej województwa w celu stworzenia warunków sprzyjających rozwojowi gospodarczemu i zwiększeniu atrakcyjności inwestycyjnej regionu.

Główne zadania:

- 1.1. Rozbudowa i modernizacja istniejącej sieci dróg krajowych i wojewódzkich wraz z infrastrukturą towarzyszącą w celu poprawy dostępności transportowej regionu i wzmocnienia kooperacyjnych i handlowych powiązań międzyregionalnych oraz poprawy dostępu podmiotów gospodarczych do sieci drogowej.
 - 1.2. Rozbudowa i modernizacja istniejącej sieci dróg powiatowych i gminnych w celu ułatwienia rozwoju przemysłu spożywczego, przemysłu meblarskiego i drzewnego, przemysłu materiałów budowlanych oraz w celu ułatwienia transportu produktów rolnych.
 - 1.3. Budowa systemu dróg dojazdowych do planowanego lotniska komunikacyjnego w Niedźwiadzie.
2. Stworzenie warunków poprawy życia ludności.

Główne zadania:

- 2.1. Modernizacja istniejących dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych w celu usprawnienia ruchu i ułatwienia dostępu do ośrodków usługowych i administracyjnych, zakładów pracy, szkół i wyższych uczelni.
- 2.2. Budowa obwodnic w celu poprawy bezpieczeństwa oraz zmniejszenie uciążliwości ruchu w miejscowościach.

- 2.3. Rozbudowa i modernizacja sieci dróg i ulic w Lublinie i w miastach o znaczeniu regionalnym.
- 2.4. Rozbudowa wzdłuż dróg infrastruktury typu: chodniki, ścieżki rowerowe, stacje benzynowe i obiekty handlowe w celu separacji ruchu pieszego i rowerowego od ruchu samochodowego i zwiększenia w ten sposób bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz w celu poprawy jakości i wygody podróżowania.
3. Stworzenie warunków do rozwoju turystyki poprzez rozbudowę sieci dróg w regionach atrakcyjnych turystycznie.

Główne zadania:

- 3.1. Rozbudowa i modernizacja dróg (głównie lokalnych) ułatwiających dostęp do obszarów atrakcyjnych turystycznie oraz do głównych ośrodków turystycznych.
- 3.2. Poprawa stanu dróg lokalnych w celu ułatwienia rozwoju agroturystyki.
- 3.3. Rozbudowa infrastruktury turystycznej wzdłuż dróg (zajazdy, motele, restauracje, parkingi) w celu uatrakcyjnienia oferty regionu oraz zwiększenia zatrudnienia.
- 3.4. Budowa sieci ścieżek rowerowych.
4. Stworzenie warunków szerszego włączenia regionu we współpracę międzynarodową wykorzystując tranzytowe i przygraniczne położenie województwa.

Główne zadania:

- 4.1. Modernizacja dróg tranzytowych a w szczególności budowa autostrady A-2 i dróg ekspresowych S12, S17 i S19.
- 4.2. Rozbudowa istniejących przejść granicznych oraz budowa nowych wraz z modernizacją dróg dojazdowych.
- 4.3. Rozbudowa infrastruktury przydrożnej typu zajazdy, motele, restauracje i parkingi wzdłuż głównych dróg tranzytowych w celu ułatwienia ruchu tranzytowego i kreacji nowych miejsc pracy.
- 4.4. Budowa systemu dróg dojazdowych do planowanego lotniska komunikacyjnego w Niedźwiadzie w celu rozwoju komunikacji lotniczej do/z regionu i miasta Lublina, co umożliwi znaczące zwiększenie międzynarodowych kontaktów biznesowych i turystycznych.

2.3. Strategia rozwoju infrastruktury transportu drogowego w województwie lubelskim wraz z harmonogramem zadań

Strategia rozwoju infrastruktury transportu drogowego dla województwa podzielona została na 2 części:

- 1) Strategię średnioterminową na lata 2004-2006
- 2) Strategię długoterminową na lata 2007-2015.

2.3.1. Strategia średnioterminowa (na lata 2004-2006)

W ramach strategii średnioterminowej przewiduje się następujące działania inwestycyjne:

2.3.1.1. Budowa i modernizacja dróg krajowych

1. Droga Nr 12

- budowa obwodnicy Puław wraz z mostem przez Wisłę

długość odcinka	12,7 km + 1038 mb mostu
koszt realizacji	408,2 mln zł
lata realizacji	2004 – 2008

- budowa obwodnicy m. Okopy

długość odcinka	3,7 km
koszt realizacji	46,4 mln zł
lata realizacji	2003 – 2005

- rekonstrukcja nawierzchni i dostosowanie do nacisków 11,5 t/oś

– odcinek Piaski – Dorohuczka:

długość odcinka	8,6 km
koszt realizacji	20 mln zł
lata realizacji	2005

– odcinek Stołpie – Chełm:

długość odcinka	6,1 km
koszt realizacji	21,6 mln zł
lata realizacji	2005 – 2006

– odcinek Chełm – Dorohusk:

długość odcinka	12,3 km
lata realizacji	2004

2. Droga Nr 17

- budowa obwodnicy m. Hrebenne

długość odcinka	2 km
koszt realizacji	40 mln zł

lata realizacji	2004 – 2006
• budowa obwodnicy m. Krasnystaw	
długość odcinka	5,2 km
koszt inwestycji	14 mln zł
termin realizacji	2006
• przebudowa skrzyżowania w m. Piaski	
koszt inwestycji	7 mln zł
termin realizacji	2005
• przebudowa nawierzchni (dostosowanie do nacisku 11,5 t/oś)	
– odcinek Piaski - Łopiennik	
długość odcinka	16,5 km
koszt inwestycji	42 mln zł
termin realizacji	2006 – 2007
– odcinek Tomaszów Lubelski – Lubycza Królewska	
długość odcinka	12,1 km
koszt inwestycji	39,9 mln zł
termin realizacji	2004 – 2006
– odcinek Lubycza Królewska - Hrebenne	
długość odcinka	10,1 km
koszt realizacji	25 mln zł
termin inwestycji	2006

3. Droga Nr 12 i 17

- przebudowa drogi na odcinku Lublin (węzeł „Witosa” – Piaski)

długość odcinka	12,3 km
koszt inwestycji	161,2 mln zł
termin realizacji	2006 – 2007

4. Droga Nr 19

- budowa obwodnicy Międzyrzecza Podlaskiego

długość odcinka	6,5 km
koszt inwestycji	138 mln zł
termin realizacji	2005 – 2007

- budowa obwodnicy Janowa Lubelskiego

długość odcinka	4,5 km
koszt inwestycji	35 mln zł
termin realizacji	2006 – 2007

- przebudowa drogi (wzmocnienie i dostosowanie do nacisku 11,5 t/oś)

– odcinek Międzyrzec Podlaski – Radzyń Podlaski

długość odcinka	20,3 km
koszt inwestycji	68,5 mln zł
termin realizacji	2006 – 2007

– odcinek Lublin - Kraśnik

długość odcinka	35,9 km
koszt inwestycji	90 mln zł
termin realizacji	2006 – 2008

- przebudowa odcinka Elizówka – Lublin do przekroju 2 jezdni

- | | |
|-------------------|-------------|
| długość odcinka | 1,5 km |
| koszt inwestycji | 30 mln zł |
| termin realizacji | 2006 – 2007 |
5. Droga Nr 74
- kontynuacja przebudów na odcinkach:
 - Annopol - Kraśnik

długość odcinka	13,8 km
koszt inwestycji	28 mln zł
termin realizacji	2006 – 2007
 - Janów - Frampol

długość odcinka	18,3 km
koszt inwestycji	36 mln zł
termin realizacji	2004 – 2009
 - Szczebrzeszyn - Zamość

długość odcinka	17,8 km
koszt inwestycji	28 mln zł
termin realizacji	2005 – 2008
6. Droga Nr 82
- kontynuacja przebudów na odcinkach:
 - Łuszczów - Łęczna

długość odcinka	3,4 km
koszt inwestycji	7 mln zł
termin realizacji	2006
 - odcinek przez Łęczną

długość odcinka	1,4 km
koszt inwestycji	10 mln zł
termin realizacji	2006
 - Łęczna - Puchaczów

długość odcinka	5,6 km
koszt inwestycji	6 mln zł
termin realizacji	2004 - 2006
 - Puchaczów - Malinówka

długość odcinka	5,2 km
koszt inwestycji	9 mln zł
termin realizacji	2006 - 2007
 - Cyców - Kołacze

długość odcinka	22,8 km
koszt inwestycji	40 mln zł
termin realizacji	2006 - 2007
 - Adampol - Włodawa

długość odcinka	9,5 km
koszt inwestycji	18 mln zł
termin realizacji	2005 - 2006
7. Droga Nr 48
- przebudowa odcinka Moszczanka - Koch

długość odcinka	29,1 km
koszt inwestycji	58 mln zł

- | | |
|-------------------|-------------|
| termin realizacji | 2005 - 2007 |
|-------------------|-------------|
8. Droga Nr 63
- przebudowa odcinka Radzyń Podlaski – Wisznice - Sławatycze
- | | |
|-------------------|-------------|
| długość odcinka | 38,5 km |
| koszt inwestycji | 89 mln zł |
| termin realizacji | 2005 - 2007 |
9. Droga Nr 68
- wzmocnienie jezdni i dobudowa pasów postojowych na odcinku Kukuryki – Wólka Dobryńska
- | | |
|-------------------|-------------|
| długość odcinka | 5,2 km |
| koszt inwestycji | 17 mln zł |
| termin realizacji | 2004 - 2005 |
10. Droga Nr 2
- dostosowanie do obciążeń 11,5 t/oś nawierzchni na odcinku: granica województwa – Biała Podlaska - Terespol
- | | |
|-------------------|-------------|
| długość odcinka | 72,8 km |
| koszt inwestycji | 252 mln zł |
| termin realizacji | 2005 - 2007 |

2.3.1.2. Budowa i modernizacja dróg wojewódzkich

Zadania na drogach wojewódzkich regionu przewidziane na lata 2004-2006 (z możliwością finansowania do roku 2008)³⁶ przedstawiono poniżej w tablicy 14.

Zadania te przedstawiono w układzie rzeczowym, przedstawiając lokalizację i zakres planowanych robót oraz nakłady wraz ze źródłami finansowania.

W celu większej przejrzystości przedstawionych danych są one pogrupowane według kolejnych dróg wojewódzkich, aby stosunkowo łatwo można było określić zakres prac na poszczególnych ciągach.

Dane dotyczące zadań na drogach wojewódzkich ustalone zostały na podstawie planów Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie. Uwzględniono też inne materiały jak np. „Strategię zrównoważonego rozwoju Polesia Zachodniego” – Lublin 2003.

Oprócz planowanych inwestycji, w tablicy 15a przedstawiono planowane w latach 2004-2008 remonty nawierzchni. Prace te będą wykonywane ze środków budżetu województwa oraz ze środków strukturalnych. Są one ważnym uzupełnieniem planu inwestycji i remontów wieloletnich.

Tablice 15b, 15c, 15d i 15e ilustrują przewidywane na lata 2004-2007 zadania dotyczące regeneracji nawierzchni na drogach wojewódzkich, które realizowane będą ze środków województwa.

Ponadto w załączniku do opracowania zamieszczono pozostałe zadania dotyczące remontów nawierzchni na drogach wojewódzkich przewidzianych na lata 2004-2007 (tablice 15f, 15g, 15h, 15i). Zadania te będą finansowane ze środków własnych województwa.

³⁶ Ze względu na możliwość ścisłego określenia zakresu zadań i nakładów, do zadań strategii średnioterminowej zaliczono zadania na drogach: 815, 816, 837, 846 i 849, przewidziane do roku 2010. Działania te polegają na kończeniu prac podjętych wcześniej. Zadania planu zaliczone do strategii długoterminowej a umieszczone w programie zostały oznaczone.

**PROJEKT WIELOLETNIEGO PROGRAMU INWESTYCJI NA DROGACH WOJEWÓDZKICH
W LATACH 2004-2008**

L.p.	Zadanie inwestycyjne	Wartość inwestycji	Nakłady poniesione do 2004r.	Źródła finansowania	Razem	2004	2005	2006	2007	2008	Po roku 2008
1.	2.	3.	4.	5.	6. (Razem)	7. (2004r.)	8. (2005r.)	9. (2006r.)	10. (2007r.)	11. (2008r.)	12. (po 2008r.)
Droga wojewódzka Nr 698 Siedlce-Łosice-Konstantynów-Terespol											
1.	Przebudowa drogi na odcinku od km 99+954 do km 100+605 w m. Terespol o dł. 0,651 km	1 653 016	490 016	śr. budżetu województwa	663 000	663 000					
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	500 000	500 000					
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	0						
				razem	1 163 000	1 163 000					
2.	Rozbudowa drogi na odcinku od km 87+980 do km 94+550 o dł. 6,570 km	14 507 047	452 047	śr. budżetu województwa	3 513 750	115 000	260 000	3 138 750			
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	10 541 250			10 541 250			
				razem	14 055 000	115 000	260 000	13 680 000			
3.	Rozbudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej Nr 698 z drogą wojewódzką Nr 811 w km 57+703 w m. Konstantynów	1 952 460	0	śr. budżetu województwa	488 115	52 460	285 655	150 000			
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	1 464 345		714 345	750 000			
				razem	1 952 460	52 460	1 000 000	900 000			

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----

4.	Rozbudowa i remont drogi na odcinku od km 94+550 do km 99+950 (rozbudowa: od km 94+550 do km 96+620 o dł. 2,070 km, remont: 96+620 do km 99+950 o dł. 3,330 km) oraz od km 100+635 do km 102+385 o dł. 1,750 km (skrzyżowanie z drogą krajową Nr 2) o łącznej dł. 7,150 km	11 423 354	8 854	śr. budżetu województwa	2 853 625	276 580	287 920	50 000	2 239 125		
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	8 560 875				8 560 875		
				razem	11 414 500	276 580	287 920	50 000	10 800 000		
Droga wojewódzka Nr 747 Hża-Solec nad Wisłą-Opole Lubelskie-Konopnica											
1.	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 747 Hża-Solec nad Wisłą-Opole Lubelskie-Konopnica oraz Nr 833 Chodel-Kraśnik-1 skrzyżowanie	1 491 918	50 645	śr. budżetu województwa	592 273	592 273					
				śr. z Banku Światowego	849 000	849 000					
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	0						
				razem	1 441 273	1 441 273					
2.	Przebudowa skrzyżowania w m. Bełżyce ul. Kościuszki-Przemysłowa-Wilczyńskiego-Krakowska	1 806 531	103 331	śr. budżetu województwa	428 200	3 200	425 000				
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	1 275 000		1 275 000				
				razem	1 703 200	3 200	1 700 000				
3.	Rozbudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej Nr 747 w km 53+042 z drogą wojewódzką Nr 824 w m. Opole Lubelskie	2 148 190	0	Śr. budżetu województwa	537 048	48 190	313 858	175 000			
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	1 611 143		786 143	825 000			
				razem	2 148 190	48 190	1 100 000	1 000 000			

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Droga wojewódzka Nr 807 Maciejowice-Sobolew-Żelechów-Luków											

1.	Przebudowa drogi na odcinku od km 62+290 do km 65+080, w tym w 2004r.: na odcinku od km 63+212 do km 65+080 oraz budowa chodnika na odcinku od km 62+500 do km 62+850 o dł. 2,218 km, w 2005r. budowa chodnika na odcinku od km 62+290 do km 62+500 o dł. 0,210	3 427 602	612 302	śr.budżetu województwa	1 365 300	1 295 300	70 000				
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	1 450 000	1 450 000					
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	0						
				razem	2 815 300	2 745 300	70 000				
Droga wojewódzka Nr 808 Łuków Serokomla-Kock											
1.	Rozbudowa i remont drogi na odcinku od km 0+000 do km 6+000 oraz od km 8+000 do km 36+551 o dł. 34,551 km wraz z budową obwodnicy; rozbudowa - 23,320 km, remont - 11,231 km	52 080 000	0	śr.budżetu województwa	13 119 000	132 000	1 548 000	2 989 000	8 450 000		
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	38 961 000			12 411 000	26 550 000		
				razem	52 080 000	132 000	1 548 000	15 400 000	35 000 000		
Droga wojewódzka Nr 809 Lublin-Krasienin-Kierzkówka-Przytoczno											
1.	Rozbudowa drogi na odcinku: Michów - Przytoczno od km 37+851 do km 50+566 o dł. 12,715 km	27 686 000	0	śr.budżetu województwa	6 922 250	1 000	1 085 000	400 000	2 161 250	3 275 000	
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	20 763 750				10 938 750	9 825 000	
				razem	27 686 000	1 000	1 085 000	400 000	13 100 000	13 100 000	
2.	Przebudowa drogi na odcinku od km 2+425 do km 5+330,5 o dł. 2,905 km	3 208 920	0	śr.budżetu województwa	802 230	70 000		732 230			
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	2 406 690			2 406 690			
				razem	3 208 920	70 000		3 138 920			

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Droga wojewódzka Nr 811 Sarnaki-Konstantynów-Biała Podlaska											
1.	Przebudowa drogi na odcinku od km 35+150 do km 35+580 o dł.0,430 km	1 338 019	15 019	śr.budżetu województwa	613 725	613 725					
				śr. z Banku Światowego	709 275	709 275					
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	0						
				razem	1 323 000	1 323 000					
Droga wojewódzka Nr 812 Biała Podlaska-Wisznice-Chełm-Rejowiec-Krasnystaw											
1.	Przebudowa drogi na odcinku od km 138+228 do km 138+730 o dł. 0,502 km	1 386 350	86 350	śr.budżetu województwa	590 725	590 725					
				śr. z Banku Światowego	709 275	709 275					
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	0						
				razem	1 300 000	1 300 000					
2.	Rozbudowa drogi na odcinku od km 35+019 do km 37+192 o dł. 2,173 km w m. Wisznice wraz z budową kanalizacji deszczowej	5 835 094	894	śr.budżetu województwa	1 458 550	234 200	1 224 350				
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	4 375 650		4 375 650				
				razem	5 834 200	234 200	5 600 000				
3.	Przebudowa drogi na odcinku od km 6+150 do km 35+019 o dł. 28,869 km	29 153 052	0	śr.budżetu województwa	7 288 263	153 052	7 135 211				
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	21 864 789		21 864 789				
				razem	29 153 052	153 052	29 000 000				

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
4.	Przebudowa drogi na odcinku od km 57+289 do km 75+090 o dł. 17,801 km	29 402 500	0	śr.budżetu województwa	7 351 375	1 000	1 201 500	900 000	5 248 875		
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	22 051 125				22 051 125		
				razem	29 402 500	1 000	1 201 500	900 000	27 300 000		
5.	Rozbudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej Nr 812 z drogą powiatową Nr 0096L Łyniew-Podedwórze-Kodeniec-Uhnin w m. Łyniew	1 345 140	0	śr.budżetu województwa	336 285	45 140	216 145	75 000			
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	1 008 855		483 855	525 000			
				razem	1 345 140	45 140	700 000	600 000			
6.	Przebudowa drogi na odcinku od km 99+436 do km 120+517 oraz 122+646 do km 133+950 o dł. 32,385 km	33 400 000	0	śr.budżetu województwa	8 350 000		400 000	3 825 000	4 125 000		
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	25 050 000			12 675 000	12 375 000		
				razem	33 400 000		400 000	16 500 000	16 500 000		
7.	Przebudowa drogi na odcinku od km 37+192 do km 57+289 o dł. 20,097 km	20 213 000	0	śr.budżetu województwa	5 053 250		213 000	4 840 250			
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	15 159 750			15 159 750			
				razem	20 213 000		213 000	20 000 000			

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
8.	Rozbudowa drogi w m. Krupe na odcinku od km 141+648 do km 142+055 o dł. 0,407 km	1 071 879	81 500	śr.budżetu województwa	247 595	21 350	226 245				
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	742 784		742 784				
	razem	990 379	21 350	969 029							
9.	Przebudowa mostu przez rzekę Siennicę w km 146+012 w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 812 w m. Kasjan	3 350 000	0	śr.budżetu województwa	837 500			150 000	687 500		
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	2 512 500				2 512 500		
	razem	3 350 000	0	0	150 000	3 200 000					
Droga wojewódzka Nr 813 Międzyrzec Podlaski-Parczew-Ostrów Lubelski-Łęczna											
1.	Przebudowa drogi na odcinku od km 0+875 do km 2+575, w tym w 2004r.: przebudowa na odcinku od km 0+875 do km 1+775 na dł. 0,900 km oraz budowa chodnika od km 0+875 do km 1+370 na dł. 0,495 km	3 088 462	1 615 462	śr.budżetu województwa	880 976	880 976					
				śr. z Banku Światowego	90 024	90 024					
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	502 000	502 000					
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	0						
	razem	1 473 000	1 473 000								
2.	Przebudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej z drogą powiatową w m. Komarówka	1 500 000	0	śr.budżetu województwa	375 000		70 000	305 000			
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	1 125 000			1 125 000			
	razem	1 500 000		70 000	1 430 000						

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
3.	Przebudowa ul. 1-go Maja w Parczewie na odcinku od km 48+680 do km 49+223 o dł. 0,543 km (budowa wjazdu i chodnika w jego obrębie)	680 760	673 000	śr.budżetu województwa	7 760	7 760					
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	0						
				razem	7 760	7 760					
Droga wojewódzka Nr 815 Wisznice-Parczew-Siemień-Lubartów											
1.	Przebudowa drogi na odcinku od km 28+220 do km 60+294 o dł. 32,074 km	32 400 000	0	śr.budżetu województwa	8 100 000				400 000	3 700 000	4 000 000
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	24 300 000				12 300 000	12 000 000	
				razem	32 400 000			400 000	16 000 000	16 000 000	
Droga wojewódzka Nr 816 Terespol-Włodawa-Zosin											
1.	Przebudowa drogi na odcinkach od km 34+171 do km 35+482 oraz od km 110+400 do km 115+205 o dł.6,116 km	10 452 906	167 323	śr.budżetu województwa	3 070 475	689 839	2 380 636				
				śr. z Banku wiatowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	7 215 108		7 215 108				
				razem	10 285 583	689 839	9 595 744				
2.	Rozbudowa drogi na odcinku od km 141+243 do km 162+614 o dł. 21,371 km- I etap	44 050 000	0	śr.budżetu województwa	11 012 500	40 000			1 500 000	1 010 000	8 462 500
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	33 037 500					33 037 500	
				razem	44 050 000	40 000		1 500 000	1 010 000	41 500 000	

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
3.	Rozbudowa drogi na odcinku od km 115+313 do km 141+243 o dł. 25,930 km- II etap	55 806 000	0	śr.budżetu województwa	13 951 500	40 000			1 600 000	1 010 000	11 301 500
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	41 854 500					41 854 500	
				razem	55 806 000	40 000		1 600 000	1 010 000	53 156 000	
4.	Rozbudowa skrzyżowania drogi Nr 816 z drogą krajową Nr 12 na odcinku od km 115+205 do km 115+430 o dł. 0,225 km w m. Okopy	25 620	0	śr.budżetu województwa	25 620	25 620					
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	0						
				razem	25 620	25 620	0	0	0		
5.	Budowa obwodnicy w m.Kodeń *) *) inwestycja wchodząca w skład strategii długoterminowej	12 855 000	0	śr.budżetu województwa	3 213 750					105 000	3 108 750
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	9 641 250					9 641 250	
				razem	12 855 000				105 000	12 750 000	
Droga wojewódzka Nr 819 Parczew-Kołacze-Łowcza-Wola Uhruska											
1.	Rozbudowa skrzyżowania drogi Nr 819 z drogą powiatową Nr 0624L Sosnowica-Urszulin-Hańska w m. Hańsk	1 951 240	0	śr.budżetu województwa	487 810	51 240	286 570	150 000			
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	1 463 430		713 430	750 000			
				razem	1 951 240	51 240	1 000 000	900 000			

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
2.	Przebudowa drogi na odcinku od km 0+000 do km 19+068 o dł. 19,068 km	19 505 000	0	śr.budżetu województwa	4 875 000	15 000	4 860 000				
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	14 625 000		14 625 000				
				razem	19 500 000	20 000	19 485 000				
Droga wojewódzka Nr 820 Sosnowica Dwór-Łęczna											
1.	Przebudowa drogi na odcinku od km 0+000 do km 29+688 o dł. 29,688 km	30 320 000	0	śr.budżetu województwa	7 580 000	5 000	315 000	7 260 000			
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	22 740 000		22 740 000				
				razem	30 320 000	5 000	315 000	30 000 000			
Droga wojewódzka Nr 824 Żyrzyn-Puławy-Opole Lubelskie-Józefów-Annopol											
1.	Przebudowa drogi - budowa 2 sygnalizacji świetlnych na skrzyżowaniu ulic: Partyzantów - Słowackiego oraz na przejściu dla pieszych w km 10+730 w Puławach wraz z ich koordynacją z istniejącymi sygnalizacjami świetlnymi	1 817 621	64 121	śr.budżetu województwa	1 020 274	1 020 274					
				śr. z Banku Światowego	733 226	733 226					
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	0						
				razem	1 753 500	1 753 500					
2.	Przebudowa drogi na odcinku od km 48+500 do km 61+280 o dł. 12,780 km	13 003 000	0	śr.budżetu województwa	3 250 750	3 000	3 247 750				
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	9 752 250		9 752 250				
				razem	13 003 000	3 000	13 000 000				

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----

3.	Przebudowa drogi na odcinku od km 74+000 do km 79+042 na dł. 5,042 km	5 056 400	0	śr.budżetu województwa	1 264 100	3 000	53 400	1 207 700			
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	3 792 300			3 792 300			
				razem	5 056 400	3 000	53 400	5 000 000			
4.	Rozbudowa drogi na odcinku od km 18+400 do km 20+890 i od km 21+404 do km 26+999 o dł. 8,085 km	18 180 000	0	śr.budżetu województwa	4 598 100	70 800	699 200	310 000	3 518 100		
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	13 581 900				13 581 900		
				razem	18 180 000	70 800	699 200	310 000	17 100 000		
5.	Rozbudowa drogi w m. Karczmiska	1 650 996	0	śr.budżetu województwa	412 749	50 996	249 253	112 500			
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	1 238 247		600 747	637 500			
				razem	1 650 996	50 996	850 000	750 000			
6.	Budowa kanalizacji deszczowej i separatora ścieków oraz budowa i remont chodników, remont nawierzchni ul. Puławskiej w Bochojnicy w km 20+890 do km 21+404 o dł. 0,514 km	1 693 406	39 406	śr.budżetu województwa	413 500	47 000	366 500				
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	1 240 500		1 240 500				
				razem	1 654 000	47 000	1 607 000				

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Droga wojewódzka Nr 826 Markuszów-Nałęczów											
1.	Przebudowa drogi na odcinku od km 0+010 do km 10+930 o dł. 10,920 km	11 115 700	0	śr.budżetu województwa	2 778 925		115 700	2 663 225			
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	8 336 775			8 336 775			
razem	11 115 700			115 700	11 000 000						
Droga wojewódzka Nr 830 Lublin-Nałęczów-Bochotnica											
1.	Przebudowa drogi na skrzyżowaniu z drogą powiatową Nr 22703-budowa chodnika w m.Tomaszowie o dł. 0,064 km	31 403	8 603	śr.budżetu województwa	22 800	22 800					
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	0						
razem	22 800	22 800									
2.	Budowa obwodnicy Nałęczowa *) *) inwestycja wchodząca w skład strategii długoterminowej	61 900 000	0	śr.budżetu województwa	15 475 000			1 200 000	1 200 000	1 500 000	11 575 000
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	46 425 000					46 425 000	
razem	61 900 000			1 200 000	1 200 000	1 500 000	58 000 000				
Droga wojewódzka Nr 832 Wola Rudzka-Poniatowa-Kreżnica Okrągła											
1.	Rozbudowa drogi na odcinku od km 6+000 do km 8+750 o dł. 2,750 km	4 431 186	3 846	śr.budżetu województwa	1 106 835	57 340	220 000	829 495			
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	3 320 505			3 320 505			
razem	4 427 340	57 340	220 000	4 150 000							

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----

2.	Przebudowa drogi na odcinku od km 0+000 do km 6+000 oraz od km 8+750 do km 17+349 o dł. 14,599 km	15 155 000	0	śr.budżetu województwa	3 788 750		155 000	3 633 750			
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	11 366 250			11 366 250			
				razem	15 155 000		155 000	15 000 000			
Droga wojewódzka Nr 834 Belżyce-Niedzwica Duża-Bychawa-Stara Wieś III											
1.	Budowa chodnika na odcinku od km 0+014,90 do km 0+670,02 o dł. 0,655 km	167 048	0	śr.budżetu województwa	167 048	80 000	87 048				
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	0						
				razem	167 048	80 000	87 048				
Droga wojewódzka Nr 835 Lublin-Wysokie-Biłgoraj-Sieniawa-Przeworsk-Grabowica Starzeńska											
1.	Przebudowa mostu przez rzekę Biała Łada w km 66+373 o dł. 28,565 m w m. Wólka Abramowska	2 082 104	72 104	śr.budżetu województwa	0						
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	1 310 000	1 310 000					
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	700 000	700 000					
				śr. z funduszy strukturalnych	0						
				razem	2 010 000	2 010 000					
2.	Rozbudowa drogi w m.Frampol na odcinku od km 70+750 do km 72+800 o dł. 2,050 km	5 682 573	117 735	śr.budżetu województwa	1 391 210	24 400	1 366 810				
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	4 173 629		4 173 629				
				razem	5 564 838	24 400	5 540 438				

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
3.	Rozbudowa drogi na odcinku od km 26+100 do km 43+750 o dł. 17,650 km	33 991 000	0	śr.budżetu województwa	8 498 500	1 000	1 000	1 059 000	7 437 500		
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	25 492 500					25 492 500	
				razem	33 991 000	1 000	1 000	1 059 000	32 930 000		
Droga wojewódzka Nr 836 Bychawa-Kęblów											
1.	Przebudowa drogi na odcinku od km 21+100 do km 25+904, w tym w 2004r.: na odcinku od km 21+100 do km 24+000 o dł. 2,900 km	6 314 456	2 712 799	śr.budżetu województwa	701 657	701 657					
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	1 700 000	1 700 000					
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	1 200 000	1 200 000					
				śr. z funduszy strukturalnych	0						
				razem	3 601 657	3 601 657					
Droga wojewódzka Nr 837 Piaski-Żółkiewka Wieś-Nielisz-Sitaniec											
1.	Rozbudowa drogi na odcinku: Piaski - Rybczewice od km 0+000 do km 13+250 o dł. 13,250 km	25 425 000	0	śr.budżetu województwa	6 356 250	95 000		750 000	580 000	1 931 250	3 000 000
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	19 068 750					10 068 750	9 000 000
				razem	25 425 000	95 000		750 000	580 000	12 000 000	12 000 000
2.	Rozbudowa drogi na odcinku: Rybczewice-Żółkiewka od km 13+250 do km 28+534 o dł. 15,284 km *) *) inwestycja zaliczona do strategii długoterminowej.	26 410 000	0	śr.budżetu województwa	6 602 500				780 000	630 000	5 192 500
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	19 807 500						19 807 500
				razem	26 410 000				780 000	630 000	25 000 000

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----

3.	Przebudowa przepustu wraz z rowem odpływowym w m. Wierzbica w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 837 w km 36+057	491 866	0	śr.budżetu województwa	122 967	30 866	92 101				
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	368 900		368 900				
				razem	491 866	30 866	461 000				
Droga wojewódzka Nr 838 Głębokie-Dorohucza-Trawniki-Fajstawice											
1.	Rozbudowa drogi na odcinku od km 0+000 do km 13+725 o dł. 13,725 km	29 203 036	0	śr.budżetu województwa	7 300 759	403 036	300 000	3 035 223	3 562 500		
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	21 902 277			11 214 777	10 687 500		
				razem	29 203 036	403 036	300 000	14 250 000	14 250 000		
2.	Rozbudowa drogi na odcinku od km 13+725 do km 24+797 o dł. 11,072 km	23 976 500	0	śr.budżetu województwa	5 994 125	57 500	919 000	200 000		4 817 625	
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	17 982 375					17 982 375	
				razem	23 976 500	57 500	919 000	200 000		22 800 000	
Droga wojewódzka Nr 841 Cyców-Wierzbica-Staw											
1.	Rozbudowa drogi na odcinku od km 0+000 do km 16+100 o dł. 16,100 km	32 592 000	0	śr.budżetu województwa	8 148 000	551 900	190 100	350 000	7 056 000		
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	24 444 000					24 444 000	
				razem	32 592 000	551 900	190 100	350 000		31 500 000	

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
2.	Rozbudowa drogi na odcinku od km 16+100 do km 29+117 o dł. 13,017 km	26 803 000	0	śr.budżetu województwa	6 700 750	31 000	942 000	430 000		5 297 750	
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	20 102 250					20 102 250	
				razem	26 803 000	31 000	942 000	430 000		25 400 000	
Droga wojewódzka Nr 842 Rudnik Szlachecki-Wysokie-Krasnystaw											
1.	Przebudowa drogi na odcinku od km 28+585 do km 66+851 o dł. 38,266 km (w tym rozbudowa skrzyżowania ul. Borowa-Kłosowskiego w Krasnymstawie)	62 905 600	0	śr.budżetu województwa	15 726 400		405 600		995 800	14 325 000	
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	47 179 200				3 004 200	44 175 000	
				razem	62 905 600		405 600		4 000 000	58 500 000	
2.	Przebudowa drogi na odcinku od km 0+000 do km 5+800 oraz od km 22+400 do km 28+585 o dł. 11,985 km	12 127 000	0	śr.budżetu województwa	3 031 750		127 000	2 904 750			
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	9 095 250				9 095 250		
				razem	12 127 000		127 000	12 000 000			
Droga wojewódzka Nr 846 Małochwiej Duży-Wojślawice-Teratyn											
1.	Rozbudowa drogi na odcinku od km 0+000 do km 22+000 o dł. 22,000 km	45 870 000	0	śr.budżetu województwa	11 567 700	133 600		1 240 000	1 300 000	1 196 400	7 697 700
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	34 302 300						34 302 300
				razem	45 870 000	133 600		1 240 000	1 300 000	1 196 400	42 000 000

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----

Droga wojewódzka Nr 849 Zamość-Jacnia-Wola Obszańska

1.	Przebudowa mostu przez rz. Tanew w m. Osuchy w km 49+274	4 613 490	0	śr. budżetu województwa	1 153 373	113 490	1 039 883				
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	3 460 118		3 460 118				
				razem	4 613 490	113 490	4 500 000				
2.	Rozbudowa drogi na odcinku Lipsko-Kaczurki od km 9+800 do 24+100 o dł. 14,300 km	23 560 000	0	śr. budżetu województwa	5 890 000			965 000	1 145 000	1 098 750	2 681 250
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	17 670 000				9 626 250	8 043 750	
				razem	23 560 000			965 000	1 145 000	10 725 000	10 725 000
3.	Przebudowa drogi na odcinku od km 7+970 do km 9+800, w tym w 2004r.: na odcinku od km 7+970 do km 8+200 i od km 9+600 do km 9+800 oraz budowa chodników od km 8+200 do km 9+600 o dł. 1,830 km	3 399 837	1 556 837	śr. budżetu województwa	943 000	943 000					
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	900 000	900 000					
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	0						
				razem	1 843 000	1 843 000					
Droga wojewódzka Nr 850 Tomaszów Lubelski - Józefówka - Alojzów											
1.	Przebudowa drogi na odcinku od km 28+082 do km 28+842 w m. Tyszowce o dł. 0,760 km	513 312	312	śr. budżetu województwa	263 000	263 000					
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	250 000	250 000					
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	0						
				razem	513 000	513 000					

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Droga wojewódzka Nr 855 Olbiewicz-Trzydnik-Stalowa Wola											
1.	Przebudowa drogi w m. Trzydnik Duży na odcinku od km 4+218 do km 4+822 i od km 5+102 do km 6+482 oraz budowa chodnika od km 4+822 do km 5+102, w tym w latach 2004-2005 roboty na odcinku: od km 4+302 do km 4+750 (strona prawa drogi), oraz od km 5+525 do km 6+482 (strona prawa i lewa drogi)	1 190 000	290 000	śr.budżetu województwa	200 000		200 000				
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. samorządowe	100 000	100 000					
				śr. z funduszy strukturalnych	600 000		600 000				
razem	900 000	100 000	800 000								
Droga wojewódzka Nr 858 Zarzecze-Biłgoraj-Zwierzyniec-Szczebrzeszyn											
1.	Przebudowa drogi na odcinku od km 46+075 do km 48+211, w tym w 2004r. na odcinku od km 46+867 do km 48+211 (budowa chodnika) o dł. 1,344 km oraz budowa wjazdu w km 46+810	1 250 124	494 124	śr.budżetu województwa	346 800	346 800					
				śr. z Banku Światowego	409 200	409 200					
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	0						
razem	756 000	756 000									
2.	Budowa chodnika przy ul. Krzeszowskiej w Biłgoraju od km 43+278,80 do km 43+996 na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową Nr 48515 do przejścia dla pieszych o długości 0,718 km	270 000	0	śr.budżetu województwa	270 000		270 000				
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	0						
razem	270 000		270 000								
Droga wojewódzka Nr 865 Jarosław-Oleszyce-Cieszanów-Belzec											
1.	Rozbudowa drogi na odcinku od km 68+296 do km 73+007 o dł. 4,711 km	10 210 000	0	śr.budżetu województwa	2 574 025	28 700	256 300	225 000	2 064 025		
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	7 635 975				7 635 975		
razem	10 210 000	28 700	256 300	225 000	9 700 000						

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Droga wojewódzka Nr 867 Sieniawa-Wola Mołodycka-Oleszyce-Lubaczów-Podemszczyzna-Werchrata-Hrebenne											

1.	Budowa drogi na odcinku Prusie-Hrebenne od km 76+297 do km 81+092 o dł. 4,795 km	18 184 241	204 241	śr.budżetu województwa	5 080 000	780 000	300 000	4 000 000			
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	12 900 000			12 900 000			
				razem	17 980 000	780 000	300 000	16 900 000			
Razem:		991 776 959	9 920 871	śr.budżetu województwa	250 154 045	12 523 789	34 407 733	50 255 873	56 050 675	39 896 775	57 019 200
				śr. z Banku Światowego	3 500 000	3 500 000	0	0	0	0	0
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	6 612 000	6 612 000	0	0	0	0	0
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	1 900 000	1 900 000	0	0	0	0	0
				śr. z funduszy strukturalnych	719 590 043	0	72 992 246	140 572 047	167 834 325	124 079 625	214 111 800
				śr. samorządowe	100 000	100 000	0	0	0	0	0
				razem	981 856 088	24 635 789	107 399 979	190 827 920	223 885 000	163 976 400	271 131 000

Tablica 15a

PROJEKT WIELOLETNIEGO PLANU REMONTÓW NA DROGACH WOJEWÓDZKICH W LATACH 2004-2008

L.p.	Zadanie inwestycyjne	Wartość inwestycji	Nakłady poniesione do 2004r.	Źródła finansowania	Razem	2004	2005	2006	2007	2008	Po roku 2008
1.	2.	3.	4.	5.	6. (Razem)	7. (2004r.)	8. (2005r.)	9. (2006r.)	10. (2007r.)	11. (2008r.)	12. (po 2008r.)
Droga wojewódzka Nr 819 Parczew-Kołacze-Łowcza-Wola Uhruska											
1.	Remont mostu przez kanał Wieprz-Krzna w m. Sosnowica w km 19+095	710 000	0	śr. budżetu województwa	177 500			110 000	67 500		
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	532 500				532 500		
razem				710 000			110 000	600 000			
Droga wojewódzka Nr 824 Żyrzyn-Puławy-Opole Lubelskie-Józefów-Annopol											
1.	Remont mostu przez rz. Kurówkę w m. Wronów w km 7+930	975 620	0	śr. budżetu województwa	243 905	25 620	218 285				
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	731 715		731 715				
razem				975 620	25 620	950 000					
Droga wojewódzka Nr 829 Łucka-Łęczna-Biskupice											
1.	Remont mostu przez rz. Wieprz w m. Ciecchanki w km 24+033	2 140 000	0	śr. budżetu województwa	535 000		140 000	395 000			
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	1 605 000			1 605 000			
razem				2 140 000		140 000	2 000 000				
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.

2.	Remont mostu przez rz. Bystrzycę w m. Spiczyn w km 12+431	1 620 000	0	śr.budżetu województwa	405 000			120 000	285 000		
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	1 215 000				1 215 000		
				razem	1 620 000			120 000	1 500 000		
Droga wojewódzka Nr 835 Lublin-Wysokie-Biłgoraj-Sieniawa-Przeworsk-Grabowica Starzeńska											
1.	Remont drogi na odcinku od km 95+371 do km 97+700 o dł. 2,329 km	548 000	14 000	śr.budżetu województwa	534 000		534 000				
				śr. z Banku Światowego	0						
				śr. z Kontraktu Wojewódzkiego	0						
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	0						
				śr. z funduszy strukturalnych	0						
				razem	534 000		534 000				
Razem:		5 993 620	14 000	śr.budżetu województwa	1 895 405	25 620	892 285	625 000	352 500	0	0
				śr. z funduszy strukturalnych	4 084 215	0	731 715	1 605 000	1 747 500	0	0
				razem	5 979 620	25 620	1 624 000	2 230 000	2 100 000	0	0

Regeneracja nawierzchni dróg w 2004 roku
(środki własne budżetu województwa lubelskiego)

Lp.	Nr i nazwa drogi	Nazwa zadania	Zakres rzeczowy [km]	Wartość zadania [zł]
<i>1)</i>	<i>2)</i>	<i>3)</i>	<i>4)</i>	<i>5)</i>
1	812 Biała Podlaska-Wisznice-Włodawa-Chełm-Rejowiec-Krasnystaw	na odcinku Chełm-Krasnystaw od km 122÷146 do km 122÷646	0,500	
2	844 Chełm-Hrubieszów-Witków-Dołhobyczów-granica państwa	na odcinku Białopole-Hrubieszów od km 26 ÷ 988 do km 30 ÷ 138	3,150	
3	835 Lublin-Wysokie-Biłgoraj-Sieniawa-Przeworsk-Kańczuga-Dynów-Grabownica Starzeńska	na odcinku Wysokie-Huta Turobińska od km 45÷650 do km 46÷800 oraz od km 48÷200 do km 49÷200	2,150	
4	813 Międzyrzec Podlaski-Parczew-Łęczna	na odcinku od km 41÷273 do km 43÷489	2,216	
5	830 Lublin-Nałęczów-Bochotnica	na odcinku od km 22÷450 do km 23÷350 oraz od km 24÷150 do km 24÷665 przez m. Nałęczów	1,415	
6	812 Biała Podlaska-Wisznice-Włodawa-Chełm-Rejowiec-Krasnystaw	na odcinku Włodawa-Okunika od km 75÷616 do km 77÷825	2,209	
7	835 Lublin-Wysokie-Biłgoraj-Sieniawa-Przeworsk-Kańczuga-Dynów-Grabownica Starzeńska	na odcinkach od km 71÷800 do km 72÷200, od km 84÷300 do km 85÷300, od km 90÷000 do km 90÷300 oraz od km 95÷400 do km 96÷000	2,300	
Razem			13,940	900 000

Regeneracja nawierzchni dróg w roku 2005
(środki własne budżetu województwa lubelskiego)

Lp	Nr i nazwa drogi	Nazwa zadania	Zakres rzeczowy [km]	Wartość zadania [km]
1	698 Siedlce-Łosice-Konstantynów-Terespol-	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 59÷050 do km 60÷050	1,000	
2	743 Góra Póławska-Sadłowice-Bochothnica-droga Nr 824	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 0÷020 do km 3÷000	2,980	
3	811 Sarnaki-Konstantynów-Biała Podlaska	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 21÷000 do km 22÷000	1,000	
4	812 Chełm-Rejowiec-Krasnystaw	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 47÷615 do km 54÷189 oraz od km 98÷275 do km 99÷436	7,735	
5	813 Międzyrzec Podlaski-Parczew-Łęczna	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 52÷565 do km 56÷700	4,135	
6	816 Terespol-Włodawa-Zosin	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 14÷900 do km 15÷900	1,000	
7	829 Łucka-Łęczna-Biskupice	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 21÷000 do km 22÷073	1,073	
8	833 Chodel-Kraśnik	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 4÷000 do km 7÷500 oraz od km 10÷000 do km 12÷000	5,500	
9	835 Lublin – Biłgoraj – Przeworsk	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 46+800 do km 48+200, od km 49+200 do km 50+200, od km 95+400 do km 96+000	3,000	
10	839 Cyców-Siedliszcze-Marynin-Rejowiec	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 15÷853 do km 25÷853	10,000	
11	844 Chełm-Hrubieszów-Witków-Dołhobyczów-granica państwa	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 30÷138 do km 35÷138 oraz od km 78÷837 do km 81÷837	8,000	
12	853 Nowy Majdan-Tomaszów Lubelski	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 48÷000 do km 50÷500	2,500	
13	854 Annopol-Kosin-Antoniów-Gorzyce	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 0÷000 do km 2÷500	2,500	
Razem 2005 rok			50,423	3 800 000

Regeneracja nawierzchni dróg w roku 2006
(środki własne budżetu województwa lubelskiego)

Lp	Nr i nazwa drogi	Nazwa zadania	Zakres rzeczowy [km]	Wartość zadania [km]
1	698 Siedlce-Łosice-Konstantynów-Terespol-	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 60÷050 do km 65÷700	5,650	
2	811 Sarnaki-Konstantynów-Biała Podlaska	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 22÷000 do km 23÷000	1,000	
3	813 Międzyrzec Podlaski-Parczew-Łęczna	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 43÷489 do km 45÷689	2,200	
4	816 Terespol-Włodawa-Zosin	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 11÷300 do km 14÷650	3,350	
5	818 Przewłoka-Wyryki-Adampol	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 0÷000 do km 4÷000 oraz od km 33÷398 do km 40÷598	11,200	
6	824 Żyrzyn-Puławy-Annopol	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 61÷200 do km 68÷200	7,000	
7	829 Łucka-Łęczna-Biskupice	Regeneracja nawierzchni na odcinku od 15+000 do km 18+920	3,920	
8	830 Lublin-Nałęczów-Bochotnica	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 30÷295 do km 31÷500	1,205	
9	833 Chodel-Kraśnik	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 0÷000 do km 4÷000	4,000	
10	835 Lublin – Biłgoraj – Przeworsk	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 109÷084 do km 115÷875	6,791	
11	842 Rudnik Szlachecki-Wysokie-Żółkiewka-Krasnystaw	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 14÷500 do km 17÷500	3,000	
12	844 Chełm-Hrubieszów-Witków-Dolhobyczów-granica państwa	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 35÷138 do km 36÷488, od km 53+896 do km 58+896	6,350	
13	849 Zamość-Jacnia-Józefów-Wola Obszańska	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 24÷100 do km 32÷700 oraz od km 51÷464 do km 52÷149	9,285	
Razem 2006 rok			64,951	4 900 000

Regeneracja nawierzchni dróg w roku 2007
(środki własne budżetu województwa lubelskiego)

Lp.	Nr i nazwa drogi	Nazwa zadania	Zakres rzeczowy [km]	Wartość zadania [km]
1	743 Góra Puławska-Sadłowice-Bochotnica-droga Nr 824	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 3÷000 do km 5÷500	2,500	
2	755 Ostrowiec Świętokrzyski-Ożarów-Zawichost-Kosin	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 2÷500 do km 4÷475	1,975	
3	809 Lublin-Krasienin-Przytoczno	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 12÷232 do km 15÷232	3,000	
4	807 Maciejowice-Sobolew-Żelechów-Łuków	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 47÷200 do km 49÷200	2,000	
5	813 Międzyrzec Podlaski-Parczew-Łęczna	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 91÷000 do km 93÷000	2,000	
6	816 Terespol-Włodawa-Zosin	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 2÷000 do km 4÷860	2,860	
7	818 Przewłoka-Wyryki-Adampol	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 4÷000 do km 8÷486 oraz od km 23÷743 do km 33÷398	14,141	
8	824 Żyrzyn-Puławy-Annopol	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 68÷200 do km 79÷020	10,820	
9	834 Bełżyce-Niedrzwica Duża-Bychawa-Stara Wieś III	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 22÷000 do km 25÷000	3,000	
10	835 Lublin-Biłgoraj-Przeworsk	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 52÷000 do km 55÷300	3,300	
11	848 Tarnawa Mała-Szczebrzeszyn	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 0÷000 do km 3÷400	3,400	
12	844 Chełm-Hrubieszów-Witków-Dołhobyczów-granica państwa	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 58÷896 do km 64÷896	6,000	
13	850 Tomaszów Lubelski-Józefówka-Alojzów	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 26÷988 do km 30÷988	4,000	
14	858 Zarzecze-Biłgoraj-Zwierzyniec-Szczebrzeszyn	Regeneracja nawierzchni na odcinku od km 45÷920 do km 47÷940 oraz od km 51÷000 do km 58÷573	9,593	
Razem 2007 rok			68,589	5 200 000

2.3.1.3. Budowa ścieżek rowerowych

Istotną rolę w rozwoju turystyki na terenie województwa lubelskiego odgrywa budowa, znakowanie i utrzymanie sieci ścieżek rowerowych, zarówno na terenach miejskich jak i na obszarach poza miastami, szczególnie na terenach atrakcyjnych turystycznie.

Ponieważ budowa i utrzymanie ścieżek leży głównie w gestii władz powiatowych i gminnych, brak jest centralnej informacji wskazującej zarówno stan obecny jak i plany na przyszłość w tej dziedzinie. Można natomiast wskazać najważniejsze istniejące wciąż rozwijane szlaki rowerowe regionu.

Należą do nich:

1. Trasa Lublin-Kazimierz Dolny- - trasa poprowadzona wzdłuż dróg powiatowych o mniejszym natężeniu ruchu mająca bardzo istotne znaczenie turystyczne.
2. Trasa Kraśnik-Szastarka-Zwierzyniec planowana do przejścia granicznego w Hrebennem, a w przyszłości do Lwowa. Szlak ten przechodzi przez tereny Roztoczańskiego Parku Narodowego, a w przyszłości będzie miał znaczenie międzynarodowe.
3. Blisko 20 km ścieżka rowerowa w Lublinie łącząca wzdłuż Bystrzycy centrum miasta z Zalewem Zemborzyckim. Typowy miejski szlak rowerowy zapewniający mieszkańcom Lublina dojazd do miejsc wypoczynku.
4. Znakowana w chwili obecnej ścieżka rowerowa z Lublina przez Pojezierze Łęczyńsko-Włodawskie do Woli Uhruskiej.

Oprócz powyższych szlaków na terenie województwa znajduje się wiele mniejszych i krótszych ścieżek, budowanych i utrzymywanych przez władze powiatów i gmin.

Ich rola polega nie tylko na ułatwieniu ruchu turystycznego lecz także przyczynia się do wzrostu bezpieczeństwa na drogach, poprzez separację ruchu samochodowego, rowerowego i pieszego.

2.3.1.4. Rozbudowa i modernizacja Drogowych Przejść Granicznych Województwa Lubelskiego

Zadania dotyczące Drogowych Przejść Granicznych na lata 2004-2006 podano poniżej w podziale na:

- I Zadania na istniejących drogowych przejściach granicznych.
- II Zadania na przejściach planowanych.

Tablica 16

Planowana realizacja zadań inwestycyjnych na Drogowych Przejściach Granicznych Województwa Lubelskiego w latach 2004-2006

I. Istniejące drogowe przejścia graniczne

Lp.	Nazwa drogowego przejścia granicznego	Lokalizacja	Rodzaj inwestycji	Główny zakres prac	Planowane nakłady [tys.]	
					Budżet [zł]	Środki pomocowe [euro]
1	TS Koroszczyn	Kukuryki granica polsko-białoruska	Modernizacja	Zmiana lokalizacji urządzenia rentgenowskiego do prześwietlania samochodów ciężarowych	140	-
2	Kukuryki	Kukuryki granica polsko-białoruska	Modernizacja	Modernizacja obiektów II etap	730	-
			Rozbudowa	Uzbrojenie dojazdu do II mostu	2 500	-
3	Terespol	Terespol granica polsko-białoruska	Modernizacja	Wyposażenie dla służb granicznych	800	-
			Rozbudowa	Projekt zagospodarowania z rozbudową	6	-
4	Sławatycze	Sławatycze granica polsko-białoruska	Modernizacja	Odwodnienie liniowe	200	-
			Rozbudowa	Budowa budynku kontroli specjalnej i garażowo-gospodarczego	1 000	-
5	Dorohusk	Dorohusk granica polsko-ukraińska	Rozbudowa	Rozbudowa DPG	850	4 375
				Budowa obiektów dla SG	5 400	-
				Wyposażenie dla służb granicznych	12 800	-
6	Zosin	Zosin granica polsko-ukraińska	Modernizacja	Budowa kolektora	300	-
				Wyposażenie dla służb granicznych	100	-
				Koncepcja rozbudowy i modernizacji	20	-
				Razem	24 846	4 375

Tablica 17

II. Planowana budowa nowych przejść granicznych

Lp.	Nazwa drogowego przejścia granicznego	Lokalizacja	Rodzaj inwestycji	Główny zakres prac	Planowane nakłady [tys.]	
					Budżet [zł]	Środki pomocowe [euro]
1	Dołhobyczów	Dołhobyczów granica polsko-ukraińska	Budowa	Budowa infrastruktury przejścia od podstaw oraz wyposażenie w niezbędne urządzenia i sprzęt	5 000	-

Należy podkreślić, że właściwe rozmieszczenie i wyposażenie drogowych przejść granicznych ma dla regionu bardzo istotne znaczenie, gdyż pozwala wykorzystać jego przygraniczne położenie poprzez umożliwienie międzynarodowych kontaktów biznesowych i turystycznych.

Obecna sytuacja charakteryzuje się niedostateczną liczbą przejść granicznych. Otwarcie kilku nowych przejść planowane jest na okres po roku 2006, gdyż decyzja o otwarciu (budowie) przejścia wymaga uzgodnień międzynarodowych.

2.3.1.5. Przebudowa i modernizacja układu drogowego w Lublinie

Z uwagi na niezwykle istotną rangę, jaką w układzie komunikacyjnym regionu spełnia Lublin, zadania inwestycyjne dotyczące Lublina i jego najbliższych okolic mają szczególne znaczenie. Dlatego też najważniejsze zadania, dotyczące miasta i aglomeracji, które przedstawione zostały w części Programu dotyczącego inwestycji na drogach krajowych, należy wymienić osobno. Zaliczyć można do nich:

1. Budowę obwodnicy Lublina w ciągu dróg S-12, S-17 i S-19 na odcinku 36,3 km.
Planowany koszt realizacji zadania: 834 mln zł
Planowany termin realizacji: 2007-2012
2. Dostosowanie do parametrów drogi ekspresowej dróg krajowych Nr 12 i Nr 17 na odcinku Lublin-Piaski (12,3 km).
Planowany koszt realizacji zadania: 200 mln zł.
Planowany termin realizacji: 2006-2007.
3. Budowa nowego odcinka drogi S-17 i S-12 na odcinku Kurów-Lublin z obejściem Kurowa, Markuszowa i Garbowa (32 km).
Planowany koszt realizacji zadania: 765,5 mln zł.
Planowany termin realizacji: 2007-2012.
4. Przebudowa odcinka drogi krajowej Nr 19 Ciecierzyn-granica Lublina (1,5 km).
Planowany koszt realizacji zadania: 295 mln zł.
Planowany termin realizacji: 2005-2006.

Jeżeli chodzi o przebudowę i modernizację układu drogowego w Lublinie, to strategia na lata 2004-2007 przewiduje następujące zadania:

1. Budowa łącznicy w ciągu obwodnicy miejskiej od ul. Mełgiewskiej do Al. Tysiąclecia
 - koszt inwestycji 20 mln zł
 - termin inwestycji 2004-2005
2. Budowa odcinka ul. Willowej od ul. Sławinkowskiej do ul. Tarasowej
 - koszt inwestycji 4,5 mln zł
 - termin inwestycji 2004-2005
3. Przebudowa ul. Sowińskiego i ul. Poniatowskiego wraz z tunelem
 - koszt inwestycji 118 mln zł
 - termin inwestycji 2005-2007
4. Przebudowa ul. Spółdzielczości Pracy od ul. Andersa do granic miasta
 - koszt inwestycji 51 mln zł (realizowana z funduszu PHARE)
 - termin inwestycji 2004-2006

5. Budowa Al. Jana Pawła II od ul. Turkusowej do ul. Kraśnickiej
 - koszt inwestycji 29 mln zł
 - termin inwestycji 2005-2006
6. Budowa ul. Kraśnickiej od ul. Roztocze do granic miasta
 - koszt inwestycji 40 mln zł
 - termin inwestycji 2006-2008

Na lata późniejsze przewidziane są dalsze przebudowy i modernizacje ulic w mieście, mające na celu poprawę przepustowości układu komunikacyjnego miasta.

Zadania Strategii przewidziane dla Lublina zgodne są z inwestycjami celu publicznego przewidzianymi w przyjętych kierunkach zagospodarowania przestrzennego regionu.

2.3.1.6. Przebudowa i modernizacja w miastach na prawach powiatów

Przebudowa i modernizacja układu drogowego w Białej Podlaskiej

1. Budowa wschodniej obwodnicy śródmiejskiej w ciągu ul. Gwardii Ludowej
 - koszt inwestycji 4,5 mln zł
 - termin inwestycji 2004-2006
2. Modernizacja i racjonalizacja systemu transportowego miasta – budowa i modernizacja 3 ciągów komunikacyjnych
 - koszt inwestycji 65 mln zł
 - termin inwestycji 2004-2008

Przebudowa i modernizacja układu drogowego w Zamościu

W latach 2004-2006 na terenie Zamościa planowane są następujące zadania:

1. Budowa w roku 2004 Obwodnicy Hetmańskiej na odcinku 3,838 km od ul. Lubelskiej do ul. Starowiejskiej. Inwestycja jest dofinansowywana z funduszu PHARE.
2. Budowa w 2004 roku ulic Tuwima i Wrzosowej oraz przebudowa ul. Śląskiej.
3. W latach 2005-2006 planowane są z udziałem funduszy strukturalnych UE, budowy następujących ulic: Sikorskiego, Paderewskiego, Sybiraków, Kurpińskiego i Nowowiejskiego.
4. Przebudowa ulic na terenie Zespołu Staromiejskiego: ul. Bazylińska, Pereca, Moranda, Kościuszki, Zamenhofa, Żeromskiego, Grecka, Grodzka.

Przebudowa i modernizacja układu drogowego w Chełmie

W latach 2007-2015 przewiduje się budowę w Chełmie:

1. Obwodnicy Północnej na odcinku od ul. Włodawskiej do ul. Wschodniej.
Długość odcinka – 6 km.
Planowane koszty – 150 mln zł.

2. Obwodnicy Południowej łączącej ulice: Podgórze-Trubakowską-15 Sierpnia-3 Maja-Hrubieszowską-Fabryczną-Rampę Brzeską.

Długość odcinka – 11 km.

Planowane koszty – 220 mln zł.

Inwestycje te wyeliminują z obszarów zabudowanych ruch tranzytowy oraz ułatwią obsługę dzielnicy przemysłowo-składowej. Pozwolą na ograniczenie zatorów komunikacyjnych, zanieczyszczenia środowiska oraz dewastacji nawierzchni ulic nie przystosowanych do ruchu ciężkich pojazdów.

2.3.1.7. Zadania na drogach powiatowych i gminnych

Z uwagi na to, że przedmiotem opracowania jest program wojewódzki drogom powiatowym i gminnym poświęcono mniej miejsca. Ponieważ jednak sieć tych dróg spełnia bardzo istotną rolę i decyduje o dostępie podmiotów gospodarczych i ludności do systemu transportowego, w programie zawarto syntetyczną informację o najważniejszych zadaniach, jakie zgłosiły Starostwa. Informacje o skali zadań, zakresie i planowanych nakładach zawiera poniższa tablica. Podkreślić należy, iż zakres zadań na drogach powiatowych przedstawiony poniżej nie obejmuje wszystkich powiatów ze względu na brak danych.

Tablica 18

Syntetyczne zestawienie ważniejszych zadań na drogach powiatowych zgłoszonych do Programu przez Starostwa (bez 5 powiatów)

Lp.	Powiat	Lata	Zakres [km]	Koszt [mln zł]	Źródła finansowania	Uwagi
1	Chełmski	2004-2006	13,1	13,1	Budżet UE 75% Środki własne 25%	4 zadania na drogach powiatowych – przebudowa nawierzchni, remont.
		2007-2010	19,1	19,1	Budżet UE 75% Środki własne 25%	8 zadań na drogach powiatowych – przebudowa i remont nawierzchni oraz 1 skrzyżowania.
2	Rycki	2003-2015	168,8	33,8	Budżet powiatu oraz fundusze strukturalne	23 zadania na drogach powiatowych i gminnych (przebudowa).
3	Hrubieszowski	2004-2012	156,6	75,18	Budżet powiatu + środki pomocowe (25% +75%)	18 zadań, przebudowa dróg oraz budowa chodników.
4	Tomaszowski					20 zadań na drogach powiatowych oraz ścieżki rowerowej Tomaszów-Susiec.
5	Opolski	2004-2005	147,2	47,8		Budowa i modernizacja dróg powiatowych oraz budowa mostu.
6	Parczewski	2000-2010	77,6	ok. 85	Budżet powiatu Środki pomocowe Środki ARiMR	17 zadań na drogach powiatowych oraz budowa 5 km ścieżek rowerowych.
7	Kraśnicki	2004-2015	41,6			7 zadań na drogach powiatowych, przebudowy i budowy dróg (8,4 km)
8	Biały	2004-2015	480			Podwyższenie standardu dróg powiatowych (450 km), naprawa 30 km nawierzchni, budowa chodników. Budowa 2 wiaduktów w rejonie Małaszewicz na drogach powiatowych.
9	Puławski	2004-2006	12,4	8,9		Modernizacja i przebudowa dróg powiatowych, budowa 2 obwodnic, remont mostu.
10	Krasnostawski	2004-2006	51			5 zadań na drogach powiatowych.
11	Janowski	2004-2006		23,8	Budżet powiatu, SAPARD	20 zadań na drogach powiatowych + 8 zadań wspólnych z gminnymi.
12	Łęczyński	2004-2015	133,2			14 zadań na drogach powiatowych, modernizacja 3 mostów na Wieprzu.
13	Biłgorajski	2004		8	SAPARD, fundusze powodziowe, budżet powiatowy	14 zadań na drogach powiatowych, w tym odbudowa dróg po powodzi, budowa dróg i ulic (12 zadań), przebudowa dróg (24 zadania) i mostów (5 zadań), przebudowa skrzyżowania.
14	Włodawski	2007-2015	136,2	85,9		4 zadania na drogach powiatowych.
15	Radzyński	2005-2007	11,5	17,0	śr. UE 75% śr. własne 25%	3 zadania na drogach powiatowych.
16	Świdnicki	2004-2013	57,5	36,8	śr. UE 75% śr. własne 25%	20 zadań na drogach, remont nawierzchni i 2 remonty mostów.
17	Łukowski	2004-2015	186,7	204,1	śr. UE 75% śr. własne 25%	13 zadań na drogach powiatowych.
18	Lubartowski	2004-2018	-	27,9	śr. UE śr. własne	25 zadań na drogach powiatowych
19	Zamojski	2004-2006	34,3	19,3	Budżet powiatu Fundusze strukturalne	Budowa i modernizacja 12 odcinków dróg powiatowych oraz budowa 25 km ścieżek rowerowych.

2.3.1.8. Potrzeba przekwalifikowania dróg

Ważnym problemem związanym z systemem dróg na terenie województwa lubelskiego, jest sygnalizowana przez odpowiednich zarządców dróg potrzeba przekwalifikowania 2 dróg wojewódzkich na drogi krajowe oraz jednej drogi powiatowej na drogę wojewódzką. Chodzi tu o następujące drogi:

1. Droga wojewódzka 835 Lublin-Wysokie-Biłgoraj-granica województwa.

Droga ta, wraz z odcinkiem drogi 886 na terenie województwa podkarpackiego, która również powinna uzyskać status drogi krajowej, ma zasadniczy wpływ na funkcjonowanie transportu samochodowego w połączeniach województwa lubelskiego z terenami Polski południowo-wschodniej. Stanowi połączenie Lublina z Rzeszowem oraz z przejściami granicznymi ze Słowacją (Barwinek) i z Ukrainą (Medyka), a także jest najkrótszym połączeniem regionu z obszarami turystycznymi w Bieszczadach.

Jest ona bardzo obciążona ruchem, a na niektórych odcinkach przekroczony został tzw. próg przepustowości (6000 poj. na dobę).

Wszystko to powoduje, że droga 835 (wraz z częścią drogi 886 na terenie województwa podkarpackiego) spełnia warunki zaliczenia jej do kategorii dróg krajowych.

2. Droga wojewódzka 747 Iłża-Lipisko-Solec n. Wisłą (woj. świętokrzyskie)-Opole Lubelskie-Belżyce-Konopnica.

Droga ta będzie spełniała kryteria drogi krajowej, pod warunkiem wybudowania mostu przez Wisłę w Solcu n. Wisłą (Kamieniu). Będzie ona wówczas najdogodniejszym połączeniem Lublina z południową częścią województwa mazowieckiego i z województwem świętokrzyskim.

2.3.2. Strategia długoterminowa (do roku 2015)

Realizacja strategii rozwoju infrastruktury drogowej do roku 2015 odbywać się będzie poprzez następujące działania:

2.3.2.1. Budowa i modernizacja dróg krajowych

1. Budowa autostrady A2.

- budowa autostrady na terenie województwa lubelskiego od granicy województwa do granicy z Białorusią i połączenie w Kukurykach z drogą magistralną M1 (Białoruś)
 - długość odcinka 65 km
 - termin realizacji do 2013 roku

Inwestycja uzależniona jest od przyznania środków z FS.

2. Droga Nr 12 i 17.

- budowa nowej drogi ekspresowej na odcinku Kurów – Lublin z obejściem Kurowa, Markuszowa i Garbowa
 - odcinek węzeł „Sielec” – węzeł „Przybysławice”
 - długość odcinka 14,5 km
 - koszt inwestycji 319 mln zł
 - termin realizacji 2010 - 2012
 - odcinek węzeł „Przybysławice” – węzeł „Bugucin”
 - długość odcinka 9,8 km
 - koszt inwestycji 223 mln zł
 - termin realizacji 2009 - 2010
 - odcinek węzeł „Bugucin” – węzeł „Dąbrowica”
 - długość odcinka 7,7 km
 - koszt inwestycji 190 mln zł
 - termin realizacji 2008 - 2009
- przebudowa drogi na odcinku Lublin - Piaski
 - odcinek węzeł „Dąbrowica” – węzeł „Witosa”
 - długość odcinka 14 km
 - koszt inwestycji 255,2 mln zł
 - termin realizacji 2010 - 2012

3. Budowa obwodnicy Lublina (drogi Nr 12, 17 i 19).

- odcinek węzeł „Dąbrowica” – węzeł „Lubartów”
 - długość odcinka 10 km
 - koszt inwestycji 327,3 mln zł
 - termin realizacji 2008 - 2009
- odcinek węzeł „Dąbrowica” – węzeł „Konopnica”
 - długość odcinka 12,3 km
 - koszt inwestycji 324 mln zł
 - termin realizacji 2008 - 2009

4. Droga Nr 17.

- budowa obwodnicy m. Piaski (II etap)
 - długość odcinka 2 km
 - koszt inwestycji 70 mln zł
 - termin realizacji 2009 - 2010
- budowa obwodnicy m. Ryki
 - długość odcinka 9,6 km
 - koszt inwestycji 180 mln zł
 - termin realizacji 2009 - 2013
- budowa obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego
 - długość odcinka 8,9 km
 - koszt inwestycji 105 mln zł
 - termin realizacji 2008 - 2010
- przebudowa odcinka Krasnystaw – Izbica i dostosowanie jej do nacisku 11,5 t/oś

- długość odcinka 8,6 km
 - koszt inwestycji 22 mln zł
 - termin realizacji 2007
5. Droga Nr 12.
- budowa obwodnicy Puław (II etap)
 - długość odcinka 10,7 km
 - koszt inwestycji 88,1 mln zł
 - termin realizacji 2007 - 2008
 - budowa obwodnicy Chełma
 - długość odcinka 15 km
 - koszt inwestycji 280 mln zł
 - termin realizacji 2010 - 2012
6. Droga Nr 19.
- kontynuacja budowa obwodnicy Lubartowa (II etap – odcinek: węzeł „Annobór” – węzeł „Leonów”)
 - długość odcinka 12,9 km
 - koszt inwestycji 213 mln zł
 - termin realizacji 2008 - 2010
 - budowa obwodnicy Kraśnika (drogi Nr 19 i 74)
 - długość odcinka 5,5 km
 - koszt inwestycji 75 mln zł
 - termin realizacji 2008 - 2010
 - przebudowa odcinka Kock – Lubartów ze wzmocnieniem nawierzchni do nacisku 11,5 t/oś
 - długość odcinka 16,1 km
 - termin realizacji 2008
7. Droga Nr 74.
- Przebudowa odcinka Frampol - Szperówka
 - długość odcinka 16 km
 - koszt inwestycji 32 mln zł
 - termin realizacji 2008 - 2009

Realizacja prac modernizacyjnych oraz budowy nowych odcinków (w tym obwodnic) spowoduje, że około roku 2015 drogi krajowe regionu będą gruntownie zmodernizowane, zgodnie z zadaniem inwestycyjnym celu publicznego, wynikającego z kierunków zagospodarowania przestrzennego województwa dla dróg krajowych.

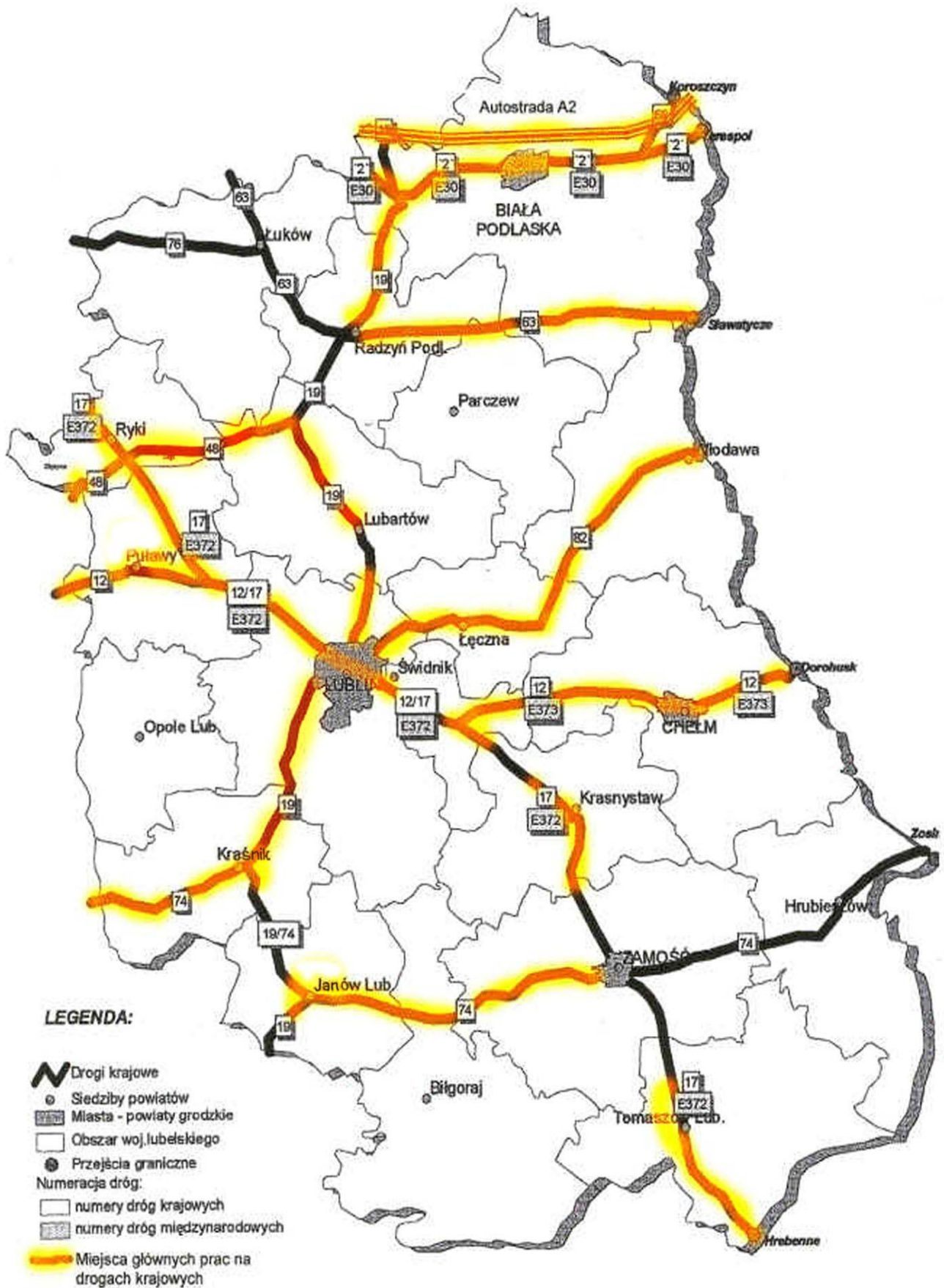
1. Droga Nr 17 osiągnie parametry drogi ekspresowej od granicy województwa, do miasta Piaski.
2. Powstanie obwodnica Lublina, która umożliwi usunięcie z miasta ruchu tranzytowego, m.in. z dróg Nr 17, 12 i 19 oraz ułatwi dostęp do głównego miasta regionu.
3. W północnej części regionu powstanie autostrada A2.
4. Powstanie co najmniej 16 obwodnic, w tym obok ww. Lublina: Chełma, Puław i Zamością, co poprawi płynność ruchu i podniesie jego bezpieczeństwo.
5. Nastąpi znaczna poprawa warunków ruchu drogowego w rejonie Puław. Powstanie tam most przez Wisłę i obwodnica. Ma to istotne znaczenie dla tego miasta, które odgrywa

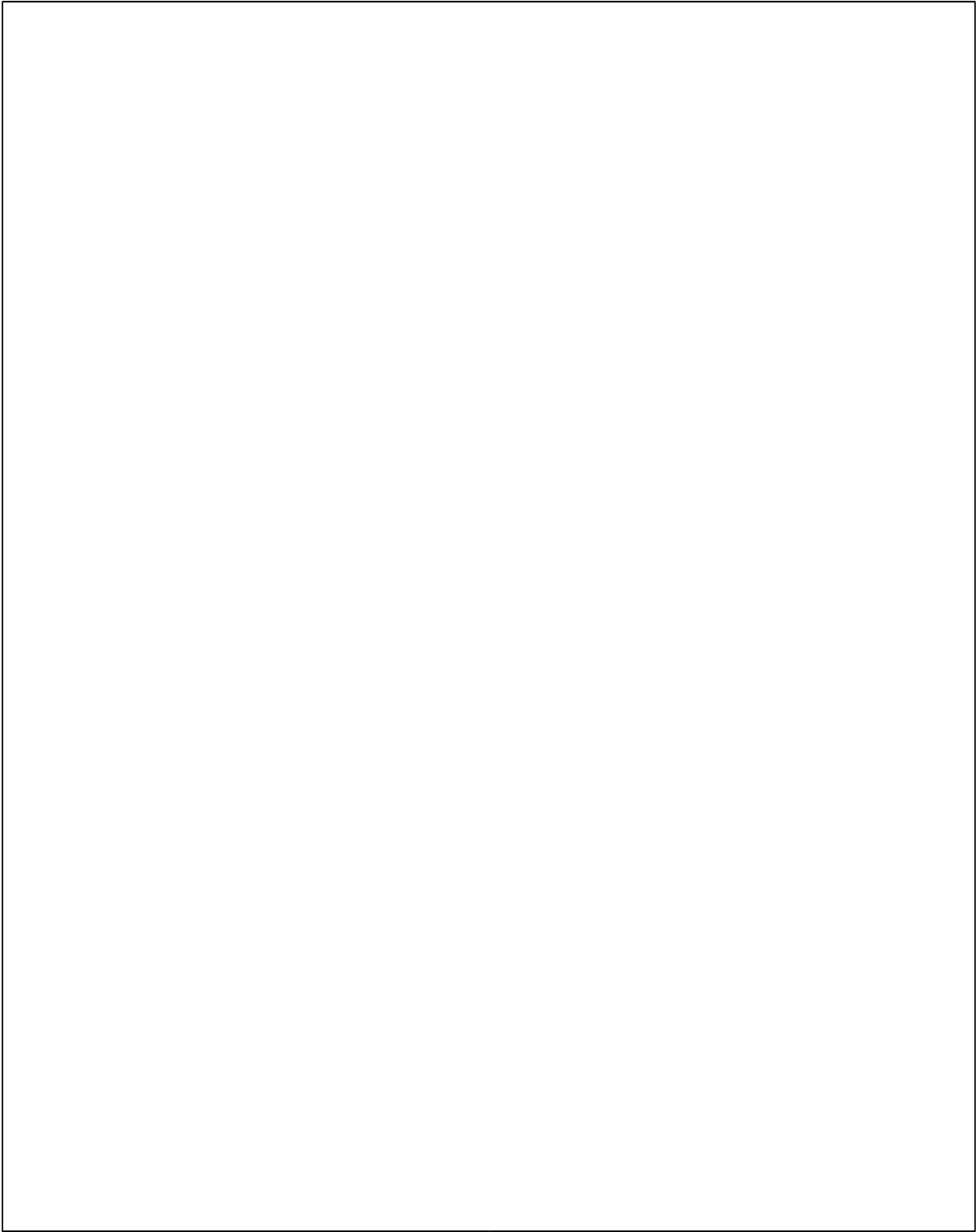
w regionie ważną rolę gospodarczą (Z.A. Puławy). Jest to też ośrodek pełniący funkcje edukacyjne i naukowe (kilka instytutów).

Miejsca, w których koncentrować się będą prace na drogach krajowych oraz lokalizację obwodnic przedstawiają mapy.

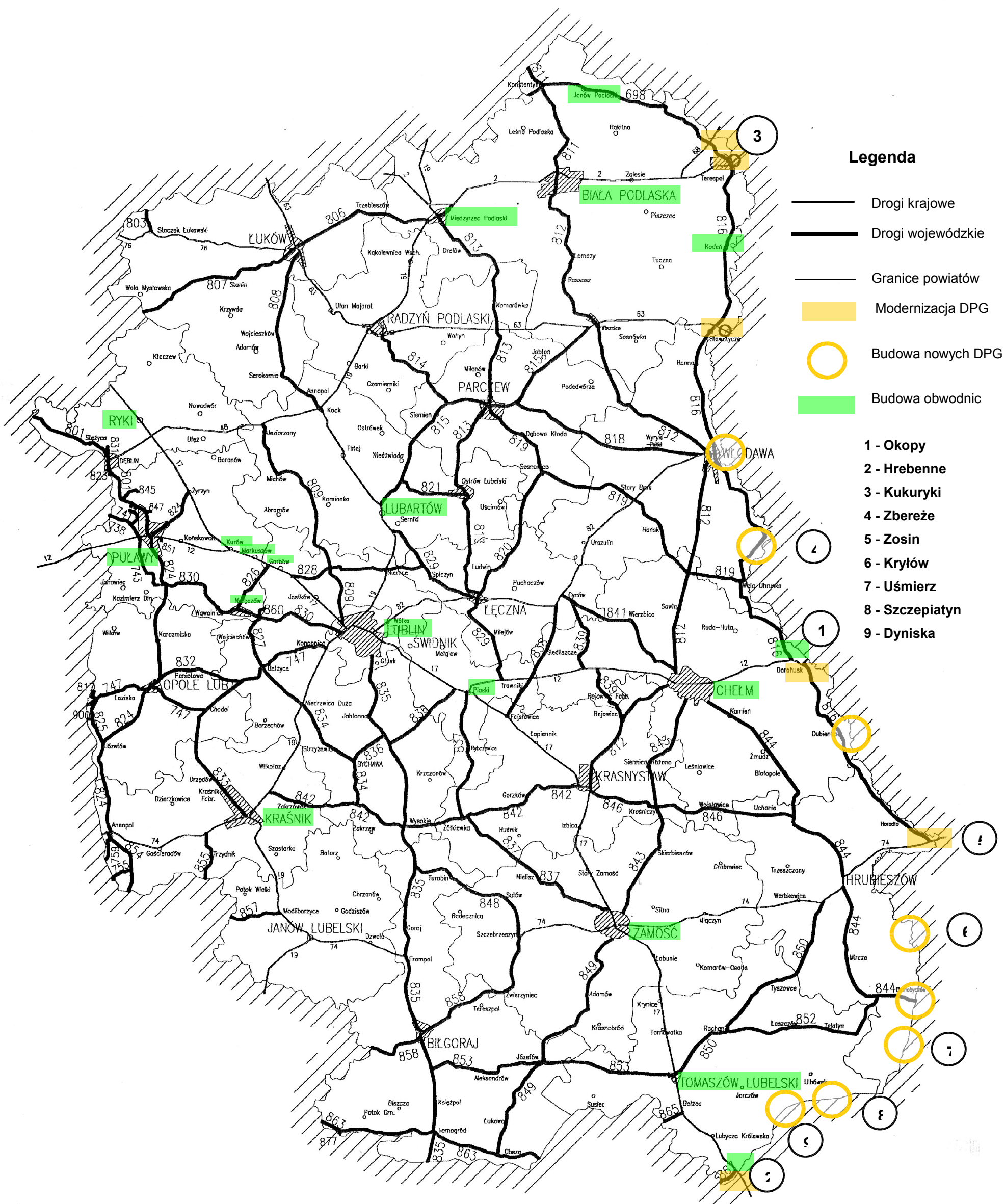
Należy zwrócić uwagę, że w planach inwestycyjnych odnośnie dróg krajowych brak jest obwodnicy Kocka na drodze Nr 19. Z uwagi na rangę tej drogi i jej znaczne obciążenie ruchem należy rozważyć możliwość tej budowy do roku 2015 i inwestycję tę uwzględnić w planach.

MIEJSCA GŁÓWNYCH INWESTYCJI NA DROGACH KRAJOWYCH DO R. 2015





MIEJSCA BUDOWY OBWODNIC ORAZ MODERNIZACJI I BUDOWY NOWYCH PRZEJŚĆ GRANICZNYCH (DO R. 2015)



2.3.2.2. Budowa i modernizacja dróg wojewódzkich

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie przewiduje 12 znaczących inwestycji, które zaliczyć można do strategii długoterminowej. Chodzi o następujące zadania:

1. Droga Nr 747 Hża - Solec nad Wisłą - Opole Lubelskie - Konopnica

- rozbudowa drogi na odcinku od km 40+772 do km 96+587
 - długość odcinka 55,815 km
 - koszt realizacji 426 000 000 zł
 - termin realizacji 2010 – 2016
- budowa mostu w ciągu drogi
 - koszt realizacji 150 000 000 zł
 - termin realizacji 2010 – 2013

2. Droga Nr 801 Warszawa – Dęblin - Puławy

- rozbudowa drogi na odcinku od km 89+830 do km 105+915
 - długość odcinka 16,085 km
 - koszt realizacji 25 500 000 zł
 - termin realizacji 2009 – 2011

3. Droga Nr 815 Wisznice – Parczew – Lubartów

- przebudowa drogi na odcinku od km 28+220 do km 60+294
 - długość odcinka 32,074 km
 - koszt realizacji 32 400 000 zł
 - termin realizacji 2007 - 2009

4. Droga Nr 816 Terespol – Włodawa – Zosin

- rozbudowa drogi na odcinku od km 0+000 do km 17+930
 - długość odcinka 17,930 km
 - koszt realizacji 38 210 000 zł
 - termin realizacji 2007 - 2009
- rozbudowa drogi na odcinku od km 17+930 do km 34+152
 - długość odcinka 16,222 km
 - koszt realizacji 34 110 000 zł
 - termin realizacji 2008 – 2010

- budowa obwodnicy m. Kodeń

- koszt realizacji	21 205 000 zł
- termin realizacji	2007 – 2009

5. Droga Nr 828 Garbów – Krasienin – Niemce – Jawidz

- rozbudowa drogi na odcinku od km 0+000 do km 20+085

- długość odcinka	20,085 km
- koszt realizacji	32 000 000 zł
- termin realizacji	2009 – 2012

6. Droga Nr 829 Łucka – Łęczna – Biskupice

- rozbudowa drogi na odcinku od km 0+000 do km 22+073

- długość odcinka	22,073 km
- koszt realizacji	35 500 000 zł
- termin realizacji	2011 – 2015

7. Droga Nr 833 Chodel – Kraśnik

- rozbudowa drogi na odcinku od km 0+000 do km 21+000 wraz z budową obwodnicy Kraśnika na odcinku od km 21+000 do km 25+000

- długość odcinka	25 km
- koszt realizacji	50 500 000 zł
- termin realizacji	2012 – 2016

8. Droga Nr 834 Bełżyce – Bychawa - Stara Wieś III

- rozbudowa drogi na odcinku od km 10+512 do km 26+020

- długość odcinka	15,508 km
- koszt realizacji	25 000 000 zł
- termin realizacji	2011 – 2014

9. Droga Nr 836 Bychawa – Kęblów

- rozbudowa drogi na odcinku od km 0+000 do km 21+100

- długość odcinka	21,100 km
- koszt realizacji	33 500 000 zł
- termin realizacji	2009 – 2012

10. Droga Nr 837 Piaski - Żółkiewka Wieś – Nielisz – Sitaniec

- rozbudowa drogi na odcinku Rybczewice – Żółkiewka od km 13+250 do km 28+534

- długość odcinka 15,284 km
- koszt realizacji 26 410 000 zł
- termin realizacji 2007 – 2009

11. Droga Nr 844 Chełm – Hrubieszów – Witków – Dolhobyczów – granica Państwa

- rozbudowa drogi na odcinku od km 53+896 do km 88+354
 - długość odcinka 34,458 km
 - koszt realizacji 56 000 000 zł
 - termin realizacji 2010 - 2013

12. Droga Nr 858 Zarzecze – Biłgoraj – Zwierzyniec – Szczepieszyn

- rozbudowa drogi na odcinku od km 45+602 do km 76+573
 - długość odcinka 30,971 km
 - koszt realizacji 49 500 000 zł
 - termin realizacji 2012 – 2015.

Ponadto po roku 2008 kontynuowane będą roboty, których realizacja została rozpoczęta w latach 2004–2008, tj.: przebudowa drogi Nr 815 Wisznice – Parczew – Lubartów na odcinku od km 28+220 do km 60+294 (koszty po 2008 r. – 16 000 000 zł), rozbudowa drogi Nr 816 Terespol – Włodawa – Zosin na odcinku od km 115+313 do km 162+614 (koszty po 2008r. – 94 656 000 zł), budowa obwodnicy Kodnia w ciągu drogi Nr 816 Terespol – Włodawa – Zosin (koszty po 2008 r. 12 750 000 zł), rozbudowa drogi Nr 837 Piaski - Żółkiewka Wieś – Nielisz – Sitaniec na odcinku od km 0+000 do km 28+538 (koszty po 2008r.-37 000 000 zł), rozbudowa drogi Nr 846 Małochwiej Duży – Wojsławice – Teratyn na odcinku od km 0+000 do km 22+000 (koszt po 2008 r. – 42 000 000 zł) oraz rozbudowa drogi Nr 849 Zamość – Józefów - Wola Obszańska na odcinku od km 9+800 do km 24+100 (koszty po 2008 r. – 10 725 000 zł).

Ponadto kontynuowana będzie realizacja zadań na następujących ciągach drogowych: Nr 698 Siedlce - Łosice – Konstantynów – Terespol, Nr 808 Łuków – Serokomla – Kock, Nr 809 Lublin – Krasienin – Przytoczno, Nr 812 Biała Podlaska – Wisznice – Włodawa – Chełm – Rejowiec – Krasnystaw, Nr 824 Żyrzyn – Puławy – Opole Lubelskie – Józefów – Annapol, Nr 830 Lublin – Nałęczów – Bochothnica, Nr 835 Lublin – Wysokie – Biłgoraj – Sieniawa – Przeworsk – Grabowica Starzeńska, Nr 838 Głębokie – Trawniki – Fajstawice, Nr 841 Cyców – Wierzbica – Staw, Nr 842 Rudnik Szlachecki – Wysokie – Krasnystaw oraz Nr 865 Jarosław – Oleszyce – Cieszanów – Bełzec.

W ramach posiadanych środków finansowych realizowane będą również roboty na pozostałych ciągach dróg wojewódzkich, celem dostosowania ich do parametrów wymaganych dla danej klasy drogi.

Pozostałe zadania na drogach wojewódzkich przewidywane do realizacji na lata 2007-2015 określone zostały w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego poprzez wymienienie dróg wojewódzkich, które powinny podlegać przebudowie i modernizacji.

Z uwagi na ograniczoność środków i bardzo duży zakres potrzeb dokonano hierarchizacji zadań na drogach wojewódzkich biorąc pod uwagę następujące kryteria:

- Stan techniczny dróg (dane z Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie).
- Natężenie ruchu według ostatniego pomiaru, a więc w roku 2000 (dane Transprojektu).
- Wskaźnik wypadków na drogach wojewódzkich liczony jako liczba wypadków odniesiona do pracy przewozowej na danej drodze (dane z programu GAMBIT).
- Dodatkowe czynniki mające wpływ na znaczenie analizowanej drogi, np. możliwość obsługi ruchu turystycznego, dojazd do przejścia granicznego, dojazd do projektowanego lotniska itp. (ocena własna).

Każdemu z kryteriów przypisano liczbę punktów od 1 do 3, w zależności od oceny wpływu każdego z czynników na potrzebę realizacji inwestycji:

1. Ocena stanu technicznego dróg:

- stan dobry 1 pkt,
- stan niezadowolający 2 pkt,
- stan zły 3 pkt.

2. Natężenie ruchu w roku 2000:

- do 1000 pojazdów na dobę 1 pkt,
- od 1001 do 2000 pojazdów na dobę 2 pkt,
- od 2002 do 4000 pojazdów na dobę 3 pkt,
- powyżej 40001 pojazdów na dobę na dobę 4 pkt.

W tym przypadku ze względu na wagę kryterium przyjęto rozpiętość punktową od 1 do 4.

3. Wypadkowość jako liczba wypadków liczona na pracę przewozową:

- do 0,39 1 pkt,
- od 0,39 do 1,00 2 pkt,
- powyżej 1,01 3 pkt.

Im większa liczba punktów przypada na drogę, tym mocniejsze jest uzasadnienie podjęcia inwestycji i wyższa pozycja inwestycji w hierarchii zadań.

Zestawienie zadań na lata 2007-2015 na drogach wojewódzkich według postulowanej kolejności podejmowanych zadań przedstawiają poniższe tablice. Szczegółowy zakres zadań podejmowanych na tych drogach powinien stać się przedmiotem oceny potrzeb i decyzji Zarządu Dróg Wojewódzkich. Opracowany program zawiera natomiast hierarchizację i rangę ciągów drogowych pod względem kolejności ich modernizacji i przebudowy.

Tablica 19

Kolejność zadań na drogach wojewódzkich w latach 2007-2015 ustalona na podstawie przyjętych i wyrażonych liczbą punktów kryteriów

Zakres prac: dostosowanie standardów dróg do wymagań europejskich poprzez wyrównanie i wzmocnienie nawierzchni, modernizację i budowę nowych odcinków –w tym obwodnic

Lp.	Droga – numer, trasa i długość	Ocena stanu nawierzchni: stan dobry – 1 pkt stan niezadow. – 2 pkt stan zły – 3 pkt	Natężenie ruchu: niewielkie – 1 pkt; średnie – 2 pkt; duże – 3 pkt bardzo duże – 4 pkt	Liczba wypadków w odniesieniu do pracy przewozowej: niska – 1 pkt; średnia – 2 pkt; wysoka – 3 pkt	Kryteria dodatkowe wraz z opisem i informacjami dodatkowymi		Łączna suma punktów
					Liczba punktów	Opis i informacje dodatkowe	
1	835 Lublin-Biłgoraj-(Przeworsk) 105,861 km	3	4	1	3	Droga nadmiernie obciążona ruchem, łącząca Medykę z Lublinem, obsługująca ruch tranzytowy południe-północ. Powinna być przekwalifikowana na drogę krajową. Bardzo zły stan techniczny.	11
2	747 Solec n. Wisłą-Belżyce-Konopnica 55,815 km	3	3	2	3	Droga o dużym znaczeniu międzyregionalnym, pod warunkiem budowy mostu na Wiśle w Solcu. Zły stan nawierzchni i znaczne obciążenie ruchem.	11
3	812 Biała Podlaska-Włodawa-Chełm 114,367 km	2,5	3	1	2	Droga umożliwiająca dojazd do przejścia granicznego Włodawa. Duże natężenie ruchu.	8,5
4	801 Dęblin-Puławy 38,481 km	2	3	2	1	Droga zapewniająca dostęp do regionów turystycznych, od strony północnej (m.in. z Warszawy).	8
5	844 Chełm-Hrubieszów-Dołhobyczów	2	3	1	2	Dojazd do przewidzianego przejścia granicznego.	8
6	815 Wisznice-Parczew-Lubartów 60,294 km	1,5	2	1	3	Droga jest przewidziana do obsługi lotniska Lublin-Niedźwiada, co jest jednym z priorytetowych zadań inwestycyjnych regionu.	7,5
7	858 Biłgoraj-Zwierzyniec-Szczebrzeszyn 43,120	3	2	1	1	Droga obsługująca ruch turystyczny na terenie Roztocza.	7
8	811 Konstancynów-Biała Podlaska 21,951	2	3	2	-		7
9	816-698 Terespol-Zosin oraz Konstancynów-Terespol 210 km	1,5	1	1	3	Droga przygraniczna (Nadbużanka o dużym znaczeniu turystycznym, łącząca przejścia graniczne i strażnice SG. Możliwość finansowania z funduszy INTERREG 3A.	6,5

Tablica 20

Kolejność zadań na drogach wojewódzkich w latach 2007-2015 ustalona na podstawie przyjętych kryteriów i wyrażonych liczbą punktów
 Zakres prac: wyrównanie i wzmocnienie nawierzchni, modernizacja i budowa nowych odcinków

Lp.	Droga – numer, trasa i długość	Ocena stanu nawierzchni: stan dobry – 1 pkt stan niezadowol. – 2 pkt stan zły – 3 pkt	Natężenie ruchu: nie-wielkie – 1 pkt; średnie – 2 pkt; duże – 3 pkt bardzo duże – 4 pkt	Liczba wypadków w odniesieniu do pracy przewozowej: niska – 1 pkt; średnia – 2 pkt; wysoka – 3 pkt	Kryteria dodatkowe wraz z opisem i informacjami dodatkowymi		Łączna suma punktów
					Liczba punktów	Opis i informacje dodatkowe	
1	824 Puławy-Opole Lubelskie-Annopol 79,042 km	3	3	3	2	Droga obsługująca ruch turystyczny (Szlak Nadwiślański), łącząca istniejące i planowane mosty na Wiśle.	11
2	830 Bochatnica-Lublin-Nałęczów 37,971 km	2,5	3	1	3	Droga obsługująca ruch turystyczny z Lublina do Nałęczowa i Kazimierza.	9,5
3	834 Bełżyce-Bychawa-Stara Wieś 34,461 km	3	3	2	-	-	8
4	833 Chodel-Kraśnik 25,096 km	3	3	1	-	-	7
5	808 Łuków-Serokomla-Kock 36,551 km	3	2	2	-	-	7
6	820 Sosnowica Dwór-Lęczna	2,5	2	2	-	-	6,5
7	829 Łucka-Lęczna-Biskupice 40,245 km	3	2	1	-	-	6
8	832 Wola Rudzka-Poniatowa-Kreżnica	3	2	1	-	-	6
9	836 Bychawa-Kęblów 25,978 km	3	1	2	-	-	6
10	839 Cyców-Rejowiec 27,895 km	3	1	1	-	-	5

Analiza powyższych zestawień pozwala ustalić kolejność prac jakie powinny być prowadzone na drogach wojewódzkich w latach 2007-2015. W tym kontekście należy zwrócić uwagę na 3 grupy zadań, których znaczenie uznać można za szczególne.

- Po pierwsze:

Wyraźny priorytet dotyczy trzech dróg: drogi Nr 835, drogi Nr 747 i drogi Nr 824. Drogi 835 i 747 zaliczone są do dróg wojewódzkich, ale w świetle ich obciążenia, stanu technicznego a przede wszystkim rangi, jaką pełnią w systemie transportowym nie tylko regionu, ale i całej Polski powinny zostać przeklasyfikowane na drogi krajowe.

- Po drugie:

Należy zwrócić uwagę na 2 drogi obsługujące obszary turystyczne – Nr 816 i Nr 698 tzw. Nadbużanka oraz drogę Nr 824, biegnącą wzdłuż Wisły przez obszary znaczących walorów turystycznych.

- Po trzeciej:

Należy podkreślić szczególny charakter drogi Nr 815, która stanowi część dojazdu do planowanego portu lotniczego Lublin-Niedźwiada.

Hierarchizacja zadań zawarta w powyższym opracowaniu uwzględnia drogi wojewódzkie, których modernizacja została uwzględniona w Planie Przestrzennego Zagospodarowania Województwa Lubelskiego.

Jednak z uwagi na potrzeby harmonijnego rozwoju regionu należy uzupełnić program rozwoju dróg wojewódzkich na lata 2007-2015 o 3 następujące ciągi położone w południowej części regionu:

1. Droga Nr 853 Biłgoraj-Józefów-Tomaszów Lubelski wraz z drogą Nr 850 na odcinku Tomaszów Lubelski-Rachanie i drogą Nr 852 od Rachania do drogi Nr 844.

Ciąg ten stanowi ważne uzupełnienie sieci drogowej województwa i ma duże znaczenie dla ruchu tranzytowego wschód-zachód, łącząc drogi krajowe Nr 17, drogę wojewódzką Nr 853 i projektowane przejście graniczne w Dołhobyczowie.

Uzasadnienie punktowe według przyjętych kryteriów:

Droga – numer	Ocena stanu nawierzchni	Natężenie ruchu	Wypadkowość	Kryteria dodatkowe (tranzyt)	Łączna suma punktów
853	3	2	1	1	8
850	3	4	b.d.	1	8
852	3	2	2	1	7

2. Droga Nr 842 Rudnik Szl.-Wysokie-Krasnystaw – wraz z drogą Nr 846 Krasnystaw-Teratyn (Horodło).

Ciąg ten jest ważnym uzupełnieniem sieci drogowej regionu, tworząc połączenie wschód-zachód, równoległe do drogi krajowej Nr 74 i łącząc przejście drogowe w Zosinie z drogą krajową Nr 19, a następnie poprzez most przez Wisłę w Anopolu z województwem, świętokrzyskim.

Uzasadnienie punktowe według przyjętych kryteriów:

Droga – numer	Ocena stanu nawierzchni:	Natężenie ruchu	Wypadkowość	Kryteria dodatkowe (tranzyt)	Łączna suma punktów
842	3	2	1	2	8
846	2	1	2	2	7

3. Droga Nr 849 Wola Obszańska-Józefów-Zamość wraz z drogą Nr 843 Zamość-Chełm

Ciąg ten spełnia istotną rolę w transporcie międzyregionalnym, łącząc 2 ważne ośrodki regionalne (Chełm, Zamość) z województwem podkarpackim. Region ten ma duże znaczenie turystyczne.

Uzasadnienie punktowe według przyjętych kryteriów:

Droga – numer	Ocena stanu nawierzchni:	Natężenie ruchu	Wypadkowość	Kryteria dodatkowe (tranzyt)	Łączna suma punktów
849	2,5	1	1	2	6,5
843	2	2	1	2	7

Oprócz wymienionych wyżej zadań należy w miarę możliwości finansowych modernizować pozostałe drogi, tworzące sieć dróg wojewódzkich, tak aby wszystkie drogi osiągnęły stan techniczny odpowiedni do swej rangi i zadań.





Zrealizowanie zadań planowanych w strategii średnioterminowej i długoterminowej zaowocuje znaczną poprawą stanu dróg wojewódzkich.

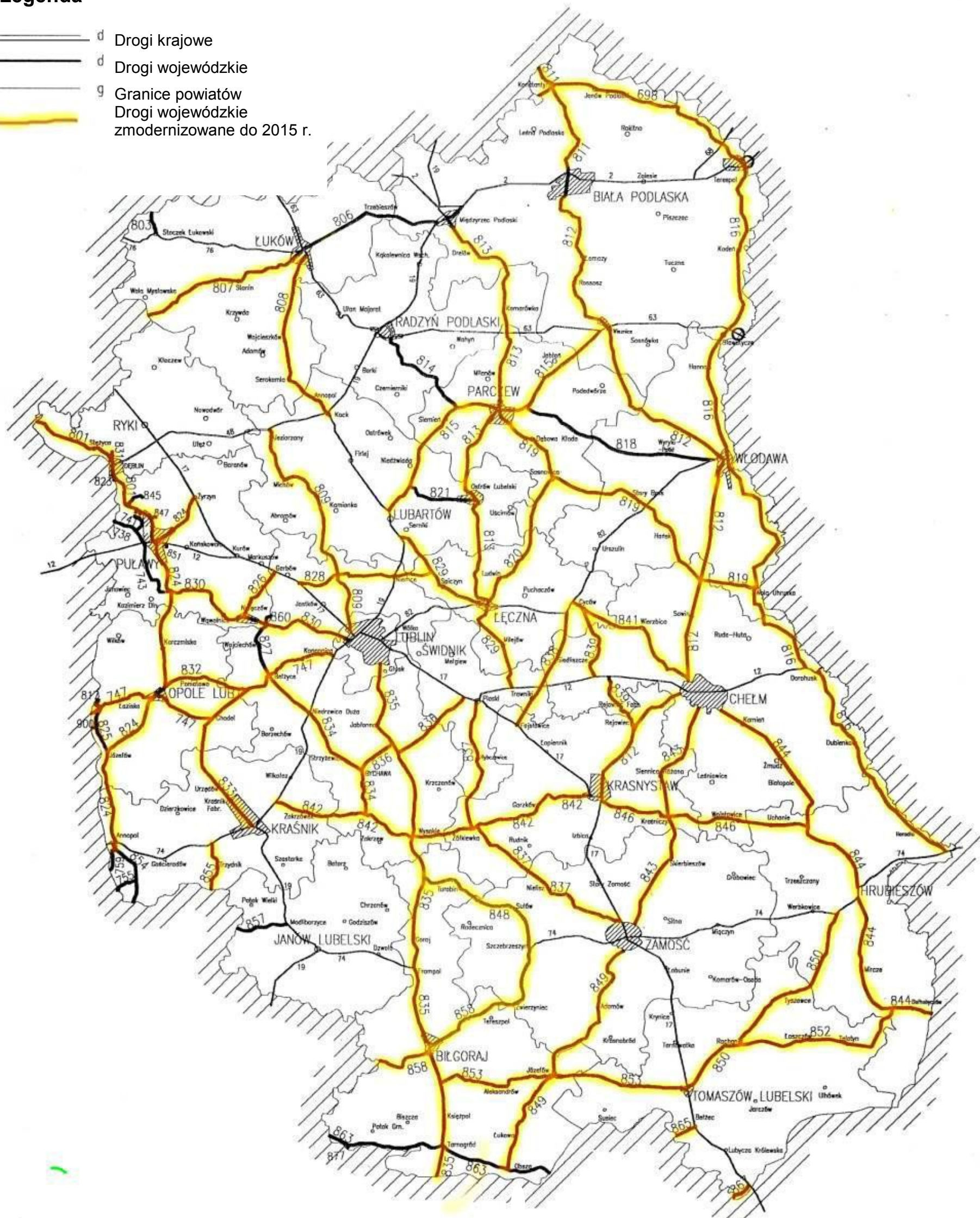
Okolo roku 2015 większość dróg będzie gruntownie zmodernizowana i gotowa do obsługi ruchu samochodowego. Zadania przedstawione w Strategii są zadaniami samorządowymi, zawartymi w kierunkach zagospodarowania przestrzennego województwa odnoszącymi się do dróg wojewódzkich.

Zakres przestrzenny modernizacji do roku 2015 przedstawia poniższa mapa.

DROGI WOJEWÓDZKIE, KTÓRE DO R. 2015 OBJĘTE ZOSTANĄ PRACAMI MODERNIZACYJNYMI

Legenda

-  d Drogi krajowe
-  d Drogi wojewódzkie
-  g Granice powiatów
-  Drogi wojewódzkie zmodernizowane do 2015 r.



2.3.2.3. Wielka Obwodnica Warszawy

Zgodnie z planem przestrzennego zagospodarowania województwa lubelskiego przez jego obszar przebiegać będzie tzw. „Wielka Obwodnica Warszawy”, której celem jest stworzenie warunków odsunięcia części ruchu tranzytowego od przeciążonej aglomeracji Warszawy. Zgodnie z planem Wielka Obwodnica Warszawy przechodzić ma przez obszar regionu następującą trasą:

Drogą Nr 12 od granicy województwa do Puław, następnie nowym mostem i obwodnicą Puław, drogą 824 Puławy-Żyrzyn, drogami powiatowymi z Żyrzyna do Sobieszyna, drogą Nr 48 Sobieszyn-Przytoczno, drogami powiatowymi z Przytoczna do Serokomli, drogą 808 Serokomla-Łuków, drogą Nr 63 Łuków-Siedlce do granicy województwa.

Przewidywane zadania strategii średnio- i długoterminowej obejmują zadania modernizacji tych dróg. Najistotniejsza jest budowa mostu w Puławach i obwodnicy Puław oraz modernizacja dróg 824 i 808. Z uwagi na to, że drogi powiatowe, które składają się na obwodnicę, położone są aż w 4 powiatach (Puławy, Ryki, Lubartów i Łuków), konieczne jest objęcie zadaniami strategii wyżej wymienionych odcinków dróg powiatowych.

2.3.2.4. Budowa i modernizacja drogowych przejść granicznych

Zakres zadań inwestycyjnych odnoszących się do drogowych przejść granicznych przedstawiają poniższe tablice w podziale na zadania na przejściach istniejących i planowanych.

Tablica 21

Planowana realizacja zadań inwestycyjnych na Drogowych Przejściach Granicznych Województwa Lubelskiego w latach 2007-2015

I. Istniejące drogowe przejścia graniczne

Lp.	Nazwa drogowego przejścia granicznego	Lokalizacja	Rodzaj inwestycji	Główny zakres prac	Planowane nakłady [tys.]	
					Budżet [zł]	Środki pomocowe [euro]
1	TS Koroszczyn	Kukuryki granica polsko-białoruska	Rozbudowa	Budowa wiat nad wagami. Budowa zaplecza dla służb granicznych	200	2 000
2	Kukuryki	Kukuryki granica polsko-białoruska	Modernizacja	Modernizacja istniejącego dojazdu do mostu.	150	2 500
			Rozbudowa	Uwzględnienie ruchu osobowego.	7 500	-
3	Terespol	Terespol granica polsko-białoruska	Modernizacja	Wyposażenie dla służb granicznych	-	-
			Rozbudowa	Rozbudowa płyty wjazdowej i wyjazdowej	5 000	-
4	Zosin	Zosin granica polsko-ukraińska	Rozbudowa	Uzupełnienie zadaszeń nad pasami odpraw.	1 500	-
5	Hrebenne	Hrebenne granica polsko-ukraińska	Rozbudowa	Rozbudowa DPG. Wyposażenie dla służb granicznych.	23 400	12 400
				Razem	38 050	16 900

Tablica 22

II. Planowana budowa nowych przejść granicznych

Lp.	Nazwa drogowego przejścia granicznego	Lokalizacja	Rodzaj inwestycji	Główny zakres prac	Planowane nakłady [tys.]	
					Budżet [zł]	Środki pomocowe [euro]
1	Włodawa	Włodawa Granica polsko-białoruska	Budowa	Budowa infrastruktury przejścia od podstaw oraz wyposażenie w niezbędne urządzenia i sprzęt	15 000	-

Szczególnie ważnym zadaniem jest utworzenie drogowego przejścia granicznego we Włodawie, które posłuży obsłudze międzynarodowego ruchu osobowego i towarowego dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t. Obecnie trwają uzgodnienia ze stroną ukraińską i wkrótce można spodziewać się pozytywnych rozstrzygnięć.

Należy zaznaczyć, że budowa przejścia granicznego we Włodawie wiąże się z budową mostu drogowego-kolejowego na Bugu oraz odcinka drogi łączącego most z ul. Lubelską we Włodawie w ciągu drogi krajowej Nr 82.

Oprócz wymienionych powyżej zadań w okresie 2007-2015 należy uruchomić nowe przejścia graniczne na granicy wschodniej. W trakcie uzgadniania ze stroną ukraińską są propozycje lokalizacji nowych przejść granicznych:

1. Zbereże-Adamczuki (gmina Wola Uhruska) – sezonowe przejście graniczne promowe, przeznaczone do ruchu osobowego, a w przyszłości także towarowego (do 3,5 t), co uwarunkowane jest zbudowaniem mostu na Bugu.
2. Kryłów-Morozowicze lub Kryłów – Kriecziw (gmina Mircze) – drogowe przejście graniczne osobowe i towarowe dla pojazdów do 3,5 t. Do uruchomienia przejścia konieczna jest budowa mostu na Bugu.
3. Dubienka-Kładniw (gmina Dubienka) – przejście drogowe w formie przeprawy promowej, a docelowo, po zbudowaniu mostu na Bugu, przejście graniczne dla ruchu osobowego i towarowego dla pojazdów o masie dopuszczalnej do 3,5 t.
4. Dyniska Stare (lub Ulików) – Uhniw lub Szczepiatyn – Korczew.

Modernizacja i budowa nowych przejść granicznych ujęta jest w inwestycjach celu publicznego, wynikających z przyjętych kierunków zagospodarowania przestrzennego regionu.

Tworzenie nowych przejść granicznych wymaga jednak dwustronnych uzgodnień z władzami białoruskimi i ukraińskimi.

Lokalizację miejsc podstawowych inwestycji na drogowych przejściach granicznych przedstawia mapa przedstawiona w punkcie 2.3.2.1.

2.4. Efekty realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych zawartych w programie

2.4.1. Korzyści społeczne i ekonomiczne

Precyzyjna ocena efektów realizacji zadań przewidzianych w programie jest trudna do oszacowania. Można jednak scharakteryzować korzyści społeczne i ekonomiczne wiążące się z realizacją planowanych inwestycji.

Na efekty można liczyć zarówno w fazie realizacji inwestycji, jak i przede wszystkim po ich zakończeniu.

I. Efekty w fazie realizacji zadań są następujące:

1. Wzrost zatrudnienia pracowników przy pracach budowlanych. Do prostszych prac można zatrudnić wielu niżej kwalifikowanych pracowników z regionów najbardziej dotkniętych bezrobociem.
2. Zwiększenie zużycia materiałów budowlanych:
 - wyprodukowanych w regionie (np. cement, kruszywa), z czym wiąże się wzrost zatrudnienia w przemyśle materiałów budowlanych,
 - pozostałych, wyprodukowanych w innych regionach Polski lub importowanych.
3. Możliwość szerokiej rozbudowy obiektów towarzyszących.
4. Możliwość promocji regionu w kraju i za granicą.

II. Do podstawowych efektów, na jakie liczyć można po zakończeniu inwestycji zaliczyć można:

1. Poprawę jakości infrastruktury drogowej i zbliżenie jej do standardów obowiązujących w UE.
2. Ułatwienie podmiotom gospodarczym dostępu do infrastruktury transportowej, co sprzyjać będzie ich rozwojowi.
3. Ułatwienie mieszkańcom regionu dostępu do sieci transportowej, co sprzyjać powinno mobilności ludności, a w efekcie ułatwi:
 - dostęp do rynku pracy,
 - dostęp do ośrodków usługowych (szkoły, uczelnie, służba zdrowia, usługi administracyjne, ośrodki handlowe).
4. Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego i usunięcie uciążliwości związanych z ruchem (np. poprzez wyprowadzenie ruchu drogowego poza obszary gęsto zaludnione, poszerzenie dróg, sygnalizację świetlną, lepsze oznakowanie, budowę chodników i ścieżek rowerowych).
5. Wzrost przewozów tranzytowych międzyregionalnych i międzynarodowych wykorzystujących położenie regionu.
6. Rozwój infrastruktury towarzyszącej traktom komunikacyjnym, co spowoduje wzrost zatrudnienia w takich obiektach, jak:
 - stacje benzynowe,

- motele,
 - parkingi,
 - przydrożna gastronomia i handel,
 - zaplecze serwisowe.
7. Aktywizację obszarów znajdujących się na uboczu życia gospodarczego poprzez ułatwienie kontaktu z większymi ośrodkami lub przypisanie im nowych funkcji (np. skupiska domków letniskowych).
8. Możliwość rozwoju turystyki poprzez:
- ułatwienie dostępu do obszarów atrakcyjnych turystycznie i ośrodków turystycznych,
 - stworzenie warunków do rozwoju agroturystyki,
 - aktywizację obszarów będących na uboczu ruchu turystycznego.
9. Ułatwienie rozwoju rolnictwa poprzez:
- lepszy dostęp do rynków zbytu surowców rolnych,
 - umożliwienie uzupełnienia działalności czysto rolniczej przez np. agroturystykę, lub inne usługi.
10. Wzrost dochodów ludności, co znajdzie wyraz w ożywieniu gospodarczym poprzez wzrost popytu na towary i usługi.
11. Wzrost dochodów samorządów.

2.4.2. Monitoring systemu infrastruktury drogowej

Samorząd województwa lubelskiego powinien dokonywać monitorowania systemu drogowego w regionie. Bieżącą obserwację wykonywać należy w dwóch podstawowych płaszczyznach:

1. Monitoring stanu dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Chodzi tu zarówno o ocenę stanu technicznego dróg, jak również o systematyczne pomiary natężenia ruchu. Wiodącym organem koordynującym stan dróg powinien być Zarząd Województwa Lubelskiego, który poprzez system przesyłania informacji współpracować będzie z:
 - zarządcami dróg krajowych (GDDKiA – Oddział Lublin); od 1990 roku monitoring prowadzony jest w odniesieniu do stanu nawierzchni,
 - zarządcą dróg wojewódzkich (ZDW – Lublin),
 - powiatowymi zarządami dróg,
 - zarządami miast na prawach powiatu: Lublina, Chełma, Białej Podlaskiej i Zamościa,
 - jednostkami naukowo-badawczymi prowadzącymi badania natężenia ruchu.
2. Monitoring i ocena stanu realizacji zadań inwestycyjnych w zakresie infrastruktury drogowej ujętych w strategii średnio- i długoterminowej.

2.5. Szacunki kosztów rekomendowanych przedsięwzięć dla rozwoju infrastruktury transportu drogowego na lata 2004-2015 oraz charakterystyka możliwych źródeł finansowania

Z uwagi na zróżnicowany charakter planowanych inwestycji i brak pełnych danych o inwestycjach na drogach przedstawione informacje mają charakter przybliżony i szacunkowy. Z tego też powodu odstąpiono od prób oszacowania kosztów na drogach powiatowych i gminnych.

Nakłady związane z realizacją strategii średnioterminowej wyniosą:

a) na drogach krajowych (na lata 2004-2006, z możliwością finansowania do 2008 r.):

około 1754,3 mln zł;

b) na drogach wojewódzkich:

w ramach zadań strategii średnioterminowej nakłady wyniosą około 1122 mln zł;

c) na przejściach granicznych:

w latach 2004-2006 łącznie 34,275 mln zł;

d) w Lublinie:

w latach 2004-2007 łącznie około 225,5 mln zł;

e) w Białej Podlaskiej:

w latach 2004-2008 łącznie 69,5 mln zł;

f) w Chełmie:

w latach 2007-2015 łącznie 370 mln,0 zł.

Nakłady związane z realizacją strategii długoterminowej (2007-2015) wyniosą:

a) na drogach krajowych łącznie 2703,6 mln zł, w tym:

droga Nr 17 – 377,0 mln zł

droga Nr 12 i Nr 17 – 1638,5 mln zł

droga Nr 12 – 368,1 mln zł

droga Nr 19 – 288,0 mln zł

droga Nr 74 – 32,0 mln zł;

b) na drogach wojewódzkich około 1236 mln zł (są to nakłady niepełne);

c) na przejściach granicznych:

łącznie: 69,65 mln zł.

Źródła finansowania

Możliwość realizacji zadań inwestycyjnych zapisanych w programie zależy od środków finansowych możliwych do przeznaczenia na ten cel.

Dotychczas ilość środków finansowych przeznaczanych na rozwój dróg była zbyt mała. Sytuacja taka prowadziła do pogarszania się stanu dróg oraz stanu bezpieczeństwa na drogach. Proces ten przebiegał w latach 80-tych i 90-tych ze zwiększoną prędkością ze względu na rosnący ruch drogowy, co wiąże się zarówno z rozwojem motoryzacji

indywidualnej jak również ze znacznym wzrostem ruchu pojazdów ciężarowych zarówno na potrzeby wewnętrzne gospodarki, jak też na potrzeby handlu zagranicznego i tranzytu.

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej stwarza od kilku lat możliwości przeznaczenia na rozwój infrastruktury dodatkowych środków finansowych.³⁷

Przed przystąpieniem do UE były to tzw. środki przedakcesyjne (np. ISPA lub SAPARD), uzupełnione o kredyty z Międzynarodowych Instytucji Finansowych (środki PHARE i środki Banku Światowego).

Przystąpienie do UE otwiera przed polską gospodarką nowe możliwości finansowania rozwoju infrastruktury.

Oprócz dotychczasowych źródeł finansowania będzie istniała możliwość wykorzystania następujących środków:

1. Fundusz Spójności

Zasady wykorzystania Funduszu Spójności (FS) określa „Strategia Wykorzystania FS” z grudnia 2003 r. W przypadku województwa lubelskiego przewiduje się, że do roku 2013 zostaną zrealizowane i częściowo sfinansowane z FS następujące zadania:

- a) budowa autostrady A2 przez terytorium województwa lubelskiego do granicy z Białorusią,
- b) przebudowa drogi krajowej Nr 17 do parametrów drogi ekspresowej z Warszawy przez Lublin w kierunku granicy z Ukrainą.

Budowa autostrady A2 przewidziana na okres do 2013 roku będzie poprzedzona w latach 2004-2006 (z finansowaniem do roku 2008) przebudową drogi krajowej Nr 2.

Przebudowa drogi krajowej Nr 2 z Siedlec do Terespoła znajduje się na liście projektów rezerwowych proponowanych do współfinansowania z FS w kwocie 93,2 mln euro. Całość projektu modernizacji drogi Nr 2 kosztować ma 109,6 mln euro, a rozpoczęcie prac przewiduje się na rok 2005.

2. Finansowanie zadań zawartych w Sektorowym Programie Operacyjnym – Transport (SPOT).

Projekty realizowane w ramach SPOT będą współfinansowane ze środków Europejskiego Funduszy Rozwoju Regionalnego (ERDF).

W przypadku województwa lubelskiego w programie SPOT ujęto następujące zadania dotyczące rozwoju infrastruktury drogowej:

- 1) Budowa autostrady A2 i połączenie jej z systemem drogowym Białorusi poprzez połączenie z białoruską drogą magistralną M1 w Kukurykach (do 2013 roku).
- 2) Przebudowa drogi krajowej Nr 17 do parametrów drogi ekspresowej (do 2013 roku).
- 3) Przebudowa drogi krajowej Nr 12 w celu wzmocnienia jej nawierzchni i przystosowania do nacisku 11,5 ton/oś.

Na lata 2004-2006 (z finansowaniem do 2008) przewidywana jest rekonstrukcja drogi krajowej Nr 2, która do roku 2013 zostanie przekształcona w autostradę A2.

³⁷ Uwzględniając nowe możliwości finansowania inwestycji ze źródeł UE, należy pamiętać o tym, że środki te są przekazywane dopiero po zakończeniu prac i z pewnym opóźnieniem. Bieżące finansowanie prac musi być zatem prowadzone z innych źródeł (środki budżetowe, kredyty, obligacje, itp.). Fakt ten musi być uwzględniony przy planowaniu prac i wydatków.

3. Finansowanie zadań ujętych w Zintegrowanym Programie Operacyjnym Rozwoju Regionalnego (ZPORR).

Celem ZPORR jest prowadzenie aktywnej polityki inwestycyjnej w celu wyrównywania materialnego poziomu regionów, m.in. w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej. Na lata 2004-2006 na projekty dotyczące regionalnego układu transportowego województwa lubelskiego przewidziano 54,790 mln euro, co oznacza około 263 mln zł. Kwota ta przeznaczona jest na różne kategorie dróg, w tym także na drogi powiatowe. Musi być ona uzupełniona o wkład własny tak, aby udział zewnętrzny stanowił 75%, a udział własny 25%.

Oznacza to, że w latach 2004-2006 na inwestycje transportowe może być przeznaczona kwota około 350 mln zł z tytułu programu ZPORR.

4. Finansowanie zadań objętych programem współpracy transgranicznej.

Fundusze przeznaczone na rozwój współpracy przygranicznej (program INTERREG) na lata 2004-2006 (z możliwością finansowania do roku 2008), wynoszą około 38 mln euro. Jednakże środki te przeznaczone są na różne cele, a poprawa infrastruktury transportowej jest tylko jednym z celów. Należy zaznaczyć, że z tego źródła nie można finansować modernizacji przejść granicznych.

Oceniając ostrożnie możliwość wykorzystania środków INTERREG 3A na cele drogowe można założyć, że z tego źródła zostaną częściowo sfinansowane zadania modernizacji dróg wojewódzkich Nr 698, 816 i 867, tworzących tzw. Szlak Nadbużański.

5. Finansowanie modernizacji przejść granicznych w ramach Programu Schengen.

Program ten nie został jeszcze uruchomiony, przewidziany jest do uruchomienia na lata 2007-2012, a więc na okres, kiedy Polska zostanie objęta Układem Schengen, a szczelność granicy musi zostać zwiększona.

Omawiając problem finansowania budowy nowych odcinków przebiegających nowymi trasami między innymi obwodnic (np. Puław, Kurowa, Markuszowa i Garbowa na drodze krajowej Nr 12 i Nr 17), trzeba podkreślić kwestię przejęcia finansowania drogi przebiegającej starą trasą przez właściwe gminy.

Nowe odcinki dróg uzyskują status dróg krajowych, podczas gdy odcinki w dotychczasowym przebiegu stają się drogami gminnymi i za ich utrzymanie odpowiadają gminy.

W wielu przypadkach przerastać to może ich możliwości finansowe, a sytuacja taka grozi pogorszeniem stanu technicznego nawierzchni. Problem ten powinien zostać rozwiązany np. poprzez udzielenie pomocy gminom, których dotyczy.

Omawiając kwestię finansowania inwestycji drogowych należy zwrócić uwagę na to, że realizacja zadań nie może odbywać się kosztem zmniejszenia środków na bieżące i zimowe utrzymanie dróg, co w przypadku regionu położonego na wschodzie Polski ma bardzo istotne znaczenie ze względów klimatycznych.

2.6. Podsumowanie

1. Istniejąca sieć dróg nie jest w stanie zaspokoić rosnących potrzeb transportowych ludności i gospodarki regionu ze względu na zły stan techniczny, niedostateczne parametry, oraz niewystarczający poziom bezpieczeństwa. Również brak lotniska komunikacyjnego stanowi poważną barierę rozwoju. Brak zdecydowanych działań inwestycyjnych w odniesieniu do infrastruktury drogowej i lotniczej prowadzić będzie do dalszego pogarszania się pozycji regionu w skali kraju, a w konsekwencji doprowadzić może do marginalizacji gospodarczej województwa i utraty szans, jakie stanowią jego walory gospodarcze, turystyczne i przyrodnicze oraz przygraniczne położenie.
2. Przedstawiony program działań inwestycyjnych przewidzianych na lata 2004-2006 i 2007-2015 powinien przyczynić się do przełamania niekorzystnych tendencji w gospodarce regionu. Pozwoli on na stworzenie warunków rozwoju gospodarczego i wykorzystanie potencjalnych możliwości wynikających z walorów turystycznych i przygranicznego położenia regionu.
3. Członkostwo w Unii Europejskiej stwarza niespotykane dotychczas możliwości pozyskania środków finansowych, które przeznaczyć można będzie na rozbudowę infrastruktury transportowej województwa lubelskiego. Warunkiem ich pozyskania jest właściwe rozpoznanie i opisanie potrzeb regionu, a przede wszystkim zgromadzenie środków stanowiących wymagany udział własny.
4. Realizacja programu nie tylko stworzy docelowo warunki dla rozwoju gospodarczego regionu, ale już w trakcie prac budowlanych przyczyni się do wzrostu zatrudnienia i pobudzenia lokalnej koniunktury poprzez zużywanie lokalnych materiałów budowlanych i surowców oraz wykorzystania miejscowej siły roboczej. Efekty realizacji programu zaczną się więc natychmiast od chwili rozpoczęcia realizacji zadań.
5. Zarysowane w programie zadania wytyczają podstawowe kierunki rozwoju infrastruktury transportowej. Zadania te mogą w trakcie realizacji podlegać weryfikacjom i modyfikacjom, jednakże podstawowy trzon zarysowanych zadań powinien pozostać bez większych zmian. Tempo realizacji zadań zależeć będzie od posiadanych środków finansowych. Układając budżet województwa oraz realizując procedury występowania o fundusze unijne należy pamiętać o tym, że bariera niedostatecznego rozwoju infrastruktury stanowi podstawową przeszkodę dla rozwoju regionu i im szybciej się ją usunie, tym szybciej stworzone zostaną warunki do przyspieszenia społecznego i gospodarczego rozwoju województwa.

Część 3
Transport samochodowy

3.1. Uwarunkowania rozwoju systemu transportu drogowego województwa lubelskiego

3.1.1. Wpływ zróżnicowania regionalnego województwa

Ze Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego wynika³⁸, że prognozowany rozwój społeczno-gospodarczy będzie charakteryzował się występowaniem dysproporcji pomiędzy poszczególnymi podregionami. Docelowo pożądane jest zmniejszenie tych różnic i wyrównanie poziomu rozwoju gospodarczego.

Koncepcja rozwoju województwa w oparciu o trzy obszary funkcjonalne odzwierciedla zróżnicowania przestrzenne, geograficzne i ekonomiczne subregionów. Układ trzech obszarów funkcjonalnych z ukształtowanymi ośrodkami podziału administracyjnego szczebla gminnego i powiatowego tworzy ramy przestrzenne ich rozwoju oraz umożliwia sformułowanie celów i kierunków rozwoju dostosowanych do lokalnych uwarunkowań rozwojowych.

Obszary funkcjonalne rozwoju województwa³⁹ są zgodne z europejskim podziałem statystycznym na obszary (NUTS). Funkcjonowanie tego typu obszarów rozwojowych w ramach europejskiej klasyfikacji jednostek terytorialnych pozwala na dokonywanie rachunków ekonomicznych i porównań. Umożliwia jednocześnie pozyskiwanie środków w ramach funduszy strukturalnych na realizację celów rozwojowych regionu, w tym zwłaszcza środków pochodzących z Funduszu Spójności.

Strategia określa trzy obszary funkcjonalne na terenie województwa:

- podregion bialsko – podlaski – powiaty: bialski, parczewski, radzyński, włodawski, miasto Biała Podlaska;
- podregion chełmsko – zamojski - powiaty: biłgorajski, chełmski, hrubieszowski, krasnostawski, tomaszowski, zamojski oraz miasto Chełm i Zamość;
- podregion lubelski – powiaty: janowski, kraśnicki, lubelski, łęczyński, łukowski, opolski, puławski, rycki, świdnicki i miasto Lublin.

Zróżnicowanie występuje przede wszystkim pomiędzy najlepiej rozwiniętym podregionem lubelskim a dwoma pozostałymi podregionami. Obserwuje się ponadto duże zróżnicowanie między poziomem rozwoju dużych ośrodków miejskich, takimi jak: Lublin, Chełm, Zamość, Biała Podlaska, Puławy a pozostałymi obszarami województwa. Tablica 30 przedstawia zróżnicowanie społeczno – ekonomiczne trzech obszarów funkcjonalnych województwa.

Najwięcej ludności zamieszkuje obszar zachodni i środkowy województwa. Najslabiej zaludnioną jest część północno – wschodnia województwa, gdzie następują procesy starzenia ludności wiejskiej, zwiększania się stopnia migracji oraz postępującej deformacji struktury wiekowej ludności.

Największy podregion lubelski, wraz z miastem Lublin jest jednocześnie najbardziej rozwiniętym gospodarczo w województwie. Skupia najwięcej ludności, pracującej w przemyśle, usługach i rolnictwie. Liczba podmiotów gospodarczych funkcjonujących w podregionie lubelskim jest taka sama, jak w dwóch pozostałych podregionach. Niewątpliwym wpływem na to ma miasto Lublin, skupiające najwięcej ludności, ośrodków przemysłowych i podmiotów gospodarczych. Miasto Lublin jest największym ośrodkiem nie tylko w woje-

³⁸ Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego. Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego. Lublin, 2000r.

³⁹ Nomenklatury Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NTS).

wództwie ale całej wschodniej Polsce, skupiającym ponad 34% ludności miejskiej oraz 18% ludności w wieku produkcyjnym w województwie.

Tablica 30

Wybrane wskaźniki charakteryzujące podregiony województwa lubelskiego w 2002r.

Nazwa obszaru	Powierzchnia w km ²	Struktura w %	Ludność w tys.	struktura w %	Pracujący ogółem w tys.	struktura w %	Pracujący w rolnictwie w tys.	struktura w %
białsko podlaski	5877	23	314	14	118	14	76	15
chełmsko – zamojski	9290	37	666	30	274	33	190	38
lubelski	9847	39	1218	55	447	53	240	47
Razem	25 114	100	2197	100	841	100	506	100
Nazwa obszaru	Pracujący w przemyśle i budownictwie w tys.	struktura w %	Pracujący w usługach w tys.	struktura w %	Jednostki zarejestrowane w systemie REGON	struktura w %	Wartość PKB na 1 mieszkańca w zł.	struktura w %
białsko podlaski	13	12	30	14	12 616	18	11 680	85,8
chełmsko – zamojski	26	24	58	26	12 613	18	11 687	85,8
lubelski	70	64	138	61	45 548	64	15 183	111,5
Razem	109	100	225	100	70 777	100	13 614	100

Źródło: Rocznik Statystyczny Województwa Lubelskiego. GUS. 2003 r.

Podregion lubelski wytwarza najwyższą wartość PKB w województwie, również w przeliczeniu na jednego mieszkańca. Jednak wartość PKB na jednego mieszkańca jest w całym województwie niska, przede wszystkim z powodu bardzo niskiej w dwóch pozostałych podregionach. Dla podregionu: białsko – podlaskiego wartość tego wskaźnika wynosi 60,1% średniego poziomu dla Polski a dla chełmsko – zamojskiego 60,2% średniego poziomu krajowego (dla podregionu lubelskiego zaś 78,1%). Dynamika przyrostu PKB dla tych najbardziej opóźnionych podregionów jest znacznie wolniejsza.

W województwie występuje również zróżnicowanie stopy bezrobocia rejestrowanego ze względu na podregiony. Silniej zurbanizowany podregion lubelski oferuje więcej miejsc pracy. Na przestrzeni ostatnich lat w pozostałych dwóch podregionach proces przyrostu bezrobocia był szybszy. Sytuację tą przedstawiono w tablicy 31.

Tablica 31

Regionalne zróżnicowanie stopy bezrobocia

Stopa bezrobocia rejestrowanego w %	2000	2001	2002
Polska	10,4	13,1	18,0
podregion białsko-podlaski	14,8	16,6	16,6
podregion chełmsko-zamojski	14,7	16,5	16,4
podregion lubelski	13,4	15,1	15,1

Źródło: Rocznik Statystyczny Województwa Lubelskiego. GUS. 2003 r.GUS

Aktualnie stopa bezrobocia posiada tendencję malejącą (z wyjątkiem powiatu chełmskiego i włodawskiego). Należy zaznaczyć, że stopa bezrobocia w województwie lubelskim jest niższa od średniej krajowej, na co bez wątpienia wpływa wysoki wskaźnik

zatrudnienia w rolnictwie. Szacuje się, że liczba bezrobotnych na terenach wiejskich jest wyższa, łącznie z osobami zaliczanymi do obszaru bezrobocia ukrytego. Można bowiem domniemywać, że w województwie występuje, w znacznym zakresie, bezrobocie nie rejestrowane.

Przodującym pod względem wielkości nakładów inwestycyjnych jest podregion lubelski, w którym zainwestowano kilka razy więcej niż w pozostałych podregionach. Odzwierciedleniem tego rozwarstwienia jest największy przyrost liczby podmiotów gospodarczych w mieście i podregionie lubelskim. Przyrost liczby podmiotów obserwowany jest też wzdłuż ważniejszych arterii komunikacyjnych oraz na obszarach przygranicznych w bezpośrednim sąsiedztwie przejść granicznych.

Szansą dla podregionu bialsko – podlaskiego oraz chełmsko-zamojskiego jest fakt, że należą do obszarów atrakcyjnych turystycznie. Na ich terenie znajdują się między innymi dwa parki narodowe: Poleski i Roztoczański oraz parki krajobrazowe: Chełmski, Podlaski Przełom Bugu, Poleski itp. Do atrakcyjnych pod względem turystyczno- wypoczynkowym zalicza się Pojezierze Łęczyńsko – Włodawskie (z miejscowościami: Firlej i innymi). Z tego powodu regiony te są częściej odwiedzane przez turystów. W 2002 r. w istniejącej w tych podregionach bazie turystycznej skorzystało z noclegów przeszło 52% turystów w województwie. Podregion bialsko – podlaski posiada w województwie najwięcej obiektów noclegowych. Generalnie duże szanse rozwoju w województwie mają: turystyka krajoznawczo - wypoczynkowa, agroturystyka oraz lecznictwo sanatoryjne (w Nałęczowie, Krasnobrodzie).

Podregion lubelski jest również najlepiej wyposażony w infrastrukturę drogową, pod względem długości i gęstości dróg twardych. Zróżnicowanie strukturalne województwa znajduje swoje odzwierciedlenie w kształtowaniu się przewozów osób i ładunków.

Znaczne dysproporcje w rozwoju systemu transportowego podregionów mogą być wyrównywane z pomocą funduszy unijnych. W celu wzmocnienia spójności gospodarczo - społecznej między poszczególnymi regionami oraz likwidacji zacofania najbiedniejszych, województwo będzie ubiegać się o fundusze strukturalne z Unii Europejskiej. Podstawowym kryterium zaliczenia regionu do objęcia pomocą jest wartość PKB na jednego mieszkańca niższa niż 75% średniej unijnej. Według najnowszych danych Europejskiego „Eurostatu”, województwo lubelskie osiągnęło 40,9% średniej rozwoju PKB dla 25 państw Unii Europejskiej.

Podregiony chełmsko – zamojski oraz bialsko – podlaski będą też stanowić obszary wsparcia w ramach priorytetu Rozwój współpracy regionów – cel rozwój współpracy przygranicznej.⁴⁰ jako regiony najbardziej predysponowane do korzystania z różnego rodzaju funduszy pomocowych.

Rozwój społeczno-gospodarczy każdego podregionu uwarunkowany jest sytuacją i prognozą w tym zakresie, ich obszarów cząstkowych, jakimi są w tym przypadku powiaty i gminy. Uchwycenie występujących różnic pozwala na odpowiednie ukierunkowanie polityki gospodarczej województwa, mającej na celu wyrównanie występujących dysproporcji poprzez zastosowanie wybranych narzędzi ekonomicznych na przyszłość.

Jako charakterystyki powiatów przyjęto odmienne czynniki dla przewozów pasażerskich i odmienne dla przewozów ładunków. Wielkości bezwzględne wg wybranych charakterystyk w 2002 roku podane są w załączniku w tablicy 1 i 4. Na podstawie tych liczb określono ranking poszczególnych powiatów wg wybranych cech, co zostało zaprezentowane w załączniku tablicy 2 i 5.

⁴⁰ Program Wojewódzki Województwa Lubelskiego na lata 2004 – 2006. Lublin, marzec, 2004 r.

Strukturę funkcjonalną województwa w ujęciu powiatowym tworzy 20 jednostek terytorialnych na prawach powiatów ziemskich i 4 miasta na prawach powiatów grodzkich. Znaczenie poszczególnych miast województwa wynika głównie z funkcji administracyjnej, jaką pełnią, i tak funkcja powiatowa przypisana jest 20 miastom spośród 41 miast w województwie.

Spośród 4 miast na prawach powiatu jedynie Lublin, jako ośrodek wojewódzki, spełnia wymogi miasta wielofunkcyjnego i wraz z miastem Świdnik tworzy centrum aglomeracyjne województwa, określane jako Lubelski Zespół Miejski (LZM).

Pozostałe, tj. Biała Podlaska, Chełm, Zamość mają charakter ponadregionalny, są też węzłowymi dla województwa ośrodkami przemysłowo-gospodarczymi.

Do 7 miast powiatowych o znaczeniu regionalnym zalicza się Puławy, Kraśnik, Łuków, Biłgoraj, Tomaszów Lubelski, Hrubieszów, Radzyń Podlaski i Włodawę.

Do miast powiatowych o znaczeniu lokalnym zalicza się: Świdnik, Lubartów, Łęczna, Krasnystaw, Janów Lubelski, Ryki, Parczew, Opole Lubelskie.

Do miast spełniających funkcje ponadlokalne, a niebędących powiatami zalicza się Dęblin – jako transportowy węzeł kolejowy oraz Terespol – jako ośrodek transgraniczny z kolejowymi i drogowymi przejściami granicznymi.

Z miejsc powiatów ziemskich w rankingu wynika, że powiat puławski jest prowadzącym ekonomicznie w województwie. Znaczące miejsca zajmują wymiennie (ze względu na przyjęte charakterystyki) powiaty lubelski, biłgorajski, łukowski oraz kraśnicki.

Znamienne jest, że cztery z w/w pięciu najsilniejszych ekonomicznie powiatów znajdują się w obszarze trzeciego z podregionów tj. lubelskiego. Jest on, jak podano, najbardziej rozwinięty gospodarczo w województwie, o czym świadczy też jego wartość PKB.

Słabe ekonomicznie powiaty to, jak wynika z rankingu przyjętych charakterystyk, parczewski, włodawski, radzyński. Znajdują się one w obszarze podregionu bialsko-podlaskiego i powodują jego ostatnie, trzecie miejsce w charakterystyce możliwości ekonomicznych podregionów.

W ogólnej liczbie podmiotów gospodarki narodowej powiaty zajmujące początkowe miejsca, jak lubelski, łukowski, biłgorajski, mają wielkości nie odbiegające w sposób znaczący od powiatu puławskiego o wskaźniku 100, tj. od około 81 do około 70. Znaczącą różnicę mają powiaty parczewski, włodawski, chełmski, janowski, których wskaźniki wynoszą od około 23 do około 31. Zbliżone proporcje wskaźników mają te same powiaty ze względu na wielkości podmiotów gospodarczych przemysłu i budownictwa.

Jako ilustrację uzupełniającą obraz stanu gospodarki powiatów podaje się, zgodnie z dostępnymi informacjami, liczbę podmiotów gospodarczych w transporcie, gospodarce magazynowej i łączności.

Ogólna liczba tych podmiotów zwiększyła się w latach 2000-2002 o 8,2%. Nie można jednak stwierdzić, w jakim dziale tej sekcji miało to miejsce. Świadczy to jednak o wystąpieniu potrzeby zwiększenia liczby podmiotów, co niewątpliwie wynika z ożywienia gospodarczego. Przewodzącym miejscem w tym przypadku powiat ziemski lubelski, co wynika z powiązania z powiatem grodzkim lubelskim, jako centrum działalności gospodarczej województwa. Miejsca 2 i 3, analogicznie jak w poprzednich rankingach, zajmują powiaty puławski i łukowski. Powiaty parczewski i włodawski, również i w tym przypadku, mają najniższe miejsca i znaczącą różnicę liczby swoich podmiotów w stosunku do miejsca 1, przyjętego jako 100, odpowiednio jest to 17 i 18.

Bardziej znaczące różnice występują w produkcji sprzedanej przemysłu. W stosunku do powiatu puławskiego tylko jeden powiat biłgorajski osiąga wielkość około 67, pozostałe w większości mają wskaźniki od około 8 – chełmski i 10 – rycki, do około 31 – krasnostawski i 35 – świdnicki. Szczególnie niski poziom wskaźnika mają powiaty włodawski – 3 i parczewski – 3, co wynika z ich bardzo niskiego poziomu uprzemysłowienia.

Taki układ w/w wskaźników wynika z bardzo wysokiego poziomu produkcji sprzedanej przemysłu w powiecie puławskim, z tytułu możliwości jakie stwarza zakład produkcyjny „Azoty”, o wyjątkowym w województwie i kraju, potencjale ekonomicznym. W rankingu produkcji sprzedanej przemysłu nie uwzględniono powiatów łączyńskiego i janowskiego ze względu na poufność danych.

Rozrzut wskaźników ilustrujących wydatki budżetów powiatów jest znacznie mniej zróżnicowany niż poprzedni. W stosunku do powiatu puławskiego przyjętego jako 100, pozostałe powiaty z reguły mają wielkości przynajmniej około 45 do 50, z wyjątkiem powiatu parczewskiego o wskaźniku około 40.

Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach poszczególnych powiatów charakteryzują się dużym zróżnicowaniem wielkości wskaźników, w stosunku do powiatu puławskiego o wskaźniku 100. Największe wartości wskaźników mają powiaty łączyński około 87 i biłgorajski około 58. Szczególnie niskie wartości tj. około 6 mają powiaty parczewski i włodawski.

Interesującą cechą ekonomiczną jest liczba pojazdów ciężarowych w rolnictwie województwa. Szczególne miejsce ma w tym przypadku powiat opolski. Zajmuje on natomiast dalszą pozycję w rankingu charakterystyki ogólnej, ekonomicznej, tj. 13 miejsce ze względu na wielkość produkcji sprzedanej oraz 19 miejsce w liczbie podmiotów gospodarczych w przemyśle i budownictwie. Jest to powiat typowo rolniczy, a jego przemysł związany jest z przetwórstwem płodów rolnych. Znaczącą rolę mają w tym przypadku plantacje chmielu i sady owocowe. Stąd też wynika potrzeba odpowiednio rozwiniętego transportu, powiązanego z działalnością rolniczą.

Powiaty, które zajmują ze względu na pozostałą charakterystykę, miejsca najwyższe, takie jak lubelski, łukowski, zamojski mają równolegle, w rankingu wskaźnikowym, najwyższe miejsca dla pojazdów ciężarowych. Świadczy to o tym, że znaczący w województwie poziom gospodarczy tych powiatów, mierzony głównie liczbą podmiotów gospodarczych, odnosi się również do działalności transportowej, powiązanej bezpośrednio z rozwiniętą wymianą produkcji rolnej.

Potwierdzeniem tego wnioskowania jest ranking liczby pojazdów w powiatach najsłabszych ekonomicznie, tj. w parczewskim i włodawskim. Są to w tym przypadku ostatnie dwa miejsca. Nierozwinięte gospodarczo powiaty mają niższy poziom działalności przewozowej w dziedzinie związanej z rolnictwem.

Wśród 4 miast na prawach powiatów najwyższe wartości, dla wybranych cech ekonomicznych, ma Lublin. Wartości dla pozostałych 3 miast, znacznie od nich odbiegają. Najniższe wskaźniki tj. od 5 do 9 występują w pozostałych miastach grodzkich w odniesieniu do Lublina przyjętego jako 100, w przypadku nakładów inwestycyjnych.

Odniesienie wartości miast grodzkich do wartości Lublina nie oddaje w pełni ich charakterystyki ekonomicznej, gdyż Lublin zajmuje dość szczególną pozycję jako miasto wojewódzkie i centrum gospodarcze.

Porównanie wzajemne miast grodzkich według liczb bezwzględnych dla wybranych cech i wskaźnikowo, w stosunku do Lublina, nie wykazuje szczególnie znaczących różnic między pozycją Chełma i Zamościa.

Powiat grodzki Biała Podlaska ma najniższe wartości w przypadku wszystkich wybranych charakterystyk. Przykładowo, wartość produkcji sprzedanej przemysłu w Białej Podlaskiej stanowi 9,4 wartości przypisanej dla Lublina.

W celu określenia możliwości przewozowych transportu drogowego, towarowego zasadne jest przeanalizowanie miejsc tworzenia masy ładunkowej, w rozumieniu położenia firm produkcyjnych na obszarze województwa, ich koncentracji, wielkości czy też prognozy rozwoju.

W strukturze przedmiotowej gospodarki województwa dominują firmy zajmujące się (zgodnie z Polską Klasyfikacją Działalności) handlem i naprawami, które stanowiły w 2002 roku – 36,5% ogółu podmiotów gospodarczych. Ze względu na miejsce powstawania potrzeb transportowych najbardziej znaczące są udziały przemysłu i budownictwa, które stanowiły odpowiednio 9,1% i 9,6% ogółu podmiotów.

Jako podmioty gospodarcze, tworzące produkcję należy wziąć pod uwagę również sekcję rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa, która stanowiła zaledwie 3,7%. Sam transport, ujęty razem z gospodarką magazynową i łącznie stanowił 7,7%.

Interesujące jest zjawisko niskiego udziału sekcji rolnictwa, co oznaczałoby, że mimo typowo rolniczego charakteru gospodarczego województwa, znaczące dla pozyskiwania masy ładunkowej dla transportu są przede wszystkim działy przemysłu i budownictwa.

Większość firm działających w województwie to głównie przedsiębiorstwa bardzo małe (zatrudniają do 9 pracowników), które stanowią około 93,0% ogółu zarejestrowanych podmiotów.

Firm, które zatrudniają więcej niż 500 osób, było w województwie około 105 w 2001 roku. Pozostałe zatrudniają od kilku do kilkudziesięciu pracowników.

Wśród 500 największych firm w Polsce w 2001 roku, 11 jest z województwa lubelskiego, natomiast wśród 100 największych tylko jedno pochodzi z tego województwa, tj. Zakłady Azotowe S.A. w Puławach.

Charakterystyczne jest, że ogólnie biorąc większość znaczących firm umiejscowiona jest w Lublinie lub w powiecie lubelskim. Pozostałe duże przedsiębiorstwa działają w Puchaczowie (powiat łęczyński), Biłgoraju, Zamościu, Puławach, Rejowcu Fabrycznym, Świdniku. Można stwierdzić, że są to ośrodki monoprodukcyjne i w przypadku załamania się rynku zbytu spowodują wzrost stopy bezrobocia.

Duże firmy produkcyjne zawierają na ogół umowy z dużymi firmami przewozowymi, a zatem nie stwarza to szans przewozowych drobnym, rozproszonym przewoźnikom, dominującym i w województwie i w kraju. Takie szanse dla tychże przewoźników, jak też dla wykorzystania różnicowania zawodowego siły roboczej stwarza urozmaicenie gałęziowe i przede wszystkim branżowe – przemysłu.

W celu zilustrowania rozkładu miejsc pozyskiwania ładunków dla transportu drogowego podaje się zestawienie przedsiębiorstw produkcyjnych i transportowych według powiatów. Wybrane zostały te firmy, które mają znaczenie dla danego obszaru jako ośrodki działalności gospodarczej i wymiany, co nie oznacza, że są największymi w województwie pod względem wielkości przychodów, czy też eksportu.

W zestawieniu tablicy 3 - załącznika zauważa się przewagę pewnych obszarów, w tym przypadku powiatów, ze względu zarówno na liczbę podmiotów, głównie z branży przemysłowej, jak też na ich rangę, z tytułu głównie wielkości produkcji, mierzonej czy to

wielkością przychodów, wielkością zatrudnienia, czy też miejscem wśród najlepszych, tj. najbardziej efektywnych firm województwa⁴¹.

Znaczącym potencjałem z tego tytułu charakteryzuje się przede wszystkim powiat lubelski zarówno grodzki, jak i ziemski. Następne pozycje zajmują powiaty puławski, łukowski, łęczyński i biłgorajski.

Charakterystyczne jest, że wyżej wymienione powiaty w rankingu uprzednio podanych cech potencjału gospodarczego, z reguły zajmowały analogiczne wysokie miejsca, natomiast powiaty takie jak włodawski, parczewski, bardzo słabe ekonomicznie nie mają na swym terenie znaczących przedsiębiorstw. Prowadzi to do wniosku, że jeśli w powiecie znajduje się siedziba przynajmniej jednej znaczącej ekonomicznie firmy, to przyczynia się to, do powstawania przedsiębiorstw – satelitów, co powoduje w efekcie ożywienie gospodarcze regionu.

Z punktu widzenia transportu istotne są powiązania miejsc odbioru i dostawy towarów oraz stworzenie warunków do jego funkcjonowania, przede wszystkim poprzez dobrą organizację wymiany handlowej i odpowiednią do potrzeb – infrastrukturę drogową.

Duże firmy międzynarodowego transportu drogowego mają z reguły ugruntowaną już pozycję na rynku usług przewozowych, z tytułu kontaktów zagranicznych, posiadania sprawnego ekologicznego taboru, znajomości przepisów i wymagań firm produkcyjnych, czy też pośrednio – spedytorów.

Przewoźnicy krajowi, z reguły rozdrobnieni, słabi ekonomicznie, pozostają w sferze transportu drobnicy, czy też zaopatrzenia. Ich egzystencja zależy w dużej mierze od sprawności organizacyjnej, dostosowanej do potrzeb dystrybucji. Niewątpliwie pojawia się tutaj pole działania dla samorządów terytorialnych, które w swoich ofertach ekonomicznych deklarują przychylność i różnorakie preferencje między innymi poprzez zachęty finansowe dla potencjalnych inwestorów. Takie oferty powinny być kierowane równoległe do przewoźników drogowych, krajowych, jako potencjalnej grupy, która wpływa bezpośrednio na rozwój gospodarczy województwa.

Niezbędne staje się w tym celu, utworzenie centrów dystrybucji (logistycznych), udzielanie pomocy finansowej (opodatkowanie lokalnych kredytów, podatek od środków transportu), czy też edukacyjnej (szkolenia w celu uzyskania przez przewoźników certyfikatów kompetencji zawodowych).

Takie działania powinny być rozpatrywane na szczeblu wojewódzkim, aby stworzyć spójny wewnętrznie system funkcjonowania transportu, który stałby się przyczynkiem do wyrównania różnic w rozwoju gospodarczym jednostek terytorialnych.

⁴¹ Kurier Ranking – Lubelska Setka Kuriera, 23.VI.2004 r.

3.1.2. Wpływ uwarunkowań zewnętrznych na kształtowanie polityki transportowej województwa

Do uwarunkowań zewnętrznych rozwoju systemu transportu drogowego zaliczają się zdarzenia i procesy mające miejsce poza województwem, na poziomie krajowym oraz międzynarodowym. Do najważniejszych mających wpływ na politykę transportową województwa zaliczają się przede wszystkim:

- Strategia Polskiego Rządu wynikająca z członkostwa w Unii Europejskiej;
- Współpraca międzynarodowa z pozostałymi państwami;
- Współpraca transgraniczna.

Wszelkie regulacje dla transportu drogowego województwa wynikają z polityki i narodowej strategii Polskiego Rządu, której nadrzędnym priorytetem było członkostwo w Unii Europejskiej. Efektem tych działań jest przystąpienie Rzeczypospolitej Polski do Unii Europejskiej 1 maja 2004 r.⁴² Włączenie w struktury wewnątrz-wspólnotowe oznacza przyjęcie przez Polskę unijnych standardów i regulacji prawnych pozwalających na otwarcie gospodarcze, swobodę przepływu osób i towarów oraz kapitału. Wymagania wynikające z procesu integracji europejskiej dotyczą liberalizacji usług transportu drogowego, wprowadzenia zasad uczciwej konkurencji, reguł udzielania pomocy publicznej, wprowadzenia norm technicznych, ekologicznych, socjalnych i wielu innych.

Przystąpienie Polski do Unii zbiega się z uaktywnieniem działań Wspólnoty na rzecz tworzenia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego mniej uciążliwego dla środowiska, czemu służą między innymi:

- rozwój systemów multimodalnego transportu pasażerskiego;
- rozwój systemów zapewniających pasażerom lepszą informację;
- udoskonalenie systemów komputerowej rezerwacji miejsc i sprzedaży biletów;
- rozwój systemów logistycznych skracających czas dostawy towarów;
- zwiększenie dostępności przestrzennej transportu poprzez rozwój zarówno sieci międzynarodowych, jak i regionalnych układów transportu.

Polityka Unii Europejskiej w odniesieniu do transportu (zawarta w aktach prawnych, dokumentach politycznych, w Białych i Zielonych Księgach oraz innych dokumentach) zakłada jego zrównoważony rozwój. Wytyczne europejskiej polityki transportowej na najbliższą dekadę, zamieszczone w Białej Księdze z 2001 roku⁴³ przewidują racjonalizację systemu transportowego, umożliwiającą spełnienie wymogów wynikających z rozszerzenia Unii i zapewniającą zrównoważony rozwój. Do racjonalizacji przewozów (jak np. stosowanie pojazdów bardziej przyjaznych dla środowiska), powinno skłonić użytkowników urealnienie kosztów korzystania z infrastruktury transportowej poprzez włączenie do nich kosztów zewnętrznych generowanych przez środki transportu. Zrównoważenie poszczególnych gałęzi transportu spowoduje także likwidację „wąskich gardeł” oraz poprawę bezpieczeństwa na drogach. Wspólnota wspiera rozwój transportu kombinowanego, który ma stanowić alternatywę dla transportu drogowego.

⁴² Traktat dotyczący przystąpienia Rzeczypospolitej Polski do Unii Europejskiej, podpisany w Atenach w dniu 16 kwietnia 2003 r. Dziennik Ustaw Nr 90 z dnia 30 kwietnia 2004 r.

⁴³ Biała Księga Europejska polityka transportowa 2010: czas na podjęcie decyzji. Bruksela, wrzesień, 2001.

Członkostwo w Unii Europejskiej jest uwieńczeniem podjętych przez Polskę procesów przygotowawczych na przestrzeni ostatnich 14 lat⁴⁴. W procesie dostosowawczym w okresie przedakcesyjnym w odniesieniu do transportu drogowego uznano⁴⁵:

- Dostosowanie prawa polskiego do unijnego, w tym w zakresie regulacji rynku i jego otwarcia na podmioty unijne;
- Wprowadzenie standardów ilościowych i jakościowych w infrastrukturze, pojazdach oraz działalności organów nadzoru i kontroli oraz ich dostosowanie do założeń wspólnej polityki transportowej i gospodarczej;
- Wdrożenie zasad równości, niedyskryminacji i otwartości dla wszystkich unijnych podmiotów, co pozwoli na prawidłowe funkcjonowanie polskich i unijnych przedsiębiorstw drogowych w warunkach uczciwej konkurencji.

W efekcie podejmowanych działań dostosowano warunki dostępu do zawodu i rynku w transporcie drogowym do zasad obowiązujących w Unii Europejskiej⁴⁶. Ustawa o transporcie drogowym z 6 września 2001 r. (wraz z późniejszymi zmianami) reguluje warunki dostępu do zawodu poprzez wymogi przestrzegania niekaralności, zabezpieczenia finansowego (za każdy samochód oraz przewożone ładunki) oraz wymóg kwalifikacji zawodowych.

Mocą wspomnianej ustawy, została powołana Inspekcja Transportu Drogowego, posiadająca uprawnienia do kontroli zgodności wykonywanych przewozów drogowych z obowiązującym ustawodawstwem.

Wspólnotowe zasady w zakresie prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i gwarantowanych czasów odpoczynku kierowców wprowadziła ustawa o czasie pracy kierowców z 16 kwietnia 2004 r.⁴⁷.

Wynegocjowano z Unią Europejską rozwiązania przejściowe w sprawie liberalizacji rynku transportu drogowego i wzajemnego otwarcia wewnętrznych rynków na przewozy wewnątrz kraju (kabotaż). Został w tym względzie ustalony 3-letni okres przejściowy na tzw. „mały kabotaż” (czyli przewozy w granicach jednego kraju) z możliwością przedłużenia o kolejne dwa lata.

Od momentu akcesji Polski do Unii Europejskiej polscy przewoźnicy drogowi mogą wykonywać międzynarodowy transport drogowy bez ograniczeń tj. bez zezwoleń zagranicznych. Podstawą do realizacji przewozów jest licencja Wspólnoty na międzynarodowy transport drogowy rzeczy (licencje krajowe na przewozy zastąpiły licencjami wspólnotowymi)⁴⁸. Funkcjonuje jednolity europejski rynek przewozowy, czyli wolny wybór polskiego bądź innego przewoźnika. Liberalizowane zostały międzynarodowe przewozy osób transportem drogowym, które mogą być wykonywane w oparciu o licencję Wspólnoty.

Prowadzona na wzór unijnej polityka państwa tworzy warunki do prawidłowego funkcjonowania podmiotów gospodarczych na rynku. Stosownie do ustrojowej roli, Rząd prowadzi ogólną politykę i dostarcza instrumenty jej wdrażania a także dostarcza instrumenty dla realizacji polityki regionalnej państwa oraz instrumenty dla realizacji samodzielnej

⁴⁴ Począwszy od 25 maja 1990 r., kiedy Polska złożyła wniosek o członkostwo w Unii Europejskiej aż do zakończenia negocjacji na szczycie w Kopenhadze w dniu 13 grudnia 2003.

⁴⁵ Polityka transportowa na lata 2001 –2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju. MTiGM, Warszawa, 2001 r.

⁴⁶ Zgodnie z Dyrektywą Rady nr 98/76/WE.

⁴⁷ Zgodnie z Rozporządzeniem Rady nr 3820/85/EWG i 3821/85/EWG i Umową europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR).

⁴⁸ Wymóg licencji zawodowej w samochodowym transporcie międzynarodowym i krajowym (po spełnieniu wymogów dobrej reputacji, wystarczającej kondycji finansowej i niezbędnych kompetencji zawodowych, zgodnie z Dyrektywą Rady nr 98/76/WE oraz Dyrektywą Rady nr 96/26/WE.

polityki gmin, powiatów i województw. Z kolei gminy, powiaty i województwa wykonują plany społeczno – gospodarcze oraz przestrzenne, rzutujące na warunki funkcjonowania systemów transportu zarówno w skali lokalnej, regionalnej, jak i w krajowej⁴⁹. Ważna jest przy tym zgodność celów państwa z celami regionalnymi.

W zakresie regularnych usług transportu zbiorowego na wzór rozwiązań unijnych założono, że koordynatorem i organizatorem przewozów są samorzady województw w skali regionalnej, powiatów w skali ponadlokalnej i gmin w skali lokalnej. Organizator określi zakres usług publicznych, taryfy, pomoc dla przewoźników oraz będzie pełnił nadzór nad realizacją usługi. Samorzady wyłonią przewoźników w trybie zamówień publicznych, **udzielając im wsparcia na pokrycie utraconych wpływów**, spowodowanych nałożonymi obowiązkami taryfowymi i świadczeniem usług na liniach nierentownych. Nie wprowadzono dotąd zasady tzw. usługi publicznej, która nakłada na administrację publiczną obowiązek organizowania rynku usług przewozowych poprzez system zamówień publicznych, skierowanych do komercyjnych przewoźników⁵⁰. Przewoźnicy funkcjonują natomiast na rynku na ogólnych zasadach działalności gospodarczej, przy konieczności spełnienia przepisów o dopuszczeniu do rynku.

Polityka transportowa państwa zakłada zwiększenie konkurencyjności krajowych przedsiębiorstw wykonujących zarobkowy transport osób, zwłaszcza pod względem jakości taboru, unowocześnienia struktury organizacyjnej, kadrowej, struktury kosztów i poziomu płac. Zmiany te powinny doprowadzić do ograniczenia spadku liczby przewożonych pasażerów, obniżenia kosztów jednostkowych przedsiębiorstw, a tym samym do poprawy konkurencyjności w stosunku do przewoźników zagranicznych. Założono procesy restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstw PKS. Równoległe nakierowanie działań na jednolite rozwiązania systemowe w sferze fiskalnej, oparte na zasadzie, że przewoźnik nie ponosi kosztów związanych z honorowaniem ulg w autobusowej komunikacji pasażerskiej. Zmierzają one do refundowania przewoźnikom strat spowodowanych respektowaniem ulg, z tendencją do zmniejszania tych ulg.

W celu stworzenia podstaw ubiegania się Polski o fundusze strukturalne i spójności, w oparciu o założenia polityki transportowej, opracowano szczegółową strategię rozwoju infrastruktury transportowej. Dokument Sektorowy Program Operacyjny na lata 2004 – 2006 zawiera priorytety rozwojowe infrastruktury, które spełniają kryterium dostępności obszarowej (Unia – kraj – kraje trzecie) i kryterium spójności terytorium kraju (kraj – region)⁵¹. Program uwzględnia dwa podstawowe kryteria, jakimi są zrównoważony dla wszystkich gałęzi rozwój systemu transportowego i bezpieczna infrastruktura drogowa. Dla znalezienia alternatywy dla nadmiernie intensywnego rozwoju transportu samochodowego założono realizację zadań: modernizacji linii kolejowych, rozwój systemów intermodalnych oraz poprawę dostępu do portów morskich. W ramach tego ostatniego zadania planuje się przebudowę dróg krajowych, usprawnienie przejazdu przez miasta i miejscowości, oraz monitoring środków poprawy bezpieczeństwa.

Konsekwencją przystąpienia do Unii Europejskiej jest konieczność tzw. uszczelnienia granicy wschodniej naszego państwa, na której znajduje się województwo lubelskie. Granice Polski na wschodzie stały się bowiem granicami zewnętrznymi Wspólnoty. Na obszarze województwa znajduje się 10 przejść granicznych z tego 3 drogowe graniczące z Białorusią i 3 drogowe graniczące z Ukrainą, których rozbudowa wspomagana jest ze środków finansowych Unii Europejskiej (PHARE). Infrastruktura przejść granicznych jest rozbudowywana

⁴⁹ Polityka transportowa na lata 2001 – 2015 ..., op. cit.

⁵⁰ Niezbędna jest Ustawa o transporcie zbiorowym regulująca te kwestie.

⁵¹ Sektorowy Program Operacyjny: Transporty na lata 2004 – 2006 oraz uzupełnienie programu, marzec, 2004 r.

i modernizowana. Modernizowane są przejścia drogowe w Kukurykach, Hrebennem i Terespolu. Ukończono rozbudowę, zgodnie z standardami unijnymi przejścia granicznego w Dorohusku. Planowana jest budowa drogowego przejścia na Bugu we Włodawie, na granicy polsko – białorusko ukraińskiej, łączącego najkrótszą drogą Lublin, Chełm i Zamość z Mińskiem, Wilnem i Moskwą (dawny szlak królewski z Krakowa przez Lublin do Wilna). Rozbudowa i modernizacja przejść powinna poprawić stopień przepustowości oraz skrócić czas oczekiwania pojazdu na odprawę. Dzięki niej w regionie powstaną również nowe miejsca pracy a ludność w pasie przygranicznym otrzyma większe szanse na zwiększenie aktywności gospodarczej, kulturalnej i turystycznej. Na lata 2004 – 2006 zaplanowane środki z tzw. funduszu z Schengen między innymi na rozwój infrastruktury granicznej, dokończenie programu informatyzacji przejść granicznych oraz na przedsięwzięcia wewnątrz kraju, jeżeli służą poprawie bezpieczeństwa na granicy.

Niezależnie od obowiązujących wytycznych i kierunków polityki transportowej państwa, województwo kreuje poprzez samorząd własną politykę zagraniczną. Województwo lubelskie podjęło współpracę z takimi państwami Unii Europejskiej jak: Francja, Holandia, Belgia, Włochy, Szwecja. Jej celem jest poprzez wymianę doświadczeń, szybsze dostosowanie regionu do standardów unijnych. Może to przynieść różnego rodzaju korzyści w postaci transferu technologii, innowacji, tworzenia zaplecza naukowo - technicznego.

W Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego mówi się o konieczności przeznaczenia unijnych środków na budowę i modernizację infrastruktury transportowej, przejść granicznych, ochronę środowiska, współpracę gospodarczą (w tym wsparcie dla małych i średnich przedsiębiorstw) we wschodnich województwach Polski. Realizowane będą również działania zapewniające rozwój ruchu turystycznego w strefie przygranicznej, między innymi poprzez prowadzenie wzajemnej promocji atrakcji turystycznych, informację turystyczną w rejonach przygranicznych, likwidację barier ograniczających ruch turystyczny. W związku z procesami integracyjnymi, przewiduje się rozszerzenie współpracy międzynarodowej z krajami położonymi między innymi na wschód od Polski, gdzie dotychczas kontakty były najslabsze⁵².

Korzystne położenie geograficzne województwa stwarza potencjalne możliwości rozwoju współpracy gospodarczej, kulturalnej i transgranicznej z państwami na wschodniej granicy. Szeroko rozumianą współpracę województwa z państwami ościennymi na wschodzie zaliczono do priorytetów współpracy zagranicznej⁵³. Dotyczy ona dalszego rozwoju społeczno – gospodarczego, kontaktów naukowo – kulturalnych oraz wspólnych przedsięwzięć w zakresie ochrony środowiska. Państwa wschodnie stanowią naturalne zaplecze i są jednocześnie bardzo chłonnym rynkiem, zwłaszcza artykułów rolno – spożywczych, których znaczącym producentem jest województwo lubelskie. Szansą dla wzrostu wymiany handlowej dzięki przystąpieniu do Unii stanowi traktat Unia – Rosja,⁵⁴ w ramach którego polscy przedsiębiorcy będą mogli ubiegać się o subsydia na eksportowane do tego kraju towary. Wzajemne kontakty i wymiana handlowa z państwami takimi, jak: Ukraina, Białoruś i Rosja i dalej ze wschodniej Azji oraz z państwami Europy zachodniej decydują również po wielkości przewozów tranzytowych.

Jedną z form współpracy przygranicznej jest Euroregion „Bug” (ERB), pozwalający na ułatwienie wszelkiego rodzaju kontaktów między mieszkańcami i podmiotami tam funkcjonującymi. Skupia on sąsiadujące ze sobą regiony o różnych uwarunkowaniach gospodarczo-politycznych i historycznych, należące do Polski, Ukrainy i Białorusi.

⁵² Narodowa Strategia Rozwoju Regionalnego, Uchwała Rady Ministrów z 28 grudnia 2000 r.

⁵³ Priorytety współpracy zagranicznej województwa lubelskiego. Lublin, 30 sierpnia 1999 r.

⁵⁴ Partnership and Cooperation Agreement – PCA.

Współpraca obejmuje tak istotne dziedziny życia jak: gospodarka, ochrona środowiska, transport, turystyka, oświata i kultura.

Województwo lubelskie zawarło umowy dotyczące współpracy transgranicznej pomiędzy Ukrainą (z Obwodem Wołyńskim, Lwowskim, Ługańskim) z Białorusią (z Obwodem Brzeskim) i Federacją Rosyjską (z Obwodem Omskim i Nowogrodzkim). Współpraca dotyczy między innymi ochrony środowiska w zakresie utworzenia międzynarodowych rezerwatów biosfery na Polesiu i Rostoczu. Współpraca transgraniczna może być realizowana w drodze kontaktów wojewódzkich między władzami samorządowymi oraz kontaktów na niższych szczeblach między władzami powiatów i gmin. Ożywienie tej współpracy jest bardzo oczekiwane jako dające impuls rozwojowy gospodarce.

Niezbędna jest w tym zakresie intensyfikacja współpracy między przedsiębiorstwami działającymi na sąsiadujących rynkach (izby gospodarcze), promocja, wymiana informacji i inne przedsięwzięcia. Dotyczy to również współpracy turystycznej i lecznictwa uzdrowiskowego z Ukrainą, Białorusią wynikającej z istnienia atrakcyjnych turystycznie terenów w strefach przygranicznych tych państw. Współpraca w zakresie poprawy stanu środowiska naturalnego dotyczy, między innymi, zagospodarowania i projektowania transgranicznych obszarów chronionych, wdrażania opracowań systemowych ochrony środowiska, monitoringu i badań stanu ochrony środowiska, realizacji wspólnych umów i porozumień. Współpraca naukowa prowadzona jest w oparciu o zawarte umowy międzyuczelniane, a współpraca kulturalna poprzez lokalne organizacje i instytucje zajmujące się sprawami kultury.

3.2. Diagnoza stanu przewozów realizowanych przez transport samochodowy województwa lubelskiego

3.2.1. Ocena stanu przewozów autobusowych

3.2.1.1. Przewozy międzymiastowe krajowe

Województwo lubelskie posiada jedną z najlepiej rozwiniętych sieci połączeń autobusowych w Polsce. Pod względem długości oraz liczby linii regularnej komunikacji autobusowej województwo zajmuje pierwsze miejsce w kraju. Trzon sieci komunikacji autobusowej stanowią krajowe połączenia regularne.

Regularna krajowa komunikacja autobusowa odbywa się po następujących rodzajach linii:

- międzyregionalnych, dalekobieżnych tj. powyżej 160 km, obejmujących swoim zasięgiem obszar co najmniej dwóch regionów, które łączą miasta wojewódzkie oraz inne, ważniejsze ośrodki aglomeracyjne;
- regionalnych tj. w granicach 50 – 160 km, dokonywanych na obszarze kilku sąsiednich województw, łączących mniejsze miasta, także gminne, z dużymi ośrodkami;
- podmiejskich tj. do 50 km, łączące osiedla wiejskie z ośrodkami gminnymi, powiatowymi i wojewódzkimi;
- miejskich tj. funkcjonujących w obrębie miast oraz w strefie 5-10 km poza jego granicami.

Na terenie województwa w 2002 r. prowadzono 2 916 regularnych linii autobusowych o łącznej długości ponad 148 tys. km. Linie te stanowiły ponad 10% liczby i ponad 12% ogółu długości linii regularnych w Polsce.

Wśród regularnych linii autobusowych zdecydowanie dominowały linie podmiejskie oraz regionalne. Linie te stanowiły 94% liczby oraz 86% długości ogółu prowadzonych linii regularnej komunikacji autobusowej w województwie. Pod względem długości w km, linie podmiejskie i regionalne w województwie lubelskim plasowały się na pierwszym miejscu w kraju.

Województwo lubelskie zajmowało również pierwsze miejsce w kraju pod względem liczby prowadzonych linii regionalnych i drugie miejsce w kraju pod względem liczby prowadzonych linii podmiejskich.

Podstawowa sieć połączeń autobusowych w województwie jest zasadniczo ukształtowana i ustabilizowana, chociaż podlega naturalnym zmianom i korektom wynikającym z racjonalizacji połączeń i optymalnego dostosowania do potrzeb przewozowych ludności.

Na przestrzeni ostatnich pięciu lat ogólna liczba oraz długość prowadzonych linii regularnej komunikacji autobusowej znacząco nie zmieniły się. Przeobrażeniu uległa natomiast struktura poszczególnych rodzajów linii. Polegało ono na zmniejszeniu liczby i długości linii podmiejskich. Nie tworzono też nowych linii miejskich, ale następowało raczej ich łączenie i przejmowanie przez innych przewoźników w ramach dotychczasowej sieci połączeń.

Ilość i struktura linii regionalnych w województwie utrzymywały się w omawianych latach na podobnym poziomie. Wzrastała natomiast systematycznie długość i liczba linii dalekobieżnych. Porównaj tablica 32.

Tablica 32

**Długość i liczba prowadzonych linii regularnej komunikacji autobusowej
w województwie lubelskim w latach 1998 – 2002***

Linie regularne	1998	1999	2000	2001	2002
Krajowe	2915	2820	3099	2980	2916
ogółem - liczba					
- długość w km	144 034	145 596	153 135	153 648	148 027
dalekobieżne- liczba	66	68	69	73	75
- długość w km	16 902	17 252	17 556	18 916	19 475
regionalne – liczba	647	667	764	726	731
- długość w km	52 586	55 384	57 221	59 660	59 310
podmiejskie - liczba	2130	2025	2178	2090	2021
- długość w km	73 954	72 429	77 711	74 414	68 621
miejskie- liczba	72	60	88	91	89
- długość w km	592	531	647	658	1069

* w przedsiębiorstwach prowadzących regularną komunikację krajową i międzynarodową, zatrudniających pow. 9 osób, bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej.

Źródło: Transport – wyniki – działalności za lata 1998 - 2002 r. GUS. 1999 - 2003.

Wysoka gęstość oraz długość sieci regularnych linii autobusowych województwa lubelskiego pozwala stwierdzić, że sieć tych połączeń jest dostosowana do układu przestrzennego sieci osadniczej, centrów gospodarczych, administracyjnych, handlowych, kulturowych, turystycznych, akademickich oraz sieci szkół itp.

Największe nasilenie prowadzonych linii regularnych zwykłych w województwie ma miejsce w powiatach: lubelskim, lubartowskim, świdnickim⁵⁵. Najwięcej regularnych połączeń autobusowych łączy miasto Lublin z siedzibami powiatów i innych większych miejscowości województwa.

Spośród obsługiwanych w województwie 731 linii regionalnych do relacji o największym natężeniu kursów prowadzonych przez dużych przewoźników należą takie jak: Puławy – Kurów - Lublin (43 kursy na dobę), Puławy – Lublin (31 kursów), Puławy – Zwoleń (16 kursów), Zamość – Krasnystaw - Lublin (21 kursów), Janów Podlaski – Lublin, Horodło – Biłgoraj (29 kursów), Zamość – Biłgoraj (30 kursów), Biłgoraj – Stalowa Wola, Łuków – Biała Podlaska, Biała Podlaska – Łuków - Siedlce, Chełm – Lublin, Chełm – Dubienka, Lublin – Chełm – Hrubieszów, Kraśnik Fabryczny - Lublin i wiele innych.

Linie podmiejskie spełniają funkcje dowozowe z okolicznych osiedli i miejscowości do większych centrów administracyjno gospodarczych województwa. Do 2021 linii dowozowych lub okrężnych należą między innymi linie o największej częstotliwości kursów wokół: Lublina, Chełma, Zamościa czy linie Świdnik – Lublin i inne.

W 2002 r. w województwie lubelskim połączenie Lublina i innych większych miast z największymi aglomeracjami i najatrakcyjniejszymi ośrodkami gospodarczymi, turystycznymi i uzdrowiskowymi w całym kraju, zapewniało 75 linii dalekobieżnych. Województwo posiadało połączenia autobusowe praktycznie z wszystkimi ważniejszymi miejscowościami jak: Warszawa, Łódź, Kraków, Katowice, Gdańsk (511 km), Olsztyn, Białystok, Toruń, Rzeszów, Rymanów Zdrój, Przemyśl, Solina, Kielce, Licheń, Siedlce, Giżycko (426 km), Zakopane, Krynica Górską, Kudowa Zdrój (694 km), Muszyna itp. Wiele z dalekobieżnych linii autobusowych funkcjonowało z powodu braku połączeń kolejowych.

⁵⁵ Badania ankietowe w P. PKS w Lublinie

Sieć połączeń autobusowych tworzy wielu przewoźników transportu drogowego, posiadających zróżnicowaną strukturę organizacyjną, własnościową oraz wielkość. Wśród nich do największych należy: **15 przedsiębiorstw Państwowej Komunikacji Samochodowej, 2 spółdzielnie transportowe oraz transportowe spółki prywatne (w tym np. Chelmskie Linie Autobusowe Spółka z o.o.).**

W 2002 roku duzi przewoźnicy zatrudniający powyżej 9 pracowników, przewieźli w województwie **58 674 tys. pasażerów** na średnią odległość przewozu jednego pasażera 30 km. W analizowanym roku zaangażowane do przewozów pasażerów autobusy wykonały pracę przewozową w wielkości 1 935,3 mln pas – km.

Wielkości przewozów pasażerów oraz wykonanej pracy przewozowej plasują województwo lubelskie w czołówce krajowej. Największy udział w tych przewozach posiada komunikacja regularna, która stanowi 82,6 % ogółu przewozów autobusowych oraz 94,7% wykonanej przez przewoźników w województwie pracy przewozowej. Pozostałe przewozy pasażerów zaliczane są do tzw. okazjonalnych, określanych do celów statystycznych jako nieregularne.

W ramach prowadzonej komunikacji regularnej, przewozy świadczone na podstawie posiadanych biletów miesięcznych wyniosły 48% sprzedanych biletów i 23% wykonanej pracy przewozowej. Są to codzienne przejazdy do pracy oraz szkół, realizowane na stosunkowo krótkie odległości. Wśród nich zdecydowanie dominują przewozy do szkół (ponad 90%). Wielkość oraz strukturę rodzajową przewozów wykonanych publiczną międzymiastową komunikacją autobusową w województwie przedstawia tablica 33 oraz rysunek nr 1.

Tablica 33

**Przewozy pasażerów transportem samochodowym w relacjach krajowych
w województwie lubelskim w latach 1999 – 2002 ***

Wyszczególnienie	1999		2000		2001		2002	
	tys. pasaż	mln pas-km	tys. pasaż	mln pas-km	tys. pasaż	mln pas-km	tys. pasaż	mln pas-km
Ogółem, w tym:	73 124,8	2239,9	70293,2	2157,5	67426,3	2128,6	58674,1	1935,3
przewozy krajowe	73 025,5	2180,7	70222,5	2017,7	67359,0	2005,1	58600,9	1798,5
Komunikacja regularna, w tym:	71 531,8	2031,7	68 456,7	1929,3	34 209,3	1804,0	55 575,3	1600,6
przewozy za biletami miesięcznymi	28 401,5	498,1	30 781,3	542,9	31 513,5	552,9	28 396,8	454,7
Komunikacja nieregularna, w tym:	1593,0	208,2	1836,5	228,2	3217,0	324,6	3098,8	334,t
przewozy pracownicze. umowne	655,1	20,2	834,4	29,8	2066,6	145,0	2141,3	161,3

* w przedsiębiorstwach prowadzących regularną komunikację krajową i międzynarodową, zatrudniających pow. 9 osób, bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej.

Źródło: Rocznik statystyczny województwa lubelskiego za lata 1999 - 2003 WUS. Lublin, 2000 – 2003 r.

Zjawiskiem charakterystycznym w całym kraju i postępującym począwszy od końca lat dziewięćdziesiątych jest spadek wielkości przewozów pasażerów i pracy przewozowej. W pracy przewozowej pasażerów motoryzacja indywidualna odebrała prawie połowę przewozów autobusom i kolei oraz wywołała własny popyt na przewozy podobnej wielkości⁵⁶.

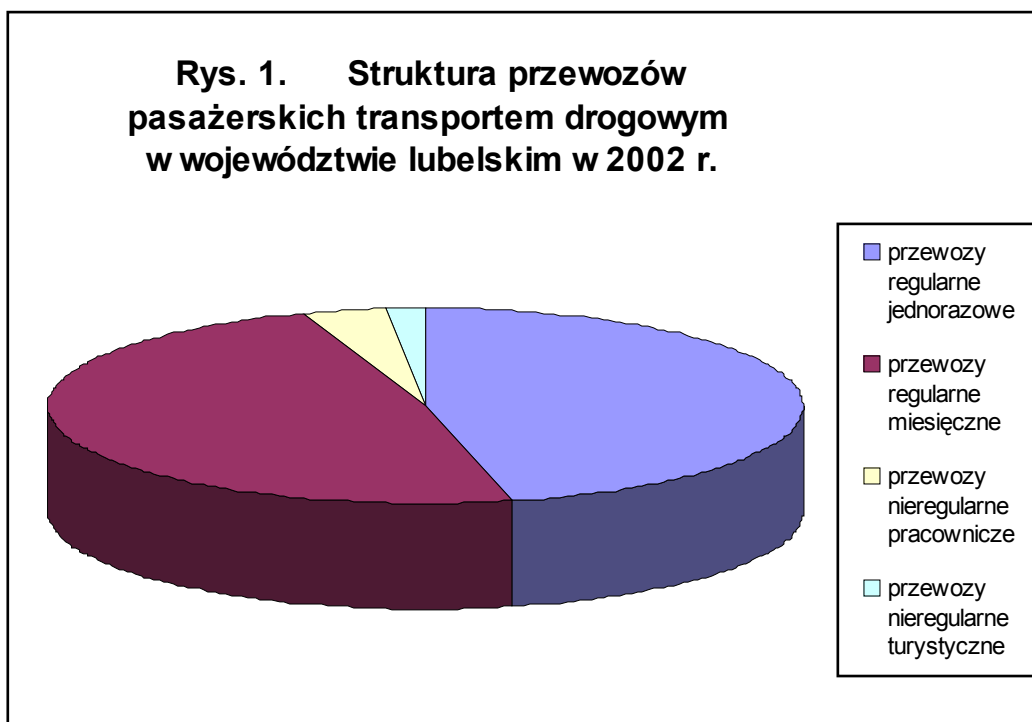
Podobna tendencja wystąpiła w województwie lubelskim. Na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat systematyczną tendencją spadkową ma wielkość przewiezionych pasażerów

⁵⁶ Transport na lata 2004 – 2006. Sektorowy Program Operacyjny. MI, Warszawa, marzec 2004 r.

transportem drogowym oraz praca przewozowa wykonana przez przewoźników drogowych województwa lubelskiego.

Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w województwie stale wzrasta. W 2000 r. ich liczba wyniosła 534,3 tys. sztuk, zaś w roku 2002 – 555,9 tys. sztuk (wzrost o 12%). Wskaźnik liczby samochodów/1000 osób rósł w podobnym tempie i wynosił w 2000 r. 239 samochodów osobowych/1000 ludności, gdy w 2002 r. 253 samochodów osobowych/ 1000 ludności (przy średniej krajowej 288 samochodów /1000 osób).

Rezultatem szybkiego rozwoju motoryzacji indywidualnej jest między innymi znaczne zmniejszenie wielkości przewozów realizowanych na podstawie biletów jednorazowych w krajowej komunikacji regularnej (o 58,7% w latach 1999 - 2002). Spadek wykonanej pracy przewozowej w tych przewozach był mniejszy i wyniósł w analizowanych latach 33,8%, co świadczy o tym, że zaczęto wykonywać mniej przewozów, ale na relatywnie dłuższe odległości. Na niezmiennym poziomie w badanym okresie znajdowały się przewozy regularne realizowane na podstawie biletów miesięcznych do pracy i szkół. Przy czym trend spadkowy przewozów do pracy był niwelowany jednoczesnym wzrostem przewozów do szkół.



Obserwuje się natomiast wyraźną tendencją wzrostu przewozów okazjonalnych, czyli nieregularnych. Udział przewozów nieregularnych, na który składają się przejazdy w celach okazjonalnych, głównie turystycznych oraz do pracy wynosi 17,3% ogółu przewozów i 5,3% wykonanej pracy przewozowej w województwie. Prawie połowę przewozów nieregularnych stanowią w województwie przewozy pracownicze wykonywane na podstawie umów. Pozostałe przewozy stanowią głównie przewozy turystyczne i kolonijne oraz wycieczkowe. Porównaj tablica 33.

Spadek przewozów autobusowych dotyczy szczególnie niedawnego monopolistę na rynku przewozowym tj. przedsiębiorstwa PKS. Na przestrzeni ostatnich czterech lat przewozy pasażerów transportem drogowym świadczone przez PKS-y zmniejszyły się w województwie o prawie 20%, podobnie jak i wykonana przez tych przewoźników praca przewozowa. Porównaj tablica 33 i 34.

Tablica 34

**Przewozy pasażerów i praca przewozowa wykonana przez Przedsiębiorstwa Państwowej
Komunikacji Samochodowej województwa lubelskiego
w latach 1999 – 2002 ***

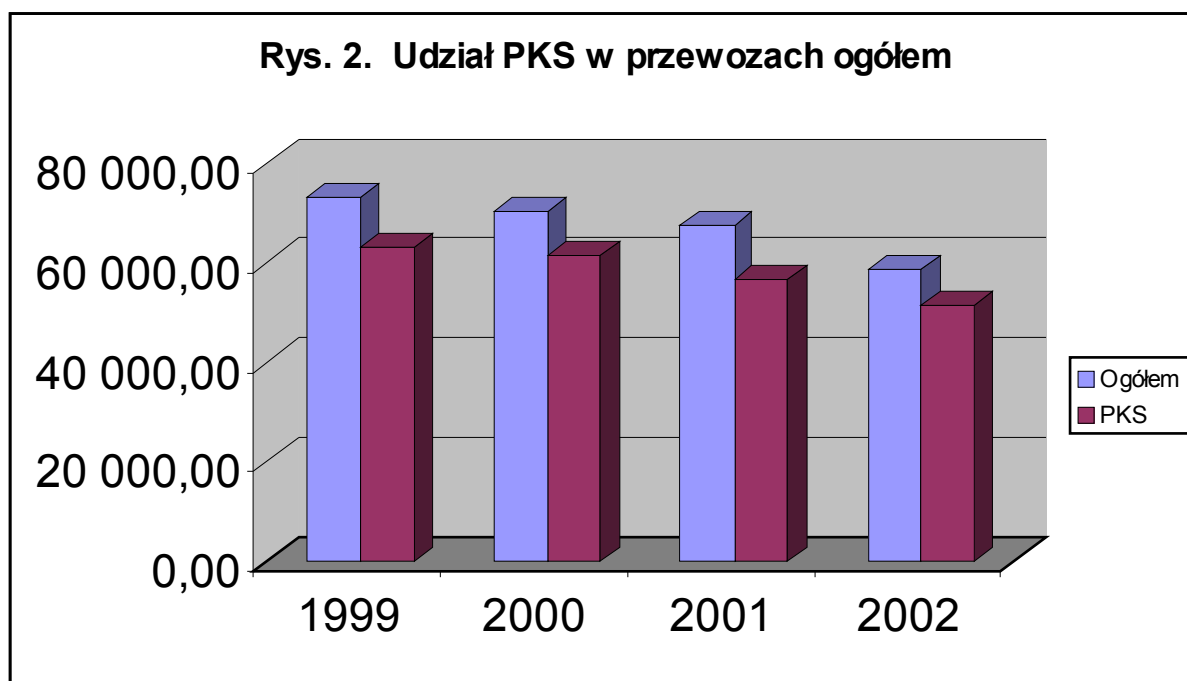
Lata	Pasażerowie w tys.		Pas-km w mln		Śr. odl przewozu 1 pasażera w km	
	Ogółem	PKS	Ogółem	PKS	Ogółem	PKS
1999	73 124,8	63 040	2239,9	1 953,0	31	31
2000	70 293,2	61 459	2157,5	1 826,4	32	30
2001	67 426,3	56 560	2128,6	1.684,6	32	30
2002	58 674,1	51 325	1935,3	1 514,0	33	30

* w przedsiębiorstwach prowadzących regularną komunikację krajową i międzynarodową, zatrudniających pow. 9 osób, bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej.

Źródło: Transport – wyniki – działalności za lata 1999 - 2002 r. GUS. 1999 - 2003 r.

Rocznik statystyczny województwa lubelskiego za lata 1999 – 2003. WUS. Lublin 2000 - 2003.

Zmniejszenie przewozów świadczonych przez PPKS spowodowane jest obok wspomnianych już przyczyn związanych z szybkim rozwojem motoryzacji indywidualnej oraz postępującymi przemianami społeczno – gospodarczymi, również z powstałą na rynku konkurencją małych przewoźników prywatnych.



Przedsiębiorstwa PKS przewożą coraz mniej pasażerów nie tylko w województwie lubelskim ale i w całym kraju. Udział przedsiębiorstw PKS w ogóle przewozów autobusami w województwie spadł w 2002 r. do 87,5%, gdy dla porównania dla całego kraju wskaźnik tego udziału był wyższy i wynosił 91,3%. Tendencja spadkowa udziału PKS na rynku przewozowym utrzymuje się też w 2003 r. Zmniejszanie udziału pracy przewozowej PKS w ogóle wykonanych pas - km jest relatywnie mniejsze. Porównaj tablica 36.

W przewozach wykonywanych przez PKS – w województwie lubelskim wysoki udział posiadają regularne dojazdy do szkół, przy jednocześnie malejącej tendencji wielkości dojazdów do pracy (za biletami miesięcznymi). Przewozy do szkół za okazaniem biletów

miesięcznych stanowią po przejazdach jednorazowych drugą grupę pod względem wielkości i wynoszą 43% ogółu przewozów świadczonych przez tych przewoźników. Niewielki udział mają przewozy turystyczne i międzynarodowe. Tylko PPKS Biała Podlaska prowadzi międzynarodową linię regularną. Pozostałe PKS-y wykonują przewozy międzynarodowe w formie okazjonalnej.

Linie regularnej krajowej komunikacji autobusowej prowadzone przez przedsiębiorstwa PKS i spółdzielnie transportowe stanowią nadal podstawę wypracowanego od lat autobusowego systemu transportu publicznego województwa. Porównaj tablica 35 oraz załącznik nr 6.

Tablica 35

Liczba regularnych linii i kursów autobusowych oraz przebieg autobusów na liniach prowadzonych przez PPKS i spółdzielnie transportowe województwa lubelskiego w 2003 r.

Przedsiębiorstwa PKS i spółdzielnie transportowe	Liczba linii	Długość linii w km	Przebieg w km	Ilość kursów
Spółdzielnia Autonaprawa Zamość	76	4 150	3 452	286
PKS Biała Podlaska	90	7 800	7 073	517
PKS Biłgoraj	92	8 314	4 650	205
PKS Chełm	112	8 430	10 118	958
PKS Hrubieszów	44	3 183	2 020	115
PKS Krasnystaw	82	5 354	2 307	172
PKS Kraśnik	45	4 091	3 531	180
PKS Lublin	48	4 317	3 970	316
PKS Łuków	84	5 402	4 022	276
PKS Międzyrzec Podlaski	34	3 053	2 960	167
PKS Opole Lubelskie	88	4 984	3 809	254
PKS Puławy	200	2 259	9 033	598
PKS Radzyń Podlaski	72	5 653	3 274	195
PKS Tomaszów Lubelski	66	4 307	3 249	159
Spółdzielnia „Transped” Lublin	10	749	2 068	223
PKS Włodawa	54	5 174	4 150	226
PKS Zamość	128	9 022	5 865	509
Razem	1 325	86 242	75 551	5 356

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego Lublin

Do przedsiębiorstw prowadzących najwięcej regularnych linii i kursów autobusowych zaliczają się PKS-y w Puławach, Chełmie, Zamościu, Biłgoraju i Białej Podlaskiej. Każdy z wymienionych przewoźników prowadzi po ponad 100 linii. PPKS w Chełmie prowadzi natomiast najwięcej, bo aż 958 kursów o zróżnicowanym zasięgu lokalnym, regionalnym i międzyregionalnym. Posiada jednocześnie największy przebieg autobusów.

Wymienione przedsiębiorstwa na prowadzonych liniach regularnych przewożą też najwięcej pasażerów oraz wykonują największy przebieg autobusów. Aktywne na rynku przewozowym są dwie spółdzielnie transportowe, prowadzące linie przede wszystkim na terenie powiatu zamojskiego i lubelskiego. Firma Chełmskie Linie Autobusowe Spółka z o.o. – Joint Venture, posiada nowoczesny tabor autobusowy wykonując na terenie województwa przewozy lokalne. Są to przewozy regularne, również do pracy i szkół, przy jednoczesnym honorowaniu ulg przewozowych. Szczegółową charakterystykę przewozów autobusowych

wykonanych przez największych przewoźników województwa, według struktury rodzajowej przedstawiono w załączniku – tablica 1.

Spośród 15-tu Przedsiębiorstw PKS świadczących usługi przewozowe w województwie, tylko PKS w Chełmie jest sprywatyzowany i funkcjonuje jako spółka z o.o. Spółka ta planuje dalszy rozwój poprzez między innymi zakupy taboru autobusowego (4 – 5 sztuk rocznie). W 2003 r. spółka zanotowała wzrost przewozów pasażerów, głównie dzięki zwiększeniu przewozów jednorazowych i szkolnych. Przyrost przewozów osiągnęła pomimo funkcjonowania na lokalnym rynku innego dużego przewoźnika prywatnego - Chełmskie Linie Autobusowe jak też prawie 70 innych mniejszych prywatnych podmiotów.

Oprócz już wspomnianego sprywatyzowanego PKS w Chełmie, PKS w Łukowie jest Jednoosobową Spółką Skarbu Państwa. Natomiast pozostałe PKS-y mają do tej pory niezmienną strukturę własnościową.

Tablica 36

**Dynamika przewozów osób i pracy przewozowej wykonanej przez PPKS
w województwie lubelski w latach 2002 – 2003**

Przedsiębiorstwa PKS	2002		2003		Autobusy w sztukach
	Przewozy ogółem w tys. osób	Pas-km w mln	Przewozy ogółem w tys. osób	Pas -km w mln	
Biała Podlaska	3187	102,6	2 739	86,0	93
Biłgoraj	4599	103,1	4281	95,3	93
Chełm	4826	116,9	5122	98,6	135
Hrubieszów	2568	63,6	2672	67,6	73
Krasnystaw	2273	42,0	1978	39,0	40
Kraśnik	3129	89,3	2488	71,5	69
Lublin	2540	96,9	2510	92,6	60
Łuków	3577	124,7	3387	121,5	97
Międzyrzecz Podl.	1579	39,8	1682	46,4	52
Opole Lubelsk.	3368	117,7	3172	119,2	69
Puławy	7566	182,1	7 409	175,1	146
Radzyń Podlaski	2879	-	2697	-	89
Tomaszów Lubelski	3885	67,4	3926	64,0	86
Włodawa	2085	84,0	1997	82,4	66
Zamość	3553	77,7	3597	64,8	87
Razem	51614	1308	49657	1138	1255

Źródło: badania ankietowe.

Wzrost przewozów oraz pracy przewozowej w 2003 r. zanotował PPKS Hrubieszów, który jest jednak mniej narażony na konkurencję prywatnych przewoźników. Jednocześnie przewoźnik ten wykazał wysoką stratę z prowadzonej działalności. Konkurencją prywatnych przewoźników transportu drogowego osób najmniej zagrożone są PKS-y we Włodawie i Radzynie Podlaskim. W powiatach tych usługi przewozowe świadczy (na podstawie otrzymanych zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób) w obrębie powiatu po kilku prywatnych przewoźników.

W warunkach bardzo wysokiej konkurencji małych firm transportu drogowego osób funkcjonują natomiast PPKS-y w powiatach: Kraśnik, Lublin, Opole Lubelskie

i w Puławach. W powiatach tych wydano najwięcej zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów. Porównaj tablica 39.

W najtrudniejszej sytuacji spowodowanej silną konkurencją małych firm jest PPKS w Kraśniku. Na tamtejszym lokalnym rynku udzielono ponad 100 zezwoleń dla firm przewozowych. Na 32 zezwolenia udzielone w tym powiecie w 2003 r. przypadało 7–miu przewoźników na jedną linię. PPKS w Kraśniku notuje największy spadek przewozów i pracy przewozowej (o 741 tys. pasażerów w 2003 r.). Stąd przedsiębiorstwo to posiada wysoką stratę z tytułu prowadzonej działalności (1 081 tys. zł), przy stosunkowo niskim zatrudnieniu. Ta trudna sytuacja wynika też z uwarunkowań wewnętrznych powiatu. Powiat kraśnicki zamieszkuje stosunkowo duża liczba ludności zatrudnionych w sektorze rolniczym, ponieważ należy on do obszarów typowo rolniczych, generujących w mniejszym stopniu przewozy pasażerskie. Wynika z tego, że zgłaszany popyt na przewozy w tym powiecie jest mniejszy niż oferowana podaż usług przez tamtejszych przewoźników.

Największym w województwie pod względem wykonywanych przewozów osób i osiąganych z tego tytułu przychodów oraz zysku jest PPKS w Puławach. Przewoźnik ten wykonuje też najwięcej przewozów osób na podstawie biletów jednorazowych. Wynika to z faktu, że obsługuje rejony o wysokich walorach turystyczno – wypoczynkowych oraz o wysokim stopniu przemysłowania.

Dochodowymi w województwie, czyli osiągającymi zysk jest tylko pięć Przedsiębiorstw PKS: Puławy, Biała Podlaska, Chełm, Biłgoraj, Lublin. Spośród nich PKS w Biłgoraju osiągnął najwyższą stopę zwrotu z aktywów, która jest jednak wynikiem zwiększenia efektywności posiadanego majątku. Porównaj tablica 37.

Tablica 37

Sytuacja ekonomiczna największych PPKS w województwie lubelskim w 2003 r.

Przedsiębiorstwa PKS	Przychody w tys. zł	Zysk netto w tys. zł	Zatrudnienie w osobach	Przebieg w tys. km	Przewozy ogółem w tys. osób	Przewozy regularne miesięczne w tys. osób
Puławy	26 788	226	409	9 033	7 409	3 790
Biała Podlaska	19 724	235	222	7 073	2 739	2 697
Chełm	17 536	218	252	10 118	5 122	3 080
Biłgoraj	15 290	85	240	4 650	4 281	2 517
Lublin	13 315	65	262	3 970	2 510	977
Tomaszów Lubelski	12 826	- 291	236	3 249	3 926	1 955
Krasnystaw	11 776	- 419	172	2 307	1 978	854
Zamość	11 687	- 757	223	5 865	3 597	1 732
Hrubieszów	11 618	- 560	184	2 020	2 672	1 471
Radzyń Podlaski	9 762	- 243	180	3 274	2 697	1 398
Kraśnik	9 610	- 1081	168	3 531	2 488	775
Włodawa	8 893	- 365	175	4 150	1 997	1 098
Opole Lubelskie	8 704	- 633	187	3 809	3 172	1150

Źródło: Dane Urzędu Marszałkowskiego, Ranking największych firm Lubelszczyzny oraz badania ankietowe.

Pozostałe dziesięć PPKS przynosi ze swojej działalności przewozowej straty, pomimo osiąganych przez niektóre z nich wysokich przychodów. Przyczyn tej sytuacji przewoźnicy ci upatrują przede wszystkim w nieuczciwej konkurencji na rynku oraz w kredytowaniu przez nich ulg za przewozy miesięczne i inne. Podstawową przyczyną są zbyt wysokie koszty wykonywanej działalności w stosunku do uzyskiwanych przychodów. Szansą na obniżenie kosztów dla tych PKS może być wprowadzenie dla każdego z nich indywidualnych programów naprawczych w celu poprawy efektywności ich działalności. Następnym zaś

krokiem powinno być podjęcie procesu konsolidacji poszczególnych 13-tu PKS podległych Województwu Lubelskiemu.

Najmniejsze w województwie pod względem wielkości przewozów pasażerów i wykonywanej pracy przewozowej są PPKS-y w Krasnymstawie i Międzyrzecu Podlaskim. Przewoźnicy ci posiadają też najmniej autobusów. Obsługują oni powiaty słabiej rozwinięte gospodarczo o mniejszej sile generowania zapotrzebowania na przewozy pasażerskie. Ponadto niedaleko w powiecie Biała Podlaska usługi przewozowe świadczy też PKS z siedzibą w Białej Podlaskiej.

Na terenie województwa lubelskiego wykonywane są też przewozy regularne – specjalne. Są to przewozy realizowane w oparciu o umowę o przewóz określonej grupy osób tj. np. do pracy, z wyłączeniem innych niezamieszczonych we wniosku (zakaz przejazdu w ofercie publicznej)⁵⁷. Przewozy te wykonuje w województwie 12 przewoźników (np. MZK Zamość). Przewozy regularne specjalne realizowane są między innymi do zakładów pracy i szkół np. w relacji Lublin – Nadrybie Kopalnia, Chełm – Nadrybie Kopalnia – Bogdanka oraz Zamość – Zawadówka. Wielkość tych przewozów nie jest dokładnie ewidencjonowana.

Uzupełnieniem podstawowego trzonu systemu transportu autobusowego w województwie są przewozy pasażerów wykonywane transportem drogowym przez małych przewoźników prywatnych (zatrudniających do 9 pracowników).

Przewozy autobusami w 2003 r. świadczyło w województwie również 265 małych przewoźników, funkcjonujących na podstawie udzielonych zezwoleń przez marszałka województwa. Liczba małych przewoźników posiadających tego typu zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych wzrosła w 2004 r. do 290 podmiotów.

Oprócz wspomnianych przewozów w województwie wykonywane są też regularne przewozy autobusowe tylko w obrębie powiatów, świadczone w oparciu o zezwolenia udzielone przez starostów (lub prezydentów miast na prawach powiatu). Są to przewozy na krótkie odległości o charakterze lokalnym. W województwie lubelskim łącznie na przewozy te świadczone zgodnie z rozkładem jazdy udzielono 1070 zezwoleń. Składały się na nie regularne linie prowadzone na terenie poszczególnych powiatów województwa, wykonywane na podstawie 970 zezwoleń przyznanych przez starostów lub prezydentów miast na prawach powiatu. Dodatkowo do tego dochodzi jeszcze 100 zezwoleń, uzyskanych na wykonywanie przewozów osób transportem autobusowym na podstawie wcześniejszych regulacji prawnych niż ustawa o transporcie drogowym (ustawa o warunkach wykonywania transportu drogowego z 1997 r.). Ocenia się, że zezwolenia na prowadzenie autobusowych linii regularnych w poszczególnych powiatach województwa otrzymało około 400 przewoźników.

Najwięcej zezwoleń na przewozy regularne udzielono w powiatach: Kraśnik i Opole Lubelskie. Stosunkowo dużo zezwoleń wydano też w powiecie puławskim. Prawie połowę zezwoleń udzielono natomiast dla przewoźników w miastach grodzkich na prawach powiatu. W powiatach grodzkich największe tego typu przewozy mają zdecydowanie miejsce w mieście Lublinie a następnie w mieście Chełmie oraz w Zamościu. Najwięcej linii wewnątrzpowiatowych funkcjonuje na terenie powiatów: lubelskiego, zamojskiego i chełmskiego. Najmniej regularnych linii autobusowych jest prowadzonych natomiast w powiatach: włodawskim i parczewskim.

Liczba zezwoleń na prowadzenie linii regularnych jak też wielkość przewozów pasażerskich jest odzwierciedleniem siły ekonomicznej wymienionych powiatów a także wielkości i znaczenia znajdujących się tam miast oraz liczby zamieszkałej tam ludności. Porównaj tablica 5 i 6 w załączniku.

⁵⁷ Na podstawie art. 4 pkt. 9 Ustawy o transporcie drogowym.

Liczbę udzielonych zezwoleń we wszystkich powiatach województwa za lata 2002 – 2004 przedstawia tablica 38.

Tablica 38

Liczba zezwoleń wydanych w powiatach województwa lubelskiego na regularne przewozy osób w latach 2002, 2003, 2004

Lp.	Powiaty ziemskie	Lata			
		2002	2003	2004	Razem
1	Bialski	1	8	9	18
2	Bilgorajski	1	10	1	12
3	Chelmski	4	18	3	25
4	Hrubieszowski	2	21	13	26
5	Janowski	8	5	5	18
6	Krasnostawski	11	14	6	31
7	Kraśnicki	32	61	10	103
8	Lubartowski	16	38	6	60
9	Lubelski	33	11	10	54
10	Łęczyński	11	17	1	29
11	Łukowski	4	11	0	15
12	Opolski	14	55	7	76
13	Parczewski	1	4	0	5
14	Puławski	7	32	6	45
15	Radzyński	2	3	5	10
16	Rycki	5	21	2	28
17	Świdnicki	17	15	1	33
18	Tomaszowski	11	26	1	38
19	Włodawski	1	2	2	5
20	Zamojski	7	17	1	25
Razem powiaty ziemskie		188	389	89	656
Miasta na prawach powiatu					
1	Biała Podlaska	1	3	2	5
2	Chelm	6	37	1	44
3	Lublin	75	123	11	209
4	Zamość	10	43	3	56
Razem powiaty grodzkie		92	206	17	314
Ogółem województwo		280	595	106	970

Źródło: badania bezpośrednie w powiatach.

Przewozy pasażerów transportem samochodowym wykonywane przez małych przewoźników pozostają poza ewidencją statystyczną, a często też poza kontrolą. Można przypuszczać, że znaczna część zanotowanego spadku wykonywanych przewozów autobusowych przejmują właśnie mali przewoźnicy zatrudniający do kilku pracowników, nie ujęci w oficjalnej statystyce.

Z wymienionych powodów przeprowadzono własne badania ankietowe wśród wszystkich małych przewoźników prywatnych województwa lubelskiego oraz badania bezpośrednie w starostwach (na ankiety odpowiedziały większość dużych przewoźników, natomiast małe firmy tylko w 10% swojej populacji).

Z uzyskanych odpowiedzi wynika, że w województwie najwięcej jest małych przewoźników posiadających po jednym do dwóch autobusów, którzy jednocześnie zatrudniają proporcjonalnie do liczby taboru po jednym do dwóch pracowników.

W analizowanych dwóch ostatnich latach 2002 i 2003 na jednego przewoźnika przypadało wykonane przewozy w wielkości od 3,8 tys. osób do 51,4 tys. osób, w zależności od posiadanego taboru autobusowego i zasięgu linii. Podobnie jak przewozy osób, praca przewozowa wykonywana przez wspomnianych małych przewoźników autobusowych w badanych latach była zróżnicowana pod względem wielkości i wynosiła przeciętnie na jednego przewoźnika od 40 tys. do 207 tys. pas-*km*.

Większość linii regularnych prowadzonych przez małych przewoźników łączy miasta powiatowe z Lublinem. Najbardziej obciążonymi są linie autobusowe prowadzące do Lublina, w tym linia Lubartów – Lublin (o długości 26 *km*) i Kraśnik – Lublin (długości 26 *km*). Na wymienionych liniach panuje duża konkurencja wśród przewoźników. Według opinii ankietowanych PKS na niektórych trasach występuje już zbyt duże natężenie kursów. Prowadzi to do nieuczciwej konkurencji w postaci zaniżania cen, jak też do zagrożenia bezpieczeństwa podróżowania spowodowanego między innymi przykładowo wyścigami autobusów itp. Może to oznaczać, że na niektórych najbardziej atrakcyjnych liniach funkcjonuje zbyt wielu przewoźników. Negatywną konsekwencją zwiększonej konkurencji jest wykonywane przez zbyt wielu przewoźników coraz mniejszych przewozów, przy wzrastających jednocześnie kosztach eksploatacji, co powoduje coraz mniejszą opłacalność.

Wielkość przewozów pasażerów i pracy przewozowej wykonanej przez małych przewoźników drogowych (którzy udzielili odpowiedzi w ankietach) na obsługiwanych przez nich regularnych liniach autobusowych, wraz z podaniem wielkości zatrudnionych przez nich pracowników oraz liczby posiadanego taboru autobusowego do obsługi tych linii przedstawia tablica 39.

Łącznie wykonywana przez wszystkich małych przewoźników wielkość przewozów osób oraz pracy przewozowej nie jest duża, ponieważ posiadają oni tylko po jednym lub po dwa autobusy (bądź mikrobusy), pomimo osiągniętych przez nich stosunkowo wysokich wydajności przewozów pasażerów na jeden autobus. Według szacunkowych obliczeń na podstawie badanej reprezentacji, można określić wielkość przewozów wykonanych przez wszystkich małych prywatnych przewoźników w województwie w analizowanym roku na 6 mln do 10 mln pasażerów. Stanowi to około 8% – 14,5% ogółu przewozów pasażerów wykonywanych transportem drogowym w województwie. Ta szacunkowa wielkość przewozów osób nie jest ujmowana przez GUS.

Przyrost wielkości przewozów osób świadczonych przez małych przewoźników w województwie w ostatnich dwóch latach jest ustabilizowany, gdy przewozy wykonywane przez dużych przewoźników maleją.

Według PKS przyczyną tego stanu rzeczy jest fakt, że wielu małych przewoźników nie stosuje się do ustalonych połączeń skoordynowanych w rozkładach jazdy. Na rynku funkcjonuje wielu małych przewoźników nieprzestrzegających zasad uczciwej konkurencji. Najczęściej polega to na podjeżdżaniu mikrobusu na przystanek na kilka minut przed kursami wykonywanymi przez PKS.

Tablica 39

Przewozy pasażerów na wybranych liniach regularnych krajowych obsługiwanych przez małych przewoźników drogowych w 2003 roku

Relacje obsługiwane przez małych przewoźników	Przewozy pasażerów	Pas-km	Zatrudnienie w osobach	Autobusy w sztukach
Lubartów - Lublin	2 317.094	-	29	31
Kraśnik – Lublin	49 200	300 000	12	7
Krasnystaw – Lublin	3 100	40 000	1	1
Michów - Lublin	-	-	21	25
Zamość – Lublin	28 000	180 000	3	3
Tomaszów Lub.- Lublin - Warszawa	11 250	207 000	3	2
Hrubieszów - Lublin	-	-	3	2
Opole Lub – Lublin (Poniatowa)	32 600	162 000	2	2
Biała Podlaska – Terespol	37 000	100 000	5	4
Biała Podlaska - Parczew	50 094	115 840	1	2
Kraśnik - Warszawa	-	-	5	1
Świdnik - Lublin	-	-	1	2

Źródło: na podstawie badań ankietowych.

Konkurencja ze strony drobnych przewoźników, występuje w całej Polsce, jednak województwo lubelskie jest jednym z tych regionów, gdzie konkurencja jest najsilniejsza. Dotyczy zwłaszcza przewoźników prywatnych wykonujących przewozy autobusami o małej liczbie miejsc (do 19 miejsc). Występuje głównie na liniach o największym natężeniu przewozów zarówno w komunikacji lokalnej, jak i dalekobieżnej. Przewozy równoległe wykonywane są przede wszystkim w szczytach przewozowych. Przykładowo przewozy świadczone przez PKS Lublin w relacji Lublin – Lubartów na długości 26 km przejęli inni przewoźnicy⁵⁸. Według oceny ekspertów z PKS - Puławy, przewoźnicy prywatni przejęli około 20 – 25% ogółu przewozów osób na obsługiwanym terenie⁵⁹. Konkurencja przejawia się też w przejmowaniu przez drobnych przewoźników obsługi pasażerów na najbardziej rentownych liniach, za które uważane są przede wszystkim linie pośpieszne i ekspresowe⁶⁰. Prowadzi to do rujnującej konkurencji wśród przewoźników a w konsekwencji do braku możliwości rozwoju systemowego przewozów.

Nie obserwuje się natomiast konkurencji pomiędzy transportem kolejowym a autobusowym. Przewozy są realizowane na zasadzie uzupełniania i tam gdzie jest potrzeba są zastępowane przez linie autobusowe, np. linię kolejową Lublin – Łuków obsługuje obecnie w tej relacji transport autobusowy.

3.2.1.2. Międzynarodowe przewozy autobusowe

Województwo lubelskie z racji tranzytowego położenia, sąsiedztwa z Ukrainą i Białorusią jest predysponowane do rozwoju międzynarodowych połączeń autobusowych zarówno dalekobieżnych jak i bliskiego zasięgu. Z tych między innymi względów Lublin stanowi znaczący węzeł drogowy i komunikacyjny, w którym krzyżują się połączenia o randze międzynarodowej między innymi takie jak:

- Berlin – Warszawa – Terespol - Moskwa lub
- Berlin – Warszawa - Lublin – Chełm – Kowel – Mińsk/ Kijów;
- Warszawa - Lublin - Zamość – Lwów;
- Wilno – Białystok - Lublin – Sandomierz – Kraków – Bratysława itp.

⁵⁸ Badania ankietowe w P. PKS w Lublinie i Tomaszowie Lubelskim

⁵⁹ Badania ankietowe w P. PKS w Puławach

⁶⁰ J Majewski. O niektórych barierach wejścia przedsiębiorstw PKS w nowoczesność.

W relacjach międzynarodowych, tj. przewozach pasażerskich transportem drogowym przekraczającym granicę państwa, w 2002 r. uruchomiono w województwie sześć nowych linii autobusowych. Tym samym długość autobusowych linii międzynarodowych podwoiła się i wzrosła do 11 linii, prowadzonych na długości przeszło 17,7 tys. km. Linie te stanowią około 5% ogółu międzynarodowych linii autobusowych prowadzonych w kraju. Porównaj tablica 40.

Tablica 40

Linie międzynarodowej regularnej komunikacji autobusowej w województwie lubelskim w latach 1999 – 2002*

Linie międzynarodowe	1999	2000	2001	2002
Polska - ogółem liczba linii	178	172	216	227
- długość w km	199 792	219 409	252 531	320 713
lubelskie – liczba linii międzynarodowych	5	5	5	11
- długość w km	3555	10 155	5555	17 777

* w przedsiębiorstwach prowadzących regularną komunikację krajową i międzynarodową, zatrudniających pow. 9 osób, bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS za lata 2000 - 2003.

Na przestrzeni analizowanych lat wzrosła liczba przewożonych pasażerów oraz wykonanej pracy przewozowej przez międzynarodowych przewoźników. Jest to zauważalna ogólnokrajowa tendencja wzrostu wielkości autobusowych przewozów międzynarodowych, spowodowana z jednej strony nasileniem zagranicznych kontaktów i współpracy międzynarodowej, z drugiej zaś strony tanią przewozów transportem autobusowym w stosunku do innych form przewozu. Porównaj tablica 41.

Wielkość przewozów międzynarodowych transportem autobusowym w województwie stanowiła niewielki procent w stosunku do przewozów zagranicznych w Polsce. Transport międzynarodowy, jak wynika ze statystyki, pomimo dogodnego położenia województwa jest słabo rozwinięty. Można również przypuszczać, że znaczną część międzynarodowych przewozów autobusami nie jest wykazana, z tego powodu, że wykonują je podmioty prywatne, np. biura turystyczne, mali przewoźnicy, nie ujmowane w statystyce. Prawdopodobnie przewozy międzynarodowe obsługują też przewoźnicy z innych województw. Stan międzynarodowych przewozów osób w województwie lubelskim jest taki sam jak całej Polsce, tj. przewozy te wykonuje wiele małych firm. W Polsce w 2003 r. na rynku przewozów międzynarodowych osób funkcjonowało 2986 firm, które posiadały ponad 5700 autobusów. Przeciętnie na jedną firmę przypadają średnio nie całe 2 pojazdy. Przeważające małe firmy, stanowiły ponad 90% wszystkich w kraju. Firm posiadających powyżej 11 autobusów jest w kraju tylko 2% wszystkich. W tym 3 największe w Polsce firmy międzynarodowego transportu drogowego osób mają po kilkadziesiąt autobusów.

Tablica 41

Międzynarodowe przewozy pasażerów transportem samochodowym zarobkowym w województwie lubelskim w latach 1999 – 2002*

Przewozy międzynarodowe	1999		2000		2001		2002	
	tys. pasaż	mln pas-km	tys. pasaż	mln pas-km	tys. pasaż	mln pas-km	tys. pasaż	mln pas-km
Polska	1593,0	208,2	1 661	2 085,3	2 305	3 009,0	2 307	3 245,6

w tym województwo lubelskie	52,2	59,2	70,7	139,8	67,3	123,5	73,2	136,8
-----------------------------	------	------	------	-------	------	-------	------	-------

*w przedsiębiorstwach prowadzących regularną komunikację krajową i międzynarodową, zatrudniających pow. 9 osób, bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej.

Źródło: Rocznik statystyczny województwa lubelskiego za lata 2000 – 2003. WUS. Lublin. 2000 – 2003.

Z chwilą przystąpienia do Unii Europejskiej wszystkie dotychczasowe uprawnienia zamieniono na tzw. licencje wspólnotowe dla przedsiębiorcy, wraz z wypisem na każdy pojazd. W 2004 r. nastąpił wzrost liczby polskich przewoźników posiadających licencje wspólnotowe do 3053 firm. Dysponowały one ponad 7300 autobusami. W omawianym roku polscy przewoźnicy prowadzący międzynarodowe przewozy regularne przewieźli ponad 2,3 mln pasażerów, tj. o 32% więcej niż w ostatnich czterech latach. Podobny wzrost jak w całej Polsce notuje się w województwie lubelskim. Liczbę i strukturę firm transportu międzynarodowego w województwie przedstawia tablica 42.

Tablica 42

Firmy wykonujące międzynarodowe przewozy autobusowe, według liczby posiadanych autobusów w Polsce i w województwie lubelskim w 2004 r. na tle firm krajowych

Liczba licencji	Liczba firm Polska	Struktura % Polska	Liczba firm województwo lubelskie	Struktura % Województwo lubelskie
Ogółem, w tym:	2843	100,0	209	100,0
do 1	1499	52,7	154	66,3
2 - 4	1059	37,2	36	17,2
5 - 10	228	8,0	15	7,0
powyżej 11	57	2,0	4	0,2

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych źródłowych BOTM.

W 2004 r. na rynku województwa lubelskiego działało 209 podmiotów wykonujących międzynarodowe przewozy osób. Dysponowały one 489 autobusami, wykonującymi przewozy regularne i okazjonalne. Liczbę firm wykonujących przewozy międzynarodowe oraz ich strukturę własnościową i prawną, wraz z podaniem liczby posiadanych autobusów prezentuje tablica 43.

Analizowane firmy były w przeważającej większości małymi, funkcjonującymi jako osoby fizyczne (319 firm), które posiadały po jednym, bądź dwa autobusy. Tylko 4-ech przewoźników w województwie posiadało więcej niż 11 autobusów, a wśród nich były to przedsiębiorstwa PKS oraz jedna spółka cywilna.

Tablica 43

Liczba licencji wspólnotowych wydanych przewoźnikom drogowym województwa lubelskiego na wykonywanie międzynarodowych przewozów osób w 2004 r.

Licencje przyznane na autobusowe przewozy międzynarodowe dla firm województwa lubelskiego	Liczba firm	Liczba pojazdów
Ogółem firmy, w tym:	209	489
• państwowe	12	82
• spółki cywilne	15	31
• spółki z o.o.	16	38
• spółki jawne	3	1
• spółki akcyjne	1	4
• spółdzielnie	1	2

• osoby fizyczne	155	319
• inne podmioty	3	8
• brak danych	3	4

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych źródłowych BOTM.

Z porównania liczby i struktury firm z krajowymi wynika, że w województwie jest relatywnie więcej małych firm posiadających po jednej licencji niż w kraju. Są to w większości firmy funkcjonujące jako osoby fizyczne. Nie ma dużych firm (posiadających po kilkadziesiąt licencji), a największe w województwie posiadają w granicy 11 licencji.

Najwięcej w województwie, bo 19 licencji na przewozy międzynarodowe posiada PPKS Biała Podlaska, który prowadzi regularną linię międzynarodową do Brześcia na Białorusi. Jednak w 2003 r. przewozy pasażerów na tej linii zmniejszyły się dwukrotnie.

3.2.1.3. Miejskie przewozy autobusowe

Przewozy transportem drogowym w obsłudze miast stanowią integralną część systemu transportowego województwa. Komunikacja miejska prowadzona jest w 7 największych miastach województwa zamieszkałych przez 642 tys. ludności, czyli obsługuje 62,2% ogółu ludności. Przewozy w obrębie 7 miast w 2002 r. obsługiwało 396 autobusów na prowadzonych 1960 miejskich liniach komunikacyjnych. Porównaj tablica 44.

Tablica 44

Stan taboru i przewozy pasażerów autobusową komunikacją miejską w województwie lubelskim w latach 1999 – 2000

Lata	Autobusy	Miejsca w autobusach w tys.	Przebieg w tys. wozu - km	Przewozy pasażerów w mln
1999	444	49,1	25 682	205
2000	421	46,5	24 605	202
2001	416	46,4	24 340	181
2002	396	43,9	23 990	165

Źródło: Transport – wyniki – działalności za lata 1999 - 2002 r. GUS. 1999 - 2003 r.

Zarówno przewozy pasażerów komunikacją miejską jak i zaangażowany do ich obsługi tabor autobusowy charakteryzują się w analizowanych latach tendencją malejącą. Zmniejsza się również przebieg autobusów, mierzony w wozu – km. W 2002 r. z autobusowej komunikacji miejskiej korzystało w województwie lubelskim 165 mln. osób, gdy w 1999 r. 205 mln. osób. Przyczyną spadku tych przewozów jest z jednej strony zmniejszanie się populacji ludności zamieszkałej w miastach oraz w regionie, z drugiej zaś strony wspomniany już szybki rozwój motoryzacji indywidualnej.

Przewozu w miastach dokonują duże firmy przewozowe, jak np. zakłady komunikacyjne - MPK, MZK Sp. z o.o. w Zamościu oraz mniejsze prywatne zakłady komunikacyjne.

Największe miasto Lublin obsługuje MPK oraz mniejsi przewoźnicy prywatni. W celu polepszenia jakości obsługi komunikacyjnej w planach miasta Lublina, zgodnie z zasadami obowiązującymi w Unii Europejskiej, istnieje zamiar wprowadzenia przetargów na wykonywanie przewozów miejskich przez przewoźników, który obowiązywałby w okresie 3 – 5 lat.

Spośród posiadanych przez MPK w Lublinie do obsługi komunikacji miejskiej autobusów przeważają takie marki jak: Ikarus oraz Jelcz.

3.2.1.4. Tabor autobusowy

W 2002 r. do przewozu osób w celach zarobkowych oraz na potrzeby własne służyło 5378 zarejestrowanych w województwie lubelskim autobusów (7 miejsc w kraju).

W ostatnich latach wystąpiły pozytywne zmiany w wielkości i strukturze taboru autobusowego. Zanotowano wzrost ogólnej liczby autobusów (o 20%). Nastąpiła też zmiana struktury posiadanego w województwie taboru. Wzrosła liczba małych autobusów i mikrobusów, czyli do 15 miejsc (o 17%) jak też dużych, czyli powyżej 46 miejsc (o 20%). Wzrósł relatywnie udział autobusów o dużej pojemności powyżej 46 miejsc, przeznaczonych do przewozów dzieci do szkół. Należy przypuszczać, że przedsiębiorstwa różnicują strukturę swojego taboru, przeznaczając największe pojazdy do obsługi przewozów miejskich oraz na najbardziej obciążone i rzadkie trasy (np. dalekobieżne), małe autobusy kierując natomiast na częstsze i mniej obciążone przewozy regionalne i podmiejskie. Tendencję tę można uznać za korzystną. Porównaj tablica 45.

Tablica 45

Tabor autobusowy w województwie lubelskim w latach 1999 - 2002*

Autobusy		Ogółem*	w tym		
			zarobkowy	w tym prywatny	
1999	ogółem	4498	1513	162	
	w tym o liczbie miejsc	do 15	-	-	
		16 - 45	3063	-	-
		powyżej 46	961	-	-
2000	ogółem	5231	1518	155	
	w tym o liczbie miejsc	do 15	-	-	
		16 - 45	3587	-	-
		powyżej 46	1120	-	-
2001	ogółem	5332	1536	298	
	w tym o liczbie miejsc	do 15	-	-	
		16 - 45	3624	-	-
		powyżej 46	1153	-	-
2002	ogółem	5400	1451	254	

* na podstawie ewidencji prowadzonej przez wojewodę.

Źródło: Transport – wyniki – działalności za lata 1999 - 2002 GUS. 2000 -2003 r.,

Rocznik statystyczny województwa lubelskiego za lata 2000 – 2003. WUS. Lublin.

Zarówno udział jak i liczba autobusów przewożących zarobkowo w stosunku do ogółu taboru autobusowego w województwie w analizowanych latach zmniejsza się. W 1999 r. do przewozów zarobkowych zaangażowanych było 1518 autobusów, gdy w 2002 r. 1451 autobusów. Potwierdzają to zmniejszające się przewozy wykonywane autobusowym transportem publicznym.

Zmniejszanie przewozów transportem publicznym i jednocześnie racjonalizacja obsługi przewozów przeprowadzana przez przewoźników powoduje w konsekwencji mniejsze zapotrzebowanie na tabor autobusowy. Jednocześnie wzrasta liczba autobusów, będących w gestii przewoźników wykonujących przewozy nie zarobkowo, czyli na własne potrzeby, co może świadczyć o większym popycie na te przewozy, przykładowo na przejazdy turystyczne lub wycieczkowe.

Wśród autobusów zaangażowanych do obsługi przewozów zarobkowych, obserwuje się wzrastający udział autobusów będących własnością podmiotów prywatnych, co wynika

z podejmowanych procesów prywatyzacji wśród przedsiębiorstw oraz zwiększającej się liczbie małych prywatnych firm przewozowych. Tabor autobusowy będący własnością przedsiębiorstw PKS to przeważnie takie marki jak: Autosany, Jelcze. W zdecydowanej mniejszości są autobusy produkcji zachodnioeuropejskiej takie jak Volvo, Scanie itp.

Tablica 46

Autobusy według grup wiekowych w województwie lubelskim i w Polsce w 2002 r.

Wiek w latach	Polska		Województwo lubelskie	
	autobusy w szt.	struktura w %	autobusy w szt.	struktura w %
Ogółem	83132	100,0	5378	100
do 2 lat	4651	5,6	226	4,2
3 – 5 lat	6584	7,9	512	7,5
6 –10 lat	10595	12,8	792	14,8
11 i więcej	61302	73,7	3848	71,5

Źródło: Transport – wyniki – działalności w 2002 r. GUS. 2003 r.

Struktura wiekowa posiadanych w województwie autobusów, podobnie jak struktura wiekowa w całym kraju jest niekorzystna. Autobusy w publicznej komunikacji międzyosiedlowej należą w większości do starych. Najwięcej autobusów, bo 71,4% ogólnego stanu posiada więcej niż 11 lat. Łącznie aż 86% ogółu taboru autobusowego w województwie ma ponad 6 lat. Autobusy nowe, tj. do 2 lat stanowią tylko 4% ogółu taboru autobusowego w województwie. Porównaj tablica 46.

Proces odnowy taboru autobusowego postępuje zbyt wolno (zakupy po kilka autobusów na rok). Przedsiębiorstwa PKS nie są w stanie wygospodarować własnych środków finansowych na zakup niezbędnych autobusów. Odtworzenie ilości nowego taboru wymaga wprowadzenia mechanizmów wspierających przewoźników publicznych w zakupie autobusów w ramach prowadzonej polityki transportowej.

3.2.2. Ocena stanu przewozu ładunków

3.2.2.1. Tabor samochodowy ciężarowy

Transport ładunków w województwie uwarunkowany jest m.in. liczbą pojazdów ciężarowych. Charakterystyczne dla województwa jest to, że mimo wzrostu liczby zarejestrowanych samochodów ciężarowych i ciągników samochodowych ich udział procentowy w ogólnej liczbie tych pojazdów w Polsce, w niewielkim stopniu, ale jednak zmniejsza się.

Liczba zarejestrowanych samochodów ciężarowych w przeliczeniu na 1000 ludności w 2002 r. wynosiła 54/1000 osób, gdy średnia krajowa to 45/1000 osób. Odmienne kształtowały się wielkości przykładowo ciągników rolniczych, przy średniej krajowej 34/1000 osób, w województwie liczba ta wynosiła 73/1000 osób, co potwierdza rolniczy charakter województwa.

Poniżej podaje się ich zestawienie z podziałem na tabor własny ogółem tj. przedsiębiorstw państwowych, spółek, spółdzielni oraz zakładów i osób fizycznych oraz na tabor zarobkowy, wykonywany przez podmioty gospodarcze zatrudniające powyżej 9 osób. Porównaj tablica 47.

Tablica 47

Tabor samochodowy ciężarowy w województwie lubelskim w latach 2000 – 2002*

Wyszczególnienie	2000		2001		2002	
	Ogółem	Sektor prywatny	Ogółem	Sektor prywatny	Ogółem	Sektor prywatny
Tabor zarejestrowany w tys. sztuk						
• Samochody ciężarowe						
Polska	1783,0	-	1876,2	-	2051,8	-
woj. lubelskie	95,4	77,8	95,4	79,3	99,3	-
udział woj. w kraju w %	5,2	-	5,1		4,8	
• Ciągniki samochodowe						
Polska	96,1	-	103,1	-	112,3	-
woj. lubelskie	4,8	3,6	5,0	3,8	5,4	-
udział woj. w kraju w %	5,0	-	4,8		4,8	
Tabor zarobkowy w sztukach						
• Samochody ciężarowe						
Polska	11.382,0	-	11.235,0	-	9.807,0	-
woj. lubelskie	429,0	286,0	356,0	287,0	320,0	274,0
udział woj. w kraju w %	3,8	-	3,2	-	3,2	-
• Ciągniki siodłowe						
Polska	12.118,0	-	12.832,0	-	13.291,0	-
woj. lubelskie	445	369,0	488,0	445,0	505,0,0	-
udział woj. w kraju w %	3,7	-	3,8	-	3,8	
• Przyczepy ciężarowe						
Polska	5.462,0	-	4.937,0	-	4.062,0	
woj. lubelskie	292,0	1970,0	206,0	162,0	150,0	126,0
udział woj. w kraju w %	5,3	-	4,2	-	3,6	-
• Naczepy ciężarowe						
Polska	13.362,0	-	14.141,0	-	14.584,0	-
woj. Lubelskie	511,0	425,0	541,0	489,0	596,0	545,0
udział woj. w kraju w %	3,8	-	3,8	-	4,1	-

* dla podmiotów zatrudniających powyżej 9 pracujących

Źródło: Rocznik Statystyczny wojew. Lubelskiego za lata 2000 - 2003, GUS, Lublin 2003. Transport – Wyniki działalności roczniki 2002, 2001, 2000 r., GUS, Warszawa. Obliczenia własne.

Podział samochodów ciężarowych wg grup ładowności kształtuje się analogicznie jak w kraju, co oznacza, że ponad połowę ogólnej liczby stanowią samochody małe do 1 t ładowności.

Liczba samochodów wysokotonażowych, tj. 15 t i więcej wynosiła w 2002 r. 250 sztuk i była zbliżona do liczby tych pojazdów w województwach słabo uprzemysłowionych.

Ze względu na liczbę samochodów o specjalizowanym nadwoziach, takich jak chłodnie i lodownie województwo znajduje się na piątym miejscu w kraju, co świadczy m.in. o wykonywaniu przewozów na potrzeby przemysłu spożywczego.

Niepokojącym zjawiskiem jest szczególnie wysoki udział, tj. około 62,0% samochodów ciężarowych w grupie 11 i więcej lat, gdy w kraju grupa ta miała udział 51%.

Udział ciągników siodłowych powyżej 11 lat stanowił 59,5% ogólnej ich liczby, gdy w kraju wynosił on 52%. Porównaj tablica 48.

Tablica 48

Samochody ciężarowe i ciągniki siodłowe według grup wiekowych w województwie lubelskim w 2002 r. *

Przedział wiekowy w latach	Samochody w szt.	struktura w %	Ciągniki siodłowe w szt.	struktura w %
Ogółem	99359	100	5 220	100
do 2 lat	8846	8,8	139	2,7
3 – 5 lat	13786	13,8	578	11,0
6 –10 lat	15268	15,4	1 396	26,7
11 i więcej	61459	62,0	3 107	59,5

* na podstawie ewidencji prowadzonej przez wojewodę
Źródło: Transport – wyniki – działalności w 2002 r. GUS. 2003 r.

Analogicznie jak spadek udziału zarejestrowanych samochodów ciężarowych województwa w ogólnej ich liczbie w kraju, odnotowuje się w województwie zmniejszenie udziału samochodów ciężarowych wykonujących przewozy zarobkowe krajowe. W 2000 r. wynosił on 3,8%, a w 2002 r. – 3,2%. Spadek ten przyczynił się w sposób oczywisty do zmniejszenia udziału przyczep ciężarowych województwa w ogólnej ich liczbie z 5,3% do 3,6% w tychże latach.

W Polsce w latach 2000-2002 r. zwiększyła się w liczbach bezwzględnych zarówno liczba ciągników siodłowych jak i naczep ciężarowych. Takie samo zjawisko wystąpiło w województwie lubelskim i nieznacznie zwiększył się ich udział w ogólnej liczbie krajowej, i tak dla ciągników z 3,7% do 3,8% a dla naczep ciężarowych z 3,8% do 4,1%.

3.2.2.2. Przewozy krajowe ładunków

Przewozy krajowe rzeczy, wykonywane są przez firmy mające siedzibę w województwie lubelskim, na podstawie licencji wydawanych przez starostów ziemskich i grodzkich, właściwych dla danej firmy.

Warunki uzyskania licencji określone zostały w Ustawie o transporcie drogowym⁶¹, która uregulowała kompleksowo krajowy i międzynarodowy przewóz osób i rzeczy. W polskim prawie brakowało dotąd przepisów regulujących krajowy przewóz rzeczy.

⁶¹ Ustawa o transporcie drogowym z dnia 06.09.2001 r Dz. U. Nr 125, poz. 1371 z 2001 r.

Uprzednio podstawą do wykonywania przewozu był wyłącznie wpis do ewidencji działalności gospodarczej.

Uzyskanie licencji zgodnie z ustawą dotyczy przewozów o charakterze zarobkowym, dla pojazdów o ładowności powyżej 3,5 t. Podstawowe wymogi uzyskania licencji to posiadanie certyfikatu kompetencji zawodowych, przynajmniej przez jedną z osób zarządzających firmą, niekaralność i zabezpieczenie majątkowe w wysokości 9000 EUR na pierwszy pojazd i 5000 EUR na każdy następny. Przewoźnicy otrzymali dwuletni okres na uzyskanie tychże licencji i został on ostatecznie przedłużony do dnia przystąpienia Polski do Unii. W latach 2002 i 2003 wysokość zabezpieczenia majątkowego była odpowiednio niższa.

Z poszczególnych powiatów województwa lubelskiego zebrane zostały dane o liczbie licencji wydanych od momentu wejścia w życie ustawy o transporcie drogowym, tj. od stycznia 2002 r. do maja 2004 r. i podane w załączonej tablicy.

Sumaryczne zestawienie wydanych licencji w badanym okresie w poszczególnych powiatach zaprezentowano podając ich liczby na mapce województwa.

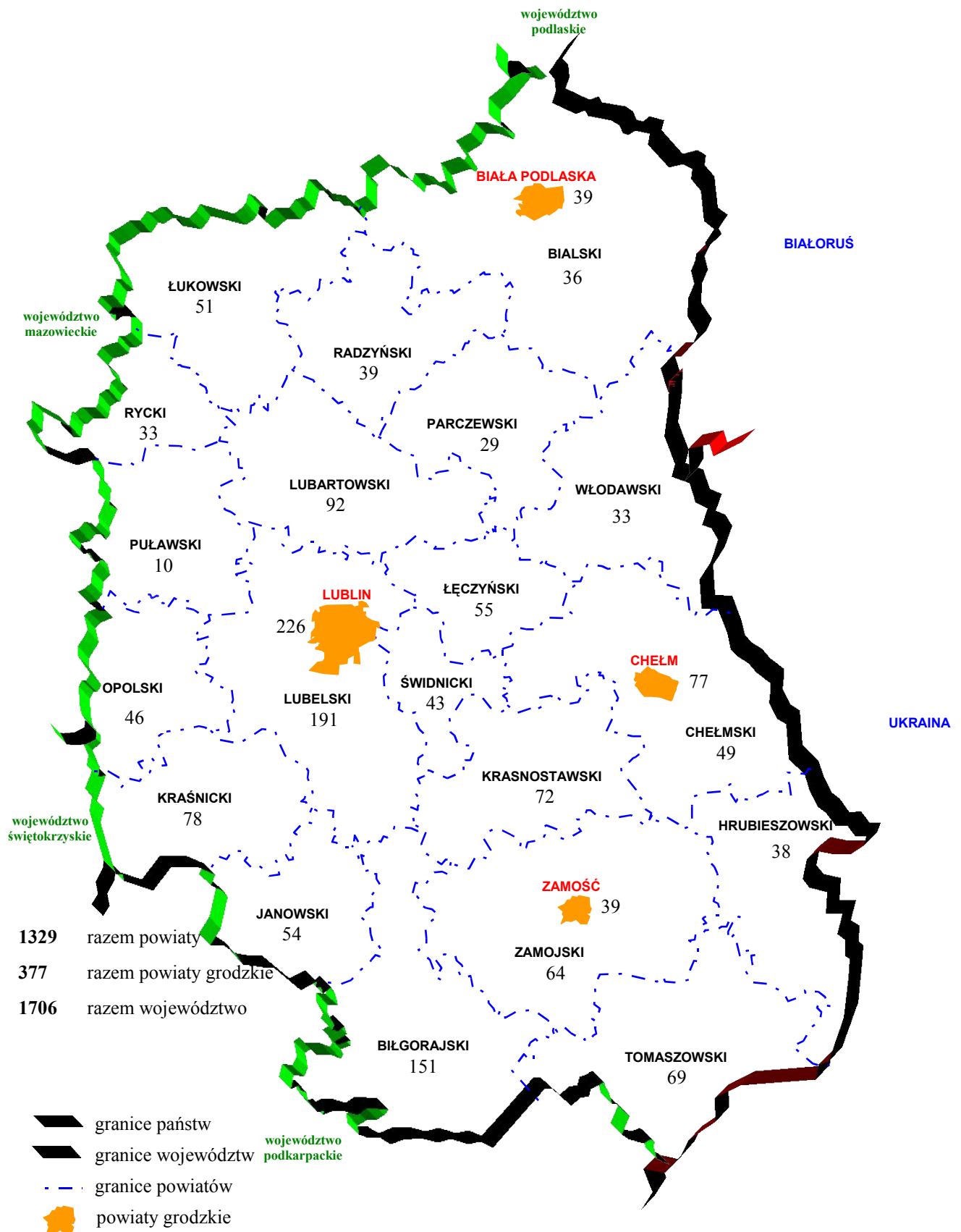
Tablica 49

Liczba licencji wydanych w powiatach województwa lubelskiego na transport krajowy rzeczy w latach 2002, 2003, 2004

Lp.	Powiaty	Lata			
		2002	2003	2004	Razem
1	Bialski	0	16	20	36
2	Biłgorajski	3	57	91	151
3	Chełmski	0	42	7	49
4	Hrubieszowski	0	30	8	38
5	Janowski	0	23	31	54
6	Krasnostawki	0	20	52	72
7	Kraśnicki	1	38	39	78
8	Lubartowski	1	55	36	92
9	Lubelski	8	83	100	191
10	Łęczyński	0	21	34	55
11	Łukowski	0	21	30	51
12	Opolski	1	12	33	46
13	Parczewski	0	21	8	29
14	Puławski	0	39	67	106
15	Radzyński	1	11	27	39
16	Rycki	0	20	13	33
17	Świdnicki	4	22	17	43
18	Tomaszowski	0	54	15	69
19	Włodawski	0	20	13	33
20	Zamojski	0	31	33	64
Razem powiaty ziemskie		19	636	674	1329
Miasta na prawach powiatu					
1	Biała Podlaska	0	16	23	39
2	Chełm	1	41	31	73
3	Lublin	5	107	114	226
4	Zamość	1	21	17	39
Razem powiaty grodzkie		7	185	185	377
Ogółem województwo		26	821	859	1706

Źródło: Informacje zebrane, własne.

**LICZBA LICENCJI NA TRANSPORT KRAJOWY RZECZY
W POWIATACH WOJ. LUBELSKIEGO OD 01.2002 DO 05.2004**



W załączonym zestawieniu (tablica 49) wydanych licencji charakterystyczna jest bardzo mała ich liczba w 2002 r. i nagły wzrost w latach następnych. Na 20 powiatów ziemskich 13 z nich, w pierwszym roku obowiązywania ustawy, nie wydało ani jednej licencji. Przyczyny tego stanu wynikały z konieczności przygotowania się przewoźników do uzyskania zarówno certyfikatu, poprzez zdanie egzaminów, jak też posiadania stanu majątkowego odpowiedniego do założonych wymagań.

Zauważalną cechą jest ponadto wyższa liczba wydanych licencji w powiatach rozwiniętych ekonomicznie, o relatywnie większej licznie podmiotów gospodarczych. Największą liczbę licencji wydano w powiecie lubelskim.

Szacuje się, że w Polsce na początku 2004 roku wydanych było od 2002 roku około 30 tys. licencji na przewozy krajowe rzeczy. W województwie lubelskim liczba ta wynosiła 1706, tj. około 5,7% ogółu licencji wydanych w Polsce. Nie przeprowadzono badania wydanych licencji w pozostałych województwach, z tego też względu nie można określić miejsca województwa lubelskiego w Polsce, według liczby firm, odpowiadającej liczbie licencji, wykonujących krajowe przewozy rzeczy.

Trudna do ustalenia jest przykładowa przeciętna liczba pojazdów przypadająca na jedną firmę przewozową. W załączonej uprzednio tablicy podano, że w 2002 r. liczba samochodów ciężarowych wynosiła 320, a liczba ciągników siodłowych – 505 w transporcie zarobkowym województwa.

W tymże roku wydano zaledwie 26 nowych licencji, gdyż funkcjonowały jeszcze wpisy do działalności gospodarczej.

Ogólna wielkość zarejestrowanych pojazdów ciężarowych w województwie lubelskim wynosiła w 2002 roku dla samochodów ciężarowych 99,3 tys., a dla ciągników 5,4 tys. sztuk. W odniesieniu do podanego powyżej stanu taboru zarobkowego i liczby wydanych licencji świadczy to o wykonywaniu przeważającej wielkości przewozów przez małych przewoźników na potrzeby własne pojazdami o niskiej ładowności. Nie są oni objęci wymogami w/w Ustawy o transporcie drogowym.

Na podstawie uzyskanych informacji bezpośrednio i pośrednio z 22 wybranych firm przewozowych wynika, że dysponują one taborem głównie o niskiej ładowności, nawet do 3,5 t i 6 t. W takich przypadkach są to pojazdy specjalistyczne typu chłodnie, izotermy, cysterny. Tabor o wyższej ładowności, do 20 t i powyżej to głównie plandeki. Większość firm to ze względu na typ własności – osoby fizyczne. Podstawowy asortyment ładunków, związany jest z dominującym w województwie przemysłem spożywczym i przetwórstwem, jak też z przemysłem chemicznym i drzewnym. Ładunki do przewozu to wyroby mączne, mrożonki, cukier, dodatki spożywcze, wyroby cukiernicze, czy też paliwa płynne. Niektóre firmy posiadają atest ADR (przewóz materiałów niebezpiecznych), co poszerza możliwości pozyskiwania ładunków. Ogólnie biorąc firmy oferują przewóz wszelkiej drobnicy, związanej z handlem wielobranżowym.

Na podstawie dostępnej statystyki województwa i Polski można przeanalizować tylko wielkości przewozów ładunków transportem samochodowym, zarobkowym, wykonaną przez dużych przewoźników (powyżej 9 pracowników). Poza statystyką pozostają przewozy ładunków, wykonane przez małe firmy prywatne.

W przewozach ładunków transportem drogowym w kraju obserwuje się od kilkunastu lat prawidłowość polegającą na systematycznym spadku wielkości przewozów ładunków wykonywanych przez dużych przewoźników transportu zarobkowego, przy jednoczesnym wzroście pracy przewozowej wykonywanej przez tych przewoźników. Świadczy to o wykonywaniu tych przewozów na znacznie dłuższe odległości. Jednocześnie mali przewoźnicy,

trudniący się transportem zarobkowym notują wzrost przewozu ładunków oraz pracy przewozowej. Obserwuje się wzrost przewozów ładunków przez przewoźników sektora prywatnego, a spadek w sektorze publicznym

Transport gospodarczy, czyli wykonywany na własne potrzeby, charakteryzuje się na przestrzeni tych lat względną stabilnością wykonywanych przewozów i tkm. Są to przewozy o charakterze dowozowym i odwozowym.

Podobne tendencje występują w przewozach ładunków transportem drogowym w województwie lubelskim. Następuje spadek przewozów w sektorze publicznym, przy ich wzroście w sektorze prywatnym. Sektor przewoźników ładunków w województwie lubelskim, tak jak i w kraju, charakteryzuje się dużym rozdrobnieniem. W większości stanowią go małe firmy przewozowe, często jedno i dwuosobowe. W 2003 roku liczba podmiotów gospodarki narodowej województwa lubelskiego w transporcie wynosiła: 11.899, w tym w sektorze prywatnym 11.853. Na wielkość tą składali się przede wszystkim prywatni przewoźnicy drogowi przewożący ładunki. Wielkość przewożonych ładunków z podziałem na sektor publiczny i prywatny przedstawia tablica 50.

Tablica 50

Krajowe przewozy ładunków transportem samochodowym zarobkowym w województwie lubelskim w latach 1999 – 2002

Wyszczególnienie	1999		2000		2001		2002	
	tys. t	mln tkm	tys. t	mln tkm	tys. t	mln tkm	tys. t	mln tkm
Ogółem								
Polska	87 507,0	15 111,0	82 853,0	15 967,0	76 276,0	16 949,2	70 417,0	21 042,0
woj. lubelskie	3 504,0	350,0	2 589,7	240,6	2 009,6	223,9	2 346,3	215,5
udział woj. w kraju w %	3,1	1,5	3,1	1,5	2,6	1,3	3,3	1,0
Samochody ciężarowe i ciągniki siodłowe								
Polska	86 580,0		81 208,0		74 859,0		69 113,0	
woj. lubelskie	3 479,2	•	2 568,7	•	1 992,0	•	2 329,3	•
udział woj. w kraju w %	4,0		3,2		2,7		3,4	
Sektor publiczny ogółem								
Polska	20 970,0	2 444,0	16 433,0	2 053,8	11 874,0	1 483,3	9 298,0	1 295,2
woj. lubelskie	1 593,0	69,7	930,2	52,3	118,4	24,2	114,0	20,5
udział woj. w kraju w %	7,6	2,8	5,7	2,5	1,0	1,6	1,2	1,6
Sektor publiczny samochody ciężarowe i ciągniki siodłowe								
woj. lubelskie	1 593,0	69,7	930,2	52,3	118,4	24,2	113,2	•
Sektor prywatny								
woj. lubelskie	1 911,0	279,5	1 659,5	188,3	1 891,2	199,7	2 232,3	195,0
Sektor prywatny samochody ciężarowe i ciągniki siodłowe								
woj. lubelskie	1 885,9		1 638,5	-	1 873,6		2 216,1	•

Źródło: Rocznik Statystyczny wojew. Lubelskiego za lata 2000 - 2003, GUS, Lublin 2003., Transport – Wyniki działalności roczniki 2002, 2001, 2000 r., GUS, Warszawa., Obliczenia własne.

Liczba przewiezionych ładunków transportem krajowym zarobkowym w latach 2000-2002 w tys. ton nieznacznie zmniejszyła się analogicznie jak w kraju ogółem. Tempo zmniejszania się przewozów w województwie było niższe w kraju, stąd też jego udział w liczbie ton ogółem w Polsce – zwiększył się do 3,3%.

W analizowanym okresie wielkości wykonanej pracy przewozowej w Polsce transportem, samochodowym zarobkowym zwiększyła się o około 32%, co przy spadku liczby przewiezionych ton spowodowało wydłużenie średniej odległości przewozu o około

50% i wynosiła ona w 2002 r. – 298 km. W województwie praca przewozowa uległa nieznacznemu zmniejszeniu o około 10%, a zatem średnia odległość przewozu pozostała na prawie niezmiennym poziomie i wynosiła ~ 93 km.

Przewozy wykonywane samochodami ciężarowymi i ciągnikami siodłowymi dominowały w przewozach ładunków krajowym transportem zarobkowym. I tak przykładowo ich udział w kraju wynosił w 2002 r. – 98%, a w województwie – 99%.

Interesujący jest podział przewozów ładunków według sektorów własnościowych. W Polsce w 2000 r. udział sektora publicznego w przewozach ogółem wynosił około 20%, a w województwie lubelskim około 36%. W 2002 r. wielkości te kształtowały się odpowiednio na poziomie około 13% dla kraju i około 5% dla województwa.

Oznacza to, że prywatyzacja przewozów ładunków w podanych latach postępować w lubelskim bardzo intensywnie. Wielkość przewozów ładunków w sektorze publicznym zmniejszyła się z 930,2 tys. ton w 2000 r. do 114,0 tys. ton w 2002 r., a zatem ponad ośmiokrotnie.

Znamienne jest, że w sektorze publicznym wszystkie przewozy wykonywane były w województwie lubelskim samochodami ciężarowymi i ciągnikami siodłowymi.

Z uzyskanych informacji bezpośrednio z kilku wybranych firm przewozowych wynika, że kierunki transportu towarów prowadzą do Warszawy i jej okolic przez Ryki, na Śląsk Górny i Dolny przez Puławy, a na południe Polski przez Kraśnik.

Podstawowy asortyment ładunków związany jest z dominującym w województwie przemysłem spożywczym i przetwórstwem, jak też z przemysłem chemicznym i drzewnym. Ładunki do przewozu to wyroby mączne, cukier, dodatki spożywcze, wyroby cukiernicze. Przeważające przewozy krajowe o charakterze lokalnym wewnątrz województwa stanowią około 3%. Ładunki powrotne są tak dobierane, aby wykorzystać maksymalnie przebiegi. Przywozi się do województwa materiały budowlane, przykładowo takie jak cement, wapno, płyty wiórowe i paździerzowe. Firmy przewozowe krajowe dążą do pozyskania kontraktów zagranicznych, które są bardziej opłacalne.

Należy uzupełnić, że pewne firmy o szczególnym przekroju produkcji, jak przykładowo „Spomlek”, posiadają własny tabor specjalistyczny, tj. cysterny, którymi zwożą mleko z województwa lubelskiego (Radzyń, Parczew, Łuków) i mazowieckiego (Sokołów). Rozwóz produktów po kraju (głównie serów) do sieci supermarketów odbywa się transportem obcym.

Zdecydowana większość przewozów ładunków wykonywana jest na potrzeby własne, czyli do obsługi i dystrybucji produkowanych przez siebie towarów. Przewozy te mają charakter dowozowy jak np. realizowane własnym transportem przewozy produktów mleczarskich przez Okręgową Spółdzielnię Mleczarską w Krasnymstawie.

Duże firmy produkcyjne są związane z przewoźnikami stałymi kontraktami. Przykładowo Lubelski Węgiel „Bogdanka” S.A. ma stałych odbiorców węgla i stałe firmy przewozowe, którymi są: PKS Chełm S.A. – który wywozi rocznie 80 tys. ton do cementowni w Chełmie oraz „Transgalopp” Spółka z o.o. w Lublinie, która wywozi węgiel w kierunkach:

Cementownia – Rejowiec 30 tys. t

Przeds. Energ. – Cieplice – Włodawa 10 tys. t

Cementownia – Ożarów 100 tys. t

Elektrownia – Połaniec 200 tys. t.

Z przeprowadzonego rozeznania, odnośnie przewozów krajowych, wynika, że przeważająca ich wielkość jest wykonywana przez drobnych przewoźników posiadających 1, 2 pojazdy o niskiej ładowności, zatrudniających poniżej 9 przewoźników, a zatem nie są objęci statystyką przewozów zarobkowych i nie posiadają licencji wymaganej, jak podano uprzednio, dla pojazdów o ładowności powyżej 3,5 t.

3.2.2.3. Przewozy międzynarodowe ładunków

Wykonywanie międzynarodowych przewozów wymaga posiadania licencji na warunkach analogicznych jak w przypadku wykonywania przewozów krajowych. Różnica dotyczy rozszerzonych wymogów odnośnie uzyskania certyfikatu kompetencji zawodowych przewoźnika drogowego.

Od 1 maja 2004 r. każdy przewoźnik, wykonujący przewozy międzynarodowe rzeczy, musi posiadać licencję wspólnoty, którą wydają kompetentne władze państwa – siedziby tego przewoźnika. Licencja taka zastępuje dokument krajowy, świadczący o dopuszczeniu przewoźnika do rynku międzynarodowego.

Według stanu na 6 maja 2004 roku w Polsce zaewidencjonowano 10.438 firm wykonujących międzynarodowe przewozy rzeczy. W województwie lubelskim było takich firm 484.

Ogólna liczba licencji w Polsce zwiększyła się w stosunku do ostatnich lat, brak jest jednak rozkładu ich wielkości według województw w latach ubiegłych, dlatego nie można określić zmian zachodzących w województwie lubelskim.

W tablicy 51 podaje się liczbę firm w poszczególnych województwach i ich udziały procentowe w liczbie ogółem.

Województwo lubelskie znajduje się w drugiej dziesiątce województw, pod względem liczby posiadanych firm, wykonujących przewozy międzynarodowe.

Tablica 51

Liczba firm wykonujących przewozy międzynarodowe. Stan na: maj 2004 r.

Lp.	Województwa	Ilość firm	Udział w %	Ranking
	POLSKA	10 398	*) 100,00	
1	Dolnośląskie	645	6,20	6
2	Kujawsko-pomorskie	407	3,91	12
3	Lubelskie	484	4,65	10
4	Lubuskie	544	5,23	7
5	Łódzkie	532	5,12	8
6	Małopolskie	758	7,29	4
7	Mazowieckie	2 288	22,00	1
8	Opolskie	247	2,38	16
9	Podkarpackie	454	4,37	11
10	Podlaskie	285	2,74	15
11	Pomorskie	684	6,58	5
12	Śląskie	890	8,56	3
13	Świętokrzyskie	293	2,82	13
14	Warmińsko-mazurskie	290	2,79	14
15	Wielkopolskie	1 070	10,29	2
16	Zachodniopomorskie	527	5,07	9

*) ogólna liczba firm wynosiła 10 438, w tym 40 firm bez określenia województwa.

Źródło: zestawienie własne.

Interesujący podział firm przewozowych można przeprowadzić na podstawie uzyskanych informacji, według prawnych form własności. W tablicy 52 podaje się ich zestawienie w Polsce i województwie lubelskim w liczbach oraz według udziałów procentowych.

Charakterystyczne jest, że w ogólnej liczbie firm przeważający udział mają firmy prowadzone przez osoby fizyczne. W województwie lubelskim udział ten jest wyższy niż średni dla Polski i wynosił prawie 74,0%. Świadczy to o dużym rozproszeniu przewoźników międzynarodowych, działających przeważnie jako firmy rodzinne. Udział firm w formie spółek, w tym akcyjnych, jest szczególnie niski wynosił zarówno w Polsce jak i w województwie lubelskim zaledwie 0,8% ogółem. Świadczy to o braku silnego potencjału kapitałowego, niezbędnego do powołania takiej formy działania, coraz częściej występującej w krajach UE.

Tablica 52

Liczba firm wykonujących międzynarodowy przewóz rzeczy według formy prawnej w Polsce i w województwie lubelskim

Województwa	umowa spółki cywilnej	spółka z o.o.	spółki jawne	spółki cywilne	spółki akcyjne	spółka komandytowa	przedsięb. państw.	osoby fizyczne	inna osoba prawna	spółdzielnia	inny podmiot nie posiad. osob. prawnej	przeds. zagraniczne	brak danych	razem
POLSKA	1073	1191	476	361	88	2	37	6951	141	24	17	2	35	10398
Lubelskie	33	39	18	13	4		5	358	3					484

Udziały procentowe

POLSKA	10,32	11,45	4,58	3,47	0,85	0,02	0,36	66,85	1,36	0,23	0,16	0,02	0,34	100,00
Lubelskie	9,09	8,06	3,72	2,69	0,83	0,00	1,03	73,97	0,62	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00

Źródło: zestawienie własne.

O wielkości firm świadczy ponadto ich podział według liczby posiadanych pojazdów.

Tablica 53

Liczba firm według liczby posiadanych pojazdów w Polsce i w województwie lubelskim w 2004 roku

Województwa	Liczba pojazdów w firmie									
	1	2	3	4	5 do 10	11 do 20	21 do 50	51 do 100	po- nad 100	Razem liczba firm
	Liczba firm									
Polska	3620	1951	1309	825	1891	543	206	45	8	10 398
Lubelskie	145	93	77	47	89	22	10	1		484

Źródło: zestawienie własne.

Ogólna liczba pojazdów w firmach wykazujących przewozy międzynarodowe wynoszą w województwie 1981 (stan: maj 2004 r.).

W województwie lubelskim jest około 30% firm posiadających zaledwie 1 pojazd, Udział ten jest niższy w porównaniu ze średnią krajową, która wynosiła około 34%. Zaledwie jedna firma o liczbie pojazdów znajduje się w przedziale od 51 ÷ 100. Mieści się ona w Łukowie, posiada 56 pojazdów i ma formę prawną spółki akcyjnej.

W przedziale od 11 do 50 pojazdów znajduje się 32 firmy. Z tego 16 firm to osoby fizyczne, a 10 to spółki z o.o. W tej grupie największa liczba pojazdów wynosi 34, a najmniejsza 11 pojazdów.

Przedsiębiorstwa o liczbie pojazdów około 30 do 40 zatrudniają około 100 pracowników, a zatem zgodnie z rekomendacjami Komisji Europejskiej (96/280/EC z 1996 r.) są przedsiębiorstwami średniej wielkości (co najmniej 50 a nie więcej niż 250 pracowników). Przedsiębiorstwa małe, to te, które zatrudniają mniej niż 50 pracowników, a mikro przedsiębiorstwa – mniej niż 10 pracowników.

Z definicji określających kategorię firmy ze względu na jej wielkość wynika, że w województwie lubelskim największy udział w przewozach międzynarodowych mają mikro przedsiębiorstwa. Zaliczyć do nich można te, które posiadają od 1 do 3 pojazdów, jest ich łącznie 315, co stanowi około 64% firm ogółem w województwie. Te firmy zatrudniają do około 10 pracowników.

Z danych uzyskanych bezpośrednio z firm wynika, że ze względu na ładowność przeważają pojazdy duże o ładowności powyżej 20 t.

Udział pojazdów o dużej ładowności wynosił w 2003 roku w Polsce około 85,0% pojazdów ogółem. Pozytywnym zjawiskiem jest sukcesywnie malejąca liczba pojazdów do 6 ton, na rzecz pojazdów o ładowności powyżej 20 ton. W przewozach międzynarodowych kontrakty zawierane są z reguły na duże partie ładunków, stąd posiadanie odpowiedniego taboru jest warunkiem funkcjonowania firmy na tym rynku. Zwiększa się też sukcesywnie liczba pojazdów spełniających normy ekologiczne (typ Euro-1, do Euro-4).

Pod względem typu pojazdu, można potwierdzić na podstawie analizy danych z kilkudziesięciu firm międzynarodowych województwa, że analogicznie jak w Polsce ogółem, przeważają pojazdy typu ciągniki siodłowe o ładowności 24 t. Rzadziej występuje plandeka. Pojazdy specjalistyczne typu chłodnia, izoterma czy też cysterna, posiadają te firmy, które wykonują przewozy o określonym profilu i odbiorcy, przykładowo transport mrozonek.

Z przeprowadzonej analizy wynika, że firmy wykonujące międzynarodowe przewozy rzeczy dysponują z reguły taborem z grupy wiekowej nie starszej niż 5-6 lat. Firmy inwestują przede wszystkim w sukcesywną wymianę taboru na młodszy, nowocześniejszy, a nie na zwiększenie liczby posiadanych pojazdów. Wynika to z tego, że zdobywanie nowych kontraktów jest przy obecnej konkurencji wspólnotowej szczególnie trudne, a utrzymanie już zawartych wymaga posiadania pojazdów o najwyższym standardzie.

Większość firm wykonuje przewozy zarówno międzynarodowe jak i krajowe, co zwiększa możliwości przewozowe. Coraz częściej przewoźnicy występują o zmianę licencji krajowej na licencję wspólnoty, gdyż ta druga automatycznie uprawnia do przewozów po kraju.

Małe firmy przewożą ładunki określone przez spedytorów zewnętrznych. Firmy większe posiadają własną spedycję, przynajmniej roczne kontrakty zagraniczne i wysoko kwalifikowaną obsługę. Korzystają z nowoczesnych urządzeń technicznych (monitoring pojazdów), które zapewniają szybki przepływ informacji, jak też dysponują usługami logistycznymi, niezbędnymi w łańcuchu dostaw.

Główne kierunki przewozów zagranicznych to kraje takie jak Niemcy, Anglia, Francja, Belgia, Austria. Przygraniczne położenie województwa zwiększa możliwości przewozów do krajów WNP, jak też na Ukrainę, która dla polskich przewoźników jest krajem zarówno docelowym, jak też tranzytowym. Na północ Europy ładunki wożone są do Skandynawii, w mniejszym stopniu przewozy wykonywane są do Włoch i Hiszpanii. Porównaj tablica 21 oraz tablice w załączniku.

Struktura wywożonych ładunków odpowiada strukturze produkcyjnej województwa. Do wymienionych krajów przewozi się głównie produkty rolne i spożywcze (Niemcy, Anglia, Dania, Ukraina), jak też wyroby produkcyjne, które zyskały u odbiorców pozytywną opinię na ich rynku zbytu. Zalicza się do nich przede wszystkim takie jak: drewno konstrukcyjne, wyroby tekturowe (przestrzenne), wyroby z drewna (okna, drzwi), wyroby z płyt (meble do montażu), wyroby tekstylne (dziewiarskie), wyroby szklane. Przywozi się natomiast wyposażenie mieszkań (marmur, glazura z Włoch), artykuły spożywcze (cytrusy z Francji i Włoch), wyroby kosmetyczne, artykuły przemysłowe z Niemiec, surowce mineralne, nawozy z Białorusi. Znaczna część firm pobiera ładunki nie w województwie, a ze składów celnych, głównie mających siedzibę w Łodzi i w Warszawie.

Więksi przewoźnicy są na ogół powiązani kontraktami z dużymi, znanymi na rynku producentami. Przykładem takiego kontraktu jest fabryka mebli „Black-Red-White” i firma przewozowa „Transboss-spółka z o.o.” z siedzibą w Biłgoraju. Firma wywozi na eksport do Włoch, Niemiec i innych krajów Europy Zachodniej ciągnikami siodłowymi o ładowności 20 ton meble do montażu, pakowane, co zapewnia maksymalne wykorzystanie ładowności. Miesięcznie wyjeżdża z fabryki około 20 pojazdów. Przywozi się natomiast głównie z Włoch folię (okleinę) meblową i akcesoria meblowe.

„Transboss” rozwodzi również meble do montażu po całym kraju, a przywozi płyty do produkcji mebli z Mielca, Szczecinka, Grajewa.

Drugim producentem, z którym „Transboss” ma zawarte kontrakty jest huta szkła w Jarosławiu, z której wywozi się szkło (płyty i wyroby) na kraj i za granicę.

Producent wyrobów mleczarskich „Spomlek” z Radzyna Podlaskiego przywozi mleko transportem własnym, natomiast rozwodzi wyroby na eksport, zawierając kontrakty z przewoźnikiem z zewnątrz. Wywozi się na naczepach do Rosji serwatkę w proszku, a w samochodach chłodniach wywozi się głównie do Holandii i Niemiec masło, sery, mleko w proszku, a na Ukrainę – sery.

Przez obszar województwa lubelskiego przebiegają szlaki komunikacyjne prowadzące na Białoruś, Ukrainę i Rosję. Główne szlaki to: II korytarz transportowy w relacji Berlin – Warszawa – Mińsk – Moskwa – Niżny Nowogród oraz Gdańsk – Warszawa – Lublin – Kowel – Odessa – Bukareszt. Tędy prowadzi też najkrótsza droga z północnej i środkowej Polski na Ukrainę. Konsekwencją takiej lokalizacji jest to, że województwo lubelskie stało się obszarem tranzytowym dla potoków ładunków przewożonych przez tę część granicy Polski (Unii Europejskiej). Odprawa ładunków odbywa się na trzech przejściach granicznych, w: Kukurykach, Dorohusku i Hrebennem.

3.2.2.4. Przewozy polskiego handlu zagranicznego

Dane o wielkości potoków ładunków polskiego handlu zagranicznego (eksport oraz import), przewożonych transportem samochodowym do/z oraz przez obszar województwa lubelskiego za 2002 r. i obejmują⁶²:

- Masę ładunków;
- Grupę towarową ładunków wg unijnej klasyfikacji ładunków - NSTR;
- Państwa nadania/odbioru ładunków;
- Województwa nadania/odbioru ładunków;
- Urząd celny/graniczny odprawy ładunków.

Przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego eksportowanych i importowanych z/do województwa wynosiły w 2002 roku łącznie 816,7 tys. ton, w tym eksport stanowił 64,6% tych ładunków, a import 35,4%. Oznacza to, że województwo lubelskie wygenerowało 2,3% wszystkich ładunków polskiego handlu zagranicznego.

Największe pod względem tonażu w eksporcie i imporcie do/z województwa były przewozy produktów rolnych (337 tys. ton) i przemysłowych (217 tys. ton). Stanowiły one odpowiednio 41,3% oraz 26,7% ogólnej masy ładunków. Najwięcej towarów przewożonych było do Niemiec, Ukrainy, Rosji i Holandii oraz z Niemiec, Ukrainy, Włoch, Hiszpanii i Rosji. W eksporcie z województwa do Niemiec 40,9% ładunków stanowiły produkty rolne, które dominowały także w eksporcie do Rosji (84,5%), Holandii (80,9%) i na Ukrainę (32,3%). W imporcie z Niemiec przeważały wyroby przemysłowe (43,4%), natomiast wśród towarów pochodzących z Ukrainy i Hiszpanii – produkty rolne (odpowiednio 77,0% oraz 72,6%). Wśród ładunków pochodzących z Rosji przeważały wyroby chemiczne (78,1%), a z Włoch wyroby przemysłowe (51,9%). Około 31% łącznej masy ładunków eksportowanych i importowanych z/do województwa lubelskiego odprawianych było na przejściach granicznych położonych na terenie województwa.

Najwięcej ładunków na eksport przez przejścia graniczne położone na obszarze województwa lubelskiego dostarczały z kraju: województwo mazowieckie (33,1% wszystkich ładunków) oraz województwo lubelskie (14,1%). Natomiast głównymi importerami towarów były województwa: lubelskie, śląskie i mazowieckie (odpowiednio 17,3%, 17,3% i 23,9%). Łącznie przez przejścia drogowe województwa lubelskiego odprawiono ponad 1,16 mln ton ładunków (3,3% wszystkich ładunków phz). W eksporcie głównymi odbiorcami polskich towarów byli nasi bezpośredni sąsiedzi – Ukraina i Białoruś oraz Rosja. Liderem była Ukraina, która importowała z naszego kraju 310 tys. ton towarów (37,8% wszystkich ładunków przechodzących przez województwo lubelskie). Prawie wszystkie ładunki przeznaczone dla tego kraju odprawiane były na dwóch przejściach: w Hrebennem i Dorohusku. Na

⁶² Opracowane zostały na podstawie dokumentów SAD - Centrum Informatyki Handlu Zagranicznego w Warszawie.

drugim miejscu pod względem wielkości eksportu towarów była Rosja - 286 tys. ton. W tym przypadku ponad 80% ładunków odprawianych było na przejściu granicznym w Kukurykach. Również eksport towarów na Białoruś (114 tys. ton) odbywał się prawie wyłącznie przez to przejście. Eksport towarów do pozostałych krajów (poza Mołdawią – 48 tys. ton) był znikomy. Podobne tendencje wystąpiły przy imporcie ładunków do Polski. Największymi dostawcami towarów do naszego kraju były: Ukraina (53,1% wszystkich ładunków), Białoruś (19,4%) oraz Rosja (15,6%). Prawie 83% importowanych ładunków odprawianych było na dwóch przejściach: w Dorohusku i Kukurykach (odpowiednio 39% i 43%). Ładunki z Rosji i Białorusi sprowadzane są prawie wyłącznie przez przejście w Kukurykach. Natomiast import towarów z Ukrainy odbywa się głównie przez Dorohusk. Import towarów do pozostałych krajów był znikomy.

Przez przejścia graniczne województwa lubelskiego najwięcej eksportowano produktów rolnych, które stanowiły 47,6% wszystkich wywożonych ładunków oraz wyrobów przemysłowych – 23,3%. Do kraju przywożono najwięcej: produktów rolnych (44,6%), wyrobów chemicznych (14,3%) oraz rud (13,1%).

Najbardziej obciążonym przejściem granicznym województwa lubelskiego było przejście w Kukurykach (506 tys. ton). Odprawiono tu 43,6% wszystkich ładunków PHZ przechodzących przez województwo lubelskie – głównie z/do Białorusi i Rosji. Na przejściu w Dorohusku dokonano odprawy 32,2% ładunków – głównie z/do Ukrainy, Rosji i Mołdawii. Najmniej obciążonym przejściem granicznym było Hrebenne – 24,1% ładunków.

Szczegółowe informacje na temat wielkości i struktury potoków ładunków oraz nadawców/odbiorców ładunków do/z województwa lubelskiego przedstawiono w tablicach 8 i 9 w załączniku. Natomiast wielkość i strukturę przewozów przez przejścia graniczne położone na obszarze województwa lubelskiego zestawiono w tablicach 10 i 13 w załączniku

3.2.2.5. Przewozy tranzytowe

W Polsce szczegółowe dane o przewozach tranzytowych dostępne są tylko w odniesieniu do transportu kolejowego. W tym przypadku można dokładnie określić wielkość wykonywanych przewozów, drogę ich przewozu oraz wskazać nadawców i odbiorców ładunków tranzytowych. Dla transportu samochodowego brak jest wystarczających danych o aktualnie wykonywanych przewozach tranzytowych oraz trasie ich przebiegu.

Dostępne obecnie bazy danych o ruchu samochodowym w Polsce pozwalają jedynie na określenie wielkości przewozów tranzytowych na przejściach granicznych. Dlatego też, na podstawie dostępnych informacji o przewozach międzynarodowych (eksport + import) i ruchu pojazdów na przejściach granicznych oszacowano masę ładunków tranzytowych na przejściach granicznych⁶³.

Wielkość przewozów ładunków PHZ do/z województwa oraz tranzytowych przedstawia tablica 54.

⁶³ Oszacowania dokonano na podstawie następujących materiałów:

- Baza danych Centrum Informatyki Handlu Zagranicznego o przewozach polskiego handlu zagranicznego za rok 2002;
- Dane o ruchu pojazdów ciężarowych na przejściach granicznych położonych na obszarze województwa lubelskiego.

Tablica 54

Przewozy ładunków transportem drogowym do/z województwa lubelskiego oraz odprawiane przez drogowe przejścia graniczne województwa lubelskiego

Drogowe przewozy ładunków	Rodzaj przewozów			Ogółem
	Eksport	Import	Tranzyt	
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>
<i>liczba pojazdów</i>				
Z/do województwa lubelskiego	43 947	24 115	-	68 062
Przez przejścia graniczne, w tym:	68 427	28 391	448 428	545 246
Kukuryki	31 018	11 199	301 388	343 605
Dorohusk	18 879	12 332	125 218	156 429
Hrebenne	18 530	4 860	21 822	45 212
Razem	112 374	52 506	448 428	613 308
<i>masa w tonach</i>				
Z/do województwa lubelskiego	527 365,2	289 383,8	-	816 748,9
Przez przejścia graniczne, w tym:	821 125,6	340 689,7	5 381 136,7	6 542 952,0
Kukuryki	372 212,7	134 385,7	3 616 661,6	4 123 260,0
Dorohusk	226 551,9	147 982,0	1 502 614,1	1 877 148,0
Hrebenne	222 361,0	58 322,0	261 861,1	542 544,0
Razem	1 348 490,8	630 073,4	5 381 136,7	7 359 700,9

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z wyciągu dokumentów SAD z CIHZ za 2002 r. oraz danych ze Straży Granicznej.

Z przeprowadzonej analizy wynika kilka ważnych wniosków, które mogą stanowić wskazówkę dla dalszego rozwoju i funkcjonowania przejść granicznych w województwie lubelskim:

- Najbardziej obciążonym przewozami ładunków jest przejście w Kukurykach położone na granicy z Białorusią. Na tym przejściu odprawianych jest ok. 89% wszystkich przewożonych przez województwo lubelskie ładunków;
- Przewozy tranzytowe przez województwo lubelskie stanowią ok. 82% wszystkich międzynarodowych przewozów ładunków transportem samochodowym. Wpływa na to przede wszystkim przejście w Kukurykach, obsługujące główny korytarz tranzytowy przez Polskę w relacji Wsch – Zach - Wsch: Berlin– Warszawa – Mińsk – Moskwa;
- Głównymi odbiorcami i nadawcami ładunków z/do Polski są państwa na wschodzie Ukraina, Rosja i Białoruś. Łączny udział tych państw w przewozach polskiego handlu zagranicznego przez województwo lubelskie wynosi 87%.
- Głównymi generatorami przewozów polskiego handlu zagranicznego są województwa położone w centralnej Polsce: mazowieckie, wielkopolskie i łódzkie oraz województwo lubelskie i śląskie. Liderem jest województwo mazowieckie, którego udział w przewozach PHZ wynosi 27,5%. Z kolei udział województwa lubelskiego w tych przewozach wynosi 15%.

3.2.3. Charakterystyka ruchu transgranicznego przez drogowe przejścia graniczne województwa

Na wschodniej granicy województwa lubelskiego, będącej jednocześnie granicą państwa i zewnętrzną granicą Unii Europejskiej, zlokalizowanych jest sześć drogowych przejść granicznych. Na granicy polsko-białoruskiej funkcjonują trzy przejścia graniczne oddalone od siebie średnio o 54 km. Są to:

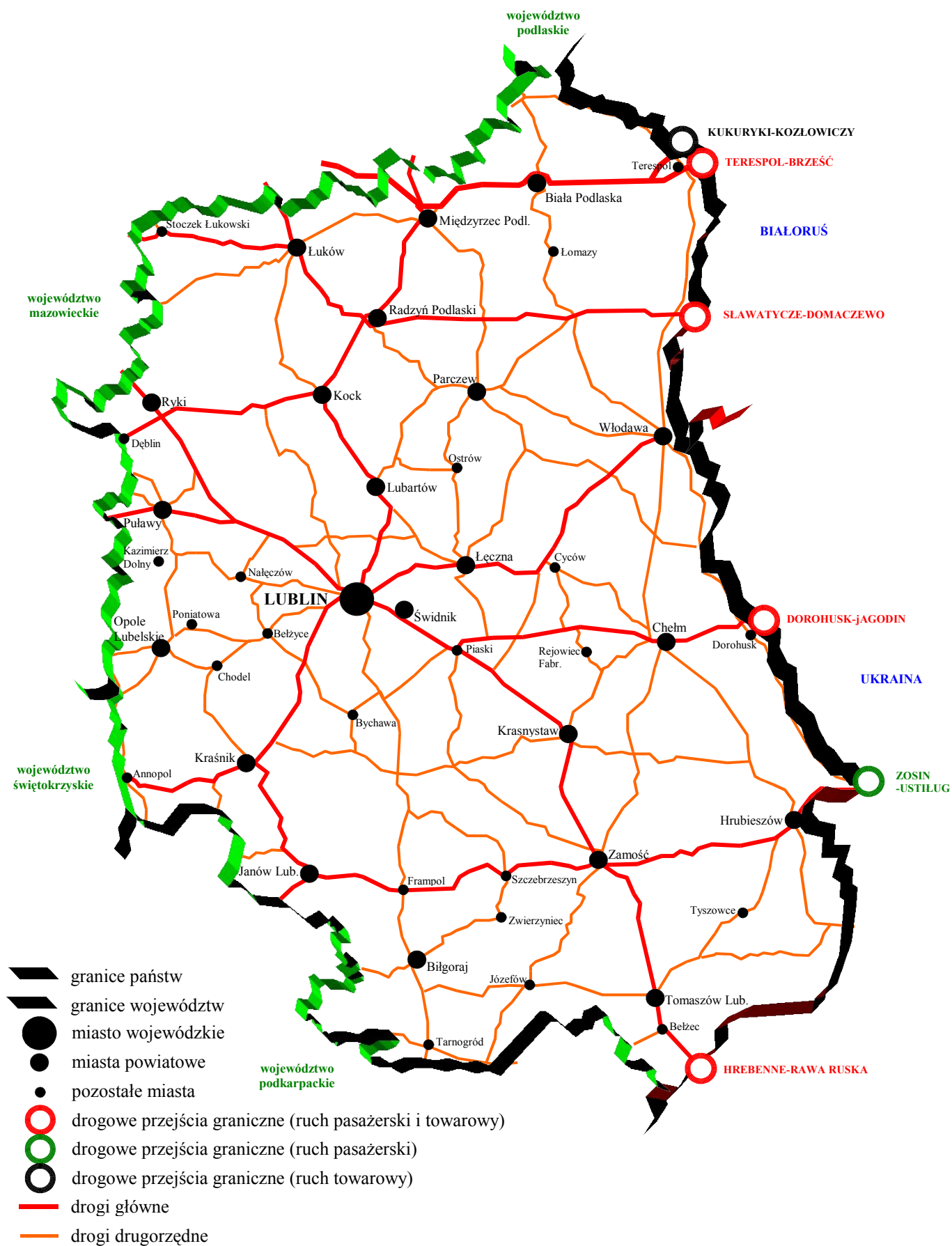
- **Kukuryki-Kozłowiczy** – przeznaczone wyłącznie do obsługi międzynarodowego ruchu towarowego. Położone jest na trasie II korytarza Transeuropejskiej Sieci Transportowej relacji Berlin – Warszawa – Moskwa – Niżny Nowogród, łączącej wschodnią i zachodnią (przejście w Świecku) granicę Polski. Przejście czynne jest przez całą dobę. Średnio odprawianych jest tu 985 pojazdów/dobę. Czynione są starania o wprowadzenie na to przejście ruchu osobowego (włącznie z autobusami), poza terminalem samochodowym istniejącą drogą celną. Dla zrealizowania tego zamierzenia należałoby zbudować (od podstaw) ok. 1 200 m drogi do miejsca, gdzie obecnie odbywa się kontrola paszportowa, zmodernizować (poszerzyć i wzmocnić) istniejącą drogę (tzw. zbiorczą), przebiegającą równolegle do drogi celnej, zmodernizować odcinek drogi krajowej nr 68 oraz skorygować projektowany przebieg połączeń drogowych z przyszłą autostradą A-2. W efekcie nastąpiłoby przedłużenie drogi krajowej nr 68 (obok terminala i drogi celnej) aż do nowego mostu granicznego na Bugu w Kukurykach;
- **Terespól-Brześć** – obsługuje międzynarodowy ruch osobowy – średnio 1693 pojazdy/dobę. Przejście pracuje całodobowo. Tak samo jak przejście w Kukurykach położone jest na trasie II korytarza Transeuropejskiej Sieci Transportowej. W związku z potrzebą nadania preferencji kierunkowi wjazdowemu do RP, co wynika z układu z Schengen, oraz zamierzeniami strony białoruskiej, dotyczącymi zmiany dotychczasowej organizacji wspólnej kontroli paszportowej i celnej, opracowano koncepcję rozbudowy tego przejścia, która zakłada m.in. zwiększenie liczby pasów ruchu do dziesięciu na każdym kierunku. Rozpoczęcie rozbudowy jest uzależnione od pozyskania środków finansowych, o które administrator przejścia aktualnie się ubiega;
- **Sławatycze-Domaczewo** – położone jest przy drodze krajowej Nr 63 relacji Radzyń Podlaski – Sławatycze – granica państwa. Obsługuje międzynarodowy ruch osobowy, z wyłączeniem autobusów. Odprawy dokonywane są przez całą dobę – średnio 1386 pojazdy/dobę. Planuje się rozszerzenie zakresu rodzajów ruchu granicznego na tym przejściu o ruch towarowy samochodami o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony (z wyłączeniem towarów objętych procedurą TIR) oraz autobusy. W 2004 roku Rada Ministrów RP i Rząd Republiki Białoruś zawarły porozumienie o utworzeniu międzypaństwowego, drogowego przejścia granicznego **Włodawa – Tomaszówka** dla ruchu osobowego, z infrastrukturą po stronie polskiej. Rozpoczęcie budowy tego przejścia jest uzależnione od terminu zawarcia międzypaństwowej umowy w sprawie mostu granicznego na Bugu we Włodawie.

Pozostałe drogowe przejścia graniczne położone na obszarze województwa lubelskiego znajdują się na granicy polsko-ukraińskiej. Średnia odległość między tymi przejściami jest większa niż na granicy z Białorusią i wynosi 89 km. Do przejść tych należą:

- **Dorohusk-Jagodin** – całodobowe, międzynarodowe przejście przeznaczone zarówno do obsługi ruchu osobowego jak i towarowego. Położone jest na trasie międzynarodowej E373 łączącej Żary na zachodniej granicy Polski (przejście graniczne z Niemcami) ze wschodnią granicą Polski w Dorohusku. Łącznie odprawianych jest średnio 2120 pojazdów/dobę. Docelowa przepustowość przejścia po wykonaniu wszystkich prac modernizacyjnych wynosić będzie 6000 pojazdów/dobę. Po zakończeniu przebudowy ukraińskiej części przejścia (w Jagodinie) planuje się wprowadzenie wspólnej kontroli osób, towarów i środków transportu, przekraczających granicę przez to przejście;
- **Zosin-Ustilug** – ma status międzynarodowego przejścia granicznego dla obsługi ruchu osobowego włącznie z autobusami. Położone jest zbiegu dwóch dróg: nr 74 relacji Annopol – Zamość – Zosin oraz nr 816 relacji Terespol – Zosin. Przejście ma charakter międzynarodowy. Czynne jest przez całą dobę. Docelowa przepustowość przejścia wynosić będzie 1500 pojazdów/dobę. Obecnie odprawianych jest średnio 1350 pojazdów/dobę. Przygotowano koncepcję rozbudowy tego przejścia. Jej realizacja jest uzależniona w dużej mierze od zgody strony ukraińskiej na rozszerzenie rodzajów ruchu granicznego o ruch towarowy samochodami o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony. Nota dyplomatyczna w tej sprawie została przekazana Ambasadzie Ukrainy w końcu sierpnia 2003 roku;
- **Hrebenne-Rawa Ruska** – położone jest na międzynarodowej trasie E 372 relacji Warszawa – Lublin – Hrebenne – granica państwa. Obsługuje całodobowo międzynarodowy ruch osobowy i towarowy. Obecnie odprawianych jest średnio 2110 pojazdów/dobę. Docelowo przepustowość przejścia wynosić ma 3500 – 4000 pojazdów/dobę. W ramach kompleksowej przebudowy tego przejścia (zakończy się w 2006 roku), zostaną wykonane odpowiednie elementy jego infrastruktury, umożliwiające wprowadzenie wspólnej kontroli osób, towarów i środków transportu. Podobne elementy uwzględniła również strona ukraińska w projekcie przebudowy swojej części przejścia (w Rawie Ruskiej), która ma się rozpocząć w 2005 roku.

W dniu 22 lipca 2004 r. polskie Ministerstwo Spraw Zagranicznych przekazało Ambasadzie Ukrainy w Warszawie notę dyplomatyczną w sprawie utworzenia drogowego przejścia granicznego **Dolhobyczów – Uhrynów** dla międzynarodowego ruchu osobowego i towarowego samochodami do 3,5 tony, z infrastrukturą po polskiej stronie. Oczekuje się pozytywnej odpowiedzi na tę notę.

Szczegółowy schemat lokalizacji drogowych przejść granicznych na obszarze województwa lubelskiego przedstawia rysunek 4.



Rysunek 4. Lokalizacja drogowych przejść granicznych na obszarze województwa lubelskiego

Przez drogowe przejścia graniczne województwa lubelskiego w 2003 r. przejechało 7,1% wszystkich pojazdów odprawianych na polskiej granicy oraz 39,7% pojazdów przekraczających granicę wschodnią. Lubelski odcinek granicy polsko-białoruskiej przejechało 49,7% całego ruchu oraz 63,4% pojazdów ciężarowych odprawianych z/do Białorusi – łącznie 1,48 mln pojazdów. Natomiast na lubelskim odcinku granicy polsko-ukraińskiej odprawiono 57,5% całego ruchu oraz 73,4% pojazdów ciężarowych kierowanych do/z Ukrainy – łącznie 2,04 mln pojazdów.

Od roku 2000 odprawy pojazdów systematycznie zmniejszają się. W porównaniu do roku 2000, odprawy pojazdów w 2003 r. zmniejszyły się o 9,3%, przy czym przewozy przez granicę z Białorusią spadły o 26,5%, a przez granicę z Ukrainą wzrosły o 9,4%. Największą dynamikę spadku odpraw pojazdów miało przejście graniczne Terespol-Brześć – 43,9%. Z kolei największa dynamika wzrostu wystąpiła na przejściu Zosin-Ustilug – 68,2%.

W 2003 r. najwięcej odpraw pojazdów dokonano na przejściu Dorohusk-Jagodin – 774 tys. pojazdów na granicy z Ukrainą. Stanowi to 22,0% wszystkich pojazdów przekraczających wschodnią granicę województwa lubelskiego. Natomiast na granicy z Ukrainą, pod względem ilości odprawianych pojazdów, największe jest przejście Hrebennie-Rawa Ruska – 770 tys. pojazdów (21,9%).

Dane o liczbie odprawianych pojazdów na poszczególnych przejściach granicznych przedstawiono w tabelicy 55. Natomiast udział procentowy poszczególnych przejść granicznych województwa lubelskiego w odprawie pojazdów przez tę część granicy w 2003 r. przedstawiono na rysunku 5.

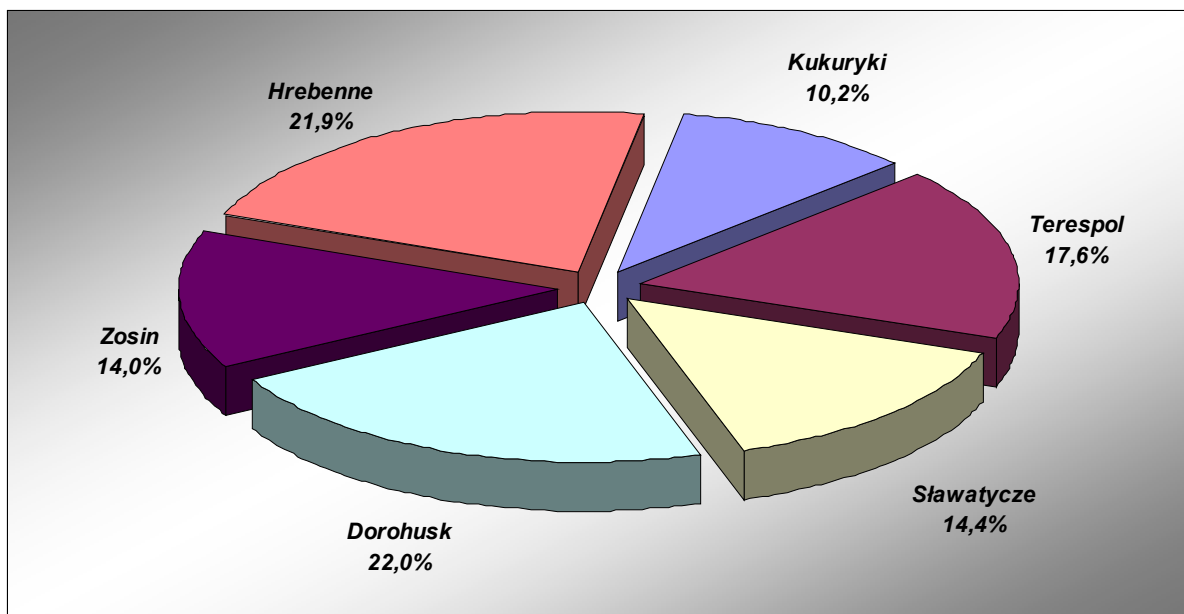
Tablica 55

Liczba pojazdów ogółem przejeżdżających przez przejścia graniczne położone na obszarze województwa lubelskiego w latach 1999 - 2003

Rok	Przejście graniczne								Razem
	Granica z Białorusią				Granica z Ukrainą				
	Kukuryki-Kozłowicz y	Terespol-Brześć	Sławatycze-Domacz.	Ogółem	Dorohusk-Jagodin	Zosin-Ustilug	Hrebennie-Rawa Ruska	Ogółem	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1999	272 478	779 200	538 869	1 590 547	818 332	208 001	616 811	1 643 144	3 233 691
2000	296 525	1 100 584	620 796	2 017 905	809 348	292 530	759 231	1 861 109	3 879 014
2001	313 272	911 464	632 941	1 857 677	798 445	352 959	858 149	2 009 553	3 867 230
2002	343 605	791 860	615 300	1 750 765	803 130	407 191	871 377	2 081 698	3 832 463
2003	359 347	617 824	505 708	1 482 879	773 972	492 058	769 784	2 035 814	3 518 693
2004 *)	52 760	87 509	64 624	204 893	99 253	76 853	101 626	277 732	482 625

*) dane za okres styczeń, luty 2004 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Lubelskiego Zarządu Drogowych Przejść Granicznych w Chełmie.



Rysunek 5. Udział procentowy poszczególnych przejść granicznych w odprawie pojazdów przez granice województwa lubelskiego w 2003 r.

3.2.3.1. Samochody osobowe

Samochody osobowe odprawiane są na pięciu z sześciu przejść granicznych zlokalizowanych na obszarze województwa lubelskiego. Należą do nich: Terespol-Brześć oraz Sławatycze-Domaczewo na granicy z Białorusią oraz Dorohusk-Jagodzin, Zosin-Usiług oraz Hrebenne-Rawa Ruska na granicy z Ukrainą. W 2003 r. odprawiono na nich łącznie 391 tys. pojazdów, co stanowi 0,9% wszystkich samochodów osobowych odprawianych na polskiej granicy, w tym na granicy polsko-białoruskiej – 149 tys., a na granicy polsko-ukraińskiej – 242 tys. pojazdów.

Od roku 2000 liczba odprawianych pojazdów osobowych systematycznie spada. Do roku 2003 liczba odprawianych samochodów zmniejszyła się o 14,5%. Jedynie na przejściu Zosin-Usiług wzrosła liczba pojazdów przekraczających granicę – o 68,2%. Na pozostałych przejściach granicznych nastąpił spadek liczby odprawianych pojazdów osobowych, największy w Terespolu-Brześciu – o 44,8%, a najmniejszy w Hrebenne-Rawie Ruskiej – o 3,3%. Łącznie na granicy polsko-białoruskiej odprawy pojazdów osobowych zmniejszyły się o 35,1%, a na granicy polsko-ukraińskiej zwiększyły się o 6,2%. Obecnie (w 2003 r.) liderem pod względem liczby odpraw jest przejście graniczne Hrebenne-Rawa Ruska na granicy z Ukrainą – 23,7% wszystkich odprawianych w województwie pojazdów osobowych.

Poniżej przedstawiono dane o ruchu pojazdów osobowych przez przejścia graniczne zlokalizowane na obszarze województwa lubelskiego w latach 1999 – 2003 (Tablica 56).

Tablica 56

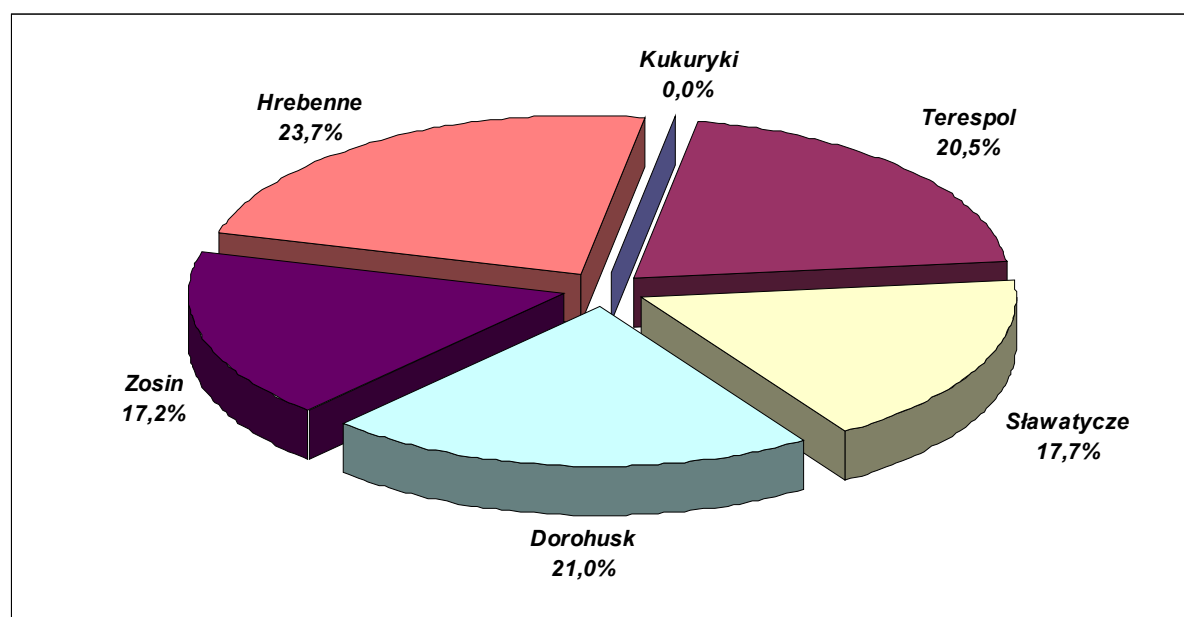
Liczba pojazdów osobowych przejeżdżających przez przejścia graniczne położone na obszarze województwa lubelskiego w latach 1999 - 2003

Rok	Przejście graniczne								Razem
	Granica z Białorusią				Granica z Ukrainą				
	Kukuryki-Kozłowicz y	Terespol-Brześć	Sławatycze-Domacz.	Ogółem	Dorohusk-Jagodin	Zosin-Ustilug	Hrebennie-Rawa Ruska	Ogółem	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1999	-	745 647	538 869	1 284 516	704 026	207 465	561 250	1 472 741	2 757 257
2000	34	1 062 135	620 796	1 682 965	674 145	292 061	702 801	1 669 007	3 351 972
2001	4	875 090	632 941	1 508 035	642 981	352 038	801 170	1 796 189	3 304 224
2002	-	755 526	615 300	1 370 826	633 368	406 329	804 657	1 844 354	3 215 180
2003	-	586 322	505 708	1 092 030	601 602	491 338	679 328	1 772 268	2 864 298
2004 *)	-	84 327	64 624	148 951	73 607	76 768	91 556	241 931	390 882

*) dane za okres styczeń, luty 2004 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Lubelskiego Zarządu Drogowych Przejść Granicznych w Chełmie.

Dane o udziale poszczególnych przejść granicznych w odprawie pojazdów osobowych przez granice województwa lubelskiego w 2003 r. przedstawiono poniżej (rysunek 6).



Rysunek 6. Udział procentowy poszczególnych przejść granicznych w odprawie pojazdów osobowych przez granice województwa lubelskiego w 2003 r.

3.2.3.2. Autobusy

Na granicy polsko-białoruskiej autobusy odprawiane są wyłącznie na przejściu granicznym Terespol-Brześć. W 2003 r. odprawiono ich tam 31,5 tys. Natomiast na granicy polsko-ukraińskiej autobusy odprawiane są na wszystkich trzech przejściach. Łącznie odprawiono ich tu 34,5 tys., z czego najwięcej na przejściu Hrebennie-Rawa Ruska (30,6% wszystkich autobusów przejeżdżających przez tę część granicy). W sumie przez wszystkie przejście drogowe województwa lubelskiego przejechało w 2003 r. 66 tys. autobusów, co stanowi 13,8% wszystkich autobusów odprawianych na polskiej granicy.

W porównaniu do roku 2000 liczba odprawianych autobusów na wszystkich przejściach drogowych województwa lubelskiego zmniejszyła się w 2003 r. o 8,2%. Największy spadek odpraw autobusów nastąpił na przejściu Terespol-Brześć – o 18,1%. Na przejściach drogowych z Ukrainą, za wyjątkiem przejścia Hrebenne-Rawa Ruska (spadek o 2,3%) nastąpił wzrost odpraw autobusów. Największą dynamikę wzrostu przekroczeń granicy miało przejście Zosin-Ustług – wzrost o 53,5%. Jednak ze względu na niewielką ilość przejeżdżających tędy autobusów, udział tego przejścia w ruchu autobusowym przez przejścia graniczne województwa lubelskiego jest nieznaczny (1,1%). Łącznie na lubelskim odcinku granicy polsko-ukraińskiej odprawy autobusów w ciągu trzech lat wzrosły o 3,3%.

W 2003 r. najwięcej autobusów przejeżdżało przez przejście Terespol-Brześć na granicy z Białorusią – prawie połowa (47,8%) wszystkich odprawianych na tej części granicy autobusów, a najmniej przez przejście Zosin-Ustług.

Poniżej przedstawiono dane o ruchu autobusów przez przejścia graniczne zlokalizowane na obszarze województwa lubelskiego w latach 1999 – 2003 (tablica 57).

Tablica 57

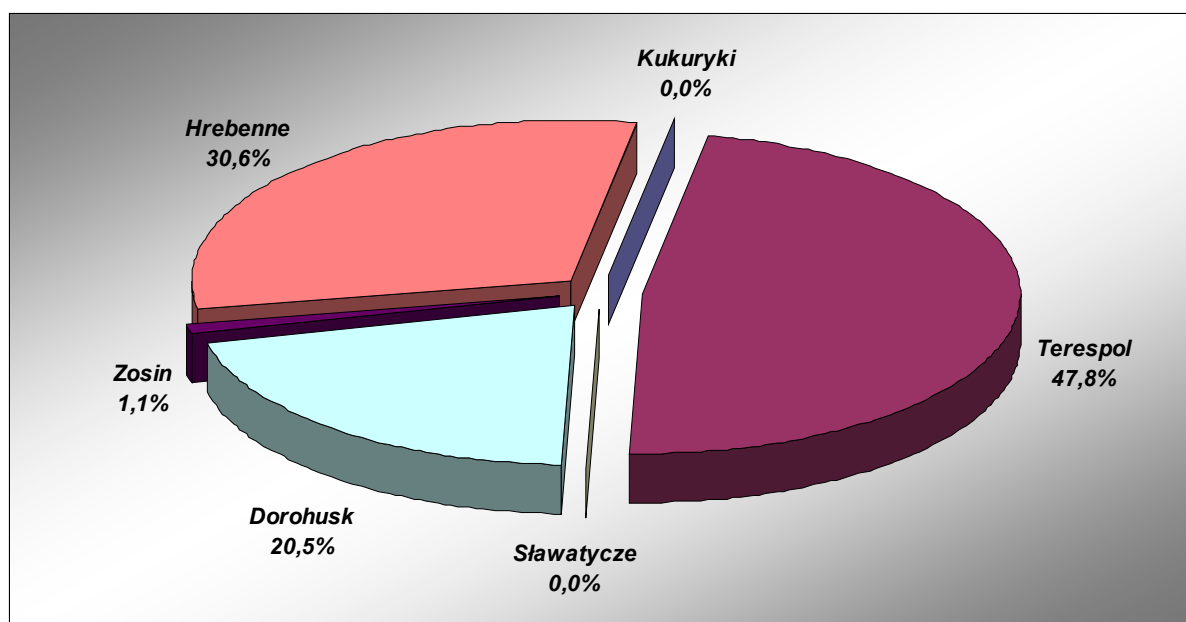
Liczba autobusów przejeżdżających przez przejścia graniczne położone na obszarze województwa lubelskiego w latach 1999 – 2003

Rok	Przejście graniczne								Razem
	Granica z Białorusią				Granica z Ukrainą				
	Kukuryki-Kozłowicz y	Terespol-Brześć	Sławatycze-Domacz.	Ogółem	Dorohusk-Jagodin	Zosin-Ustług	Hrebenne-Rawa Ruska	Ogółem	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1999	-	33 553	-	33 553	10 937	536	18 046	29 519	63 072
2000	43	38 449	-	38 492	12 210	469	20 671	33 350	71 842
2001	1	36 374	-	36 375	13 963	921	21 510	36 394	72 769
2002	-	36 334	-	36 334	13 333	862	21 508	35 703	72 037
2003	-	31 502	-	31 502	13 542	720	20 191	34 453	65 955
2004 *)	-	3 182	-	3 182	2 073	85	2 646	4 804	7 986

*) dane za okres styczeń, luty 2004 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Lubelskiego Zarządu Drogowych Przejść Granicznych w Chełmie.

Dane o udziale poszczególnych przejść granicznych w odprawie autobusów przez granice województwa lubelskiego w 2003 r. przedstawiono poniżej (rysunek 7).



Rysunek 7. Udział procentowy poszczególnych przejść granicznych w odprawie autobusów przez granice województwa lubelskiego w 2003 r.

3.2.3.3. Samochody ciężarowe

Samochody ciężarowe mogą być odprawiane na trzech przejściach granicznych, tj.: Kukuryki – Kozłowiczy (granica polsko – białoruska) oraz Dorohusk – Jagodin i Hrebenne – Rawa Ruska (granica polsko – ukraińska). W 2003 r. odprawiono na nich łącznie 588 tys. pojazdów, co stanowi 9,5% wszystkich samochodów ciężarowych odprawianych na polskiej granicy, w tym na granicy polsko-białoruskiej – 359 tys., a na granicy polsko-ukraińskiej – 229 tys. pojazdów.

Liczba samochodów ciężarowych przekraczających granicę państwa przez analizowane przejścia graniczne systematycznie wzrasta. W porównaniu do roku 2000 liczba odprawianych samochodów ciężarowych na wszystkich przejściach drogowych województwa lubelskiego wzrosła w 2003 r. o 29,3%. Liderem jest tutaj przejście Hrebenne-Rawa Ruska – wzrost o 96,5%. Łącznie przejazdy samochodów ciężarowych do Białorusi wzrosły o 44,3%. Z kolei przejazdy na Ukrainę w tym samym okresie wzrosły o 21,2%.

Największym przejściem granicznym, zarówno w województwie lubelskim jak i na całej granicy wschodniej są Kukuryki-Kozłowiczy. W 2003 r. przez to przejście przejechało 359 tys. samochodów ciężarowych, co stanowi 61,1% całego ruchu towarowego przez województwo lubelskie oraz 22,1% ruchu na całej granicy wschodniej.

Poniżej przedstawiono dane o ruchu samochodów ciężarowych przez przejścia graniczne zlokalizowane na obszarze województwa lubelskiego w latach 1999 – 2003 (tablica 58).

Tablica 58

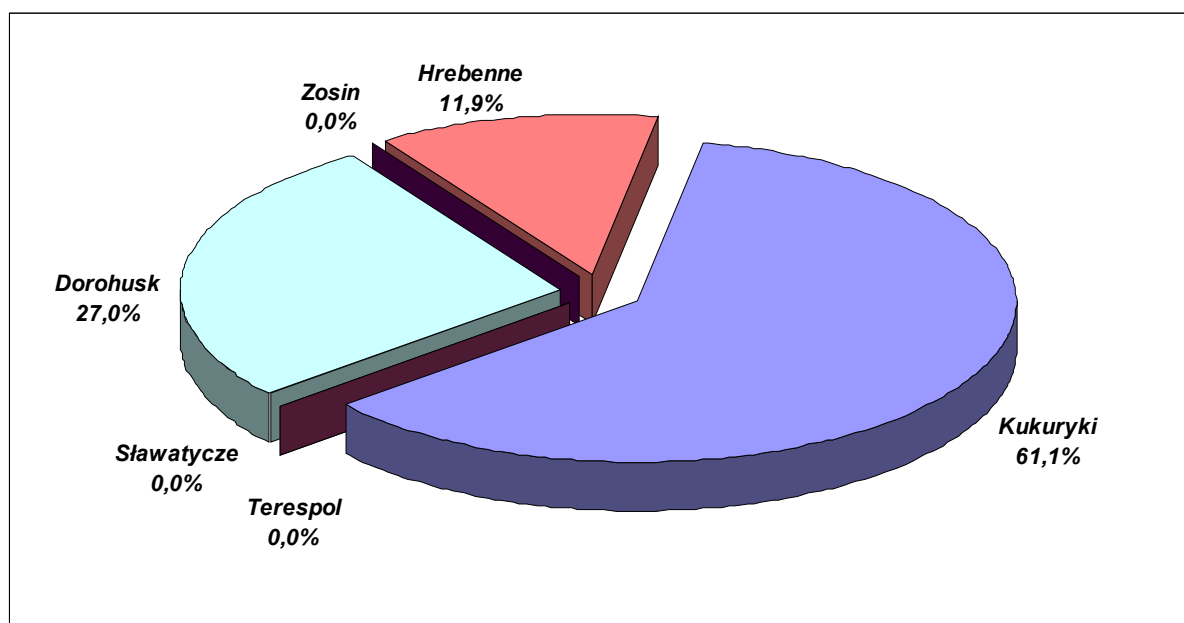
Liczba samochodów ciężarowych przejeżdżających przez przejścia graniczne położone na obszarze województwa lubelskiego w latach 1999 – 2003

Rok	Przejście graniczne								Razem
	Granica z Białorusią				Granica z Ukrainą				
	Kukuryki-Kozłowicz y	Terespol-Brześć	Sławatycze-Domacz.	Ogółem	Dorohusk-Jagodzin	Zosin-Ustilug	Hrebennie-Rawa Ruska	Ogółem	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1999	272 478	-	-	272 478	103 369	-	37 515	140 884	413 362
2000	296 448	-	-	296 448	122 993	-	35 759	158 752	455 200
2001	313 267	-	-	313 267	141 501	-	35 469	176 970	490 237
2002	343 605	-	-	343 605	156 429	-	45 212	201 641	545 246
2003	359 347	-	-	359 347	158 828	-	70 265	229 093	588 440
2004 *)	52 760	-	-	52 760	23 573	-	7 424	30 997	83 757

*) dane za okres styczeń, luty 2004 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Lubelskiego Zarządu Drogowych Przejść Granicznych w Chełmie.

Dane o udziale poszczególnych przejść granicznych w odprawie pojazdów ciężarowych przez granice województwa lubelskiego w 2003 r. przedstawiono poniżej (rysunek 9).



Rysunek 9. Udział procentowy poszczególnych przejść granicznych w odprawie samochodów ciężarowych przez granice województwa lubelskiego w 2003 r.

3.2.4. Natężenie ruchu drogowego osobowego i towarowego

Natężenie ruchu drogowego na drogach województwa lubelskiego opracowane zostało na podstawie najnowszych, dostępnych danych⁶⁴. Z powodu braku pomiarów na pozostałych kategoriach dróg (powiatowych, gminnych i innych), analiza natężenia ruchu drogowego zostanie przeprowadzona tylko w odniesieniu do zamiejskich odcinków dróg krajowych i wojewódzkich.

W przeprowadzonych badaniach zastosowano podział pojazdów na siedem kategorii, tj.: motocykle, osobowe, dostawcze, ciężarowe, bez przyczep, ciężarowe z przyczepami, autobusy oraz ciągniki rolnicze. Ze względu na ograniczenie analizy ruchu drogowego do głównych dróg województwa (krajowych i wojewódzkich) autorzy opracowania zredukowali kategorie pojazdów do pięciu grup poprzez połączenie w jedną kategorię pojazdów samochodów ciężarowych oraz motocykli i ciągników rolniczych (znaczna przewaga ciągników oraz znikomy udział w strukturze ruchu). Nowe kategorie pojazdów to: osobowe, dostawcze, ciężarowe, autobusy i pozostałe.

Na głównych drogach województwa lubelskiego średniodobowy ruch pojazdów (SDR) wynosił w 2000 r. około 3 042 pojazdów/dobę.

Wśród wszystkich pojazdów poruszających się po drogach krajowych i wojewódzkich średnio w 2000 roku 2 248 pojazdów/dobę stanowiły samochody osobowe.

Kolejne miejsca pod względem liczby pojazdów na drogach zajęły pojazdy ciężarowe – 319 pojazdów/dobę oraz samochody dostawcze – 312 pojazdów/dobę. Najmniej licznie prezentowane były autobusy – 80 pojazdów/dobę. Pozostałe grupy pojazdów (motocykle i ciągniki) generowały średnio 83 pojazdy dziennie.

Łącznie po analizowanych drogach poruszało się w 2000 r. średnio 2 328 pojazdów osobowych/dobę oraz 631 pojazdów towarowych/dobę. Oznacza to, że na głównych drogach województwa jeździło 3,7 razy więcej pojazdów osobowych niż towarowych.

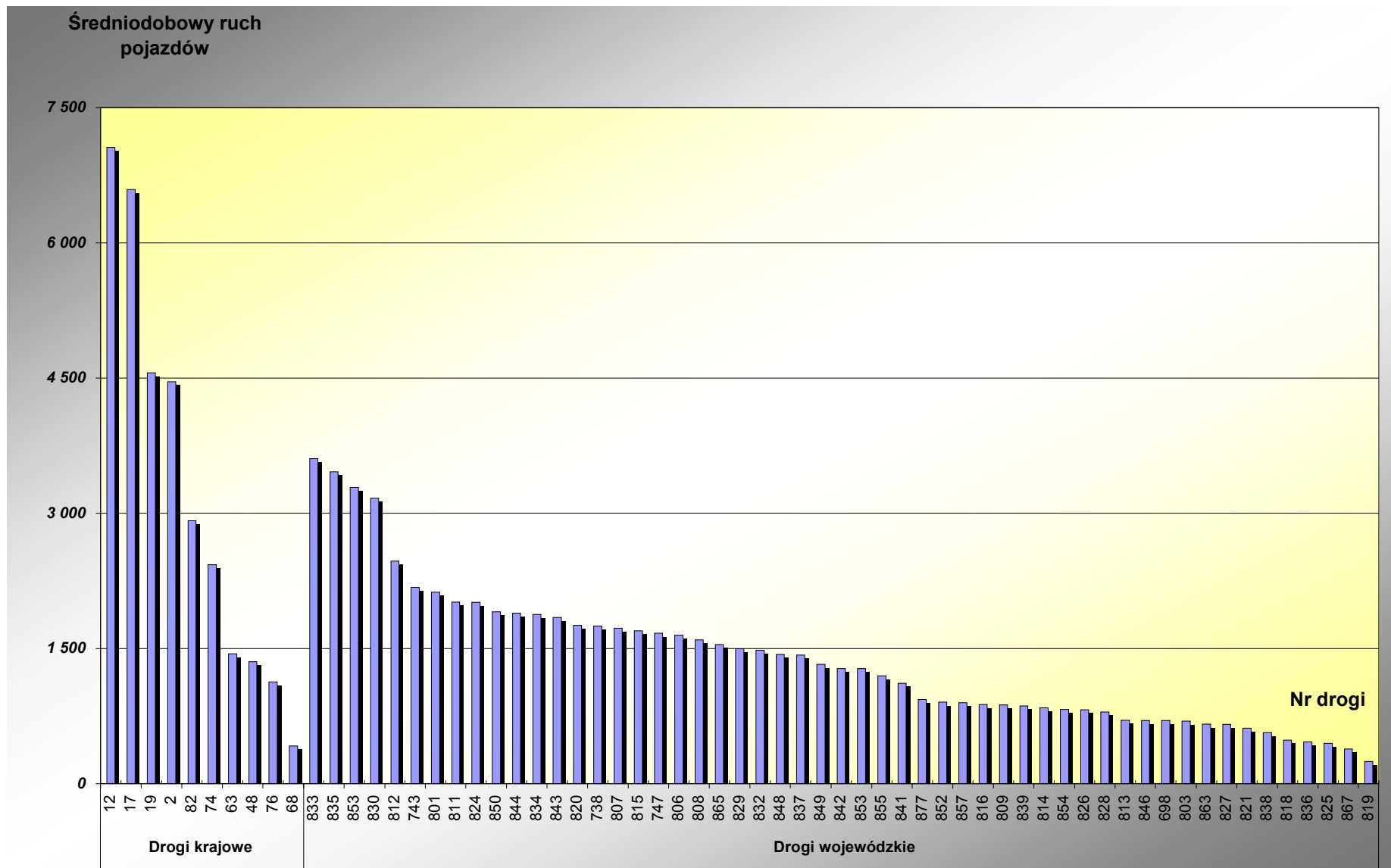
Po drogach krajowych poruszało się średnio 3 razy więcej pojazdów niż na drogach wojewódzkich, przy czym ruch samochodów osobowych i autobusów było o 2,8 razy większy, samochodów dostawczych o 4,1 razy a samochodów ciężarowych o 5,6 razy. Natomiast ruch pozostałych pojazdów było o 0,4 razy mniejszy niż na drogach wojewódzkich.

Najbardziej obciążoną drogą województwa lubelskiego była droga krajowa Nr 12 prowadząca z Puław przez Lublin i Chełm do granicy państwa w Dorohusku (9 632 pojazdy/dobę). Niemniej obciążona była również droga krajowa Nr 17 (Ryki – Lublin – Tomaszów Lubelski – granica państwa w Hrebennem) – 8 835 pojazdów/dobę.

Wśród dróg wojewódzkich pierwsze miejsce pod względem natężenia ruchu pojazdów zajmowała droga Nr 833 z Chodla do Kraśnika oraz 835 z Lublina przez Biłgoraj do granicy województwa (po 4 154 pojazdy/dobę). Nieco mniejsze natężenie ruchu występowało na drodze Nr 853 Nowy Majdan – Tomaszów Lubelski (3 991 pojazdów/dobę).

Wielkości potoków ruchu wszystkich kategorii pojazdów na drogach województwa lubelskiego w roku 2000, usystematyzowanych według wielkości natężenia ruchu przedstawia rysunek 10.

⁶⁴ - Generalnego Pomiaru Ruchu w roku 2000 na drogach krajowych;
- Pomiarów ruchu przeprowadzonych w 2000 roku na sieci dróg wojewódzkich zarządzanych przez Zarządy Dróg Wojewódzkich.

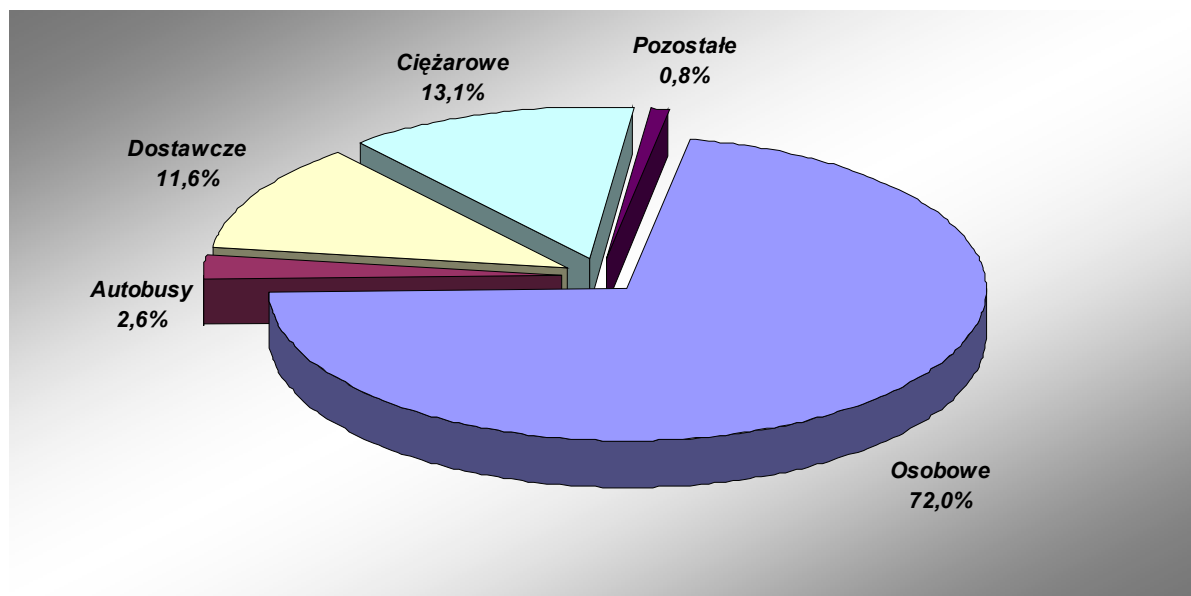


Rysunek 10. Natężenie ruchu pojazdów wszystkich kategorii na głównych drogach województwa lubelskiego w 2000 roku.

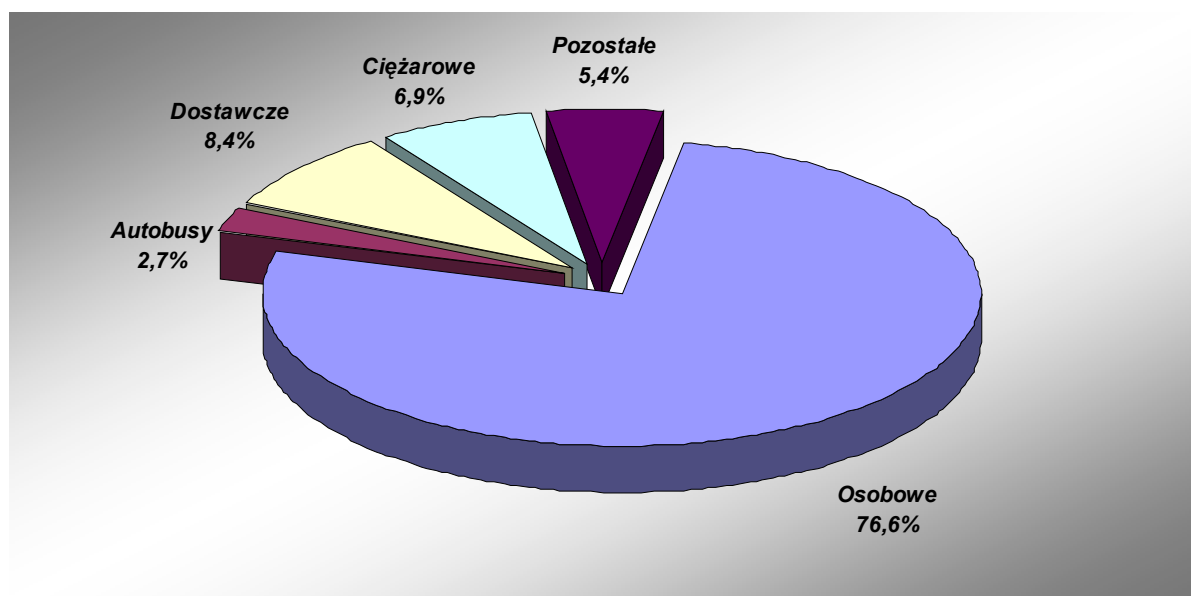
Natomiast zbiorcze zestawienie danych o natężeniu ruchu pojazdów na głównych drogach województwa lubelskiego w 2000 r. przedstawia tablica 59.

Bardziej szczegółowe dane z uwzględnieniem odcinków poszczególnych dróg krajowych i wojewódzkich zawiera tablica 15 w załączniku.

Strukturę rodzajową pojazdów na drogach krajowych i wojewódzkich położonych na obszarze województwa lubelskiego w 2000 r. przedstawiono na rysunkach 11 i 12.



Rysunek 11. Struktura rodzajowa pojazdów na drogach krajowych położonych na obszarze województwa lubelskiego w 2003 r.



Rysunek 12. Struktura rodzajowa pojazdów na drogach wojewódzkich położonych na obszarze województwa lubelskiego w 2003 r.

Tablica 59

Zbiornicze zestawienie danych o natężeniu ruchu pojazdów na głównych drogach województwa lubelskiego w 2000 r.

Nr drogi		Opis odcinka		Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych					
Kraj.	Wojew.	Dł. odc. w km	Nazwa odcinka	Osobowe	Autobusy	Dostawcze	Ciężarowe	Pozostałe	Razem
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		59,4	Gr. woj. - Międzyrzec Podlaski - Biała Podlaska - Terespol - gr. państwa	4 281	180	458	870	51	5 839
		132,6	Gr. woj. - Puławy - Lublin - Chełm - gr. państwa	6 851	209	1 144	1 386	42	9 632
		186,9	Gr. woj. - Ryki - Lublin - Tomaszów Lubelski - gr. państwa	6 355	234	1 057	1 148	41	8 835
		164,7	Gr. woj. - Międzyrzec Podlaski - Lublin - Janów Lubelski - gr. woj.	4 407	152	781	890	45	6 276
		41,7	Gr. woj. - Dęblin - Kock	1 311	42	238	211	35	1 838
		105,9	Gr. woj. - Łuków - Radzyń Podlaski - Sławatycze - gr. państwa	1 403	39	212	170	31	1 854
		5,2	Koroszczyń - Wólka Dobrzyńska	402	18	34	708	13	1 175
		166,6	Gr. woj. - Annopol - Kraśnik - Zamość - Hrubieszów - gr. państwa	2 337	92	362	375	56	3 222
		37,7	Gr. woj. - Stoczek Łukowski - Łuków	1 079	51	163	144	28	1 466
		77,9	Lublin - Łęczna - Włodawa	2 775	141	363	266	36	3 582
	698	48,6	Gr. woj. - Konstantynów - Terespol	665	37	60	46	135	944
	738	10,2	Gr. woj. - Góra Puławska	1 708	41	124	73	22	1 968
	747	43,7	Gr. woj. - Opole Lubelskie - Chodel - Konopnica	1 604	64	277	161	986	3 091
	743	9,1	Góra Puławska - Bochothnica	2 137	41	73	133	35	2 419
	801	29,9	Gr. woj. - Dęblin - Puławy	2 085	39	201	113	23	2 461
	803	4,1	Gr. woj. - Stoczek Łukowski	661	34	88	68	13	864
	806	28,3	Łuków - Międzyrzec Podlaski	1 614	33	193	145	46	2 032
	807	34,6	Gr. woj. - Łuków	1 642	83	144	146	61	2 075
	808	36,5	Łuków - Kock	1 541	54	170	132	111	2 008
	809	48,1	Lublin - Przytoczno	829	45	106	105	67	1 152
	811	22,0	Gr. woj. - Biała Podlaska	1 956	61	197	215	49	2 478
	812	138,6	Biała Podlaska - Włodawa - Chełm - Krasnystaw	2 383	87	212	240	51	2 972
	813	93,4	Międzyrzec Podlaski - Parczew - Łęczna	664	41	65	64	80	916
	814	20,9	Radzyń Podlaski - Zminne	808	33	76	73	53	1 043
	815	60,2	Wisznice - Parczew - Zminne - Lubartów	1 649	47	128	94	27	1 945
	816	162,6	Terespol - Sławatycze - Włodawa - Wola Uhruska	842	36	69	31	69	1 046
	818	40,6	Przewłoka - Adampol	451	32	48	37	58	627
	819	59,0	Parczew - Kołacz - Wola Uhruska	224	23	56	102	699	1 104
	820	28,3	Sosnowica - Łęczna	1 715	41	100	51	47	1 955
	821	13,7	Klementynów - Ostrów Lubelski	584	33	111	34	61	823
	824	70,4	Żyrzyn - Puławy - Opole Lubelskie - Annopol	1 926	87	207	162	34	2 416
	825	9,1	Kamień - Józefów	422	26	57	35	64	604
	826	10,9	Markuszów - Nałęczów	798	22	78	156	57	1 111
	827	11,8	Sadurki - Bełżyce	635	22	87	84	64	892
	828	27,9	Garbów - Niemce - Jawidz	773	22	107	126	64	1 091
	829	40,3	Łucka - Łęczna - Biskupice	1 457	40	159	188	57	1 901
	830	31,6	Lublin - Nałęczów - Bochothnica	3 091	75	207	65	21	3 458
	832	17,4	Pustelnia - Krężnica	1 420	61	144	98	36	1 759
	833	25,0	Chodel - Kraśnik	3 499	108	316	184	48	4 154
	834	34,4	Bełżyce - Bychawa - Stara Wieś	1 840	38	165	85	61	2 190
	835	103,8	Lublin - Wysokie - Biłgoraj - Tranogród - gr. woj.	3 350	112	307	333	51	4 154
	836	26,0	Bychawa - Piotrków - Kłębów	449	15	46	38	86	633
	837	64,5	Piaski - Zółkiewka - Sitaniec	1 412	17	861	105	104	2 499

Tablica 59. ciąg dalszy

Nr drogi		Opis odcinka		Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych					
Kraj.	Wojew.	Dł. odc. w km	Nazwa odcinka	Osobowe	Autobusy	Dostawcze	Ciężarowe	Pozostałe	Razem
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	838	24,8	Głęboke - Dorohucz - Fajslawice	556	12	70	92	69	799
	839	27,9	Cyców - Marynin - Rejowiec	824	40	64	116	95	1 139
	841	32,1	Cyców - Wierzbica - Staw	1 059	55	75	119	48	1 356
	842	66,9	Rudnik Szl. - Wysokie - Krasnystaw	1 242	36	79	158	53	1 567
	843	49,1	Chełm - Krasiczyn - Zamość	1 769	74	124	114	80	2 162
	844	76,7	Chełm - Hrubieszów - Witków - gr. państwa	1 830	61	162	99	74	2 226
	846	42,5	Małochwiej Duży - Krasiczyn - Teratyn	656	47	63	79	137	980
	848	29,8	Tarnawa - Szczepieszyn	1 387	47	71	83	109	1 697
	849	55,6	Zamość - Józefów - Wola Obszańska	1 271	54	102	135	60	1 621
	850	48,5	Tomaszów Lubelski - Józefówka - Alojzów	1 849	58	205	149	88	2 348
	852	35,6	Józefówka - Witków	863	41	87	79	104	1 175
	853	51,6	Nowy Majdan - Józefów - Tomaszów Lubelski	1 229	48	118	176	38	1 610
	854	14,3	Annopol - gr. woj.	787	37	101	105	70	1 100
	855	10,9	Oblęcin - gr. woj.	1 155	42	117	78	34	1 425
	857	9,9	Gr. woj. - Modliborzycy	866	32	198	128	47	1 271
	853	43,1	Gr. woj. - Biłgoraj - Szczepieszyn	3 196	92	302	363	39	3 991
	863	108,1	Gr. woj. - Tarnogród - Wola Obszańska - gr. woj.	650	11	88	141	66	955
	865	4,7	Gr. woj. - Bełzec	1 509	34	223	194	34	1 994
	867	6,2	Gr. woj. - Hrebenne	375	11	121	64	139	710
	877	1,5	Naklik - gr. woj.	914	22	110	108	53	1 207

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Generalnego Pomiaru Ruchu w roku 2000 na drogach krajowych oraz Pomiarów ruchu przeprowadzonych w 2000 roku na sieci dróg wojewódzkich zarządzanych przez Zarządy Dróg Wojewódzkich.*

W dalszej części opracowania przeprowadzono szczegółową analizę natężenia ruchu drogowego na drogach województwa lubelskiego w podziale na ruch osobowy i towarowy z uwzględnieniem dróg krajowych i wojewódzkich.

3.2.4.1. Ruch osobowy

Na natężenie ruchu osobowego składa się ruch samochodów osobowych i autobusów. Po drogach krajowych leżących na obszarze województwa lubelskiego jeździło średnio w 2000 r. 4 158 pojazdów osobowych/dobę, z czego 97% stanowiły samochody osobowe. Pojazdy osobowe stanowiły zdecydowaną większość pojazdów na drogach krajowych. Było ich około 3 razy więcej niż pojazdów ciężarowych. Największy ruch pojazdów osobowych odbywał się na drogach wchodzących w skład międzynarodowych tras komunikacyjnych: drodze krajowej Nr 12, relacji granica województwa – Lublin – Chełm – Dorohusk – granica państwa oraz drodze Nr 17, relacji gr. woj. – Ryki – Lublin – Tomaszów Lubelski – Hrebenne – granica państwa. Pojazdy osobowe na tych drogach stanowiły około 74% wszystkich samochodów. Podobnie jak na całej sieci dróg krajowych województwa lubelskiego dominowały samochody osobowe – 97% pojazdów osobowych. Mniej obciążone pojazdami osobowymi były drogi krajowe „wewnętrzne”, które nie prowadziły bezpośrednio do przejść granicznych. Należały do nich: droga Nr 48, relacji granica województwa – Dęblin – Kock (1 354 pojazdów/dobę) oraz droga Nr 76, relacji gr. woj. - Stoczek Łukowski – Łuków (1 130 pojazdów/dobę). Generalnie na wszystkich drogach krajowych dominowały pojazdy osobowe.

Wyjątkiem jest tylko droga Nr 68 prowadząca z Koroszczyzna do Wólki Dobrzyńskiej – jedynie 420 pojazdów osobowych/dobę, wobec 742 pojazdów ciężarowych/dobę. Wynika to z faktu, że droga ta jest częścią trasy prowadzącej do przejścia granicznego Kukuryki-Kozłowiczy, gdzie odprawiane są wyłącznie samochody ciężarowe.

Wśród 10 dróg krajowych przebiegających przez województwo lubelskie 2 miały średnie obciążenie powyżej 6 000 pojazdów/dobę, 2 – w przedziale <4 000 – 5 000) pojazdów/dobę, 2 – w przedziale <2 000 – 3 000) pojazdów/dobę, 3 – w przedziale <1 000 – 2 000) pojazdów/dobę oraz 1, na której natężenie pojazdów osobowych wynosiło poniżej 1 000 pojazdów/dobę.

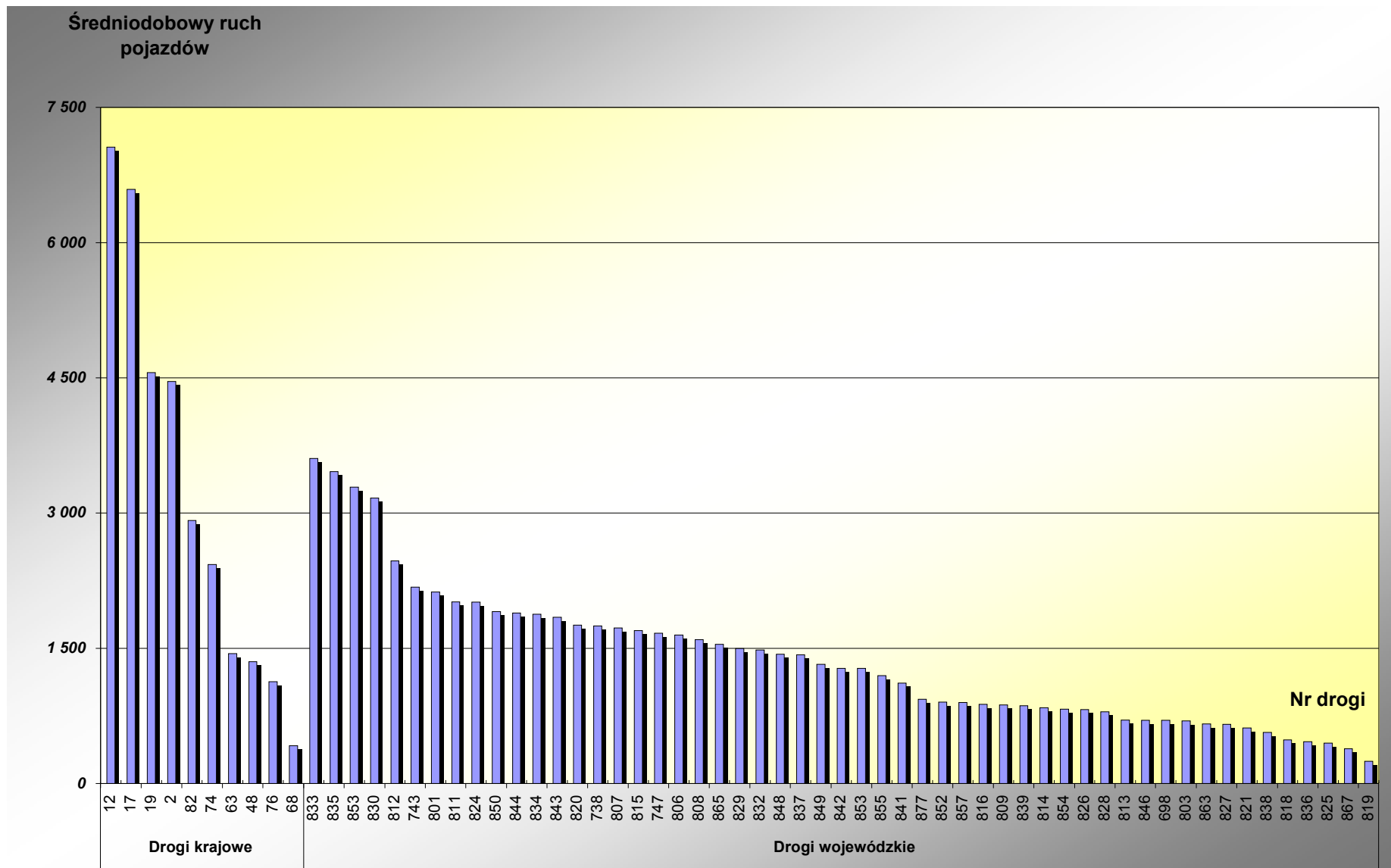
Po drogach wojewódzkich w 2000 r. poruszało się średnio 1 493 pojazdów osobowych/dobę, czyli 2,8 razy mniej niż po drogach krajowych. Podobnie jak na drogach krajowych większość stanowiły samochody osobowe ok. 96%. Pojazdów osobowych na drogach wojewódzkich było ponad 5 razy więcej niż pojazdów ciężarowych. Stanowiły one 84% wszystkich pojazdów. Oznacza to, że po drogach wojewódzkich odbywał się głównie ruch lokalny pojazdów osobowych. Wśród dróg wojewódzkich najbardziej obciążone były drogi Nr: 833, relacji Chodel – Kraśnik (3 607 pojazdów/dobę) oraz 835 relacji Lublin – Biłgoraj – granica województwa (3 350 pojazdów/dobę). Z kolei najmniej obciążone były: droga Nr 819 prowadząca z Parczewa do Woli Uhruskiej – 247 pojazdów/dobę oraz droga Nr 868 relacji gr. woj. – Hrebenne (386 pojazdów/dobę).

Ogółem wśród 53 dróg wojewódzkich znajdujących się w obszarze województwa lubelskiego 4 obciążonych było ruchem osobowym o natężeniu powyżej 3 000 pojazdów/dobę, 5 – natężeniem z przedziału <2 000 – 3 000) pojazdów/dobę, 21 – natężeniem z przedziału < 1 000 – 2 000) pojazdów/dobę oraz 23 poniżej 1 000 pojazdów/dobę.

Generalnie bardziej obciążone ruchem osobowym były trasy prowadzące do większych miast województwa, takich jak: Lublin, Puławy, Chełm. Natomiast najmniej obciążone były drogi leżące na obrzeżach województwa.

Do najbardziej obciążonych odcinków sieci dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze województwa lubelskiego należały dwa odcinki drogi krajowej Nr 12/17 prowadzące do/z Lublina. Były to: odcinek Piaski – Lublin oraz Garbów – Lublin. Średni potok pojazdów osobowych na tych odcinkach wynosił powyżej 12 000 pojazdów/dobę. Wynika to z dwóch faktów. Po pierwsze na odcinkach tych nakładają się trasy dwóch dróg krajowych: nr 12 i 17. Drugim generatorem ruchu jest największe miasto w województwie – Lublin. Z kolei najmniej obciążone były odcinki wchodzące w skład drogi wojewódzkiej Nr 819: Sosnowica – Kołacze oraz Parczew – Sosnowica. Odpowiednio natężenie ruchu pojazdów osobowych na tych odcinkach wynosiło: 120 i 83 pojazdy/dobę.

Wielkości potoków ruchu wszystkich pojazdów osobowych na drogach województwa lubelskiego w roku 2000, usystematyzowanych według wielkości natężenia ruchu przedstawia rysunek 13.



Rysunek 13. Natężenie ruchu pojazdów osobowych na głównych drogach województwa lubelskiego w 2000 roku.

3.2.4.2. Ruch towarowy

Przewozy towarowe w województwie lubelskim generowały mniejszy ruch na drogach niż przewozy osobowe. Na natężenie ruchu towarowego składa się ruch samochodów dostawczych i ciężarowych. Średnio na drogach krajowych pojazdów towarowych było ok. 3 razy mniej niż pojazdów osobowych. Na drogach wojewódzkich proporcja ta wynosi 1:5. W 2000 r. po drogach krajowych województwa lubelskiego poruszało się średnio 1378 pojazdów ciężarowych/dobę. Z kolei na drogach wojewódzkich natężenie ruchu tych pojazdów wynosiło średnio 290 pojazdów/dobę.

Ruch towarowy odbywał się głównie po drogach krajowych wchodzących w skład międzynarodowych tras komunikacyjnych. Do najsilniej obciążonych ruchem towarowym dróg krajowych należały: droga Nr 12, prowadząca z Puław przez Lublin i Chełm do granicy państwa w Dorohusku oraz droga Nr 17 relacji Ryki – Lublin – Tomaszów Lubelski do granicy państwa w Hrebennem. Wielkości potoków na tych drogach wynosiły odpowiednio: 2 530 i 2 205 pojazdów ciężarowych/dobę, przy czym w pierwszym przypadku ciężkie pojazdy towarowe stanowiły 55% a w drugim 52% ruchu towarowego.

Z pozostałych dróg krajowych mocno obciążona była również droga Nr 19 biegnąca z północy kraju (województwa podlaskiego) przez Międzyrzec Podlaski, Lublin, Janów Lubelski na południe kraju (1 672 pojazdy/dobę). Nieco mniejszy ruch (1 327 pojazdów/dobę) wystąpił na drodze krajowej Nr 2 (gr. woj. – Międzyrzec Podlaski – Biała Podlaska – Terespol – gr. państwa). Dominował tam ruch ciężkich pojazdów towarowych. Niewiele ciężarówek (po ok. 740 pojazdów/dobę) przejeżdżało po drogach Nr 68 i 74 stanowiących drogi dojazdowe do przejść granicznych.

Najmniejsze obciążenie ruchem ciężarowym było na drogach Nr: 76 – prowadzącej do Łukowa (307 pojazdów/dobę) oraz 63 – prowadzącej do przejścia granicznego w Sławatyczach (382 pojazdy/dobę). Na obu tych drogach przeważał ruch samochodów dostawczych.

Podsumowując, na 10 dróg krajowych przebiegających przez województwo lubelskie, dwie były obciążone średnim potokiem pojazdów ciężarowych powyżej 2 000 pojazdów/dobę, obciążenie kolejnych dwóch zawierało się w przedziale od 1 000 do 2 000 pojazdów/dobę. Ruch ciężarowy na pozostałych drogach krajowych nie przekraczał 1 000 pojazdów/dobę.

Ruch towarowy na drogach wojewódzkich był prawie 5 razy mniejszy niż na drogach krajowych. W przeciwieństwie do struktury ruchu na drogach krajowych, większość stanowił tu ruch samochodów dostawczych. Stanowiły one 55% całego ruchu towarowego. Potwierdza to tezę, że województwo lubelskie stanowi obszar tranzytowy dla przewozów towarowych, przy jednoczesnym niewielkim generowaniu własnych potrzeb tego rodzaju przewozów.

Do najbardziej obciążonych dróg wojewódzkich należały drogi położone w południowo-zachodniej części województwa lubelskiego. Były to zwłaszcza: droga Nr 837 (Piaski – Żółkiewka – Sitaniec) z średnim obciążeniem dobowym 966 pojazdów/dobę, droga Nr 853 prowadząca z Biłgoraju do Szczepieszyna (665 pojazdów/dobę) oraz droga Nr 835 z Lublina do Tarnobrode (631 pojazdów/dobę). Należy przy tym zaznaczyć, że o ile na drogach Nr 835 i 853 ruch towarowy był rozłożony równomiernie pomiędzy samochody dostawcze i ciężarowe, to na drodze Nr 837 aż 90% pojazdów ciężarowych stanowiły lekkie samochody dostawcze.

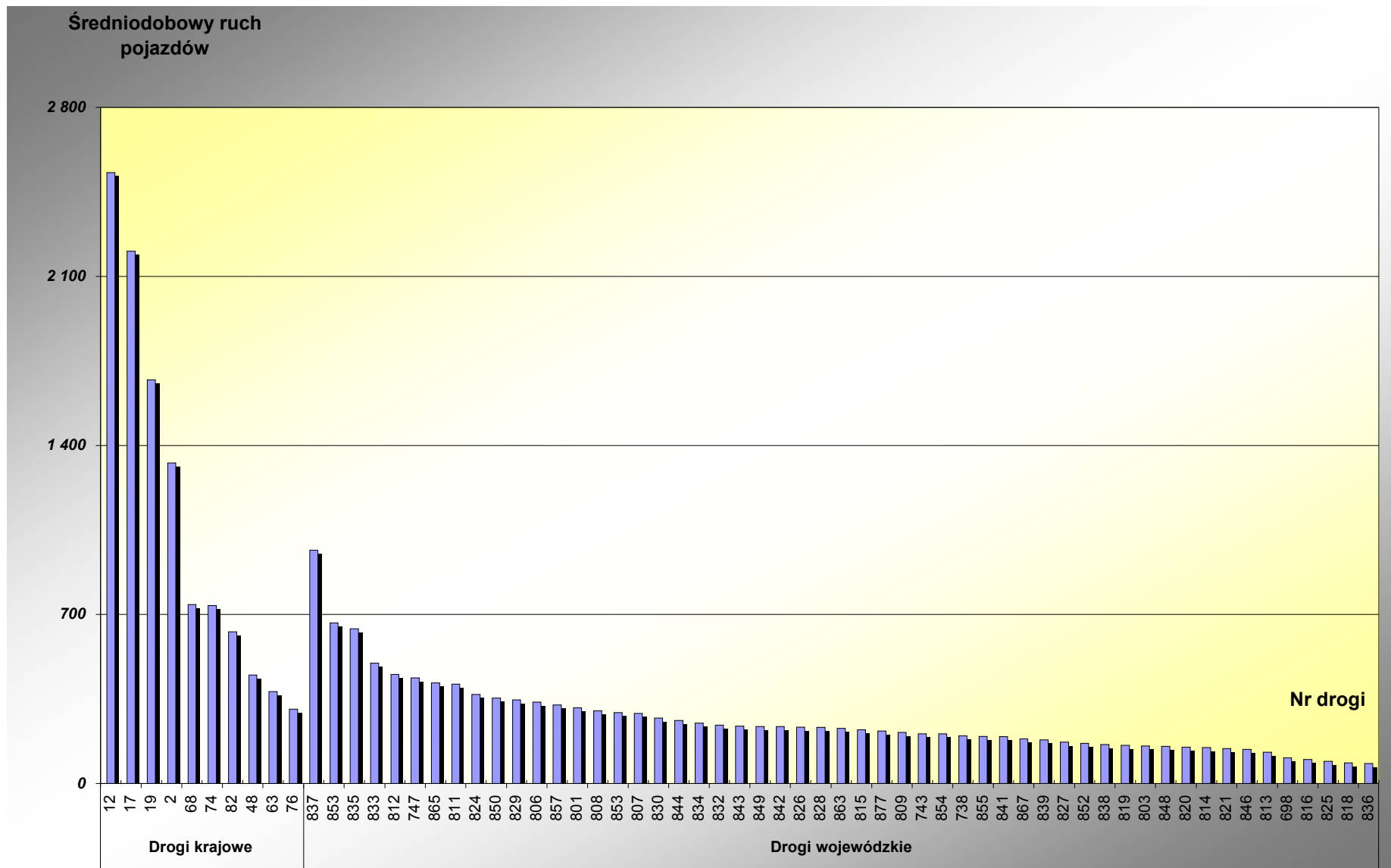
Z kolei najmniejszy ruch towarowy po drogach wojewódzkich odbywał się w środkowej części województwa. Przyczyną może być dobrze rozwinięta sieć dróg krajowych na tym obszarze. Do dróg o najniższym natężeniu tego rodzaju ruchu zalicza się

droga Nr 836 z Bychawy do Kębłowa (83 pojazdy/dobę) oraz droga Nr 818 z Przywłoki do Adampola (86 pojazdów/dobę). Na pozostałych drogach wojewódzkich natężenie ruchu towarowego nie przekraczało 500 pojazdów/dobę.

Ogółem wśród 53 dróg wojewódzkich znajdujących się w obszarze województwa lubelskiego jedna obciążona była ruchem towarowym o natężeniu powyżej 900 pojazdów/dobę, dwie – o natężeniu w przedziale od 500 do 900 pojazdów/dobę, 46 – o natężeniu w przedziale od 100 do 500) pojazdów/dobę oraz cztery poniżej 100 pojazdów/dobę.

Podobnie jak w przypadku ruchu osobowego najbardziej obciążonymi odcinkami sieci dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze województwa lubelskiego były odcinki drogi krajowej Nr 12/17 prowadzące do/z Lublina. Należały do nich: odcinek Piaski – Lublin oraz Garbów – Lublin. Średni potok pojazdów towarowych na tych odcinkach wynosił około 3 800 pojazdów/dobę. Jednak najbardziej obciążony był odcinek Kurów – Garbów (4458 pojazdów/dobę). Z kolei najmniej obciążony był odcinek drogi krajowej Nr 2 prowadzący do granicy państwa w Terespolu (18 pojazdów/dobę).

Wielkości potoków ruchu wszystkich pojazdów towarowych na drogach województwa lubelskiego w roku 2000, usystematyzowanych według wielkości natężenia ruchu przedstawia rysunek 14.



Rysunek 14. Natężenie ruchu pojazdów ciężarowych na głównych drogach województwa lubelskiego w 2000 roku.

3.3. Analiza SWOT

3.3.1. Uwarunkowania drogowych przewozów pasażerskich

W województwie lubelskim prowadzonych jest najwięcej w Polsce regularnych linii autobusowych, w tym też najwięcej linii o zasięgu regionalnym i podmiejskim. Tak wysokie miejsce w krajowym systemie przewozu osób transportem drogowym wynika z dużej powierzchni województwa (3 miejsce w kraju) oraz z rozbudowanej struktury administracyjnej z dużą liczbą powiatów (5 miejsce w kraju). Jednocześnie województwo lubelskie posiada słabo rozwiniętą sieć połączeń kolejowych.

Wielkość i struktura przewozów autobusowych zdeterminowana jest liczbą i rozmieszczeniem ludności zamieszkującej województwo lubelskie (7 miejscu w kraju) a przede wszystkim wysokim udziałem ludności zatrudnionej w rolnictwie (60% ogółu zatrudnionych) zamieszkałej w licznych miejscowościach wiejskich (4 miejsce w kraju). Wielkość przewozów autobusowych wynosząca w 2002 r. 58 674,1 tys. pasażerów⁶⁵ stawia je na piątym miejscu w kraju. Relatywnie niższa wielkość pracy przewozowej wykonanej przez przewoźników autobusowych województwa świadczy o dowozowym i lokalnym charakterze przewozów (średnia przewozu jednego pasażera wynosi 30 km, tj. nieco poniżej średniej krajowej).

Wielkość przewozów autobusowych w relacjach krajowych wykonywana przez dużych przewoźników ulega systematycznemu zmniejszeniu. Czynniki demograficzne, takie jak ujemne saldo migracji, potęgują tendencje zmniejszania liczby ludności, a co za tym idzie, przewozów pasażerskich. Jedynie przewozy do szkół rosną wskutek wprowadzonej reformy szkolnictwa. Przewozy autobusowe do szkół stanowią około 44% przewozów regularnych w relacjach krajowych wykonanych w województwie.

Zmniejszająca się liczba zatrudnionych w województwie, przy niskim udziale zatrudnionych w przemyśle (13,0% ogółu zatrudnionych), a wysokim w rolnictwie (60% ogółu zatrudnionych), jak też utrzymujące się bezrobocie wpływają na zmniejszenie przewozów autobusowych do pracy wykonywanych za biletami miesięcznymi.

Na zmniejszenie przewozów świadczonych za biletami jednorazowymi wpływa poziom stopy życiowej, która ulega ciągłemu obniżaniu. Dochody pozostające do dyspozycji gospodarstw domowych na jednego mieszkańca są niższe od przeciętnych dochodów krajowych o 16%. Jednocześnie zwiększają się ceny przejazdu. Wskaźnik cen usług transportu wzrósł w roku 2002 w stosunku do 2000 roku o 13,4 8%. Wskaźnik cen usług transportu wspomagany działalnością turystyczną wzrósł w tym okresie o 8,6%.

Przewozy autobusowe w celach okazjonalnych: turystyczne i wypoczynkowe w ostatnich latach nieznacznie rosną (z wyjątkiem 2002 r). Część z obsługi tych przewozów przejęli mali prywatni przewoźnicy, których przewozy nie są ewidencjonowane w statystyce. Możliwości rozwoju przewozów rekreacyjno –turystycznych ogranicza też liczba miejsc noclegowych w województwie (11 miejsce w kraju).

Wzrasta poziom rozwoju motoryzacji indywidualnej województwa (239 samochodów osobowych/ 1000 ludności), który jest jednak niższy od średniej krajowej (288 samochodów osobowych/1000 ludności). Samochody osobowe zaczynają stanowić konkurencję dla komunikacji publicznej, zwłaszcza na krótkich relacjach.

⁶⁵ Wykonana przez firmy zatrudniające powyżej 9 osób.

Wymienione czynniki w sposób istotny wpływają na zmniejszanie przewozów pasażerskich transportem drogowym w relacjach krajowych. Przewozy te cechują się w ostatniej dekadzie w całym kraju ciągłą tendencją spadkową, która nie została zahamowana również w 2004 r. Praktycznie od 10 lat przewozy te zmniejszają się i jednocześnie zmieniają swoją strukturę rodzajową wskutek głębokich przemian społeczno – gospodarczych.

Wyjątek od tendencji spadkowej stanowią wzrastające w ostatnich latach międzynarodowe przewozy autobusowe. Wzrost ten wynika z otwarcia granic oraz ożywienia wzajemnych kontaktów społeczeństwa polskiego z ludnością państw ościennych oraz państw Europy Zachodniej. Na wzrost mobilności ludności województwa wpływają podejmowane kontakty związane z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej. Transport autobusowy oferuje w realizacji tych potrzeb relatywnie tańsze przewozy oraz lepszą dostępność w porównaniu z innymi gałęziami transportu. Innym ważnym kierunkiem są przewozy pasażerów do sąsiednich państw na Ukrainę i Białoruś.

Trzon komunikacji autobusowej stanowią linie prowadzone przez Przedsiębiorstwa PKS-owe, które przewożą 87,5% ogółu pasażerów województwie. Udział tych dużych przewoźników zmniejsza się jednak. Pomimo dokonywanej restrukturyzacji, zmniejszenia zatrudnienia, problemem PPKS pozostają wysokie koszty działalności przewozowej. Jest to jedną z przyczyn niskiej opłacalności przewozów. Do tego dochodzą ponoszone koszty honorowania przewozów ulgowych, które są zwracane przewoźnikom z opóźnieniem. Niska efektywność wykonywanych przewozów powoduje, że Przedsiębiorstwa PKS mają ograniczone możliwości odnowy taboru autobusowego. Posiadanie nowoczesnego taboru jest warunkiem wyjściowym podjęcia konkurencji również wobec zagranicznych przewoźników na zliberalizowanym od momentu wstąpienia do Unii Europejskiej rynku.

Konieczne są procesy naprawcze, a następnie ewentualna konsolidacja przewoźników PKS na rynku przewozów autobusowych województwa lubelskiego. Pozycję konkurencyjną przewoźników PKS wzmocniłaby prywatyzacja. Z 15 funkcjonujących Przedsiębiorstw PKS w województwie sprywatyzowano jeden PKS w Chełmie. W Chełmie funkcjonuje też duża prywatna spółka przewozowa wykonująca przewozy autobusowe o charakterze lokalnym. Spółką akcyjną skarbu państwa jest PPKS w Łukowie. Ponadto na rynku przewozy autobusowe świadczą dwie spółdzielnie.

Przewozy pasażerów w województwie lubelskim obsługuje wzrastająca liczba małych prywatnych przewoźników drogowych. W relacjach krajowych w 2003 r. przewozy pasażerów świadczyło 265 a w 2004 r. już 290 firm. Wykonywane są też autobusowe przewozy na liniach regularnych w obrębie powiatów województwa przez około 400 przewoźników (do 2004 roku na te przewozy wydano 1070 zezwoleń). Natomiast w relacjach międzynarodowych przewozy pasażerów autobusami świadczyło w województwie 209 przewoźników. Między przewoźnikami w poszczególnych segmentach rynku występuje silna konkurencja. Szczególnie dotyczy ona linie krajowe podmiejskie. Można ocenić, iż na większości linii województwa nastąpiło nasycenie liczby obsługujących je przewoźników, a nawet na niektórych przesycenie np. na linii Lublin – Lubartów.

Zwiększenie dostępności przewozowej poprzez uruchamianie nowych kursów i linii uzależnione jest od frekwencji, która decyduje o opłacalności przewozów. Na najbardziej opłacalnych liniach funkcjonuje już dużo a nawet zbyt dużo małych przewoźników prywatnych. Przeszkodą w poprawie dostępności połączeń jest też brak sieci drogowej o dobrym stanie technicznym, uniemożliwiający prowadzenie linii.

Analiza SWOT drogowych przewozów pasażerskich w województwie lubelskim

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • Sieć połączeń autobusowych pokrywająca terytorium całego województwa • Wypracowany dobry system połączeń autobusowych zaspakajający zróżnicowane potrzeby przewozowe • Doświadczenie funkcjonujących na rynku przewoźników (PKS) oraz doświadczona kadra pracownicza • Pozycja PKS na rynku gwarantującego bezpieczeństwo, pewność przewozu do szkół, pracy itp. oraz znak firmowy (logo) PKS • Posiadane przez PKS dworce, przystanki i zaplecze techniczne • Dopłaty przedmiotowe państwa do przejazdów ulgowych honorowanych przez przewoźników • Rozwijające się na zasadzie uzupełnienia przewozy wykonywane przez małych przewoźników prywatnych • Położenie tranzytowe na trasie paneuropejskiego korytarza – drogi z Berlina do Moskwy przez Małaszewicze • Naturalne ciążenie Lublina do Warszawy stwarzające więzi kooperacyjne, lokowania inwestycji i filii firm ze stolicy • Rozwijanie partnerskich kontaktów z samorządami krajów Unii Europejskiej oraz z samorządami państw sąsiedzkich ● Funkcjonowanie „Euroregionu Bug” 	<ul style="list-style-type: none"> • Niska mobilność ludności spowodowana między innymi: niską stopą życiową • Utrudniona dostępność do usług z powodu w niektórych przypadkach słabo rozwiniętej infrastruktury • Niezadawalający jeszcze wiek, struktura, stan techniczny taboru autobusowego oraz trudności z jego odnową • Za niska opłacalność krajowych przewozów regularnych spowodowana wysokimi kosztami PKS • Zbyt niskie wskaźniki efektywności przewozowej np. przebieg/autobus ● Niski stopień prywatyzacji przedsiębiorstw przewozowych • Mało nowoczesny poziom zarządzania przewozami, niewielkie wykorzystanie systemów sieci komputerowej do układania rozkładów jazdy, analiz ekonomicznych ● Nadmierne oferta przewozu na niektórych liniach prowadzi do zagrożenia bezpieczeństwa oraz zaniżania cen. • Nieuczciwa konkurencja poza kontrolą nie pozwala na regulowanie zobowiązań bez zobowiązań wobec skarbu państwa • Wzrost motoryzacji indywidualnej, kosztem transportu publicznego • Niedostateczna ilość i przepustowość przejść granicznych ● Brak dostatecznej infrastruktury turystycznej

ciąg dalszy

Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Doświadczenie funkcjonujących na rynku przewoźników • Restrukturyzacja i prywatyzacja przedsiębiorstw PKS, która pozwoli na podniesienie konkurencyjności ● Potrzeby przewozowe wynikające z reformy szkolnictwa, z walorów turystyczno –wypoczynkowych województwa • Tworzenie i rozbudowa infrastruktury turystycznej • Rozwój agroturystyki • Rozbudowa bazy rekreacyjno – sportowej • Możliwości rozbudowy ośrodków wczasowo - sanatoryjnych • Rozwój firm turystycznych z ofertą przyjazdową • Rozwój turystyki menedżerskiej (Konferencje itp.) • Potrzeby przewozowe wynikające z współpracy i wzajemnych kontaktów z państwami ościennymi • Potrzeby przewozowe wynikające z przystąpienia do Unii Europejskiej • Współpracy PKS lub innych przewoźników międzynarodowych z zagranicznymi przewoźnikami przy obsłudze linii międzynarodowych 	<ul style="list-style-type: none"> • Niska konkurencyjność gospodarki po wejściu do Unii Europejskiej • Dalsze zmniejszanie się popytu na przewozy • Konkurencja jakościowa i cenowa zagranicznych przewoźników • Niebezpieczeństwo przejęcia przez konkurencję obsługi przewozów na najbardziej dochodowych liniach na liberalizowanym rynku • Niebezpieczeństwo przejęcie przez konkurencję pracowników PKS • Likwidacja małych przewoźników autobusowych ● Dekapitalizacja taboru autobusowego • Likwidacja przedsiębiorstw PKS wskutek zagranicznej konkurencji • Niski stopień prywatyzacji przedsiębiorstw uniemożliwiający konkurowanie na rynku ● Rezygnacja państwa z honorowania ulg i dopłat z tego tytułu dla przewoźników autobusowych • Zbyt wysoki wzrost cen paliwa oraz obciążenie przewoźników wysokimi podatkami i opłatami • Dostępność tanich usług turystycznych w sąsiednich regionach

Źródło: opracowanie własne

3.3.2. Stan i uwarunkowania przewozów ładunków

Wartość wskaźnika PKB, obrazującego końcowy rezultat działalności wszystkich podmiotów gospodarczych w województwie lubelskim wynosiła 30361 mln. zł, co plasowało je na 5 tym miejscu w kraju. Jednak wartość PKB na jednego mieszkańca województwa lubelskiego wyniosła w 2001 r. 13 614 zł i była najniższą w skali całego kraju. PKB na jednego mieszkańca wynosiło 29,4% średniej dotychczasowych 15 – tu krajów Unii Europejskiej⁶⁶. Niski jest również udział regionu w wartości dodanej brutto, który osiąga poziom w granicy 2,6%. Województwo odbiega od średniej krajowej pod względem struktury udziału poszczególnych gałęzi gospodarki w wytworzeniu wartości dodanej brutto. Udział rolnictwa jest wysoki i wynosi 7% (w Polsce 3,8%), przemysłu 19,2% (w Polsce 24,5%).

W województwie lubelskim na koniec 2002 r. zarejestrowanych było 149 411 podmiotów gospodarki narodowej, z czego w sektorze publicznym było 5933, tj. 4,1%, a w sektorze prywatnym zostawało 143 478, tj. 95,9%. Liczba podmiotów zwiększyła się w stosunku do 2002 r. w sektorze państwowym o około 6%, a w sektorze prywatnym o około 12%. Przedsiębiorstw państwowych było w 2002 r. – 104, spółek prawa handlowego zarejestrowano 6153, a spółek cywilnych 10 862. Pozostałe podmioty to spółdzielnie i osoby fizyczne.

W ogólnej liczbie podmiotów działających w województwie lubelskim najwyższą liczebnością charakteryzują się firmy małe⁶⁷. W 2001 roku stanowiły one 94,0% ogółu wszystkich firm i wykazywały, wraz z firmami średnimi (liczącymi od 9 – 25 pracowników) tendencję wzrostową. Za przedsiębiorstwa duże, uważa się takie, które zatrudniają powyżej 500 osób. W województwie ich liczba była niższa niż 0,1% ogółu firm.

Według dostępnych danych statystycznych w województwie, w sekcji PKD transport, gospodarka magazynowa i łączność, w 2002 r. było 11 454 podmiotów. Z tego w sektorze publicznym było 40 podmiotów, a własność państwową stanowiło 25 podmiotów. W sektorze prywatnym znajdowało się 11 414 podmiotów, z czego 11 369 stanowiły podmioty prywatne krajowe. W pierwszym półroczu 2003 r. liczba podmiotów w sekcji PKD – transport, gospodarka magazynowa - zwiększyła się do 11 899, z tego w sektorze publicznym było 46 podmiotów, a w prywatnym 11 853.

Wyznacznikiem rozwoju gospodarczego jest przede wszystkim poziom przedsiębiorczości pozarolniczej. Analogicznie jak w pozostałych wschodnich województwach granicznych w województwie lubelskim struktura gospodarcza jest dość stabilna i mało podatna na zmiany związane z procesami transformacji.

Przemysł zajmuje szczególne miejsce w województwie jako wiodący dział działalności pozarolniczej. Jednak o niewysokiej efektywności przemysłu w województwie świadczy m.in. wielkość zatrudnienia w tym dziale, która wynosiła 3,7% pracujących w przemyśle polskim w 2001 r., a wytworzono tylko 2,7% produkcji sprzedanej przemysłu ogółem.

Szczególnie wysoki udział w produkcji przemysłowej województwa ma przetwórstwo spożywcze, które w 2002 r. stanowiło około 35% wartości produkcji sprzedanej ogółem.

Inne branże przemysłowe województwa to takie jak przemysł elektromaszynowy, drzewno - papierniczy, mineralny, chemiczny oraz lekki (odzież i wyroby futrzarskie).

Należy zaznaczyć, że w 2000 r. województwo lubelskie miało dość znaczące udziały w produkcji krajowej ogółem w grupach takich jak: nawozy azotowe (40,7%), cement

⁶⁶ www.rzeczpospolita.pl

⁶⁷ które zatrudniają do 9 pracowników.

(11,0%), cukier (13,5%), produkty mleczarskie (około 7%). Charakterystyczna jest też produkcja węgla kamiennego, która wynosiła 4,5 mln ton w 2001 roku, co stanowiło 4,3% produkcji krajowej ogółem. Województwo lubelskie jest na trzecim miejscu w kraju w pozyskiwaniu tego surowca.

Ogólnie można stwierdzić, że województwo lubelskie należy do rolniczo-przemysłowych. Zalicza się ważniejszych ośrodków produkcji rolnej w kraju i jest jej znaczącym eksporterem.

Produkcja przemysłowa województwa lubelskiego obejmuje przede wszystkim branżę spożywczą: cukrowniczą (cukrownie w Lublinie, Krasnymstawie, Garbowie, Rejowcu), mięsną (Łuków), piwowarską (Browary Lubelskie w Lublinie, Zwierzyńcu oraz w Janowie Lubelskim, młynarską (fabryka makaronów „Lubella”), tytoniową (Lubelskie Zakłady Tytoniowe), spirytusową („Polmos” Lublin) a także owocowo-warzywną i mleczarską („Spomlek” Radzyń Podlaski, Zakłady Mleczarskie Krasnystaw).

W województwie rozwija się też przemysł wydobywczy (kopalnia węgla kamiennego w Bogdance), cementowy (cementownie w Chełmie i Rejowcu), lekki (odzież, futrzarstwo), dziewiarstwo („Mewa” w Biłgoraju), maszynowy i urządzeń, pojazdów mechanicznych, chemiczny, meblowy (Black Red White w Biłgoraju i Meblotap w Chełmie), maszynowy (Sipma w Lublinie, Caterpillar w Janowie Lubelskim), produkcja śmigłowców (WSK Świdnik), nawozów sztucznych (Zakłady Azotowe w Puławach), samochodów ciężarowych (Daewoo Motor Lublin), elementów ściennych i stolarki (Montex w Lublinie), lotniczy (helikoptery i szybowce w PZL Świdnik), pralek i chłodziarek („Eda” Poniatowa), drewna konstrukcyjnego (tartaki: Zamość i Biłgoraj).

Działalnością produkcyjną zajmuje się około 8 tys. podmiotów gospodarczych, skupionych przede wszystkim w Lublinie i pozostałych ośrodkach miejskich (głównie w Chełmie i w Zamościu).

Pewne, znaczące dla rozwoju gospodarczego województwa, firmy zostały zlikwidowane z braku dostatecznej liczby zamówień czy też zbyt ostrej konkurencji. Należały do nich, ze względu na rodzaj produkcji: samochody ciężarowe „Daewoo Motor” Lublin, wyroby żeliwne „Odlewnia żeliwa” Lublin, pralki, chłodziarki „Eda” Poniatowa.

Analogiczną do pozycji gospodarczej województwa zajmuje sektor przewozów ładunków transportem drogowym. Przewozy ładunków zarobkowym transportem drogowym wykonywane przez dużych przewoźników⁶⁸ w województwie stanowią około 16% przewozów zarobkowych realizowanych przez tych przewoźników w całej Polsce (8 miejsce pod względem wielkości przewozów kraju). W województwie duzi przewoźnicy w 2002 r. przewieźli 2346,3 tys. ton. Wielkość tych przewozów maleje, na rzecz małych przewoźników.

Zarobkowy transport drogowy ładunków województwie lubelskim charakteryzuje się dużym rozdrobnieniem. Na rynku województwa przeważają małe rodzinne firmy dysponujące jednym lub dwoma samochodami ciężarowymi. Na przewozy krajowe rzeczy wydano do tej pory 1706 licencji, w tym najwięcej w mieście i powiecie lubelskim (417 licencji).

Dominujący ilościowo udział na drogowym rynku transportowym ładunków posiadają przewozy gospodarcze, wykonywane na rachunek własny. W skali kraju przewozy na rachunek własny wynosiły dwa razy tyle, co przewozy wykonane transportem zarobkowym. Analogicznie do udziału na krajowym drogowym rynku przewozów ładunków, można przypuszczać, że przewozy gospodarcze w województwie są w tej samej proporcji. Przewozy te spełniają funkcje dowozowe o znacznie krótszym zasięgu odległości przewozu.

⁶⁸ Zatrudniających powyżej 9 osób.

Potwierdzeniem dowozowego charakteru przewozów gospodarczych jest średnia odległość przewozu jednej tony, która w 2002 r. wynosiła w całej Polsce 37 km.

Przewozy zarobkowe w województwie posiadają również bardziej lokalny zasięg aniżeli w pozostałych województwach w kraju. Średnia odległość przewozu jednej tony drogowym transportem zarobkowym w województwie lubelskim wynosiła 92 km (gdy dla Polski wynosiła 193 km). Ogólna wielkość przewozów ładunków oraz pracy przewozowej wykonywana zarobkowo przez dużych przewoźników zmniejsza się w stosunku do minionych lat, co jest charakterystyczne nie tylko dla województwa, ale i całego kraju. Podobnie maleje średnia odległość przewozu jednej tony w drogowym transporcie zarobkowym w województwie.

Duży wpływ na handel zagraniczny województwa ma jego przygraniczne położenie. Przez teren województwa przewozi się dużo ładunków polskiego handlu zagranicznego z innych województw a także ładunki będące własnością innych krajów. Wielkość przewożonej transportem drogowym masy towarowej przez zagranicznych przewoźników w tranzycie szacuje się na 5,4 mln ton. Przewozy tranzytowe przez województwo są kilkakrotnie wyższe od wielkości przewozów ładunków polskiego handlu zagranicznego.

Udział województwa w obrotach polskiego handlu zagranicznego jest niski. Przewozy ładunków handlu zagranicznego eksportowanych i importowanych z województwa wynoszą około 816,7 tys. ton, tj. 2,3% ogółu ładunków PHZ. Struktura przewożonych ładunków odpowiada wielkości i strukturze handlu zagranicznego województwa. Największe pod względem tonażu w eksporcie i imporcie do/ z województwa są przewozy produktów rolnych i spożywczych. Najwięcej towarów przewożonych jest do Niemiec, Rosji i na Ukrainę, w imporcie zaś z Niemiec, Ukrainy i z Włoch.

W 2003 r. według danych BOTM, międzynarodowe przewozy towarowe wykonywało w województwie lubelskim 10 398 firm. Stanowiło to około 2% udzielonych w tym czasie w Polsce licencji na wykonywanie przewozów międzynarodowych rzeczy. Województwo lubelskie znajduje się w drugiej dziesiątce województw, pod względem liczby posiadanych firm, wykonujących przewozy międzynarodowe.

Na rynku międzynarodowych przewozów drogowych ładunków panuje duże rozdrobnienie małych prywatnych przewoźników, o czym świadczy fakt, że na jednego przewoźnika przypadają średnio 2 - 3 licencje (licencję otrzymuje się na pojazd).

Analiza SWOT drogowych przewozów rzeczy w województwie lubelskim

Mocne strony

- Korzystne położenie przygraniczne umożliwiające przewozy do i z Ukrainy i Białorusi, które są rynkami chłonnymi
- Spodziewany wzrost przewozów tranzytowych przez Polskę i Ukrainę
- Przygotowywanie się przewoźników do ostrzejszej konkurencji z krajami UE poprzez sukcesywną wymianę taboru na nowoczesny technicznie i ekologiczny
- Dobre powiązania z firmami produkcyjnymi na rynku lokalnym
- Wzrastająca specjalizacja przewozów poprzez inwestowanie w odpowiednie do rodzajów ładunków – pojazdy
- Wzrastająca liczba atestów na rodzaje przewozów np. materiałów niebezpiecznych (ADR) czy też zwierząt
- Odpowiednio do potrzeb przeszkoleni przedstawiciele firm przewozowych poprzez uzyskanie wymaganych kompetencji zawodowych
- Znajomość rynku lokalnego przez firmy małe

Słabe strony

- Duże rozproszenie przewoźników, o czym świadczy przewaga małych firm z 1 pojazdem
- Znacząca przewaga firm prowadzonych przez osoby fizyczne na niekorzyść firm dużych
- Mały udział firm dużych o liczbie samochodów od 10÷50 tj. tylko 32 na 484 firmy ogółem
- Nasycenie rynku lokalnego małymi firmami
- Brak stałych kontraktów przewozowych dla małych firm
- Likwidacja niektórych firm produkcyjnych zmniejsza popyt na usługi przewozowe
- Brak nowoczesnego taboru wśród małych przewoźników zniechęca do łączenia się w podmioty gospodarcze silniejsze, tj. w spółki
- Rolniczy charakter województwa i niski stopień uprzemysłowienia
- Przeważający udział pojazdów typu plandeka wśród małych przewoźników krajowych
- Brak centrum logistycznego niezbędnego, w efektywnym łańcuchu dostaw towarów

Szanse

Zagrozenia

- Stymulowanie handlu z krajami UE, dzięki zniknięciu barier celnych i handlowych i silniejszym powiązaniom gospodarczym
- Spodziewany wzrost popytu ogółem spowoduje wzrost usług transportowych, obejmujący transport drogowy (elastyczność, szybkość, punktualność)
- Spodziewany wzrost popytu na dobra konsumpcyjne ożywi również rynek przewozowy
- Możliwość bezpośredniego dostępu do zleceniodawców ułatwi polskim firmom przewozy do krajów WNP
- Rosja, Ukraina, Białoruś stały się krajami-sąsiadami UE, w związku z czym należy oczekiwać ściślejszych powiązań rynkowych i wymiany dóbr
- Wymuszenie przez UE zewnętrznych warunków wpływających na jakość usług przewozowych, takich jak: infrastruktura transportowa, ujednoczenie procedur obsługi towarów
- Budowa nowoczesnych hurtowni i składów celnych jako usprawnienie dystrybucji towarów
- Budowa obwodnic pozwoli na poprawę płynności ruchu, a zatem przyczyni się do obniżki kosztów transportu
- Budowa i rozwój przejść granicznych (Dorohusk, Medyka, Małaszewicze)
- Stworzenie centrum logistycznego, jako niezbędnego elementu dystrybucji dóbr, przyczyni się do wykorzystania małych firm poprzez oferowanie specjalistycznych przewozów na konkretnych połączeniach
- Stworzenie systemu monitorowania rynku transportu drogowego na poziomie europejskim może przynieść szereg korzyści ekonomicznych, takich jak efektywność funkcjonowania firm i narzędzia szybkiego reagowania
- Duża liczba małych firm przewozowych w województwie zaspokaja specyficzne potrzeby lokalne
- Małe firmy mają zdolność do szerokiej kooperacji
- Wysokonakładowe inwestycje bezpośrednie przedsiębiorstw transportowych, zachodnioeuropejskich
- Opanowanie rynku usług TSL przede wszystkim przez duże, niemieckie firmy spedycyjne
- Słaby kapitał firm polskich, uniemożliwiający tworzenie silnych spółek przewozowych
- Brak centrum dyspozycyjnego, niezbędnego przy wysokiej podaży usług przewozowych ze strony małych firm
- Niedostatecznie wysoki kapitał do inwestowania w nowoczesny tabor małych przewoźników
- Brak ukierunkowania ze strony samorządów terytorialnych dla małych firm przewozowych zgodnie z wymaganiami produkcji (rodzaj taboru, miejsca poboru i dostawy ładunków, określenie „nisz” przewozowych) przyczynia się do ponoszenia przez nie dodatkowych kosztów
- Utrudniony dostęp do informacji i nowych technologii dla małych firm przewozowych
- Brak nowoczesnych technik zarządzania marketingowo-logistycznego, jako gwarancja sukcesu w dziedzinie usług przewozowych
- Brak doświadczenia urzędów terytorialnych w zakresie kierowania działalnością gospodarczą, porównywalnego z poziomem firm unijnych, pracujących w warunkach stabilizacji
- Niedostatek wiedzy na temat tendencji rozwojowych, nowoczesnych systemów zarządzania rynkiem usług przewozowych
- Wymuszona współpraca niewielkich firm transportowych z wielkimi operatorami logistycznymi (z siedzibami w odległych regionach) w charakterze podwykonawców
- Wzajemna konkurencja małych firm w zakresie uzyskiwania zleceń podwykonawczych
- Niedostateczna liczba nowoczesnych przejść granicznych (wyposażenie techniczne, znajomość przepisów) na Ukrainę i

3.4. Prognoza potencjalnego natężenia ruchu i popytu na przewozy w województwie

3.4.1. Prognoza gospodarcza

Przewidywane wielkości natężenia ruchu pojazdów i przewozów na drogach w krótkim i dłuższym horyzoncie czasowym stanowią podstawę wszelkich decyzji rozwojowych infrastruktury drogowej i przejść granicznych pozwalających przede wszystkim na eliminację „wąskich gardeł”. Na kształtowanie się przyszłych przewozów oddziałują złożone czynniki związane z przewidywanymi procesami demograficznymi, spodziewaną sytuacją społeczno – gospodarczą w województwie, w kraju i na świecie. Punktem wyjścia jest analiza przewidywanych prognoz liczby ludności oraz trendów gospodarczych. W sytuacji niepewności dalszej dynamiki rozwoju polskiej gospodarki, prognozy wzrostu gospodarczego obarczone byłyby dużym błędem. Prosta projekcja trendów z przeszłości w przyszłość nie daje w tej sytuacji wiarygodnych rezultatów. Można rozpatrywać jedynie scenariusze prawdopodobnego rozwoju przewozów w województwie, w zależności od przewidywanego tempa wzrostu gospodarczego w kraju, uwarunkowanego wieloma złożonymi czynnikami.

W odniesieniu do przewidywanych przewozów, decydujące jest spodziewane tempo wzrostu gospodarczego, które rzutuje na wzrost produkcji i handlu zagranicznego. Według prognoz rządowych (wcześniejszej „Strategii Gospodarczej Rządu „Przedsiębiorczość – Rozwój – Praca” oraz opracowanych „Założeń Narodowego Planu Rozwoju na lata 2007 – 2013” należy się w najbliższych latach spodziewać pozytywnych trendów wzrostu gospodarczego, spadku bezrobocia oraz wzrostu poziomu stopy życiowej społeczeństwa. Z założonych trzech scenariuszy wzrostu krajowego PKB do 2006 r.: kryzysowy (wzrost do 2%), stagnacyjny (wzrost do 4,1%) i rozwojowy (wzrost do poziomu ponad 5%), realizowany jest scenariusz rozwojowy, który gwarantuje realizację strategii rozwoju gospodarczego. Uwarunkowany jest on ponadto realizacją strategii finansów publicznych i strategii wzrostu gospodarczego. Utrzymanie trwałego wzrostu powinno oznaczać wzrost PKB rządu kilku procent.

Tablica 60

Prognozy wzrostu PKB w Polsce na lata 2001– 2012 opracowane przez Rząd R P, Komisję Europejską i Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową

Lata	Przedsiębiorczość	IBnGR	Komisja Europejska	Narodowy Plan Rozwoju	
	– Rozwój – Praca			PKB	Konsumpcja
	PKB	PKB	PKB	PKB	
2002	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4
2004	1,4 –4,2 –5,0	4,5	4,6	4,6	3,8
2006	2,0 - 4,1 – 6,5	5,1	4,8	5,2	5,5
2008	-	-	-	4,5	4,7
2010	-	-	-	5,1	5,4
2012	-	-	-	5,0	5,4

Zródło: Strategia Gospodarcza Rządu „Przedsiębiorczość – Rozwój – Praca” Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Prognoza Komisji Europejskiej z marca 2004 r., „Założenia Narodowego Planu Rozwoju na lata 2007 – 2013”, Ministerstwo Gospodarki Pracy i Pomocy Społecznej, 2004 r.

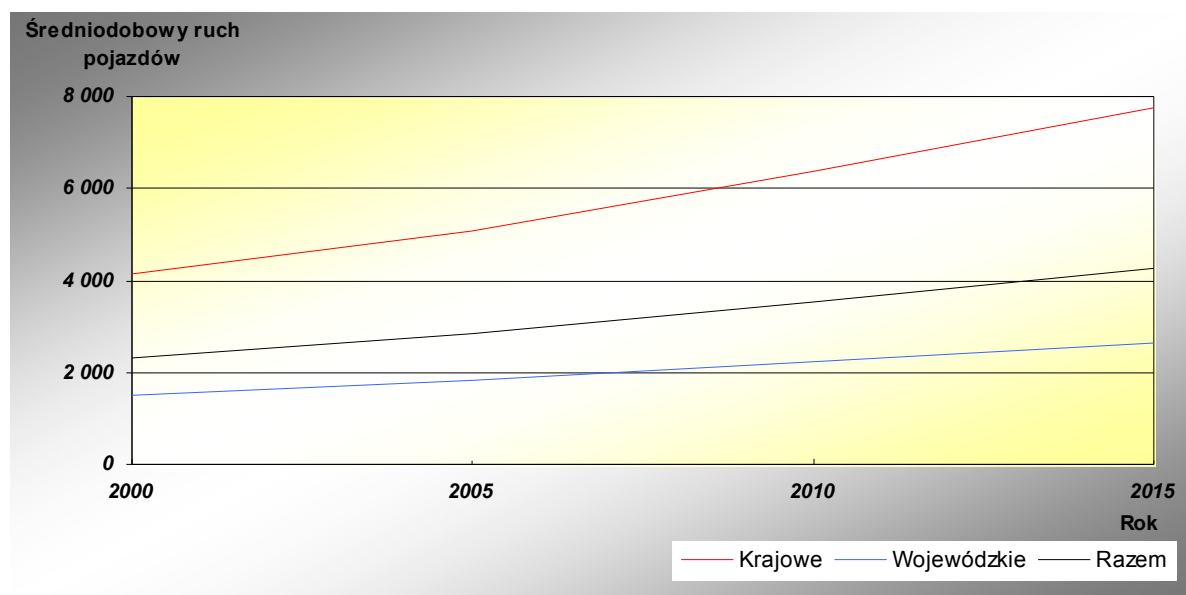
Utrzymanie wysokiego tempa wzrostu gospodarczego przewiduje, opracowany nowy „Narodowy Plan Rozwoju na lata 2007 – 2013”. Przewidywane tempo wzrostu

gospodarczego ma być szybsze od przyrostu PKB przyjętego dla Polski przez Unię Europejską. Do 2012 r. przyrost PKB ma kształtować się w granicy 5%. Założono, że począwszy od 2006 r. przyrost poziomu konsumpcji ma być szybszy od przyrostu PKB. Jednocześnie następować będzie stopniowy spadek bezrobocia.

Pozytywne trendy gospodarcze będą oddziaływać na rozwój systemu transportu drogowego, zarówno infrastruktury drogowej jak i realizowanych po niej przyszłych przewozów pasażerów oraz ładunków.

3.4.2. Prognoza natężenia ruchu drogowego

Prognoza natężenia ruchu osobowego na drogach krajowych i wojewódzkich opracowana została przez Biuro Projektowo-Badawcze Dróg i Mostów Sp. z o.o. Transprojekt – Warszawa (załącznik) Przewiduje zróżnicowanie ruchu w zależności od tras i rodzaju dróg. Wyższy wzrost zakłada na najważniejszych trasach, będących podstawowymi połączeniami w województwie oraz na trasach tranzytowych. Opracowana została przy założeniu, że nie zajdą na niej żadne zmiany oraz nie wystąpią inne czynniki mogące mieć wpływ na zmiany zachowań komunikacyjnych typu: wyczerpanie przepustowości drogi, otwarcie nowych przejść granicznych czy powstanie nowych ośrodków generujących duży ruch pojazdów. Uzyskane tą metodą ogólne trendy wzrostu ruchu pojazdów osobowych przedstawia rysunek 15.



Rysunek 15. Ogółem trendy wzrostu ruchu pojazdów osobowych na głównych drogach województwa lubelskiego.

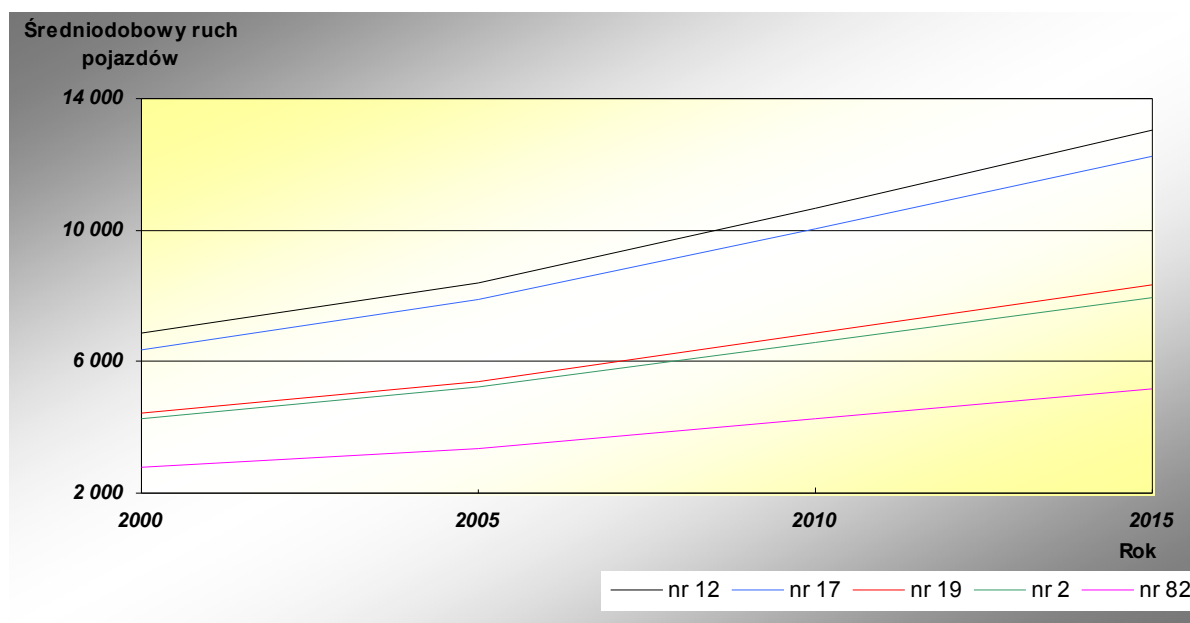
Do roku 2005 ruch samochodów osobowych wzrośnie na głównych drogach województwa lubelskiego o 22,4% osiągając średnią wielkość 2 752 pojazdów/dobę. Przy czym na drogach krajowych tempo wzrostu wahać będzie się w granicach 21,5% - 23,9%, a średni dobowy potok na drogach tej kategorii wyniesie 4 932 pojazdy/dobę. Największe tempo przyrostu natężenia ruchu samochodów osobowych nastąpi na drodze Nr 17 prowadzącej do przejścia granicznego w Hrebennem (23,9%) oraz drodze Nr 68 (Koroszczyń

– Wólka Dobrzyńska) – 23,6%. Natomiast najniższy przyrost ruchu samochodów osobowych będzie miał miejsce na drogach: Nr 74 prowadzącej do przejścia granicznego w Zosinie (21,6%) oraz Nr 48 z Dębina do Kocka (21,5%).

Na drogach wojewódzkich współczynnik wzrostu wynosić będzie od 18,3% do 36,3%. Wyjątkiem jest droga Nr 819, na której ruch samochodów osobowych wzrośnie o 104,9%. Jednak ze względu na niewielkie natężenie (obecnie 224 pojazdy/dobę) nie ma to wpływu na ogólny wynik prognozy. Średniodobowy potok samochodów osobowych na drogach tej kategorii wynosić będzie 1 757 pojazdów/dobę (obecnie 1 443). Poza wspomnianą już drogą Nr 819, najszybciej wzrastać będą przejazdy po drogach Nr: 747 z Opola Lubelskiego do Konopnicy (36,3%) oraz Nr 867 od gr. woj. do Hrebenego (30,4%). Z kolei najmniejszą dynamikę wzrostu będą miały drogi Nr: 837 z Piask do Sitańca (18,3%) oraz 830 prowadząca z Lublina do Bochatnicy (19,6%).

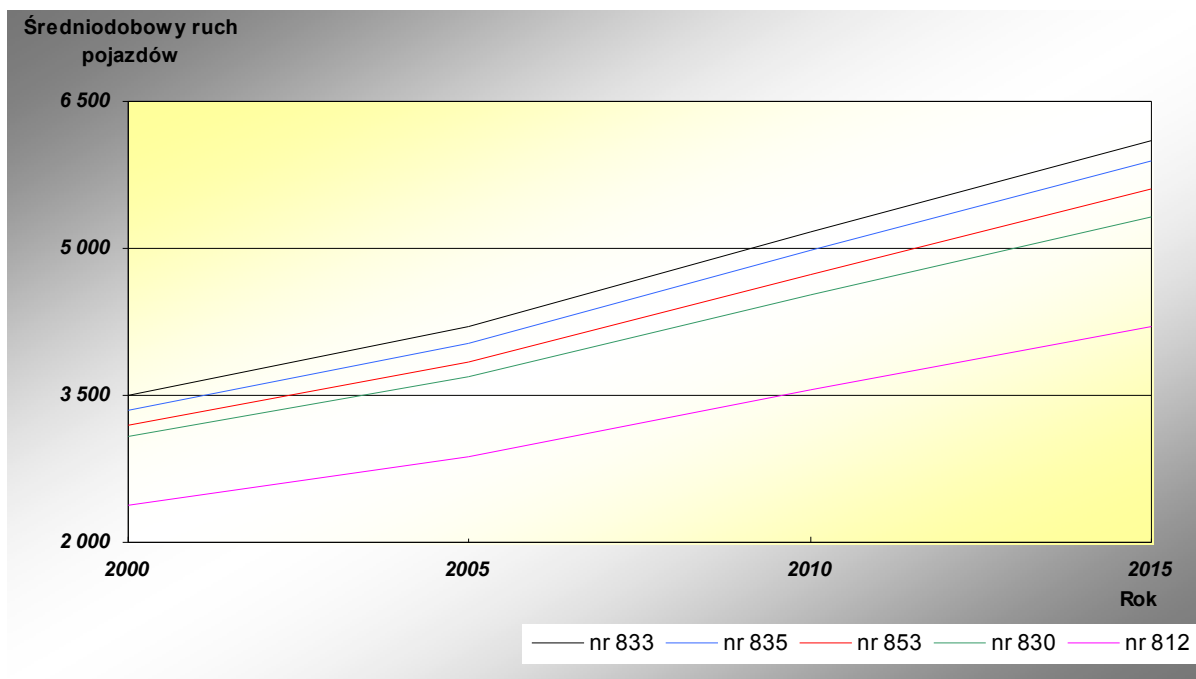
W ciągu następnych dziesięciu lat ruch samochodów osobowych w województwie lubelskim wzrośnie o kolejne 51,6%. W 2015 r. po głównych drogach województwa przemieszczać się będzie 4 172 samochodów osobowych/dobę. Tempo wzrostu na drogach krajowych w latach 2005 – 2015 zawierać będzie się w przedziale 63,6% – 92,5%, a na drogach wojewódzkich 47,1% – 94,3% (poza drogą Nr 877 – 261,8%). Ogółem po drogach krajowych poruszać się będzie średnio 7 619 pojazdów/dobę, a po drogach wojewódzkich 2 600 pojazdów/dobę. Nadal najwyższe i najniższe tempo przyrostu natężenia ruchu będą miały te same drogi, co w roku 2005.

Tempo wzrostu natężenia ruchu samochodów osobowych na pięciu najbardziej obciążonych ruchem drogach krajowych przedstawia rysunek 16.



Rysunek 16. Trendy wzrostu ruchu samochodów osobowych na najbardziej obciążonych drogach krajowych województwa lubelskiego.

Natomiast tempo wzrostu natężenia ruchu samochodów osobowych na pięciu najbardziej obciążonych ruchem drogach wojewódzkich przedstawia rysunek 17.



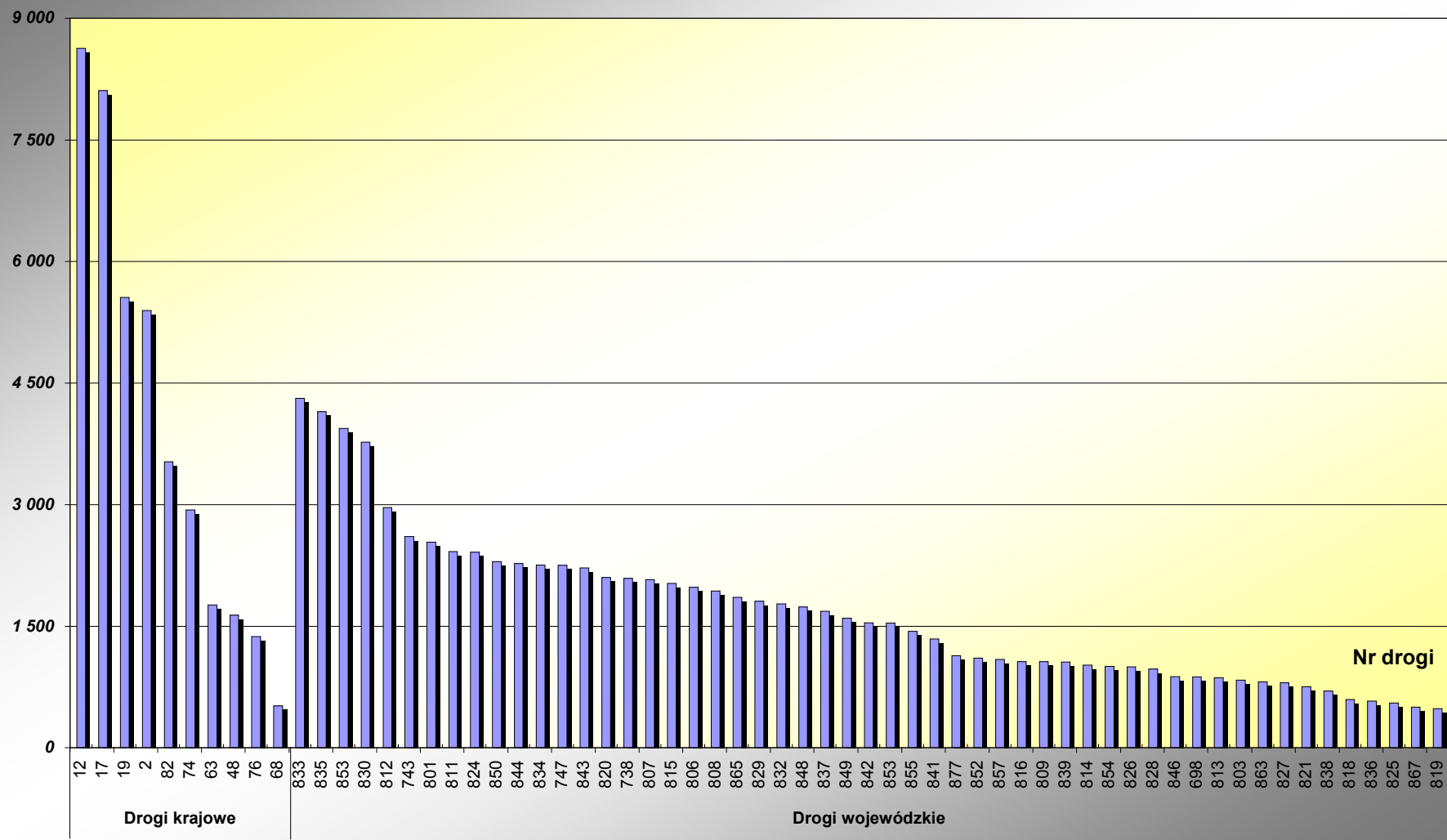
Rysunek 17. Trendy wzrostu ruchu samochodów osobowych na najbardziej obciążonych drogach wojewódzkich województwa lubelskiego.

O ile dla ruchu samochodów osobowych założono w analizowanym okresie wzrost, to dla całego ruchu przewozów autobusowych prognozuje się stagnację. Przewiduje się, że generalnie ruch autobusów na drogach pozostanie na tym samym poziomie, ponieważ malejący udział autobusowej komunikacji publicznej wykonywanej w relacjach krajowych, może zrekompensować wzrastający ruch turystyczny oraz międzynarodowy.

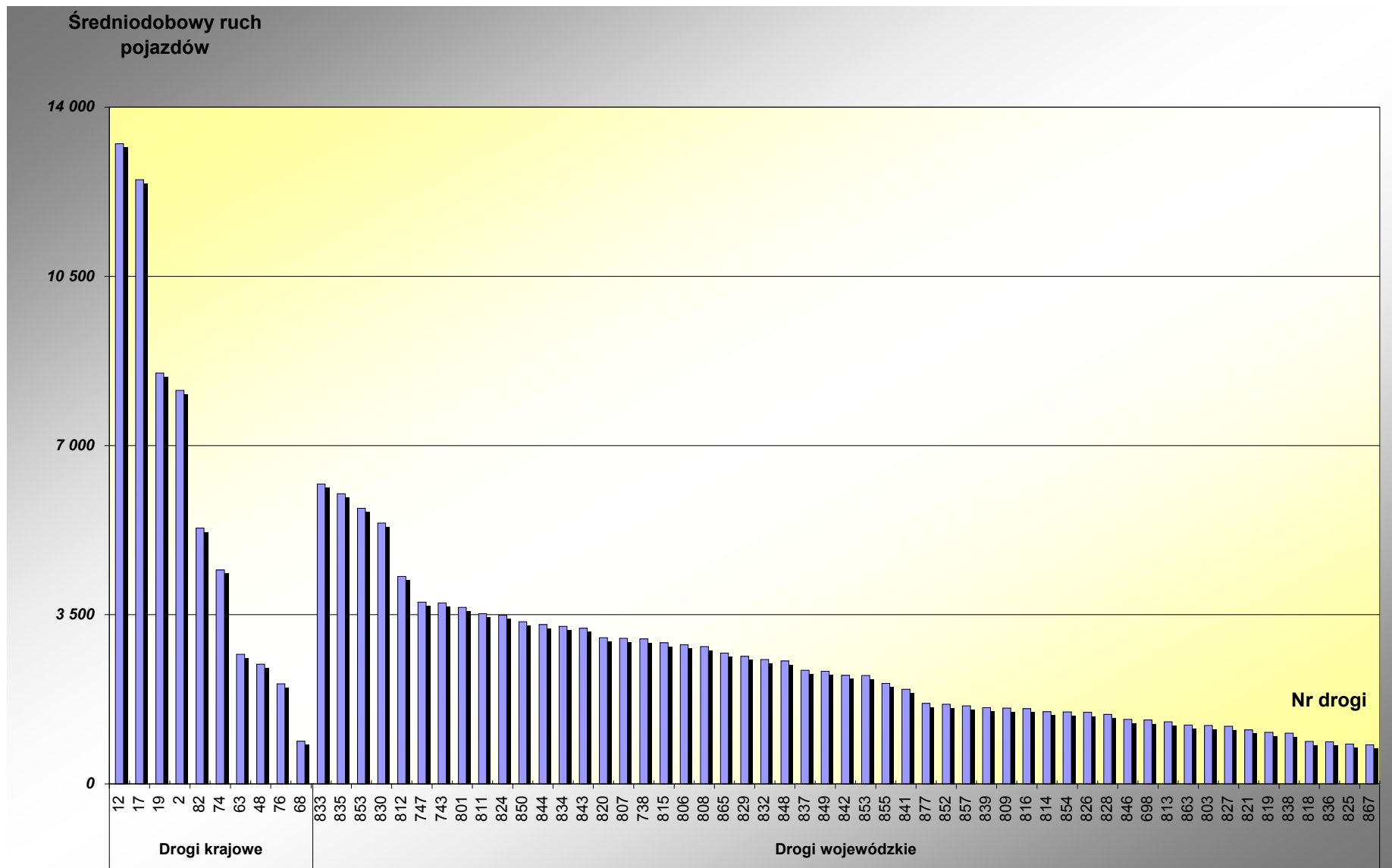
Wielkości prognozowanych potoków ruchu pojazdów osobowych na drogach województwa lubelskiego usystematyzowanych według wielkości natężenia ruchu przedstawia rysunek 18 – dla roku 2005 oraz rysunek 19 – dla roku 2015.

Bardziej szczegółowe dane o wielkości ruchu osobowego w 2005 i 2015 roku na drogach województwa lubelskiego przedstawia tablica 61. Natomiast w tablicy 62 przedstawiono procentowe współczynniki wzrostu ruchów pojazdów osobowych.

Średniodobowy ruch pojazdów



Rysunek 18. Natężenie ruchu pojazdów osobowych na głównych drogach województwa lubelskiego w 2005 roku.



Rysunek 19. Natężenie ruchu pojazdów osobowych na głównych drogach województwa lubelskiego w 2015 roku.

Tablica 61

Prognoza natężenia ruchu samochodów osobowych i autobusów na drogach krajowych i wojewódzkich w latach 2005 i 2015

Nr drogi		Opis odcinka		2000			2005			2015		
Kraj.	Wojew.	Dł. odc. w km	Nazwa odcinka	Kategorie pojazdów								
				Osobowe	Autobusy	Razem w poj. umownych	Osobowe	Autobusy	Razem w poj. umownych	Osobowe	Autobusy	Razem w poj. umownych
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
2		59,4	Gr. woj. - Międzyrzec Podlaski - Biała Podlaska - Terespol -gr. państwa	4 281	180	4 461	5 213	180	5 393	7 965	180	8 145
12		132,6	Gr. woj. - Puławy - Lublin - Chełm - gr. państwa	6 851	209	7 060	8 421	209	8 630	13 035	209	13 244
17		186,9	Gr. woj. - Ryki - Lublin - Tomaszów Lubelski - gr. państwa	6 355	234	6 590	7 873	234	8 107	12 269	234	12 503
19		164,7	Gr. woj. - Międzyrzec Podlaski - Lublin - Janów Lubelski - gr. woj.	4 407	152	4 559	5 403	152	5 555	8 351	152	8 503
48		41,7	Gr. woj. - Dęblin - Kock	1 311	42	1 354	1 593	42	1 635	2 433	42	2 475
63		105,9	Gr. woj. - Łuków - Radzyń Podlaski - Sławatycze - gr. państwa	1 403	39	1 441	1 724	39	1 762	2 646	39	2 685
68		5,2	Koroszczyń - Wólka Dobrzyńska	402	18	420	497	18	515	869	18	887
74		166,6	Gr. woj. - Annapol - Kraśnik - Zamość - Hrubieszów - gr. państwa	2 337	92	2 429	2 842	92	2 934	4 335	92	4 427
76		37,7	Gr. woj. - Stoczek Łukowski - Łuków	1 079	51	1 130	1 319	51	1 369	2 018	51	2 069
82		77,9	Lublin - Łęczna - Włodawa	2 775	141	2 916	3 386	141	3 527	5 150	141	5 291
698		48,6	Gr. woj. - Konstantynów - Terespol	665	37	702	836	37	872	1 285	37	1 322
738		10,2	Gr. woj. - Góra Puławska	1 708	41	1 749	2 048	41	2 089	2 959	41	3 000
747		43,7	Gr. woj. - Opole Lubelskie - Chodel - Konopnica	1 604	64	1 668	2 186	64	2 250	3 698	64	3 762
743		9,1	Góra Puławska - Bochoznica	2 137	41	2 178	2 564	41	2 605	3 700	41	3 741
801		29,9	Gr. woj. - Dęblin - Puławy	2 085	39	2 123	2 498	39	2 537	3 614	39	3 653
803		4,1	Gr. woj. - Stoczek Łukowski	661	34	695	800	34	834	1 177	34	1 211
806		28,3	Łuków - Międzyrzec Podlaski	1 614	33	1 648	1 947	33	1 980	2 846	33	2 879
807		34,6	Gr. woj. - Łuków	1 642	83	1 724	1 992	83	2 074	2 932	83	3 014
808		36,5	Łuków - Kock	1 541	54	1 595	1 879	54	1 933	2 787	54	2 841
809		48,1	Lublin - Przytoczno	829	45	873	1 017	45	1 062	1 527	45	1 571
811		22,0	Gr. woj. - Biała Podlaska	1 956	61	2 017	2 362	61	2 423	3 460	61	3 521
812		138,6	Biała podlaska - Włodawa - Chełm - Krasnystaw	2 383	87	2 470	2 876	87	2 963	4 206	87	4 294
813		93,4	Międzyrzec Podlaski - Parczew - Łęczna	664	41	706	822	41	864	1 243	41	1 285
814		20,9	Radzyń Podlaski - Żminne	808	33	841	985	33	1 018	1 459	33	1 492
815		60,2	Wisznice - Parczew - Żminne - Lubartów	1 649	47	1 696	1 981	47	2 028	2 873	47	2 921
816		162,6	Terespol - Sławatycze - Włodawa - Wola Uhruska	842	36	878	1 027	36	1 063	1 521	36	1 557
818		40,6	Przewłoka - Adampol	451	32	484	560	32	592	850	32	882
819		59,0	Parczew - Kołacze - Wola Uhruska	224	23	247	459	23	482	1 045	23	1 068
820		28,3	Sosnowica - Łęczna	1 715	41	1 757	2 062	41	2 103	2 985	41	3 027
821		13,7	Klementynów - Ostrów Lubelski	584	33	617	719	33	752	1 085	33	1 118
824		70,4	Żyrzyn - Puławy - Opole Lubelskie - Annapol	1 926	87	2 013	2 324	87	2 412	3 402	87	3 490
825		9,1	Kamień - Józefów	422	26	448	525	26	551	802	26	828
826		10,9	Markuszów - Nałęczów	798	22	820	977	22	999	1 459	22	1 481
827		11,8	Sadurki - Bełżyce	635	22	657	781	22	803	1 174	22	1 196
828		27,9	Garbów - Niemce - Jawidz	773	22	794	947	22	969	1 419	22	1 441
829		40,3	Łucka - Łęczna - Biskupice	1 457	40	1 497	1 766	40	1 806	2 601	40	2 641
830		31,6	Lublin - Nałęczów - Bochoznica	3 091	75	3 166	3 697	75	3 772	5 320	75	5 395
832		17,4	Pustelnia - Krężnica	1 420	61	1 481	1 715	61	1 776	2 510	61	2 571
833		25,0	Chodel - Kraśnik	3 499	108	3 607	4 203	108	4 311	6 098	108	6 207

Tablica 61. ciąg dalszy

Nr drogi		Opis odcinka		2000			2005			2015		
Kraj.	Wojew.	Dł. odc. w km	Nazwa odcinka	Kategorie pojazdów								
				Osobowe	Autobusy	Razem w poj. umownych	Osobowe	Autobusy	Razem w poj. umownych	Osobowe	Autobusy	Razem w poj. umownych
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	834	34,4	Bełżyce - Bychawa - Stara Wieś	1 840	38	1 878	2 216	38	2 254	3 223	38	3 261
	835	103,8	Lublin - Wysokie - Biłgoraj - Tranogród - gr. woj.	3 350	112	3 462	4 036	112	4 148	5 889	112	6 001
	836	26,0	Bychawa - Piotrków - Kęblów	449	15	464	561	15	576	858	15	873
	837	64,5	Piaski - Zółkiewka - Sitaniec	1 412	17	1 428	1 669	17	1 686	2 334	17	2 351
	838	24,8	Głębokie - Dorohucza - Fajstowice	556	12	568	687	12	699	1 038	12	1 050
	839	27,9	Cyców - Marynin - Rejowiec	824	40	864	1 018	40	1 058	1 536	40	1 576
	841	32,1	Cyców - Wierzbica - Staw	1 059	55	1 115	1 289	55	1 344	1 904	55	1 959
	842	66,9	Rudnik Szl. - Wysokie - Krasnystaw	1 242	36	1 278	1 506	36	1 542	2 213	36	2 249
	843	49,1	Chełm - Kraśniczyn - Zamość	1 769	74	1 844	2 144	74	2 219	3 147	74	3 221
	844	76,7	Chełm - Hrubieszów - Witków - gr. państwa	1 830	61	1 891	2 212	61	2 272	3 236	61	3 297
	846	42,5	Małochwiej Duży - Krasieczyn - Teratyn	656	47	702	829	47	875	1 286	47	1 332
	848	29,8	Tarnawa - Szczepieszyn	1 387	47	1 434	1 690	47	1 737	2 495	47	2 542
	849	55,6	Zamość - Józefów - Wola Obszańska	1 271	54	1 325	1 544	54	1 599	2 278	54	2 332
	850	48,5	Tomaszów Lubelski - Józefówka - Alojzów	1 849	58	1 906	2 240	58	2 298	3 297	58	3 354
	852	35,6	Józefówka - Witków	863	41	904	1 065	41	1 107	1 606	41	1 647
	853	51,6	Nowy Majdan - Józefów - Tomaszów Lubelski	1 229	48	1 278	1 491	48	1 539	2 197	48	2 246
	854	14,3	Annopol - gr. woj.	787	37	824	967	37	1 004	1 453	37	1 490
	855	10,9	Olbięcin - gr. woj.	1 155	42	1 197	1 394	42	1 436	2 039	42	2 081
	857	9,9	Gr. woj. - Modliborzyce	866	32	898	1 057	32	1 089	1 582	32	1 614
	853	43,1	Gr. woj. - Biłgoraj - Szczepieszyn	3 196	92	3 288	3 848	92	3 940	5 611	92	5 703
	863	108,1	Gr. woj. - Tarnogród - Wola Obszańska - gr. woj.	650	11	661	800	11	811	1 207	11	1 219
	865	4,7	Gr. woj. - Bełzec	1 509	34	1 543	1 822	34	1 856	2 675	34	2 709
	867	6,2	Gr. woj. - Hrebienne	375	11	386	489	11	500	796	11	807
	877	1,5	Naklik - gr. woj.	914	22	936	1 111	22	1 133	1 644	22	1 666

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Prognozy natężenia ruchu osobowego na drogach krajowych i wojewódzkich opracowanej przez Biuro Projektowo-Badawcze Dróg i Mostów Sp. z o.o. Transprojekt* – Warszawa

Tablica 62

Prognoza natężenia ruchu samochodów osobowych i autobusów na drogach krajowych i wojewódzkich w latach 2005 i 2015

Nr drogi		Opis odcinka		2005			2015		
Kraj.	Wojew.	Dł. odc. w km	Nazwa odcinka	Kategoria pojazdów					
				Osobowe	Autobusy	Razem	Osobowe	Autobusy	Razem
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		59,4	Gr. woj. - Międzyrzec Podlaski - Biała Podlaska - Terespol - gr. państwa	21,8%	0,0%	20,9%	86,1%	0,0%	82,6%
12		132,6	Gr. woj. - Puławy - Lublin - Chełm - gr. państwa	22,9%	0,0%	22,2%	90,3%	0,0%	87,6%
17		186,9	Gr. woj. - Ryki - Lublin - Tomaszów Lubelski - gr. państwa	23,9%	0,0%	23,0%	93,0%	0,0%	89,7%
19		164,7	Gr. woj. - Międzyrzec Podlaski - Lublin - Janów Lubelski - gr. woj.	22,6%	0,0%	21,8%	89,5%	0,0%	86,5%
48		41,7	Gr. woj. - Dęblin - Kock	21,5%	0,0%	20,8%	85,5%	0,0%	82,9%
63		105,9	Gr. woj. - Łuków - Radzyń Podlaski - Sławatycze - gr. państwa	22,9%	0,0%	22,3%	88,7%	0,0%	86,3%
68		5,2	Koroszczyń - Wólka Dobrzyńska	23,6%	0,0%	22,6%	116,2%	0,0%	111,2%
74		166,6	Gr. woj. - Annopol - Kraśnik - Zamość - Hrubieszów - gr. państwa	21,6%	0,0%	20,8%	85,5%	0,0%	82,2%
76		37,7	Gr. woj. - Stoczek Łukowski - Łuków	22,2%	0,0%	21,2%	86,9%	0,0%	83,0%
82		77,9	Lublin - Łęczna - Włodawa	22,0%	0,0%	20,9%	85,6%	0,0%	81,4%
	698	48,6	Gr. woj. - Konstantynów - Terespol	25,6%	0,0%	24,3%	93,2%	0,0%	88,3%
	738	10,2	Gr. woj. - Góra Puławska	19,9%	0,0%	19,4%	73,3%	0,0%	71,5%
	747	43,7	Gr. woj. - Opole Lubelskie - Chodel - Konopnica	36,3%	0,0%	34,9%	130,6%	0,0%	125,6%
	743	9,1	Góra Puławska - Bochothnica	20,0%	0,0%	19,6%	73,1%	0,0%	71,8%
	801	29,9	Gr. woj. - Dęblin - Puławy	19,8%	0,0%	19,5%	73,4%	0,0%	72,0%
	803	4,1	Gr. woj. - Stoczek Łukowski	21,0%	0,0%	20,0%	78,1%	0,0%	74,3%
	806	28,3	Łuków - Międzyrzec Podlaski	20,6%	0,0%	20,2%	76,3%	0,0%	74,7%
	807	34,6	Gr. woj. - Łuków	21,3%	0,0%	20,3%	78,6%	0,0%	74,8%
	808	36,5	Łuków - Kock	21,9%	0,0%	21,2%	80,9%	0,0%	78,1%
	809	48,1	Lublin - Przytoczno	22,8%	0,0%	21,6%	84,3%	0,0%	79,9%
	811	22,0	Gr. woj. - Biała Podlaska	20,8%	0,0%	20,2%	76,9%	0,0%	74,6%
	812	138,6	Biała podlaska - Włodawa - Chełm - Krasnystaw	20,7%	0,0%	20,0%	76,5%	0,0%	73,8%
	813	93,4	Międzyrzec Podlaski - Parczew - Łęczna	23,8%	0,0%	22,4%	87,2%	0,0%	82,1%
	814	20,9	Radzyń Podlaski - Zminne	21,9%	0,0%	21,0%	80,5%	0,0%	77,4%
	815	60,2	Wisznice - Parczew - Żminne - Lubartów	20,2%	0,0%	19,6%	74,3%	0,0%	72,2%
	816	162,6	Terespol - Sławatycze - Włodawa - Wola Uhruska	22,0%	0,0%	21,1%	80,6%	0,0%	77,3%
	818	40,6	Przewłoka - Adampol	24,1%	0,0%	22,5%	88,2%	0,0%	82,4%
	819	59,0	Parczew - Kołaczka - Wola Uhruska	104,9%	0,0%	95,3%	366,8%	0,0%	333,1%
	820	28,3	Sosnowica - Łęczna	20,2%	0,0%	19,7%	74,0%	0,0%	72,3%
	821	13,7	Klementynów - Ostrów Lubelski	23,1%	0,0%	21,9%	85,7%	0,0%	81,1%
	824	70,4	Żyrzyn - Puławy - Opole Lubelskie - Annopol	20,7%	0,0%	19,8%	76,7%	0,0%	73,3%
	825	9,1	Kamień - Józefów	24,5%	0,0%	23,1%	90,0%	0,0%	84,8%
	826	10,9	Markuszów - Nałęczów	22,4%	0,0%	21,8%	82,8%	0,0%	80,6%
	827	11,8	Sadurki - Bełzyce	23,0%	0,0%	22,2%	84,9%	0,0%	82,1%
	828	27,9	Garbów - Niemce - Jawidz	22,6%	0,0%	22,0%	83,7%	0,0%	81,4%
	829	40,3	Łucka - Łęczna - Biskupice	21,2%	0,0%	20,6%	78,5%	0,0%	76,4%
	830	31,6	Lublin - Nałęczów - Bochothnica	19,6%	0,0%	19,1%	72,1%	0,0%	70,4%
	832	17,4	Pustelnia - Krężnica	20,8%	0,0%	19,9%	76,7%	0,0%	73,6%
	833	25,0	Chodel - Kraśnik	20,1%	0,0%	19,5%	74,3%	0,0%	72,1%
	834	34,4	Bełzyce - Bychawa - Stara Wieś	20,4%	0,0%	20,0%	75,1%	0,0%	73,6%
	835	103,8	Lublin - Wysokie - Biłgoraj - Tranogród - gr. woj.	20,5%	0,0%	19,8%	75,8%	0,0%	73,3%
	836	26,0	Bychawa - Piotrków - Kłębów	25,0%	0,0%	24,2%	91,2%	0,0%	88,2%
	837	64,5	Piaski - Zółkiewka - Sitaniec	18,3%	0,0%	18,0%	65,4%	0,0%	64,6%
	838	24,8	Głębokie - Dorohuczka - Fajstławice	23,5%	0,0%	23,0%	86,8%	0,0%	84,9%
	839	27,9	Cyców - Marynin - Rejowiec	23,6%	0,0%	22,5%	86,5%	0,0%	82,5%
	841	32,1	Cyców - Wierzbica - Staw	21,7%	0,0%	20,6%	79,7%	0,0%	75,8%
	842	66,9	Rudnik Szl. - Wysokie - Krasnystaw	21,2%	0,0%	20,7%	78,1%	0,0%	76,0%

Tablica 62. ciąg dalszy

Nr drogi		Opis odcinka		2005			2015		
Kraj.	Wojew.	Dł. odc. w km	Nazwa odcinka	Kategoria pojazdów					
				Osobowe	Autobusy	Razem	Osobowe	Autobusy	Razem
1	2	3	4	8	9	10	11	12	13
	843	49,1	Chełm - Krasiczyn - Zamość	21,2%	0,0%	20,4%	77,9%	0,0%	74,7%
	844	76,7	Chełm - Hrubieszów - Witków - gr. państwa	20,9%	0,0%	20,2%	76,8%	0,0%	74,4%
	846	42,5	Małochwiej Duży - Krasiczyn - Teratyn	26,4%	0,0%	24,6%	96,0%	0,0%	89,7%
	848	29,8	Tarnawa - Szczebrzeszyn	21,9%	0,0%	21,2%	79,9%	0,0%	77,2%
	849	55,6	Zamość - Józefów - Wola Obszańska	21,5%	0,0%	20,6%	79,3%	0,0%	76,0%
	850	48,5	Tomaszów Lubelski - Józefówka - Alojzów	21,2%	0,0%	20,6%	78,3%	0,0%	76,0%
	852	35,6	Józefówka - Witków	23,5%	0,0%	22,4%	86,1%	0,0%	82,1%
	853	51,6	Nowy Majdan - Józefów - Tomaszów Lubelski	21,3%	0,0%	20,5%	78,8%	0,0%	75,8%
	854	14,3	Annopol - gr. woj.	22,9%	0,0%	21,9%	84,6%	0,0%	80,8%
	855	10,9	Oblęciny - gr. woj.	20,7%	0,0%	20,0%	76,6%	0,0%	73,9%
	857	9,9	Gr. woj. - Modliborzycy	22,0%	0,0%	21,2%	82,7%	0,0%	79,8%
	853	43,1	Gr. woj. - Biłgoraj - Szczebrzeszyn	20,4%	0,0%	19,8%	75,6%	0,0%	73,5%
	863	108,1	Gr. woj. - Tarnogród - Wola Obszańska - gr. woj.	23,2%	0,0%	22,8%	85,8%	0,0%	84,4%
	865	4,7	Gr. woj. - Bełżec	20,7%	0,0%	20,3%	77,2%	0,0%	75,5%
	867	6,2	Gr. woj. - Hrebienne	30,4%	0,0%	29,5%	112,2%	0,0%	109,0%
	877	1,5	Naklik - gr. woj.	21,6%	0,0%	21,1%	79,8%	0,0%	78,0%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Prognozy natężenia ruchu osobowego na drogach krajowych i wojewódzkich opracowanej przez Biuro Projektowo-Badawcze Dróg i Mostów Sp. z o.o. Transprojekt* – Warszawa.

3.4.3. Prognoza popytu na przewozy autobusowe w województwie lubelskim

W opracowanej prognozie natężenia ruchu autobusów na drogach, przewidziano na przyszłe lata utrzymanie tego samego poziomu natężenia ruchu co obecnie. Ruch autobusów na drogach stanowi tylko kilka procent ogólnego ruchu na drogach, a transport publiczny uczestniczy w ogólnym ruchu w jeszcze mniejszym stopniu. Jednak pod względem liczby przewożonych osób oraz roli jaką spełnia w regionie, publiczna komunikacja autobusowa posiada o wiele większe znaczenie i dlatego powinna być traktowana w sposób szczególny.

Prognozy resortowe zakładają spadek przewozów realizowanych transportem publicznym w relacjach międzyosiedlowych. Analizy rynku wskazują na możliwy spadek ruchu autobusów ze względu na zmniejszenie się liczby ludności oraz oczekiwane zwiększenie udziału pozostałych pojazdów, obsługujących wzrastający wolumen przewozów turystycznych.

Punktem wyjścia do określenia potencjalnego popytu na przewozy autobusowe jest prognoza liczby ludności. Strukturę przyszłych przewozów determinuje struktura wiekowa prognozy demograficznej. Według prognoz GUS przedstawionych w tablicy 63, liczba ludności w województwie lubelskim będzie się stopniowo zmniejszać (o 5,4% w roku 2030).

Prognoza zakłada pogłębienie się niekorzystnego trendu spadku udziału ludzi młodych w wieku przedprodukcyjnym w ogólnej liczbie ludności w województwie, aż do 18,4% w roku 2030. Do 2010 r. nadal będzie wzrastał udział ludności w wieku produkcyjnym (ponad 63% populacji), później oczekiwany jest spadek (do 58,1% populacji). Coraz szybciej będzie

zaś wzrastał udział ludności w wieku poprodukcyjnym – o 3% w roku 2010, do 14% w 2015 i do 39% w roku 2030.

Tablica 63

Prognoza liczby i struktury wiekowej ludności w województwie lubelskim do 2030 r.

Ludność		2005	2010	2015	2030
Ogółem	w tys.	2217	2207	2201	2112
	2000r.=100	99,3	98,8	98,6	94,6
	w %	100%	100%	100%	100%
Ludność w wieku przedprodukcyjnym	w tys.	485	443	438	389
	w %	21,9	20,1	20,0	18,4
Ludność w wieku produkcyjnym	w tys.	1378	1396	1357	1227
	w %	62,2	63,3	61,6	58,1
Ludność w wieku poprodukcyjnym	w tys.	354	367	406	494
	w %	15,9	16,6	18,4	23,4

Zródło: opracowanie własne na podstawie: GUS, Prognoza demograficzna na lata 2000 – 2030. Rocznik Statystyczny Województw 2000. GUS, 2001 r.

W województwie należy w ciągu najbliższych 10-15 lat oczekiwać spadku liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym, wynikającego z niskiego przyrostu naturalnego oraz z powodu emigracji młodych ludzi do miast. Starzenie się społeczeństwa będzie się przejawiało zmniejszeniem udziału ludności w wieku produkcyjnym w ogólnej liczbie osób, na korzyść ludzi w wieku poprodukcyjnym. Zróżnicowanie regionalne przedstawionych tendencji w strukturze wiekowej ludności wskazuje na groźbę szczególnie silnego zestarzenia się społeczności wiejskiej.

Oprócz prognoz demograficznych, na przewozy pasażerskie ma wpływ mobilność uwarunkowana poziomem spożycia. W „Narodowym Plan Rozwoju na lata 2007 – 2013” założono stopniowy przyrost konsumpcji, który w latach 2005 - 2006 powinien osiągnąć szybsze tempo aniżeli planowana dynamika przyrostu PKB. Impulsem będzie między innymi dopływ środków unijnych dla polskich rolników, który pozwoli na poprawę sytuacji nie tylko ludności wiejskiej, ale i na aktywizację ściśle powiązanego z rolnictwem przemysłu wytwarzającego maszyny rolnicze oraz inne produkty.

O wielkości przewozów, oprócz struktury ludności, decydować będzie także ogólna mobilność i stopień rozwoju motoryzacji indywidualnej. Poziom motoryzacji indywidualnej w województwie nie jest wysoki – liczba samochodów wynosi 239 samochodów osobowych/1000 ludności, przy średniej krajowej wynoszącej 288 samochodów osobowych/1000 ludności. W 2005 r. poziom wskaźnika motoryzacji w województwie powinien osiągnąć aktualny poziom krajowy. Trudno określić jednoznacznie dynamikę rozwoju motoryzacji indywidualnej po tym roku, ale wydaje się, że powinna oscylować wokół założonego wskaźnika konsumpcji.

Bardzo ważny jest też czynnik oddziaływania polityki państwa na wybór środka komunikacji publicznej, w tym zwłaszcza promowanie zbiorowej komunikacji publicznej. Przy zachowaniu preferencji dla komunikacji publicznej może zostać zachowana w przyszłości obecna wielkość pracy przewozowej, przy jednoczesnym spadku wielkości przewozów. W przeciwnym wypadku przewozy pasażerskie publicznym transportem będą się nadal zmniejszać. W dwóch przedstawionych wariantach wielkości przewidywanych przewozów osób do 2015 r. w tablicy 64 uwzględniono te dwa spojrzenia na komunikację publiczną.

Tablica 64

Warianty rozwoju pozamiejskich przewozów autobusowych w województwie lubelskim do 2015 roku

Lata	Prognoza mobilności (km/osobę/rok)	Prognoza mobilności ogółem w mld paskm	Prognoza przewozów autobusowych w mld paskm	Udział (w %) tr. autobusowego w ogólnej mobilności
1999	4470	10,0	2,4	24,0
2002	4690	10,3	2,1	20,3
2005	4800 - 5000	10,6	1,9 - 2,1	16,4 - 19,8
2010	6200 - 6500	13,6 - 14,0	1,8 - 2,2	13,2 - 15,7
2015	6700 - 7100	14,7 - 15,6	1,7 - 2,4	10,2 - 16,0

Źródło: Za: E. Menes: Nowe podejście do problemu pozamiejskiego transportu publicznego, „Problemy Ekonomiki Transportu” nr 3-4, 2001 r.

Do 2015 r. praca przewozowa wykonywana przez autobusy w wariacie optymistycznym może nieznacznie rosnąć, w wariacie alternatywnym maleć lub utrzymywać się na tym samym poziomie. Potencjalne przewozy osób transportem autobusowym wykazywać będą tendencję malejącą, z wymienionych wcześniej powodów demograficznych i ekonomicznych. Do 2015 roku wielkość przewozów osób spadnie o około 20%–24%. Zmniejszać się też będzie udział autobusowej komunikacji publicznej w ogóle podejmowanych podróży, z aktualnie 20,3 % w 2002 r. do 10 – 16 % w 2015 r. Większe nasycenie mobilności dotyczyć będzie aglomeracji Lublina oraz miast: Chełm i Zamość. W miastach tych będzie rozwijać się komunikacja miejska, obsługująca rocznie około 150 mln pasażerów.

Efekt tzw. starzenia się społeczeństwa może wywoływać wzrost zapotrzebowania na przewozy okazjonalne, (np. dojazdy do ośrodków zdrowia, na zakupy, czy wycieczkowe). Oznaczać to będzie także wzrost przewozów ulgowych dla najstarszej grupy ludności. Najwięcej ludności w wieku poprodukcyjnym zamieszkuje w mieście Lublinie i powiecie lubelskim oraz w powiatach zamojskim, biłgorajskim i bialskim. Będą to jednak przewozy okazjonalne, świadczone relatywnie rzadziej aniżeli codzienne do pracy lub szkół.

Postępować będzie jednocześnie zmniejszanie się liczby ludności wiejskiej, przy wzroście liczby ludności zamieszkałej w miastach. Największy przyrost przewidziany jest w mieście i powiecie lubelskim, następnie w mieście i powiecie zamojskim oraz w mieście i powiecie chełmskim. Stosunkowo duży udział ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym utrzyma się na terenie miasta i powiatu Lublin oraz powiatów puławskiego oraz bialskiego. Oznaczać to będzie na tych obszarach utrzymujące się zapotrzebowanie na przewozy miejskie i podmiejskie do pracy i szkół.

Prognoza spadkowa ludności w wieku przedprodukcyjnym pokazuje, że popyt na przewozy szkolne będzie stopniowo malał. Do roku 2010 wzrastać będzie liczba ludności w wieku produkcyjnym, co spowoduje wzrost zapotrzebowania na przewozy pracownicze. W coraz większym stopniu pracujący będą jednak korzystać z samochodów osobowych. Przewiduje się natomiast wzrost międzynarodowych przewozów autobusowych, zwłaszcza z chwilą podniesienia ogólnego poziomu zamożności społeczeństwa Lubelszczyzny.

Niewiadomą pozostaje przyszłość dotychczasowych przedsiębiorstw PKS. Zgodnie z tendencjami europejskimi, przedsiębiorstwa autobusowe funkcjonujące na rynku będą w większości prywatnymi. Tylko duże i silne przedsiębiorstwa mają szansę przetrwać i funkcjonować na rynku. W przypadku ciągłych strat ponoszonych z działalności przewozowej i niemożności odtworzenia taboru autobusowego nie będą one miały perspektyw rozwojowych. Istnieje duże zagrożenie likwidacji PKS lub ich przejęcia przez nowoczesne przedsiębiorstwa zachodnie. Dysponują one nowoczesnym taborem oraz siłą finansową.

Koncepcja konsolidacji PPKS na terenie województwa lubelskiego jest próbą przeciwdziałania temu zjawisku. Stanowi ona jedną z form koncentracji niesprywatyzowanych dotąd przedsiębiorstw PKS w województwie. W ostatnim czasie na polskim rynku nastąpiło przyspieszenie prywatyzacji PKS i tendencja do tworzenia dużych grup. W procesach koncentracji uczestniczą zarówno sprywatyzowane już PKS-y jak też zagraniczni inwestorzy, dążący do utworzenia grupy przewoźników (np. grupa Connex, która przejęła już w Polsce kilka PKS – ów i zamierza tworzyć sieć). Większość PKS opowiada się za tworzeniem spółek pracowniczych, jednak procesy koncentracji tych firm napotykają na barierę kapitałową. Jednym z rozwiązań (ryzykownym) jest pozyskanie finansowania w funduszach inwestycyjnych. Dla jednoosobowych spółek skarbu państwa (PPKS Łuków), gdzie ze względów prawnych nie możliwy jest leasing pracowniczy, proponuje się tworzenie spółek z udziałem pracowników i gminy. Szczególnym walorem PKS-ów jest wypracowana dotąd sieć połączeń międzymiastowych oparta na doświadczeniu i wiedzy o rynku. Niezbędne są procesy konsolidacji i pogłębiania współpracy między konkurującymi dotąd ze sobą przewoźnikami; procesy te są nieodwracalne i dotyczą nie tylko PKS-ów, ale i wszystkich małych różnego typu przewoźników. Drobni przewoźnicy, eksploatujący od jednego do kilku autobusów, zwłaszcza na trasach międzynarodowych będą mogli przetrwać tylko w niszach rynkowych, obejmujących np. przewozy transgraniczne w ramach euroregionów, czy obsługę przewozową mniejszych ośrodków miejskich z dala od aglomeracji europejskich⁶⁹.

Przeciętna mobilność mierzona odległością dokonywanych podróży ludności tj. przejazdy pozamiejskie wszystkimi środkami transportu (z samochodami osobowymi włącznie) wynosi w Polsce obecnie 5200 osób/km/rok⁷⁰. Dla województwa lubelskiego, mobilność kształtuje się w granicy 4500– 4700 osób/km/rok. Należy przy tym zaznaczyć, że obecna mobilność polskiego społeczeństwa należy do niskich i stanowi 40% mobilności średniej europejskiej. Przeprowadzone badania wskazują, że ogólnie mobilność polskiego społeczeństwa ulegnie podwojeniu w perspektywie roku 2020. Oznacza to, że na przestrzeni najbliższego dwudziestolecia mobilność polskiego społeczeństwa wciąż nie osiągnie poziomu notowanego obecnie w krajach europejskich, które przecież w tym czasie również zanotują dalszy wzrost mobilności. Jednak udział komunikacji autobusowej będzie maleć. W 2020 roku osiągnąć może, łącznie z komunikacją kolejową, taki sam udział jak obecny w krajach Unii, tj. 20% ogółu mobilności.

Z badań przeprowadzonych przez OBET P.P. wynika, że przy zmniejszającej się liczbie pasażerów publicznego transportu pasażerskiego, praca przewozowa realizowana przez ten sektor stabilizuje się. Istnieje także silna tendencja do skupiania najbardziej mobilnej części społeczeństwa w stolicy województwa – Lublinie. Taki policentryczny układ ludnościowy także ogranicza potrzeby ruchliwości ludności. Wpływ na tę sytuację wywiera także wzrastający poziom motoryzacji indywidualnej.

Przedsiębiorstwa PKS poproszono o wyrażenie opinii na temat spodziewanych tendencji na rynku przewozów autobusowych. Większość wskazywała na przypuszczalny spadek wykonywanych przewozów, bez tendencji wzrostowej (spadek od kilku do 30%). Względna stabilizacja jest możliwa w odniesieniu do przewozów jednorazowych. Wszyscy przewoźnicy spodziewają się natomiast spadku przewozów zarówno do pracy jak i do szkół. Ograniczenie rynku przewozów pracowniczych wynikać ma ze skurczenia rynku pracy. Przewozy szkolne, względnie stabilne przez kolejne kilka lat, będą natomiast ulegały ograniczeniu w dalszej perspektywie z powodu niżu demograficznego spodziewanego za kilka lat. Przewoźnicy wskazują na stabilizację rynku przewozów turystycznych i spodziewają

⁶⁹ E. Menes: Nowa konkurencja dla międzynarodowych przewozów autobusowych. Przegląd Komunikacyjny. Nr 7/8, 2003 r.

⁷⁰ E. Menes: Nowe podejście do problemu pozamiejskiego transportu publicznego, „Problemy Ekonomiki Transportu” nr 3-4, 2001 r.

się ich wzrostu w najbliższych latach. Podobnie oczekiwany jest nieznaczny wzrost autobusowych przewozów międzynarodowych.

Jedyny sprywatyzowany w województwie PKS w Chełmie prognozuje dla swojego obsługiwanego obszaru wzrost przewozów turystycznych o około 10%, a przewozów międzynarodowych w granicy 10 – 15%, natomiast wykonywane przez niego przewozy krajowe, regularne nie ulegną zmianie lub zmniejszą się o 5 – 10%.

Konsekwencją zmian struktury przewozowej będzie zmniejszenie wolumenu oraz dalsze zmiany struktury taboru autobusowego. Zadaniem przewoźników pozostanie odnowa taboru, a także dworców autobusowych pozostających w gestii przewoźników. Drogi oraz sieć połączeń pozostają w sferze oddziaływania władz samorządowych.

3.4.4. Prognoza popytu na przewozy towarowe transportem samochodowym

Podstawowymi przesłankami do oszacowania prognozy przewozów towarowych w województwie są:

- ogólna tendencja tychże przewozów w Polsce,
- zmiany w strukturze gałęziowej gospodarki narodowej,
- sytuacja społeczno-gospodarcza województwa,
- położenie geopolityczne województwa,
- stan infrastruktury drogowej województwa.

Określenie wielkości przewozów towarowych w Polsce w bliższym i dalszym horyzoncie czasowym przeprowadzane jest, ogólnie biorąc, na podstawie analizy ich kształtowania się w latach ubiegłych.

Udział transportu samochodowego w latach 1995 - 2001 zwiększył się do ponad 81,0% ogółem przewozów, przejmując pewne grupy ładunków z transportu kolejowego. Przyczynia się to do zwiększenia wykonanej pracy przewozowej, a zatem do wydłużenia średniej odległości przewozu.

W podanych powyżej latach sumaryczna wielkość przewozów ogółem jak i pracy przewozowej zmniejszyła się. Jest to wynik nie tylko recesji gospodarczej ale również zmniejszenia się transportochłonności gospodarki, co jest zjawiskiem pozytywnym.

Wprowadzane przez ekonomistów tendencje rozwojowe transportu, zakładają na podstawie prognozowanych wielkości PKB, dalszy jego wzrost w zakresie przewozów towarowych, przy nieznacznych zmianach struktury gałęziowej. Oznacza to, że zwiększy się wielkość przewozów transportem samochodowym, a ich udział w strukturze gałęziowej osiągnie około 86% (wariant pesymistyczny) w 2010 r. i około 85% w 2015 r. Zakłada się sukcesywne wydłużanie średniej odległości przewozu, w wyniku przejmowania części przewozów kolejowych.

Prognoza ruchu na zamiejskiej sieci dróg krajowych do roku 2020 opracowana przez Transprojekt - Warszawa (styczeń 2002 r.) zakłada, przeciętnie dla kraju, wskaźniki wzrostu dla samochodów ciężarowych z przyczepami 1,50 do 2010 r. i 1,75 do 2015 w odniesieniu do roku 2000. Dla samochodów ciężarowych bez przyczep wskaźniki te przyjęto w wysokości 1,28 i 1,41, a dla samochodów dostawczych odpowiednio 1,40 i 1,60.

Wskaźniki wzrostu ruchu średnio dla wszystkich pojazdów ogółem na drogach krajowych przyjęto w wysokości 1,47 do 2010 roku i 1,75 do 2015 r. jako wypadkową wskaźników dla dróg międzynarodowych - nieco wyższych od średniej i dróg krajowych pozostałych - nieco niższych od średniej.

Wskaźniki przyjęte dla ruchu pojazdów samochodów ogółem na drogach wojewódzkich, wynoszą średniorocznie 1,039 w latach 2005-2010 i 1,032 i w latach 2010- 2015, co oznacza wzrost do 2010 roku, w odniesieniu do roku 2000, o 1,08, a do 2015 o około 3,2. Założono relatywnie wyższy wzrost natężenia ruchu na drogach wojewódzkich w stosunku do wzrostu ruchu na drogach krajowych.

Określenie wzrostu ruchu wyłącznie dla pojazdów ciężarowych wymagałoby odrębnych obliczeń. Powyższe prognozy dla polskich dróg krajowych i wojewódzkich mogą być brane pod uwagę do analiz, przy założeniu, że w danym okresie nie wystąpią zmiany ani w istniejącej sieci ani w danym obszarze gospodarczym. Istotne jest przede wszystkim, że są to wielkości dla warunków przeciętnych i że nie mogą być odniesione bezpośrednio dla konkretnego regionu, czy też określonej, wybiórczej sieci drogowej.

Województwo lubelskie charakteryzuje się, na tle innych regionów kraju, takimi cechami jak w szczególności:

- przygraniczne położenie,
- niski stopień uprzemysłowienia,
- rolniczy charakter,
- najniższy wśród województw poziom PKB,
- spadek PKB w ostatnich latach.

Te uwarunkowania nie stwarzają podstaw do przyjęcia założenia, że nastąpi wzrost wolumenu przewozów towarowych w województwie, analogiczny jak prognozowany dla kraju do 2015 roku.

Ogólna słabość finansowa przewoźników, duże ich rozproszenie, przy braku nowoczesnego taboru to podstawowe bariery wewnętrzne dla rozwoju transportu towarów. Te ograniczenia nie obejmują firm wykonujących przewozy międzynarodowe. Mają one ugruntowaną pozycję ekonomiczną i są konkurencyjne dla firm z krajów zachodnich w obszarze przewozów tranzytowych do Rosji jak też bezpośrednio do Ukrainy i Białorusi. A zatem można prognozować, że nastąpi pewien wzrost tych przewozów ze względu na liczbę ton i odległość przewozu.

Odmienna sytuacja wystąpi z dużym prawdopodobieństwem w zakresie przewozów krajowych rzeczy. Wymienione powyżej ograniczenia dotyczą bezpośrednio tego rodzaju transportu. Nasycenie rynku małymi, słabymi ekonomicznie firmami, przy ograniczonej wewnętrznej konkurencji nie rokuje nadziei na poprawę sytuacji w tej dziedzinie, a w konsekwencji na wzrost przewozów. Za sukces będzie można uznać sytuację gdy proces likwidacji małych firm przewozowych zostanie zatrzymany lub przynajmniej - spowolniony. Drogą do tego stanu mogłoby być, jak już uprzednio podano w pracy, wykorzystanie małych firm do wykonywania przewozów specjalistycznych na konkretnych połączeniach, poprzez stworzenie odpowiedniego centrum dystrybucji.

3.5. Stworzenie zrównoważonego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportu drogowego w województwie

3.5.1. Wizja i misja rozwoju transportu drogowego

Wizja rozwoju systemu transportowego w województwie do roku 2015 określa przyszłe kształtowanie się systemu transportu drogowego województwa po zrealizowaniu strategii. Stanowi ona syntezę oczekiwań i możliwych do realizacji w przyszłości przedsięwzięć w sferze rozwoju rynku przewozów drogowych oraz infrastruktury drogowej, składających się na system transportu drogowego województwa.

System transportu drogowego w województwie lubelskim powinien zaspakajać zróżnicowane potrzeby przewozowe zamieszkałej ludności oraz funkcjonującej gospodarki, jak również umożliwiać dogodny tranzyt osób i rzeczy między sąsiednimi województwami i państwami na głównych ciągach komunikacyjnych usprawniając jednocześnie połączenie województwa lubelskiego z centrami gospodarczymi Unii Europejskiej.

Zadaniem transportu drogowego jest zaspokojenie potrzeb mobilności społeczeństwa i gospodarki, przy jednoczesnym zmniejszeniu ujemnego wpływu tej mobilności na środowisko naturalne. Osiągnięcie celu jest możliwe poprzez preferowanie w przewozach pasażerskich komunikacji zbiorowej. Determinującą o wyborze środka transportu jest jakość realizowanych usług przewozowych, która jest wypadkową wiele czynników w zależności od analizowanego segmentu przewozów.

Kluczowe znaczenie będzie mieć dostępność transportowa, zdeterminowana stanem sieci dróg o odpowiednim stanie technicznym i parametrach obciążeń. System transportu drogowego powinien zapewniać wysoką dostępność transportową zarówno w sensie fizycznym poprzez sieć dróg, jak i w sensie dostępności komunikacyjnej rozpatrywanej z punktu widzenia czasu osiągnięcia celu, kosztów i jakości podróży.

Wizja tworzenia wydajnego systemu transportu do 2015 roku, łączącego infrastrukturę z przewozami oraz węzłowe punkty w województwie lubelskim, w kraju oraz w Europie, powinna zapewnić rozwój systemu transportu **zrównoważonego** – tj. spełniającego wymogi ochrony środowiska naturalnego i bezpieczeństwa.

Cel generalny - Stworzenie w województwie lubelskim zrównoważonego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportu drogowego.

- **Zrównoważonego** – tj. spełniającego wymogi ochrony środowiska naturalnego i bezpieczeństwa w zakresie, budowy obwodnic wokół miast i budowy zabezpieczeń przed hałasem, wrażeń norm ekologicznych dla pojazdów;
- **Dostępnego** – dla ludzi dzięki elastyczności oraz dostępności usług przewozowych i dla ładunków poprzez zapewnienie kompleksowych usług logistycznych;
- **Zintegrowanego** – z krajowym i międzynarodowym systemem przewozów pasażerskich oraz towarowych (oczekiwane standardy i wymagania). W odniesieniu do przewozów pasażerskich oznacza to zapewnienie tzw. usługi „od drzwi do drzwi” (również w odniesieniu do transportu indywidualnego, skoordynowanego z transportem zbiorowym).

Zintegrowany system infrastruktury i usług transportowych, oprócz oferowania atrakcyjnych usług zapewnia lepsze wykorzystanie infrastruktury transportowej. Dzięki temu możliwe jest tworzenie bardziej wydajnych i zarazem przyjaznych dla środowiska systemów transportu, łączących infrastrukturę oraz węzłowe punkty w województwie i w kraju z europejskimi sieciami transportowymi.

Dla przewozów towarowych integracja umożliwia połączenie zarówno z krajowym, jak i międzynarodowym systemem transportowym w formie przewozów kombinowanych oraz organizowanie kompleksowych usług logistycznych.

3.5.2. System przewozów pasażerskich

W obsłudze mobilności społeczeństwa, z uwagi na większą wydajność przewozową i mniejsze obciążenie środowiska, wiodącą rolę w województwie należy upatrywać w rozwoju komunikacji publicznej. Transport autobusowy, w porównaniu z transportem kolejowym i transportem indywidualnym, cechuje się stosunkowo najwyższą dostępnością i elastycznością przewozu. Nie powoduje przy tym zatorów komunikacyjnych. Zwiększenie atrakcyjności komunikacji zbiorowej i zmniejszenie poziomu korzystania z samochodów osobowych może być osiągnięte poprzez zwiększenie niezawodności, dostępności, komfortu, bezpieczeństwa i elastyczności. Transport autobusowy można wykorzystać zamiast samochodów osobowych do obsługi atrakcyjnych pod względem turystycznym rejonów a także w strefie transgranicznej. Istniejące między tymi sferami wzajemne powiązania wzmacniają możliwości rozwoju przewozów, turystyki i wzajemnych powiązań transgranicznych.

Na najbliższe lata przyjęto dla województwa realizację następujących zadań:

- Założenie wskaźnika mobilności (mierzonego liczbą przejazdów na jednego mieszkańca) w województwie transportem autobusowym na poziomie 25 - 30 przejazdów / mieszkańca w 2005 r. (przy aktualnym 29,5 przejazdów /mieszkańca);
- Założenie wzrostu wskaźnika rozwoju motoryzacji w transporcie indywidualnym w wysokości 7% - 8% rocznie (290 samochody osobowe na 1000 ludności w 2005 r., przy aktualnym 239 samochody osobowe na 1000 ludności);
- Założenie zminimalizowania czasu podróży (a nie tylko przewozu) w transporcie autobusowym, tj. od wyjścia z domu do miejsca docelowego podróży, możliwe do osiągnięcia przez podniesienie prędkości eksploatacyjnej autobusów i skoordynowanie połączeń z innymi środkami przewozu (według badań czas ten wynosi obecnie ponad 1 godzinę dziennie);
- Założenie o podniesieniu bezpieczeństwa podróżowania oferowanego przez przewoźnika publicznego oraz bezpieczeństwa wynikającego z warunków ruchu drogowego.

Zróznicowanie różnych rodzajów przewozów i odległości oznacza konieczność koordynacji poszczególnych podsystemów oraz gałęzi transportowych. Jest to ważne dla podnoszenia standardów obsługi komunikacji publicznej we wszystkich segmentach i gałęziach. W coraz większym stopniu chodzić będzie o konieczność integracji transportu indywidualnego z publicznym przez tworzenie odpowiedniej infrastruktury oraz wprowadzanie systemu informacji i zarządzania ruchem.

Koordinacja w przewozach pasażerskich dotyczy usprawnienia całego cyklu podróży, w zakresie:

1. Współdziałania wszystkich elementów związanych z realizacją potrzeb przewozowych w ramach systemu transportu autobusowego (jednego systemu transportu);
2. Integracji z innymi podsystemami i gałęziami transportu. Pozwala na spełnienie oczekiwań ludności w zakresie punktualnego i szybkiego dotarcia do celu podróży.

Zwiększenie atrakcyjności komunikacji zbiorowej i zmniejszenie poziomu korzystania z samochodów osobowych osiągnie się poprzez integrację systemów transportu publicznego, głównie autobusów i kolei na poziomie:

- Koordynacji rozkładów jazdy;
- Systemów informatycznych, dotyczących informacji i rezerwacji miejsc;
- Odprawy pasażerów na dworcach i przystankach;
- Biletów łączonych, wspólnych systemów taryfowych.

Rozwój takich systemów w segmencie przewozów pasażerskich powinien być zadaniem władz państwowych i lokalnych. Niezbędna jest analiza sytuacji rynkowej oparta na badaniu rynku, w tym między innymi badań systemowej prędkości przemieszczania dla całej populacji w województwie z wykorzystaniem wszystkich środków transportu w ciągu roku (czas przesiadki, czas oczekiwania).

W segmencie przewozów ładunków funkcjonującym całkowicie na zasadach rynkowych, koordynacja przewozów należy do przewoźników drogowych i odnosi się do:

- Innowacyjnych technologii przeładunku i przewozu;
- Systemów logistycznych oraz szkolenia personelu;
- Operacji przewozowych w planowaniu sieciowym oraz w łańcuchach logistycznych,
- Śledzenia trasy przesyłek i skutecznej kontroli ładunków niebezpiecznych,
- Zarządzania taborem, itp.

3.5.3. System przewozów ładunków z uwzględnieniem transportu kombinowanego

Bez transportu drogowego nie jest możliwa mobilność i rozwój gospodarczy w województwie, jednak z uwagi na zagrożenie dla środowiska naturalnego ten system transportu budzi dyskusje. Z uwagi na znaczenie dla gospodarki, należy widzieć dalszy rozwój transportu drogowego w obsłudze poszczególnych gałęzi gospodarki, handlu zagranicznego w tym kontaktów transgranicznych województwa. Rozwój transportu drogowego jest uzasadniony również z uwagi na duży stopień zapóźnienia w rozwoju infrastruktury i kształtującego się dopiero rynku przewozowego. Również rozwój gospodarczy w województwie uwarunkowany jest wzrostem potrzeb w obu gałęziach transportu drogowego i kolejowego.

Transport drogowy jest niezastąpiony szczególnie na krótkie i średnie odległości, jak również w funkcji dowozowo-odwozowej w obsłudze transportu kombinowanego. Według koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, spójnej z polityką transportową państwa, transport drogowy będzie realizować przewozy na sieci dróg szybkiego ruchu i odgrywać decydującą rolę na średnie odległości w granicy 300 – 500 km. Komplementarnym staje się w stosunku do innych gałęzi w transporcie ładunków na dalekie odległości.

W procesie rozwoju alternatywnych rozwiązań przewozów ładunków w stosunku do transportu drogowego, znaczenia nabierają przewozy w technologii transportu kombinowanego. Te nowe technologie, łączące transport drogowy z kolejowym lub morskim, jeżeli są uzasadnione potrzebami przewozu podatnymi na nie towarów, wymagają rozwoju infrastruktury transportu kombinowanego, wraz z technologią systemów informatycznych. Warunkiem dla przewozów kombinowanych jest jednak ich konkurencyjność w stosunku do tradycyjnego przewozu ładunków samochodami pod względem jakości i cen.

W usprawnieniu obsługi łańcuchów logistycznych w relacjach międzynarodowych, w przewozach transgranicznych, ważna jest międzynarodowa harmonizacja warunków prawnych, organizacyjnych i technicznych, która pozwoli usunąć utrudnienia w przekraczaniu granicy państwa. Szczególnie dotyczy to wschodniej granicy, która po włączeniu w struktury Wspólnoty, jest granicą zewnętrzną Unii Europejskiej. Transport kombinowany jest właśnie tą formą przewozu, która pozwala na skrócenie czasu przejazdu, skrócenie i usprawnienie czasu odprawy na granicy wschodniej, jak też poprawia wzajemne kontakty przez wprowadzenie obsługi przez Internet. Eliminuje poza tym potrzebę uzyskania zezwoleń dla przewoźników drogowych spoza Unii np. ukraińskich.

Wprowadzenie technologii transportu kombinowanego powinno przyczynić się do usprawnienia przewozu ładunków przez województwo, zwłaszcza w relacji tranzytowej Rzepin – Brześć jak też na Linii Hutniczej Szerokotorowej prowadzącej przez Hrubieszów na Ukrainę. Ta technologia transportu pozwoliłaby odciążyć od ruchu ciężkich pojazdów ciężarowych podstawową dla Polski drogę tranzytową Wschód-Zachód, zaczynającą się w Terespolu i biegnącą przez Warszawę w kierunku Berlina. Natomiast Linia Hutnicza Szerokotorowa ma duże perspektywy z tych powodów, że może umożliwić w przyszłości dzięki budowie Euroterminalu w Sławkowie, tranzyt ładunków nie tylko z Europy wschodniej, ale i z Azji, w kierunku Europy zachodniej. Towary z Azji obecnie są transportowane do Europy zachodniej drogą morską. Do Linii Hutniczej naturalnie ciążą również obszary położone na Węgrzech, w Austrii, w Czechach i na Słowacji.

3.6. Strategia rozwoju transportu samochodowego województwa lubelskiego

3.6.1. Priorytetowe przedsięwzięcia oraz ich hierarchizacja i uzasadnienie w strategii średniookresowej

Cele strategii średniookresowej do 2006 r. dla transportu drogowego osób

Strategia średniookresowa rozwoju systemu transportu drogowego wynika z Strategii Województwa Lubelskiego jak też „Programu Województwa Lubelskiego na lata 2004 – 2006”. Zgodnie ze „Strategią Województwa Lubelskiego”, misją do wypełnienia jest tworzenie jak najlepszych warunków życia, wzrost poziomu cywilizacyjnego społeczeństwa jak i rozwoju gospodarczego zrównoważonego ekologicznie. W takim rozumieniu system transportowy ulegając ciągłym przeobrażeniom w wyniku wdrażania wieloszczeblowych celów strategicznych, powinien jednocześnie przyczyniać się do rozwoju społeczno – ekonomicznego województwa.

Celem generalnym Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego jest w okresie długofalowym - **Osiągnięcie trwałego rozwoju społecznego i gospodarczego poprzez wykorzystanie geograficznego położenia regionu jako platformy współpracy krajów Europy Wschodniej i Zachodniej**⁷¹.

Osiągnięcie celu generalnego Strategii warunkują priorytety rozwojowe województwa z zakresu transportu: rozbudowa i modernizacja systemu komunikacyjnego i przejść granicznych celem wzmocnienia konkurencyjności. Celem wiodącym Strategii jest zaspokojenie potrzeb transportowych gospodarki i społeczeństwa, stymulowanie wzrostu gospodarczego województwa lubelskiego oraz zapewnienie warunków integracji gospodarczej z innymi regionami kraju oraz z Unią Europejską.

W okresie do 2006 z zakresu transportu drogowego proponuje się wyznaczenie następujących celów:

- I. Poprawy dostępności komunikacyjnej oraz jakości usług transportowych dla społeczeństwa i gospodarki regionu;
- II. Integracji sieci i połączeń transportu drogowego województwa z krajowym systemem transportowym i międzynarodową siecią transportową;
- III. Racjonalizacji podaży usług przewozowych w ramach dotychczasowego systemu drogowych przewozów pasażerskich, z uwzględnieniem procesów naprawczych oraz konsolidacji dotychczasowych przewoźników funkcjonujących na rynku;
- IV. Oddziaływania władz wojewódzkich na koordynację przewozów miejskich, podmiejskich, regionalnych i międzymiastowych.
- V. Promowania rozwoju komunikacji publicznej w obsłudze potrzeb przewozowych, ze szczególnym uwzględnieniem transportu autobusowego;

Podstawowym celem jest poprawa dostępności transportowej rozumianej jako fizyczna możliwość dotarcia do określonego miejsca w województwie dzięki istniejącej sieci

⁷¹ Strategia rozwoju województwa lubelskiego. Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego. Lublin, 2000 r.

dróg. Dostępność ta warunkuje oferowaną dostępność połączeń transportowych, rozpatrywaną w aspekcie czasu, kosztów i standardu podróżowania. Te dwa rodzaje dostępności transportowej są jednym z decydujących warunków wpływających na potencjał rozwojowy regionu. Dostępność transportowa determinuje elastyczność rynków: pracy, towarowego i kapitałowego, oddziałując na szeroko rozumianą atrakcyjność ekonomiczną regionów i ich miejsce na mapie gospodarczej nie tylko kraju, ale i Europy⁷². Dlatego tak ważne jest poprawa dostępności transportowej oraz połączeń komunikacyjnych dla województwa, stolicy i do ważniejszych miejscowości z Polski i Europy. Jednocześnie ważna jest też dostępność komunikacyjna dla ludności zamieszkałej wewnątrz województwa.

Zadania wynikające z potrzeb rozwoju przewozów oraz formy ich realizacji

W zakresie realizacji **I celu dotyczącego poprawy dostępności transportowej oraz jakości usług transportowych** niezbędne jest:

1. Budowa i modernizacja dróg kołowych wszystkich kategorii, obwodnic jak też budowa mostów przez Wisłę, poprawiająca dostępność i pozwalająca na zmniejszenie peryferyjności rejonów wschodnich.
2. Zwiększanie dostępności połączeń do publicznej komunikacji autobusowej w województwie poprzez racjonalizację sieci połączeń autobusowych, co leży w gestii samorządu;
3. Oferowanie wysokiej jakości przewozu i obsługi pasażerów w zakresie:
 - bezpieczeństwa podróżowania przez przewoźnika publicznego oraz poprawy bezpieczeństwa wynikającej z warunków ruchu drogowego;
 - niezawodności i elastyczności oferowanych połączeń autobusowych we wszystkich segmentach przewozu pasażerów;
 - dostosowania urządzeń na dworcach i przystankach autobusowych oraz taboru autobusowego do oczekiwanych standardów, w tym potrzeb ludzi niepełnosprawnych, co leży w gestii samorządu;
 - dostosowanie stanu technicznego i parametrów dróg do potrzeb przewozowych.

Aby nie dopuścić do pogłębiania się rozbieżności w stanie wyposażenia oraz jakości infrastruktury drogowej w województwie konieczne jest pozyskanie i wykorzystanie na jej rozwój różnego rodzaju środków finansowych. Rozwój infrastruktury ma dokonywać się ze środków pochodzących z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz środków samorządów lokalnych, funduszy celowych oraz podmiotów prywatnych. Działanie w ramach Programu krajowego wsparcia dotyczy:

- infrastruktury kolejowej
- lokalnego transportu zbiorowego.

Niewątpliwym zagrożeniem jest groźba niewykorzystania unijnych funduszy z powodu zbyt niskiego zaangażowania środków własnych w projektach rozwoju sieci drogowej lub nie sprostania skomplikowanym procedurom przygotowania projektów. Aby tego uniknąć należy tworzyć międzyregionalne sieci transferu doświadczeń i umiejętności

⁷² A. Grzelakowski: Dostępność transportowa regionów jako element ich potencjału rozwojowego. Przegląd Komunikacyjny nr 4, 2003 r.

w zakresie korzystania ze środków Unii Europejskiej⁷³. Rozwój w regionie infrastruktury wspomagać ma między innymi Zintegrowany Program Operacyjny rozwoju Regionalnego.

W okresie 2004 – 2006 z finansowaniem do 2008 r., zgodnie z zobowiązaniem w traktacie akcesyjnym Polski i Unii Europejskiej rekonstruowana będzie droga Nr 2 na odcinku od Warszawy do Terespoła (132 km). Rekonstrukcja będzie polegała na dostosowaniu standardu drogi do nacisku 11,5 tony/ oś.

W zakresie realizacji **celu II dotyczącego integracji sieci i połączeń transportowych województwa z krajowym systemem transportowym i międzynarodową siecią transportową** niezbędne jest:

1. Budowa i modernizacja dróg różnych kategorii: międzynarodowych, krajowych, wojewódzkich, wraz z systemem parkingów, stacji paliw i obiektów gastronomicznych;
2. Oferowanie dogodnych połączeń międzyregionalnych, międzynarodowych w przewozach pasażerów i ładunków, które pozwolą im na włączenie się w sieć krajową i europejską;
3. Tworzenie systemu autobusowych połączeń transgranicznych z Białorusią i z Ukrainą w powiązaniu z komunikacją kolejową, w tym zapewnienie połączeń komunikacyjnych w ramach Euroregionu „Bug”.

W ramach Narodowego Planu Rozwoju na lata 2004–2006, według planów rządowych, nastąpi przyspieszenie rozbudowy korytarzy paneuropejskich, ale odcinek autostrady A–2, na wschód od Warszawy w kierunku granicy wschodniej będzie uwzględniony po 2006 r. Trasa II-go Korytarza transportowego w relacji Berlin–Warszawa–Terespol–Moskwa, na której leży województwo ma podstawowe znaczenie dla europejskiego tranzytu W–Z. Pozycja tej transeuropejskiej relacji może być jednak zagrożona z powodu szybko rozwijającej się sieci autostrad słowackich i czeskich, posiadających połączenie z Austrią i Niemcami a także tranzytu przez Morze Bałtyckie.

Planowana droga II-go Korytarza leży na północy województwa, gdy zdecydowanie słabe skomunikowanie posiada reszta województwa, co powinno zostać wyrównane. Pozytywnych efektów rozwoju sieci dróg w skali regionalnej, w oparciu o wyznaczone priorytety rozwojowe, jako wzmacniające konkurencyjność można oczekiwać po 2006 r., w ramach wdrożenia Narodowego Planu Rozwoju na lata 2007–2013. W tym horyzoncie czasowym planuje się między innymi budowę drogi ekspresowej S–17 na odcinku Warszawa–Lublin–Piaski, z obwodnicą wokół Lublina⁷⁴. Do 2010 r. powinny być wybudowane obwodnice wokół następujących miast: Lublina, Puław (wraz z mostem), Kraśnika, Międzyrzecza Podlaskiego, Janowa Lubelskiego oraz w Hrebennem.

Pomimo słabego wyposażenia w infrastrukturę drogową, braku autostrad, dróg ekspresowych, rozwiniętej sieci dróg dwujezdniowych, sieć połączeń autobusowych w województwie należy do najlepiej rozwiniętych w Polsce. Świadczy to, że komunikacja autobusowa jest realizowana po nienajlepszej jakościowo sieci dróg, wymagających poprawy. Niezbędne jest oferowanie dalszych dogodnych połączeń międzyregionalnych, między-

⁷³ G. Gorzelak: Polityka regionalna wobec zróżnicowań polskiej przestrzeni. Uniwersytet Warszawski, 2004 r.

⁷⁴ Program budowy dróg ekspresowych.

narodowych w przewozach pasażerskich, które pozwolą na korzystanie z usług przewozowych sieci krajowej i europejskiej.

Ważne jest również wspomaganie procesów rozwoju regionalnego nie tylko województwa lubelskiego, ale i krajów graniczących z Polską: Białorusi i Ukrainy. Zapewnienie dogodnych powiązań komunikacyjnych pozwoli na rozwój powiązań w zakresie współpracy transgranicznej.

W zakresie realizacji celu III dotyczącego racjonalizacji podaży pasażerskich usług przewozowych, z uwzględnieniem procesów naprawczych oraz konsolidacji dotychczasowych przewoźników funkcjonujących na rynku niezbędne jest:

- Zgodnie z zaleceniami polityki transportowej oraz w trosce o ochronę dotychczasowych miejsc pracy, **opracowanie indywidualnych programów naprawczych dla poszczególnych Przedsiębiorstw PKS oraz wdrożenie koncepcji konsolidacji 13 Przedsiębiorstw PKS podległych Wojewodzie Lubelskiemu.** Pozwoli to też na wzmocnienie pozycji konkurencyjnej tych doświadczonych przewoźników na rynku.
- Doskonalenie systemu komunikacji regionalnej zaspokajającej zróżnicowane potrzeby przewozowe ludności w segmentach: dojazdów do pracy do szkół, w celu zaopatrzenia, do urzędów do rejonów atrakcyjnych turystycznie i innych.

Spośród 15 PPKS w województwie lubelskim tylko 5 z nich jest rentownych, pozostałych 10 ponosi straty z tytułu swojej działalności. Przyczyną tego stanu rzeczy są zbyt wysokie koszty w stosunku do uzyskiwanych wpływów. Przez ostatnie kilkanaście lat nie dokonano radykalnej restrukturyzacji i przekształceń własnościowych tych podmiotów. Tylko skuteczne programy naprawcze mogą doprowadzić do poprawy efektywności wykonywanych przez nie przewozów, co warunkuje nie tylko zachowanie status quo dotychczasowych przedsiębiorstw, ale i ochronę miejsc pracy. W przeciwnym wypadku przedsiębiorstwa te zostaną wyparte z rynku przez nowoczesne, dysponujące dużym kapitałem firmy zagraniczne z Unii Europejskiej.

Powodzenie programu konsolidacji 13 Przedsiębiorstw PKS podległych Wojewodzie Lubelskiemu warunkuje podjęcie indywidualnych programów naprawczych dla każdego PKS. Program naprawczy powinien zawierać szczegółową analizę ponoszonych kosztów oraz analizę rynku, a ponadto powinien nakładać ostre reżimy realizacji poszczególnych kroków wyznaczonych celów, wynikających z harmonogramu. Proces naprawczy wymaga wnikliwej i niestandardowej analizy oraz oryginalnego podejścia dostosowanego do sytuacji w regionie. Podejście takie pozwoliłoby uzdrowić przedsiębiorstwa przynoszące obecnie straty oraz przywrócić im efektywność działania m.in. poprzez obniżenie ponoszonych kosztów.

Koncepcja konsolidacji może zmierzać w kierunku utworzenia struktury holdingowej, względnie w kierunku organizacji jednego podmiotu gospodarczego skupiającego wszystkie PKS. Uważamy jednak, że bardziej racjonalnym rozwiązaniem jest propozycja pierwsza, zachowująca samodzielność gospodarczą i funkcjonowanie poszczególnych podmiotów na własny rachunek. Pozwoli to na uchronienie przed ewentualnym obciążeniem pozostałych podmiotów stratami powstałymi w jednym z podmiotów, względnie kosztami upadłości jednego z przedsiębiorstw PKS.

Jednocześnie dla jednoosobowej spółki państwa, jaką jest PPKS w Łukowie, zmierzającej odrębną ścieżką przekształceń własnościowych, istnieje możliwość utworzenia spółki z udziałem pracowników i gminy.

Realizacja wymienionych przedsięwzięć powinna prowadzić do stopniowej poprawy systemu obsługi województwa transportem drogowym. W związku z trudnościami rozwojowymi województwa może nastąpić, zwłaszcza w początkowym okresie realizacji programu, odłożenie oczekiwanych efektów

Do roku 2006 wielkość przewozów autobusowych w województwie może stabilizować się na obecnym poziomie (rozpatrywane łącznie z przewozami wykonywanymi przez małych przewoźników). Następować będzie, obserwowana już obecnie, racjonalizacja realizowanych przewozów autobusowych, czego wyrazem będzie, przy nieznacznym spadku przewozów, relatywnie mniejszy spadek wielkości wykonywanej pracy przewozowej (w granicy od 1,7 do 2,4 mld paskm). Przejawi się to we wzroście zasięgu podróży, przy tej samej liczbie podróży.

Występować będzie tendencja do zmniejszania zapotrzebowania na przewozy autobusowe, przy jednoczesnym oferowaniu przez przewoźników nadwyżki podaży przewozowej. Powodować to będzie wzrost konkurencji wśród przewoźników autobusowych, prowadzący w efekcie do wzrostu jakości obsługi. Z drugiej zaś strony może prowadzić, co obserwuje się obecnie, do niekontrolowanej konkurencji. Wymaga to uporządkowania rynku, na co pozwoliłaby ustawa o transporcie zbiorowym. Niedoprecyzowane są, bowiem między innymi: tryb i kryteria wyboru przewoźników, dostęp do lokalnego i ponadlokalnego rynku, minimum obsługi, czas i częstotliwość obsługi itp. Wydaje się, że zainteresowane samorzady powinny wystąpić z postulatem uchwalenia ustawy o transporcie zbiorowym, która określiłaby zasady wykonywania zbiorowego transportu publicznego oraz rolę samorządów: wojewódzkich, powiatowych i gminnych jako organizatora i koordynatora przewozów na swoim obszarze działania. W szczególności zaś oczekuje się następujących regulacji:

- Samorzady będą mogły określić zakres usług publicznych, taryfy, pomoc dla przewoźników, oraz będą pełnić nadzór nad realizacją usług (o cechach usług publicznych);
- Samorzady wyłonią przewoźników w trybie zamówień publicznych, udzielając im wsparcia na pokrycie utraconych wpływów, spowodowanych nałożonymi obowiązkami taryfowymi i świadczeniem usług na liniach nierentownych;
- Hołdowanie zasadzie tzw. usługi publicznej, która nakłada na administrację publiczną obowiązek organizowania rynku usług przewozowych poprzez system zamówień publicznych, skierowanych do komercyjnych przewoźników.

W zakresie realizacji **celu IV, dotyczącego oddziaływania władz wojewódzkich na koordynację przewozów miejskich, podmiejskich, regionalnych i międzymiastowych**, szeroko rozumiana koordynacja odnosi się do współdziałania w ramach segmentów i gałęzi transportowych w zakresie tworzenia, między innymi, wspólnych systemów informacji o przewozach, centrów sprzedaży biletów, biletów łączonych, koordynacji rozkładów jazdy i innych, w zależności od potrzeb form współpracy. Są to następujące działania:

- Koordynacja międzyregionalna przewozów autobusowych między województwem lubelskim a województwami: podlaskim i mazowieckim, a także regionem świętokrzyskim i podkarpackim i innymi silnie powiązаныmi rejonami;
- Koordynowanie obsługi połączeń autobusowych miejskich i podmiejskich z systemem połączeń regionalnych i międzyregionalnych;
- Koordynacja obsługi połączeń kolejowych z autobusowymi i planowanym lotniczym.

Rolą Urzędu Marszałkowskiego jest określenie racjonalnej sieci połączeń autobusowych w województwie w oparciu o następujące zasady:

- Przydzielenie zezwoleń na wykonywanie krajowych regularnych przewozów autobusowych na podstawie warunków określonych ustawą o transporcie drogowym;
- Ustalenie racjonalnej sieci połączeń na podstawie potrzeb przewozowych zgłaszanych przy koordynacji rozkładu jazdy;
- Możliwość organizowania przetargów na przewozy lub prowadzenie linii autobusowych o szczególnym znaczeniu dla województwa;
- Uwzględnienie potrzeb dowozu dzieci i młodzieży do szkół w ramach komunikacji publicznej oraz przewozów zorganizowanych;
- Refundacja wpływów utraconych z tytułu stosowania ulg dla wytypowanych przewoźników, zgodnie z ustawą o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego;

Pełnienie przez administrację funkcji organizatora sieci komunikacji publicznej wymaga, oprócz instrumentów prawnych, posiadania systemu informacji o przewozach i przewoźnikach. Niezbędne jest w tym celu opracowanie i stworzenie systemu informatycznego oraz przeprowadzanie badań przewozów pasażerskich w regionie. Informacje o oferowanych połączeniach, przewoźnikach, cenach/kosztach przewozów ułatwią Urzędowi Marszałkowskiemu racjonalizację przewozów, ich koordynację pomiędzy województwami, powiatami i gminami, rozstrzyganie przetargów itp. Możliwe jest w tym celu zlecenie tych zadań wyspecjalizowanym instytucjom (badawczym, studenckim obozom naukowym itp.) lub wykorzystanie struktur organizacyjnych Urzędu względnie tworzenie przez samorządy podmiotów wykonujących te zadania.

W zakresie realizacji celu V dotyczącego promowania rozwoju autobusowej komunikacji publicznej niezbędne jest:

1. preferowanie komunikacji publicznej (w tym linii autobusowych) na trasach prowadzących do obszarów atrakcyjnych turystycznie, uzdrowiskowych, prawnie chronionych i jednocześnie ograniczanie dostępu samochodów osobowych;
2. promocja i wzmocnienie marketingu usług komunikacji publicznej (tj. czynne zachęcanie społeczeństwa do korzystania z komunikacji publicznej - np. tzw. zniżek relacyjnych oraz informowanie o korzyściach z tego płynących).

W przewozach ładunków transportem drogowym przewoźnicy funkcjonować będą na zasadach komercyjnych, jako samodzielne podmioty gospodarcze, w ramach warunków tworzonych przez politykę transportową państwa. Dlatego przewoźnikom drogowym wykonującym przewozy ładunków nie można narzucać priorytetów działania ani kierunków rozwoju przedsiębiorstwa, lecz jedynie tworzyć, poprzez odpowiednie regulacje prawne i optymalne warunki dla prowadzonej działalności. Należą do nich między innymi prowadzenie polityki informacyjnej o rynku transportowym, współtworzenie giełd frachtowych itp. Sprzyjające warunki powinny pozwolić na dostosowanie się do wzrastającej konkurencji i otwartego rynku. Z chwilą wstąpienia do Unii, polski rynek przewozowy stał się częścią jednolitego unijnego rynku transportu drogowego, z wyjątkiem wewnętrznych przewozów kabotażowych, które będą mogły być wykonywane na zasadach wzajemności po 3 latach okresu przejściowego (z możliwością przedłużenia tego okresu do 5 lat).

3.6.2. Przedsięwzięcia w strategii długoterminowej na lata 2004 - 2015

Do roku 2015 przewozy pasażerów drogowym transportem publicznym nie będą miały tendencji wzrostowej, której można oczekiwać tylko w transporcie indywidualnym.

Zgodnie z celem generalnym Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego w okresie długofalowym - **osiągnięcia trwałego rozwoju społecznego i gospodarczego, celem strategii długookresowej jest trwały rozwój systemu transportu drogowego, przy osiągnięciu stanu zrównowżenia pod względem ekonomicznym, technicznym i środowiskowym.**

Włączenie w struktury unijne oznacza stosowanie tych samych reguł w polskim transporcie. Należą do nich między innymi:

- Dążenie do „trwałego rozwoju” transportu drogowego przewozów pasażerów i ładunków w województwie (trwała zrównowżona mobilność powinna uwzględniać aspekty gospodarcze, społeczne i ekologiczne, przy czym większą wagę należy przywiązywać do wydajności i jakości aniżeli ilości przewozów);
- Zmniejszanie udziału samochodów osobowych na korzyść transportu publicznego;
- Zwiększenie atrakcyjności komunikacji zbiorowej poprzez podnoszenie jakości obsługi przewozu i odprawy podróżnych;
- Rozszerzenie przepisów dotyczących konkurencji na przedsiębiorstwa publiczne i prywatne (projekt Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady Europy), zgodnie z unijną zasadą wolności świadczenia usług na rynku komunikacji zbiorowej (standardowe kontrakty na usługi wykonywane według zobowiązań do świadczenia usług publicznych);
- Zrównowżenie systemu oznacza konieczność eliminacji wąskich gardeł i zwiększenia bezpieczeństwa na drogach województwa, zgodnie z zaleceniem Białej Księgi, określającej strategię rozwoju transportu w Unii Europejskiej do 2010r. poprzez zrównowżenie poszczególnych systemów transportu. Niezbędny jest także, zgodnie z zaleceniem Komisji Europejskiej, rozwój sieci dróg zapewniających swobodny dostęp do transeuropejskiej sieci transportowej;
- Działania mające na celu budowę dróg ekspresowych i autostrad;
- Włączenie województwa lubelskiego w zachodnioeuropejską koncepcję zintegrowanych systemów transportowych, zapewniających w przewozach pasażerskich usługi w systemie „od drzwi do drzwi”, a w przewozach ładunków – transport kombinowany;
- Stopniowe upraszczanie przepisów celnych i odpraw granicznych na polskiej granicy wschodniej. Po rozszerzeniu Unii, państwa w niej zrzeszone poszukują nowych kontaktów politycznych i gospodarczych z Rosją, Ukrainą i Białorusią.

3.7. Spodziewane korzyści wdrożenia celów i zadań polityki transportowej w zakresie rozwoju transportu drogowego dla województwa i kraju

Rozwój systemu transportowego województwa poprzez rozbudowę infrastruktury drogowej i rozwój usług przewozowych niesie za sobą wiele korzyści w różnych sferach, które mają przeważnie niewymierny charakter. Należą do nich przede wszystkim:

- Zwiększenie dostępu transportowego do województwa umożliwia rozwój gospodarczy i zmniejsza zjawiska peryferyjności i marginalizację regionu;
- Włączenie województwa w sieć połączeń komunikacyjnych Unii Europejskiej, w powiązaniu z połączeniami komunikacyjnymi państw ościennych;
- Optymalizacja dostosowania podaży usług transportu drogowego do potrzeb przewozowych w regionie;
- Podążająca za optymalizacją przewozów racjonalizacja taboru, dostosowana do zgłaszanych potrzeb i wymaganych norm ekologicznych;
- Uporządkowanie funkcjonowania rynku transportu drogowego w województwie, zgodnie z regulami obowiązującymi w Unii Europejskiej;
- Dążenie do dalszego porządkowania organizacyjno-prawnego rynku transportu drogowego;
- Dbłość o rozwój transportu drogowego, przy przestrzeganiu norm ochrony środowiska, poprzez przede wszystkim preferencje autobusowego transportu publicznego (oraz kolei);
- Koordynacja pasażerskich przewozów transportu drogowego w powiązaniu z transportem kolejowym;
- Polepszenie bezpieczeństwa przewozu, mniejsza liczba wypadków;
- Skrócenie czasu podróży oraz czasu dostawy ładunków, wynikające z poprawy jakości oferowanych usług i umożliwiającą podniesienie efektywności ekonomicznej i ekologicznej przedsiębiorstw zarówno transportowych, jak i korzystających z tych usług;
- Powstanie nowych miejsc pracy związanych z rozbudową infrastruktury drogowej.

3.8. Podsumowanie

Województwo lubelskie zalicza się do województw najslabiej wyposażonych w infrastrukturę transportową. Dostępność transportowa określana długością oraz gęstością dróg kołowych jest niewystarczająca w stosunku do oczekiwanych potrzeb ludności i gospodarki. Wyrazem tego jest jeden z najniższych w kraju wskaźników gęstości dróg o nawierzchni twardej na 100 km². Przez województwo nie przebiegają autostrady ani drogi ekspresowe, brakuje też obwodnic wokół miast. Drogi kołowe charakteryzują się nieodpowiednim stanem technicznym, głównie niską jakością nawierzchni i parametrów technicznych. Jednocześnie, przy niezadawalającej infrastrukturze transportu drogowego bardzo słabo rozwinięta jest sieć dróg kolejowych.

Istotnej poprawy w zakresie dróg krajowych można oczekiwać dopiero po 2010 roku. Według planów rządowych w najbliższych latach rekonstruowana będzie krajowa droga Nr 2 z Warszawy do Terespoła, stanowiąca trasę II – go korytarza paneuropejskiego. W dalszym etapie, na odcinku tym planowana jest budowa autostrady w ramach Narodowego Planu Rozwoju na lata 2007 – 2013. Korytarz ten przebiega jednak przez północne tereny województwa, gdy zdecydowanie słabe skomunikowanie posiada reszta województwa, co powinno zostać wyrównane. W analizowanym horyzoncie czasowym planuje się też budowę drogi ekspresowej S-17 na odcinku Warszawa - Lublin - Piaski, wraz z obwodnicą wokół Lublina.

W perspektywie przewidywanego wzrostu natężenia ruchu zwłaszcza samochodów osobowych i ciężarowych na drogach kołowych województwa, i przy pogarszającym się stanie bezpieczeństwa spowodowanym zwiększającą się liczbą wypadków, niezbędna jest dalsza budowa i modernizacja dróg. Dotyczy to wszystkich kategorii dróg: krajowych, wojewódzkich oraz powiatowych i gminnych. Problem stanowi jednak przy dużej skali zapóźnienia w tym zakresie, brak wystarczającej ilości środków na podniesienie standardu dróg. Z tego względu wskazany jest wybór najważniejszych priorytetów pod absorpcję środków pochodzących z funduszy unijnych. Wyasygnowanie na ten cel koniecznych środków własnych jest w województwie utrudnione z uwagi na niski poziom wartości PKB. Pewne zaobserwowane tendencje przyspieszenia dynamiki wzrostu poziomu PKB, nie są jednak wystarczające w obliczu skali potrzeb. Szczególnie niekorzystna sytuacja pod tym względem występuje w najbiedniejszych podregionach województwa. Dla uniknięcia niebezpieczeństwa niewykorzystania unijnych funduszy z powodu zbyt niskiego zaangażowania środków własnych w projektach rozwoju sieci drogowej lub niesprostania skomplikowanym procedurom przygotowania projektów, wskazane jest tworzenie międzyregionalnych sieci transferu doświadczeń i umiejętności w zakresie korzystania ze środków Unii Europejskiej.

Stan dróg nie przyczynia się jednak do poprawy jakości świadczonych usług transportem publicznym. Niezbędne są dalsze działania preferencyjne na rzecz rozwoju zbiorowej komunikacji publicznej. Służyć temu ma też oferowanie dogodnych, skoordynowanych połączeń autobusowych różnego typu, które pozwolą na włączenie się w sieć krajową i europejską. Cechą charakterystyczną na rynku województwa jest duża liczba przewoźników transportu drogowego świadczących pasażerskie usługi przewozowe. Aby nie dopuścić do niekontrolowanej i nieuczciwej konkurencji wśród tych podmiotów, potrzebne są jednak ustawowe uregulowania ich działalności, poprzez wprowadzenie europejskiej zasady tzw. konkurencji regulowanej, opartej na zlecaniu usług publicznych poprzez procedury przetargowe i jednoczesnej kontroli wykonywanych usług.

W celu poprawy konkurencyjności wobec zagranicznych podmiotów konieczne są procesy konsolidacji zarówno Przedsiębiorstw Państwowej Komunikacji Samochodowej jak

i innych mniejszych przewoźników. Zgodnie z zaleceniami polityki transportowej oraz w trosce o ochronę dotychczasowych miejsc pracy niezbędne jest opracowanie indywidualnych programów naprawczych dla poszczególnych Przedsiębiorstw PKS oraz wdrożenie koncepcji konsolidacji 13 Przedsiębiorstw PKS podległych Województwu Lubelskiemu. Pozwoli to też na wzmocnienie pozycji konkurencyjnej tych doświadczonych przewoźników na rynku.

Zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju systemu transportowego, wprowadzenie technologii transportu kombinowanego powinno przyczynić się do usprawnienia przewozu ładunków przez województwo, zwłaszcza w relacji tranzytowej Rzepin – Brześć jak też na Lini Hutniczej Szerokotorowej prowadzącej przez Hrubieszów na Ukrainę. Ta technologia transportu pozwoli odciążać od ruchu ciężkich pojazdów ciężarowych podstawową dla Polski drogę tranzytową Wschód-Zachód oraz pozostałe trasy.

Ważną dla województwa jest budowa międzynarodowego lotniska, położonego koło Lublina, niedaleko trasy północ – południe, pozwalającej w przyszłości na połączenie z autostradą A2 oraz obwodnicą wokół Lublina z drogą ekspresową z Warszawy do wschodniej granicy Państwa.

Część 4
Transport lotniczy

4.1. Diagnoza obecnego stanu infrastruktury lotniczej

W województwie lubelskim brak jest lotniska komunikacyjnego, co stanowi poważną barierę rozwoju regionu.

Istnieje jednak 7 lotnisk o charakterze wojskowym, sportowym, sanitarnym i fabrycznym. Lotniska wojskowe zlokalizowane są w następujących miejscowościach: Dęblin, Podlodów, Ułęż i Biała Podlaska, natomiast lotniska aeroklubowe o nawierzchni trawiastej znajdują się w Radawcu i Zamościu. W Świdniku zlokalizowane jest lotnisko fabryczne. Z istnieniem tych lotnisk wiąże się obecność w regionie wykwalifikowanych kadr oraz infrastruktury technicznej.

4.2. Uwarunkowania zewnętrzne i wewnętrzne województwa w zakresie rozwoju transportu lotniczego

Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego określa, że transport lotniczy będzie w perspektywie jednym z pierwszoplanowych rodzajów połączeń komunikacyjnych. Aglomeracja lubelska powinna mieć lotnisko, które zapewniłoby rozwój szybkich połączeń lotniczych z odległymi od Lublina ośrodkami ponadregionalnymi i regionalnymi Polski oraz obsługę międzynarodowych połączeń lotniczych z szeregiem krajów europejskich (w tym z krajami sąsiednimi).

Plan przestrzennego zagospodarowania województwa przewiduje stworzenie warunków do uruchomienia połączeń lotniczych przez budowę lotniska regionalnego Lublin-Niedźwiada oraz budowę lądowiska śmigłowców w Dorohusku.

Kluczowe znaczenie ma budowa lotniska Lublin-Niedźwiada, zlokalizowanego na terenie gmin Niedźwiada i Ostrówek, w odległości 36 km od Lublina i 9 km od Lubartowa.

Budowa tego lotniska zapisana jest jako inwestycja celu publicznego w planie rozwoju przestrzennego regionu.

W celu sprecyzowania uwarunkowań, określenia nakładów oraz zakresu zadań sporządzone zostało „Studium obsługi komunikacyjnej Lotniska Lublin-Niedźwiada”. Wykonawcą Studium było Biuro Planowania Rozwoju Warszawy S.A.

Innym dokumentem określającym kształt planowanej inwestycji jest „Koncepcja programowo-przestrzenna Międzynarodowego Lotniska Lublin-Niedźwiada”, wykonana przez Biuro Studiów Projektów Lotniskowych Polconsult Sp. z o.o.

4.3. Analiza położenia lotniska i prognoz przewozowych

Planowane lotnisko położone będzie w regionie lubelskim zamieszkanym przez 520 tys. mieszkańców (Lublin i obszar w promieniu 50 km), co stanowi 2,4% ludności kraju i jest największym skupiskiem ludności na tzw. wschodniej ścianie Polski. Jest to liczba ludności gwarantująca właściwy poziom przewozów osobowych i cargo. Przewiduje się, że oprócz przewozów regularnych lotnisko będzie wykorzystywane przez podmioty gospodarcze, firmy, zakłady produkcyjne, aerokluby, ewentualnie wojsko, oraz osoby fizyczne w ramach przewozów tzw. małego lotnictwa.

Lokalizację lotniska na tle infrastruktury drogowej województwa lubelskiego przedstawiono na stronie 241.

Przewiduje się, że budowa lotniska trwać powinna 5 lat i rozpocznie się po roku 2007.

Prognozę przewozów pasażerskich w ciągu pierwszego 5-lecia przedstawia poniższa tablica:

Rok działalności	1-szy	2-gi	3-ci	4-ty	5-ty
Liczba pas. w roku (w tys.)	115	125	140	150	165
% wzrostu	-	10	10	10	10

Źródło: Studium obsługi komunikacyjnej Lotniska Lublin-Niedźwiada.

Z upływem czasu na lotniskach będą dokonywały operacji lotniczych samoloty różnych przewoźników o ilości miejsc znacznie przekraczających pojemność samolotów przyjętych do obliczeń dla pierwszego roku obliczeniowego.

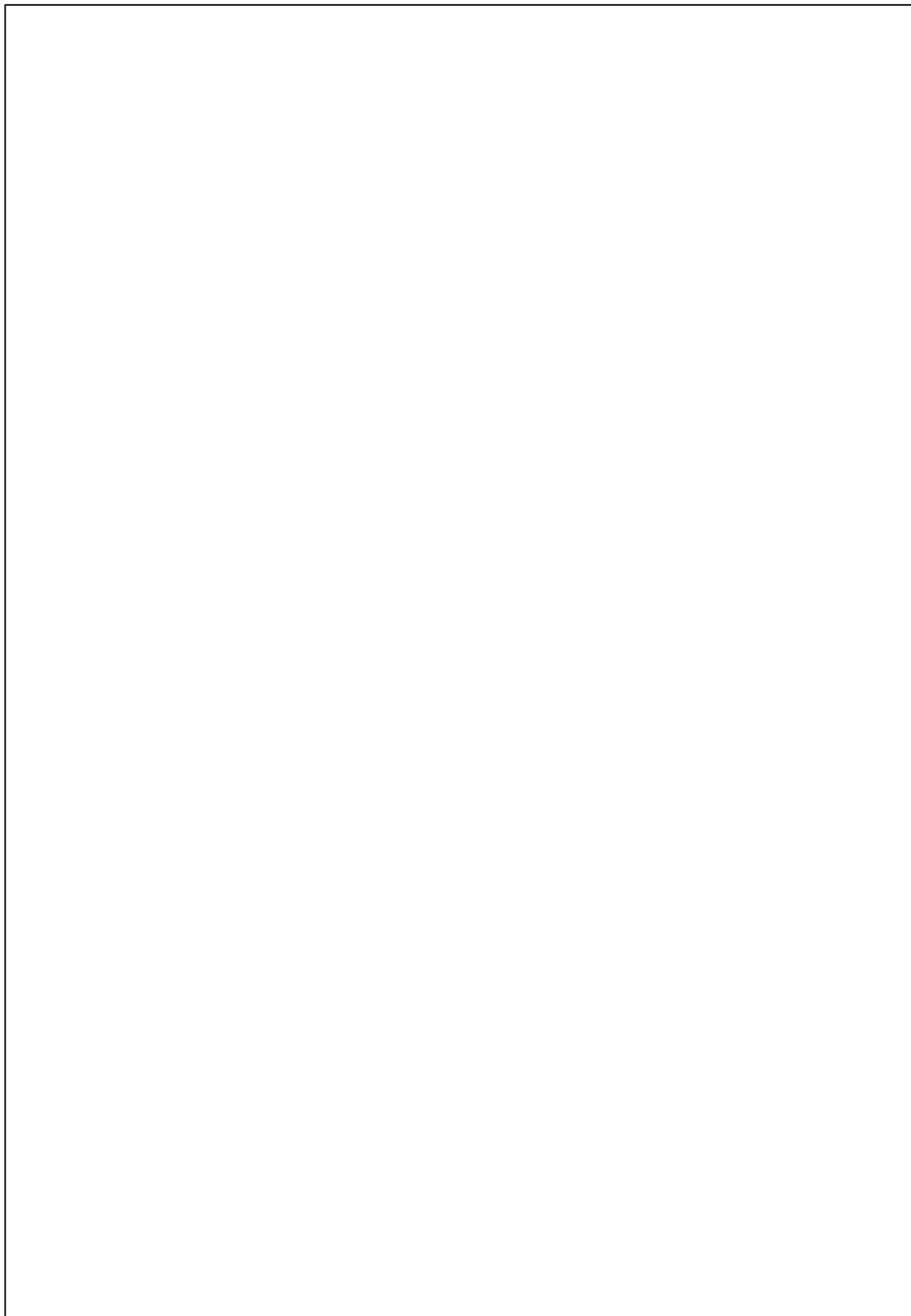
Przy podanych wyżej założeniach przewozy w ciągu 20 lat będą przedstawiały się jak niżej:

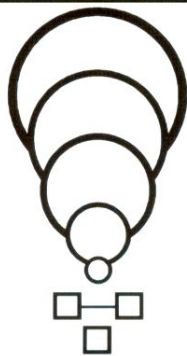
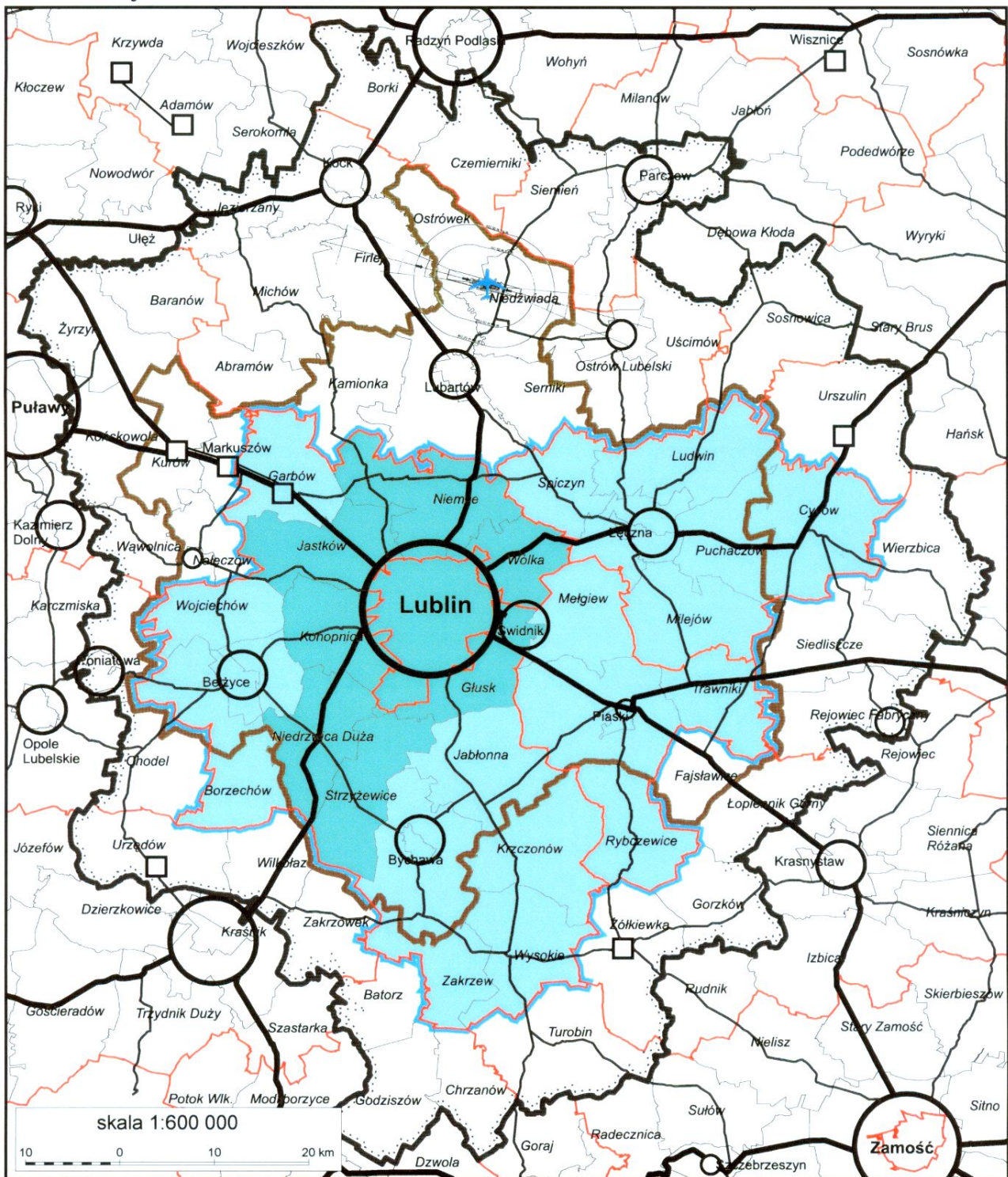
Rok działalności	5-ty	10-ty	15-ty	20-ty
Pasażerowie ogółem, rocznie (w tys.)	165	210	270	350
Średnioroczny % wzrostu	-	5	5	5
Pasażerowie zagraniczni	49	84	135	210
% udziału	30	40	50	60
Pasażerowie krajowi	116	156	135	140
% udziału	70	60	50	40

Źródło: Studium obsługi komunikacyjnej Lotniska Lublin-Niedźwiada.

Jest to minimalny wariant prognozy, w wariacie maksymalnym przewiduje się, że w 20-tym roku eksploatacji obiektu obsłuży on rocznie około 1 miliona pasażerów.

LOKALIZACJA LOTNISKA LUBLIN-NIEDŹWIADA





- Lublin - aglomeracja o znaczeniu europejskim
- ponadregionalne ośrodki równoważenia rozwoju
- regionalne ośrodki równoważenia rozwoju
- ponadlokalne ośrodki rozwoju
- lokalne ośrodki rozwoju
- jednostki osadnicze powiązane
- ośrodki gminne z możliwością uzyskania funkcji miejskich

- granicz powiatów
- granicz gmin
- zasięg Aglomeracji Lubelskiej w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego
- Lubelski Obszar Metropolitalny według Unii Metropolii Polskich w wariantcie I
- obszary intensywnie zurbanizowane według Unii Metropolii Polskich
- obszary badań
- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie
- planowane lotnisko: Lublin-Niedźwiada



4.4. Nakłady na budowę lotniska Lublin-Niedźwiada

(na podstawie Studium obsługi komunikacyjnej Lotniska Lublin-Niedźwiada)

Budowa lotniska wymaga przebudowy dróg dojazdowych. Przewiduje się, że dojazd do lotniska zapewnią drogi: krajowa Nr 19 oraz wojewódzka Nr 815.

Nakłady inwestycyjne na wymienione powyżej drogi (krajową Nr 19 oraz wojewódzką Nr 815) zostały już uwzględnione przy omawianiu zadań dla infrastruktury drogowej. Przewiduje się, że nakłady inwestycyjne dla etapu I (tzn. do roku 2010) budowy lotniska komunikacyjnego Lublin-Niedźwiada będą następujące:

1. Budowa nawierzchni lotniskowych:	141,84 mln zł
2. Budowa urządzeń i instalacji lotniczych:	16,35 mln zł
Łącznie na część lotniskową:	163,8 mln zł
3. Nakłady na obiekty kubaturowe:	111,59 mln zł
4. Nakłady na drogi i parkingi w obrębie zabudowy lotniskowej	16,83 mln zł
5. Nakłady na sieć wodno-kanalizacyjną:	11,86 mln zł
6. Nakłady na sieć energetyczną:	0,55 mln zł
7. Nakłady na sieci teletechniczne:	4,15 mln zł
Łącznie na zabudowę portową:	144,98 mln zł
8. Koszty ekspertyz, dokumentacji i działań prawnych:	24,70 mln zł
9. Rezerwa na roboty nieprzewidziane:	66,696 mln zł
Suma nakładów na lotnisko:	400,176 mln zł

Powyższe nakłady nie obejmują budowy dróg dojazdowych do lotniska. Konieczne będzie zbudowanie kilkusetmetrowego (około 200 m) odcinka drogowego od drogi wojewódzkiej 815 do lotniska. Nakłady na ten cel powinny wchodzić w skład łącznych nakładów na budowę portu lotniczego. Tak więc łączna wysokość nakładów na lotnisko Lublin-Niedźwiada znacznie przekroczy 400 mln zł.

„Studium obsługi komunikacyjnej Międzynarodowego Lotniska Lublin-Niedźwiada” określa możliwe warianty obsługi lotniska do roku 2030.

Przeprowadzone analizy wykazały, że najkorzystniejszym rozwiązaniem umożliwiającym przejęcie zadań transportowych w roku 2030 w układzie drogowym jest realizacja nowego niezależnego dojazdu do lotniska trasą główną ruchu przyspieszonego bezpośrednio od drogi Nr 19 (od węzła położonego między Lubartowem i Kockiem w m. Żurawie Bagno). Takie rozwiązanie gwarantuje niezawodność obsługi, zapewniając dojazd do lotniska z dwóch stron (zarówno od drogi Nr 19 jak i od drogi Nr 815). Koszt realizacji trasy dojazdowej od drogi Nr 19 (łącznie z węzłem „Żurawie Bagno”) do ronda wjazdowego przed dworcem lotniczym wyniesie 84 mln zł).

Ponieważ w dokumentach określających strategię państwa i sposób wykorzystania środków finansowych UE na budowę lotniska nie przewiduje się w latach 2004-2006 żadnych nakładów, konieczne jest określenie alternatywnych sposobów finansowania inwestycji.

W tym celu utworzona została spółka, której udziałowcami są samorząd województwa, samorządy powiatów lubartowskiego, parczewskiego i radzyńskiego, oraz kilkunastu gmin, które znajdują się w najbliższym otoczeniu lotniska. Trwają też poszukiwania inwestora, który poniesie większość nakładów na inwestycję.

W Strategii Rozwoju Województwa przewiduje się też realizację przedsięwzięcia, polegającego na dostosowaniu lotniska w Świdniku do usług transportu lotniczego.

W celu realizacji tego przedsięwzięcia powstała w 1999 roku spółka akcyjna Port Lotniczy Lublin S.A. w Świdniku, której celem jest budowa lotniska wielofunkcyjnego w Świdniku, przystosowanego do obsługi samolotów pasażerskich w bezpośredniej bliskości Lublina. Lotnisko to ma wykorzystywać lokalizację i infrastrukturę istniejącego lotniska startowego i lądowiska zakładowego WSK Świdnik. Udziałowcami spółki są m.in. Miasto Lublin, Miasto Świdnik, WSK Świdnik i Starostwo Świdnik.

Spółka Port Lotniczy Lublin SA w Świdniku rozpoczęła swoją działalność w 1999 r. prowadząc prace zmierzające do modernizacji lotniska fabryczno – sportowego w Świdniku.

Lokalizacja Lotniska w Świdniku wskazana została jako optymalna, uwzględniająca szereg istotnych dla tego zadania uwarunkowań, gdyż pozwala wykorzystać w maksymalnym stopniu teren i infrastrukturę dotychczasowego lotniska fabrycznego WSK „PZL – Świdnik” oraz istniejące tam fachowe kadry. Ma to również istotne znaczenie dla wysokości nakładów, jakie trzeba przeznaczyć na tę inwestycję. Ponadto zlokalizowane tam lotnisko posiadać będzie bardzo dobre połączenie drogowe, tj. od północy: droga Lublin – Mełgiew, od południa: Lublin – Chełm – Dorohusk oraz Lublin – Zamość – Hrebenne, co umożliwi dojazd do centrum Lublina w ok. 10 – 15 min, a także szybki dojazd do Chełma, Zamościa i przejść granicznych w Dorohusku i Hrebennem. W przyszłości w bezpośrednim jego sąsiedztwie będzie północna obwodnica Lublina dla trasy Warszawa – Dorohusk – Hrebenne. Obok lotniska przebiega również linia kolejowa Lublin – Chełm – Dorohusk. Tereny położone w sąsiedztwie lotniska nadają się doskonale na lokowanie tam różnorodnej działalności gospodarczej. Swoimi parametrami lotnisko w Świdniku nawiązywać będzie do lotnisk typu City Airport. Posiadać będzie pas startowy o nawierzchni sztucznej o dł. 1480 m i szer. 30 m. będzie to w pełni profesjonalne małe lotnisko regionalne, które umożliwi:

- uruchomienie i obsługę regionalnych połączeń pasażerskich samolotami o pojemności 40 - 60 miejsc;
- przyjmowanie i obsługę: lekkich samolotów klasy business, samolotów kurierskich, małe cargo, samolotów dyspozycyjnych różnych służb, w tym ratowniczych, oraz śmigłowców różnego przeznaczenia;
- obsługę lotów na trasach międzynarodowych w oparciu o ustanowione na nim już obecnie przejście graniczne;
- świadczenie podstawowych usług serwisowych dla sprzętu latającego

Należy zaznaczyć, że poważnym utrudnieniem rozbudowy lotniska w Świdniku są względy ekologiczne. Na terenie lotniska trawiastego znajduje się największa w Polsce kolonia susłów. Próby jej przeniesienia mogą spotkać się ze sprzeciwem organizacji ekologicznych.

W okresie do roku 2015 powstać też powinno w okolicach Chełma – Dorohuska lotnisko sportowe, które spełniałoby też funkcję lądowiska dla śmigłowców i lekkich samolotów. Jest to zgodne z planem przestrzennego zagospodarowania Województwa, który przewiduje tego rodzaju obiekt w rejonie Dorohuska. Celowe jest, aby lotnisko to znajdowało się w miejscowości Deputycze Królewskie w gminie Chełm przy drodze wojewódzkiej 843, przy istniejącej tam uczelni (Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Chełmie z siedzibą w Deputyczach Królewskich). Lokalizacja ta uzyskała już akceptację Agencji Ruchu Lotniczego oraz wojska i straży granicznej. Należy podjąć działania celem pozyskania inwestora strategicznego.

Z uwagi na trudności z uzyskaniem środków finansowych, tak istotne dla regionu zadania inwestycyjne dotyczące budowy lotniska w Niedźwiadzie i ograniczonej rozbudowy lotniska w Świdniku, umieszczone zostały w planie zadań na okres 2007-2015.

Nie przewiduje się rozbudowy lotniska sportowego i sanitarnego Radawiec, ani zmiany przeznaczenia lotnisk wojskowych. Jeżeli chodzi o lotnisko w Białej Podlaskiej, to uznać należy za celowe poszukiwanie inwestora, który mógłby zaproponować w odpowiedzi właściwe wykorzystanie istniejącej tam infrastruktury (betonowe pasy startowe).

4.5. Analiza uzyskanych efektów i określenie znaczenia lotniska dla województwa lubelskiego

Najistotniejszą korzyścią związaną z budową nowego portu lotniczego jest stworzenie na terenie województwa lotniczej struktury transportowej, umożliwiającej szybkie i sprawne kontakty regionu z innymi obszarami i ośrodkami na terenie Polski i Europy. Umożliwi to usprawnienie kontaktów biznesowych i turystycznych i przyczyni się do aktywizacji gospodarczej regionu.

Budowa lotniska Lublin-Niedźwiada przewidziana jest na obszarze 2 gmin: Niedźwiada i Ostrówek. Obie gminy dotknięte są znaczącym bezrobociem. Położone są na obszarach o niskiej wartości gleb. Nie ma tam też większych istotnych zakładów pracy.

W tej sytuacji lokalizacja tak znaczącego obiektu przyczyni się do zmniejszenia bezrobocia, zarówno w okresie realizacji inwestycji, jak i po jej zakończeniu. Prognozowana liczba zatrudnionych na lotnisku po I etapie rozbudowy wyniesie 380 (około roku 2010), a po zakończeniu II etapu 1290 osób. W strefie okołolotniskowej przewiduje się zatrudnienie kilku tysięcy ludzi.

Znacznie wzrosną dochody ludności zatrudnionej zarówno na samym lotnisku, jak i w jego otoczeniu. Wzrosną też dochody gmin Niedźwiada i Ostrówek.

Lotnisko przyczyni się do znacznej poprawy dostępności mieszkańców Lubelszczyzny do transportu lotniczego. W chwili obecnej muszą oni korzystać z odległego lotniska w Warszawie.

Załączniki
Transport samochodowy

Tablica 1

Wybrane charakterystyki powiatów województwa lubelskiego w 2002 roku

Lp.	Nazwa powiatu	Podmioty gospodarki narodowej			Produkcja sprzedana przemysłu	Wydatki budżetów i powiatów miast na prawach powiatu	Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach	Zarejestrowane pojazdy ciężarowe w rolnictwie
		Ogółem	w tym: przemysł i budownictwo	w tym: transport, gospodarka magazynowa i łączność				
	Lubelskie	149 111,0	27 924,0	11 454,0	12 236,4	1 923,0	1 669,8	10 531,0
1	Biański	5 422,0	1 048,0	409,0	267,0	48,2	40,7	497,0
2	Biłgorajski	6 255,0	1 451,0	433,0	1 079,2	55,0	85,8	505,0
3	Chełmski	2 825,0	550,0	214,0	132,3	26,9	14,3	378,0
4	Hrubieszowski	3 608,0	591,0	277,0	208,4	36,1	15,7	351,0
5	Janowski	2 818,0	552,0	203,0	#	28,0	13,3	311,0
6	Krasnostawski	3 797,0	662,0	305,0	498,6	49,6	30,8	485
7	Kraśnicki	5 471,0	1103,0	365,0	427,4	52,1	31,8	554,0
8	Lubartowski	5 055,0	1275,0	283,0	319,2	41,7	31,3	342,0
9	Lubelski	7 247,0	1488,0	712,0	403,3	48,0	73,1	1 310,0
10	Łęczyński	2 975,0	523,0	238,0	#	27,5	128,5	318,0
11	Łukowski	6 497,0	1598,0	490,0	388,0	55,1	33,9	702,0
12	Opolski	3 359,0	455,0	305,0	232,0	28,7	10,9	1 483,0
13	Parczewski	2 043,0	376,0	123,0	42,2	23,4	8,7	177,0
14	Puławski	8 984,0	1565,0	601,0	1622,3	59,5	148,2	559,0
15	Radzyński	3 424,0	881,0	211,0	242,1	26,7	25,2	318,0
16	Rycki	3 424,0	769,0	155,0	155,9	32,9	25,6	242,09
17	Świdnicki	4 766,0	964,0	286,0	559,9	35,5	48,6	280,0
18	Tomaszowski	5 985,0	1 071,0	410,0	339,2	49,5	28,6	438,0
19	Włodawski	2 488,0	480,0	128,0	54,3	29,6	9,1	141,0
20	Zamojski	5 217,0	1 105,0	385,0	280,6	29,2	24,3	637,0
Miasta na prawach powiatu								
1	Biała Podlaska	4 823,0	723,0	455,0	249,9	131,4	37,7	49,0
2	Chełm	5840,0	958,0	503,0	607,4	152,0	52,7	91,0
3	Lublin	39 324,0	6 529,0	3 500,0	2 660,7	704,4	715,1	272,0
4	Zamość	7 644,0	1 207,0	463,0	558,9	152,2	65,9	91,0

Źródło: Zestawienia własne na podstawie Rocznika Statystycznego Województwa Lubelskiego 2003, US-Lublin.

- dane nie mogą być opublikowane.

Tablica 2

**Ranking wybranych charakterystyk powiatów w 2002 roku wskaźniki,
gdy 1 miejsce = 100**

Lp.	Nazwa powiatu	Podmioty gospodarki narodowej			Produkcja sprzedana przemysłu	Wydatki budżetów powiatów	Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach	Zarejestrowane pojazdy ciężarowe w rolnictwie
		Ogółem	w tym: przemysł i budownictwo	w tym: transport, gospodarka magazynowa, łączność				
1	Bialski	60,4	65,6	57,4	16,5	81,0	27,5	33,5
2	Biłgorajski	69,6	90,8	60,8	66,5	92,4	57,9	34,1
3	Chełmski	31,4	34,4	30,1	8,2	45,2	9,6	25,5
4	Hrubieszowski	40,2	37,0	38,9	12,8	60,7	10,6	23,7
5	Janowski	31,4	34,5	28,5	0,0*)	47,1	9,0	21,0
6	Krasnostawski	42,3	41,4	42,8	30,7	83,4	20,8	32,7
7	Kraśnicki	60,9	69,0	51,3	26,3	87,6	21,5	37,4
8	Lubartowski	56,3	79,8	39,7	19,7	70,1	21,1	23,1
9	Lubelski	80,7	93,1	100,0	24,9	80,7	49,3	88,3
10	Łęczyński	33,1	32,7	33,4	0,0*)	46,2	86,7	21,4
11	Łukowski	72,3	100,0	68,8	23,9	92,6	22,9	47,3
12	Opolski	37,4	28,5	42,8	14,3	48,2	7,4	100,0
13	Parczewski	22,7	23,5	17,3	2,6	39,3	5,9	11,9
14	Puławski	100,0	997,9	84,4	100,0	100,0	100,0	37,7
15	Radzyński	38,1	55,1	29,6	14,9	44,9	17,0	21,4
16	Rycki	38,7	48,1	21,8	9,6	55,3	17,3	16,3
17	Świdnicki	53,0	60,3	40,2	34,5	59,7	32,8	18,9
18	Tomaszowski	66,6	67,0	57,6	20,9	83,2	19,3	29,5
19	Włodawski	27,7	30,0	18,0	3,3	49,7	6,1	9,5
20	Zamojski	58,1	69,1	54,1	15,4	49,1	16,4	42,9
Miasta na prawach powiatu								
1	Biała Podlaska	12,3	11,1	13,0	9,4	18,7	5,3	18,0
2	Chełm	14,9	14,7	14,4	22,8	21,6	7,4	33,5
3	Lublin	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
4	Zamość	19,4	18,5	13,2	21,0	21,6	9,2	33,5

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rocznika Statystycznego Województwa Lubelskiego 2003, US – Lublin.

*) dane poufne, w rankingu oznaczone jako 0,0.

Tablica 3

**Zestawienie firm produkcyjnych według powiatów województwa lubelskiego
czerwiec 2004**

Lp.	Nazwa powiatu	Nazwa firmy	Miejsce w rankingu 150 firm wojewódzkich	Miejscowość	Branża
1	2	3	4	5	6
1	bialski	PRZEDS. DROGOWO-MOSTOWE SEDAR TRITICUM – SAD Sp z o.o.	58 65 92	Międzyrzec Podlaski Międzyrzec Podlaski Wólka Dobrzyńska	Budowlana Drobiarska Transportowa
2	biłgorajski	BLACK-RED-WHITE S.A. AMBRA MEWA MODEL Opakowania PPKS TARTAKI	4 9 95 55 130	Biłgoraj Biłgoraj Biłgoraj Biłgoraj Biłgoraj Powiat	Meblarska Prod. win Odzieżowa Papiernicza Transportowa Drzewna
3	chełmski	CEMENTOWANIA S.A.	64	Rejowiec Fabryczny	Cement
4	hrubieszowski	CUKROWNIA	41	Werbkowice	Cukrowa
5	janowski	FABRYKA MASZYN	74	Janów	Metalowa
6	krasnostawski	CERSANIT S.A. CORATEX S.A. KARTONEX Sp. z o.o. HARWOOD SAWMILL CUKROWNIA „KRASNYSTAW” ZAKŁADY MLECZARSKIE FERMENTOWNIA TYTONIU	37 107 101 26 79	Krasnystaw Krasnystaw Krasnystaw Rejowiec Sinica Nadolna Krasnystaw Krasnystaw	Ceramiczna Odzieżowa Papiernicza Drzewna Cukrowa Spożywcza Tytoniowa
7	Kraśnicki	FABRYKA ŁOŻYSK TOCZNYCH TSUBAKI-HOOWER SP. Z O.O.	19 49	Kraśnik Kraśnik	Metalowa Metalowa
8	lubartowski	PRZEDS. ROBÓT DROGOWYCH STELLA PACK SP. Z O.O.	52 62	Lubartów Lubartów	Wykonawstwo infrastruktury Opakowania
9	lubelski	GIEŁDA ROLNO-OGRODNICZA WAP-ROL S.A. RURGAZ SP. Z O.O. PETROFIT SP. Z O.O. KLIMAPOL SP. Z O.O. REGIONALNA DYREKCJA LASÓW PAŃSTWOWYCH MEDISEPT SP. Z O.O. SPOMASZ P.P.	143 38 73 126	Elizówka Łopiennik Prawiedniki Niemce Dąbrowica Lublin Konopnica Bełżyce	Rolno-ogrodnicza Produkcja wapna Produkcja instalacji gazowych Dystrybucja paliw płynnych Ochrona środowiska Drzewna Chemiczna Maszynowa
10	łęczyński	FABRYKA MASZYN ROLNICZYCH KOPALNIA WĘGLA KAMIENNEGO BOGDANKA HUTA SZKŁA GOSPODARCZEGO EDWANEX FRUCTO-MAJ Sp. z o.o.	6	Puchaczów Bogdanka Rossosz Milejów	Metalowa Górnicza Wyroby szklane Owocowo- warzywna
11	łukowski	ZAKŁADY MIĘSNE „LMEAT” ZAKŁADY MIĘSNE WIERZEJKI ŁUKOWSKIE ZAKŁADY PRZEMYSŁU SKÓRZANEGO „ŁUK-BUT” S.A. SPÓŁDZIELNIA ŁUKSJA ŁUKOWSKIE PRZEDS. BUDOWLANE SP. Z O.O. PRZEDS. CERAMIKI BUDOWLANEJ PRZEDS. ROBÓT INŻYNIERYJNO- DROGOWYCH	21 69 146	Łuków Wierzejki Łuków Łuków Łuków Jedlanka Łuków	Wyroby mięsne Wyroby mięsne Wyroby skórzan Odzieżowa Budowlana Ceramiczna Roboty drogowe
12	opolski	FRUCTO-MAJ CUKROWNIA OKRĘGOWA SPÓŁDZ. MLECZARSKA Polifolia	88	Chodel Opole Opole Poniatowa	Owocowo- warzywna Cukrownicza Mleczarska Tworzywa sztuczne
13	parczewski	DROBNE ZAKŁADY PRZETWÓRSTWA OWOCOWO- WARZYWNEGO			

1	2	3	4	5	6
14	puławski	ZAKŁADY AZOTOWE „PUŁAWY” S.A. PRZEDS. BUDOWNICTWA PRZEMYSŁOWEGO FABRYKA MASZYN I URZĄDZEŃ PRZEMYSŁU SPOŻYWCZEGO PUŁAWSKIE ZAKŁADY PRZEMYSŁU BIO-WETERYNARYJNEGO „BIOWET” MOSTOSTAL S.A. ZAKŁADY MIĘSNE	2 67 47 40	Puławy Puławy Puławy Puławy Puławy Końskowola	Nawozy azotowe i melamina Budowlana Maszynowa Leki weterynaryjne Budowlana Spożywcza
15	radzyński	SP. MLECZARSKA „SPOMLEK” GÓRNICZA FABRYKA NARZĘDZI	35 125	Radzyń Podlaski Radzyń Podlaski	Mleczarska Metalowa
16	rycki	DROBNE ZAKŁADY PRZETWÓRSTWA WARZYWNEGO			
17	świdnicki	PZL-WSK ŚWIDNIK NICOLS POLAND	27 91	Świdnik Trawniki	Produkcja śmigłowców Środki czystości
18	tomaszowski	DROBNE ZAKŁADY PRZETWÓRSTWA WARZYWNEGO			
19	włodawski	DROBNE ZAKŁADY PRZETWÓRSTWA WARZYWNEGO			
20	zamojski	JOBON CUKROWNIA KLEMENSÓW TARTAKI	60	Zwierzyniec Szczepreszyn Powiat zamojski	Meblarska Spożywcza Drzewna
Powiaty grodzkie					
1	Lublin	DAEWOO MOTOR POLSKA HERBAPOL LUBELLA FABRYKA MAKARONÓW LUBELSKIE ZAKŁADY TYTONIOWE POLMOS – ZAKŁADY WYROBÓW SPIRYTUSOWYCH PERŁA – BROWARY LUBELSKIE „SIPMA”- ZAKŁADY MASZYN ROLNICZYCH FABRYKA SAMOCHODÓW CIEŻAROWYCH CUKROWNIA ODLEWNIA ŻELIWA „SOLIDARNOŚĆ” FIRMA CUKIERNICZA „POL-SKONE” – WYROBY BUDOWLANE CEFARM LUBLIN FIRMA FARMACEUTYCZNA LZF „POLFA” FIRMA FARMACEUTYCZNA SLAWEX HURTOWNIA FARMACEUTYCZNA	39 17 36 53 42 45 20 57 23		
2	Zamość	ZAKŁADY ZBOŻOWE Sp. z o.o. FIRMY MEBLARSKIE FIRMY PRZEMYSŁU ODHIEŻOWEGO PRZETWÓRSTWO ROLNO-SPOŻYWCZE	89		
3	Biała Podlaska	PRZETWÓRSTWO ROLNO-SPOŻYWCZE FIRMY PRODUKCYJNE O ZRÓŻNICOWANYM PRZEKROJU BRANŻOWYM			
4	Chełm	CEMENTOWNIA S.A. SPÓŁDZIELNIA MLECZARSKA „BIOMLEK” MEBLOTAP – WYTWÓRNIA MEBLI	54		

Tablica 4

Czynniki generujące transport pasażerski - wartości bezwzględne

2002 r.	liczba ludności	liczba uczniów szkół podstawowych i średnich	liczba pracujących ogółem	saldo migracji	liczba podmiotów transportowych	stopa bezrobocia (100-najniższe)	drogi twarde-powiatowe w km	powierzchnia objęta ochroną przyrody w % powierzchni ogólnej	udzielone noclegi w tys.
Bialski	115 348	17 849	47 230	- 1,6	409	14,9	864	9,1	198,5
Bilgorajski	104 874	9333	48 595	- 2,1	433	13,8	515	11,0	87,4
Chelmski	74 563	10 079	32 196	- 0,8	214	17,6	579	41,8	179,9
Hrubieszowski	70 649	10 761	31 967	-6,7	277	16,5	524	19,5	87,4
Janowski	48 518	7820	24 958	- 4,2	203	13,5	282	63,0	1019,1
Krasnostawski	78 102	11 705	35 513	- 3,0	305	14,0	448	22,31	65,7
Kraśnicki	100 874	15 435	42 343	- 2,1	365	13,2	357	23,6	94,5
Lubartowski	91 324	14 527	37 193	- 2,0	283	18,1	421	25,2	821,0
Lubelski	136 722	17 900	58 133	5,8	712	11,5	687	18,2	23,0
Łęczyński	57 196	10 796	22 556	- 0,4	238	16,1	226	30,2	176,3
Łukowski	109 327	20 063	44 057	- 4,5	490	15,5	509	16,0	48,3
Opolski	63 802	9559	27 511	- 3,9	305	19,9	347	43,9	24,5
Parczewski	37 391	6538	14 659	- 4,0	123	15,7	300	16,4	741,5
Puławski	117 928	18 024	43 726	- 2,0	601	16,1	358	33,8	2723,5
Radzyński	62 171	10 622	26 489	- 2,5	211	14,6	424	0,8	100,1
Rycki	61 088	9961	21 810	- 3,7	155	17,5	295	11,8	x
Świdnicki	72 466	10 078	21 859	- 0,3	286	19,6	169	14,9	44,0
Tomaszewski	90 285	14 754	38 475	-3,8	410	17,3	611	10,5	668,8
Włodawski	40 828	6890	14 751	- 3,6	128	20,2	278	40,7	4169,8
Zamojski	111 541	16 039	53 292	- 0,1	385	14,1	678	27,6	800,0
M Biała Podlaska	58 142	12 405	15 489	- 2,8	455	20,9	46	-	723,9
M Chełm	68 672	13 937	15 961	- 3,0	503	23,1	44	-	418,6
M. Lublin	358 354	52 704	103 649	- 0,6	3500	13,7	114	17,2	620,2
M Zamość	66 820	14 525	18 634	- 3,8	463	21,0	46	-	933,5

Źródło: Opracowanie własne.

Tablica 5

Ranking powiatów - czynniki generujące transport pasażerski - wskaźnik

2002 r.	liczba ludności	liczba uczniów szkół podstawowych i średnich	liczba pracujących ogółem	Saldo migracji	liczba podmiotów transportowych	stopa bezrobocia (100-najniższe)	Drogi twarde powiatowe w km	powierzchnia objęta ochroną przyrody w % powierzchni ogólnej	udzielone noclegi w tys.
Bialski	84	89	81	-1,6	57	130	100	14	5
Bilgorajski	77	47	84	-2,1	61	120	60	17	2
Chelmski	55	50	55	-0,8	30	153	67	66	4
Hrubieszowski	52	54	55	-6,7	39	143	61	31	2
Janowski	35	39	43	-4,2	29	117	33	100	24
Krasnostawski	57	58	61	-3	43	122	52	35	2
Kraśnicki	74	77	73	-2,1	51	115	41	37	2
Lubartowski	67	72	64	-2	40	157	49	40	20
Lubelski	100	89	100	5,8	100	100	80	29	1
Łęczyński	42	54	39	-0,4	33	140	26	48	4
Łukowski	80	100	76	-4,5	69	135	59	25	1
Opolski	47	48	47	-3,9	43	173	40	70	1
Parczewski	27	33	25	-4	17	137	35	26	18
Puławski	86	90	75	-2	84	140	41	54	65
Radzyński	45	53	46	-2,5	30	127	49	1	2
Rycki	45	50	38	-3,7	22	152	34	19	0
Świdnicki	53	50	38	-0,3	40	170	20	24	1
Tomaszewski	66	74	66	-3,8	58	150	71	17	16
Włodawski	30	34	25	-3,6	18	176	32	65	100
Zamojski	82	80	92	-0,1	54	123	78	44	19

Źródło: Opracowanie własne.

Tablica 6

Krajowe przewozy pasażerów w województwie lubelskim w 2003 r.

Przedsiębiorstwa przewozu osób z województwa lubelskiego		komunikacja krajowa* w tys. pasażerów									
		Ogółem	w tym						ogółem	nieregularna	
			regularna			nieregularna				pracownicze	turystyczne
			Ogółem	w tym							
				bilety jednorazowe	bilety miesięczne						
ogółem	w tym										
			pracownicze		do szkół						
POLSKA 2002 r.	ogółem	815041	690540	327701	362839	76524	286315	124501	96795	27706	
	w tym PPKS	744579	660633	309182	351451	74491	276960	83946	63114	20832	
woj. lubelskie 2002 r.		58674	58600	43130	28396	bd	bd	3098	2141	947	
PPKS Biała Podlaska		2739	2697	1292	1205	267	1138	34	-	34	
PPKS Biłgoraj		4281	4162	1645	2517	298	2219	120	89	31	
PPKS Chełm		5122	5052	1971	3080	143	2937	62	-	62	
Chełmskie Linie Autobusowe		5775	5775	3306	1631	313	1318	-	-	-	
PPKS Hrubieszów		2672	2648	1176	1471	132	1339	23	-	23	
PPKS Krasnystaw		1978	1833	978	854	93	761	145	128	17	
PPKS Kraśnik		2488	2367	1592	775	41	734	121	81	40	
PPKS Lublin		2510	2500	1533	977	61	916	44	-	44	
PPKS Łuków		3387	3300	1427	1823	261	1612	86	-	86	
PPKS Międzyrzec Podlaski		1683	1637	813	823	48	775	45	-	45	
PPKS Opole Lubelskie		3172	2904	1754	1150	121	1029	268	-	268	
PPKS Puławy		7409	7334	3544	3790	379	3411	74	17	57	
PPKS Radzyń Podlaski		2697	2697	1300	1398	60	1338	43	-	43	
PPKS Tomaszów Lubelski		3923	3893	1938	1955	146	1809	29	17	12	
PPKS Włodawa		1997	1958	859	1098	248	850	37	-	37	
PPKS Zamość		3597	3557	1824	1732	61	1671	39	-	39	
Spółdzielnia „Transped”		1918	1796	1025	770	125	645	123	100	23	
RAZEM ankietowane podmioty		55665	54473	27164	26226	2749	23727	1248	432	862	

bd: brak danych; w przypadku danych dla Polski oraz wszystkich PPKS w kraju, dane odnośnie przewozów regularnych nieregularnych obejmują także komunikację międzynarodową, dlatego też struktura tych przewozów nie sumuje się do 100%.

* bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS oraz badań ankietowych.

Tablica 7

Najwięksi eksporterzy w województwie lubelskim w 2003 r.

Firma	Branża	Wartość eksportu w tys. zł	Zatrudnienie w osobach
Zakłady Azotowe „Puławy” S.A.	chemiczna	796 118	3324
Same Deutz – Fahr Polska Sp. z o.o.	maszyny rolnicze	192 548	273
Black Red White	meblarstwo	151 248	716
Zomar SA	handel	146 638	30
Fabryka Łożysk Tocznych SA	metalowa	131 567	2757
WSK PZL Świdnik SA	lotnicza	93 371	2505
PP-H Wilk	produkcja, handel	66 785	38
Tsubaki - Hover Polska	metalowa	50 729	600
	spożywcza	48 665	493
Fabryka Maszyn Sp. z o.o.	metalowa	27 735	435
Mostostal Puławy	budowlana	25 466	550
ZCh. Permedia SA	chemiczna	17 207	94
Lotnicze Przed. Usługowe Heliseco	usługi lotnicze	17 187	137
Przed. Chemiczne „Stanchem”	handel	14 467	24
Bury Sp. z o.o.	handel	14 292	33
Hadwood Sawmill Sp. z o.o.	drzewna	12 762	335
Zakłady Dziewiarskie „Mewa” SA	przemysł lekki	12 508	244
Nicols Poland Sp. j. v.	chemiczna	11 783	107
Sedar Sp. j. v.	drobiarska	11 255	332
D & D Resory Polska Sp. z o.o.	motoryzacyjna	11 252	151
Lubelski Węgiel „Bogdanka”	górnictwo	9 573	3247
Sipma Sp. z o.o.	maszyny rolnicze	9 090	397
Zakłady Mięsne „Łmeat – Łuków”	spożywcza	7 142	1368
Pol – Skone Sp. z o.o.	budowlana	6 294	627
Łuksja Sp.	odzieżowa	4 367	615
SM Biomlek Sp.	spożywcza	3 667	b.d.
Polifolia Sp. z o.o.	tworzywa sztuczne	2 497	37
Zakł. Obróbki Metalowej Sp. z o.o.	motoryzacyjna	2 100	65
Budgor Parkiety Sp. z o.o.	drzewna	2 037	33

Źródło: Ranking największych firm Lubelszczyzny. Kurier Lubelski 25 czerwiec, 2004 r.

Tablica 8

**Wielkość i struktura ładunków eksportowanych transportem samochodowym
z województwa lubelskiego w 2002 roku wg państwa odbioru**

Państwo odbioru	Grupy towarowe wg NSTR w tonach									Ogółem
	metale i wyroby	nawozy	paliwa stałe	produkty rolne	produkty spożywcze	rudy	surowce min. i budow.	wyroby chemiczne	wyroby przemysł.	
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>	<i>11</i>
Algieria	-	-	-	15,9	-	-	-	0,1	2,3	18,3
Arabia Saudyjska	-	-	-	24,0	-	-	-	-	1,7	25,7
Armenia	-	-	-	-	2,0	-	-	4,0	-	6,0
Australia	2,8	-	-	88,7	-	-	-	1,5	6,1	99,2
Austria	1,4	-	-	4 700,3	2 681,5	-	0,1	3 838,1	3 172,0	14 393,3
Azerbejdżan	8,3	-	-	43,5	22,7	-	-	6,4	191,3	272,3
Bahamy	-	-	-	70,6	-	-	-	-	-	70,6
Bangladesz	-	-	-	96,0	-	-	-	-	-	96,0
Belgia	919,6	-	-	8 823,1	41,5	-	-	3 652,0	9 474,3	22 910,5
Belize	5,2	-	-	95,2	-	-	0,4	0,2	42,1	143,1
Benin	-	-	-	44,4	-	-	-	-	-	44,4
Białoruś	104,1	-	4,4	18 956,5	267,4	-	44,9	1 774,0	3 510,2	24 661,4
Bośnia i Hercegowina	-	-	-	9 298,6	-	-	-	-	1 928,8	11 227,4
Brazylia	0,5	-	-	2,3	-	-	-	-	30,1	32,9
Bulgaria	41,5	20,0	-	3 563,2	74,2	-	5,0	42,5	834,6	4 580,9
Burkina Faso	-	-	-	-	-	-	-	-	15,3	15,3
Chile	5,1	-	-	37,2	-	-	-	-	1,5	43,7
Chiny	-	-	-	883,8	-	-	-	0,3	74,0	958,1
Chorwacja	9,0	-	-	2 277,2	282,5	-	-	-	2 903,5	5 472,2
Cypr	-	-	-	36,4	-	-	-	-	96,8	133,2
Czeska republika	488,4	-	0,2	4 696,9	933,0	-	119,1	1 472,3	6 458,0	14 167,9
Dania	416,4	-	-	3 958,3	144,3	-	0,5	221,1	1 806,3	6 546,8
Dżibuti	4,5	-	-	-	-	-	-	-	-	4,5
Egipt	0,1	-	-	144,0	-	-	-	-	5,3	149,4
Erytrea	-	-	-	-	-	-	-	-	12,9	12,9
Estonia	23,5	0,4	-	856,0	226,3	-	-	139,2	282,6	1 528,2
Finlandia	0,2	-	-	1 155,8	-	-	-	416,9	60,5	1 633,4
Francja	423,5	-	-	10 846,5	50,0	-	-	687,7	5 037,0	17 044,7
Ghana	-	-	-	-	-	-	-	64,5	8,4	72,9
Grecja	0,4	-	-	1 504,8	-	-	-	14,1	178,2	1 697,6
Gwadelupa	-	-	-	-	-	-	-	-	1,9	1,9
Gwinea	-	-	-	6,0	-	-	-	-	-	6,0
Hiszpania	209,1	0,1	-	10 082,5	26,3	-	-	2 538,0	1 288,6	14 144,6
Hongkong	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	0,3
Iran	2,0	-	-	8,1	-	-	-	0,5	4,5	15,1
Irlandia	10,8	-	-	506,8	-	-	-	0,1	43,6	561,3
Islandia	-	-	-	-	0,4	-	-	-	1,3	1,7
Izrael	-	-	-	0,2	238,2	-	-	21,5	10,0	269,8
Japonia	-	-	-	50,0	-	-	1,2	-	0,9	52,0
Jugosławia	-	-	-	3 247,2	-	-	-	60,0	1 124,7	4 431,9
Kanada	1,8	-	-	383,7	931,0	-	0,8	0,1	64,4	1 381,9
Kazachstan	-	-	-	18,8	8,8	-	-	5,9	167,4	200,9
Kirgistan	-	-	-	-	-	-	-	-	33,5	33,5
Kolumbia	-	-	-	-	-	-	-	40,0	-	40,0
Kuwejt	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	0,3
Libia	-	-	-	64,0	-	-	-	4,6	94,0	162,6
Liechtenstein	-	-	-	17,8	-	-	-	-	0,6	18,4
Litwa	242,9	6,8	2,8	4 608,1	2 324,2	-	21,9	2 292,4	1 123,6	10 622,8
Luksemburg	-	-	-	-	-	-	-	-	2,6	2,6
Łotwa	44,3	26,0	-	3 106,8	51,1	0,2	1,0	2 102,5	833,7	6 165,4

Tablica 8 ciąg dalszy

Państwo odbioru	Grupy towarowe wg NSTR w tonach									Ogółem
	metale i wyroby	nawozy	paliwa stałe	produkty rolne	produkty spożywcze	rudy	surowce min. i budow.	wyroby chemiczne	wyroby przemysł.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Macedonia	-	-	-	-	-	-	-	-	37,3	37,3
Maroko	-	-	-	6,2	-	-	-	303,5	-	309,7
Meksyk	-	-	-	362,9	3,2	-	-	-	-	366,1
Moldawia	34,7	-	0,2	12 282,5	472,0	-	-	67,5	93,7	12 950,6
Niderlandy	345,6	-	-	27 149,3	1 259,3	-	1,0	2 487,9	2 334,1	33 577,2
Niemcy	4 659,6	4,0	9,0	52 997,3	3 307,6	-	0,4	24 216,3	44 327,5	129 521,8
Nigeria	-	-	-	-	-	-	-	-	7,6	7,6
Norwegia	19,1	-	-	410,0	-	-	1,9	792,0	201,7	1 424,8
Nowa Zelandia	1,0	-	-	14,8	-	-	-	-	-	15,8
Portugalia	29,7	0,1	-	206,2	-	-	-	1 563,5	1 262,5	3 061,9
Republika Korei	-	-	-	64,0	-	-	-	-	-	64,0
Rosja	145,1	2,0	9,6	28 552,0	336,2	-	2,7	3 522,3	1 224,7	33 794,5
Rumunia	16,0	-	-	1 355,1	17,2	-	0,1	360,0	4 843,3	6 591,6
San Marino	-	-	-	-	-	-	-	-	13,1	13,1
Singapur	-	-	-	16,0	-	-	-	-	0,4	16,4
Składy celne/Woc	-	-	-	-	-	-	-	-	1,5	1,5
Słowacja	2 323,7	-	-	3 256,1	120,0	-	-	1 154,8	1 383,4	8 237,9
Słowenia	82,4	242,0	-	101,8	22,3	-	-	2 891,2	995,6	4 335,3
Stany Zjedn. Am.	0,5	-	-	217,0	5 492,4	-	-	3,6	1 081,5	6 795,0
Sudan	-	-	-	-	-	-	-	43,0	-	43,0
Szwajcaria	13,5	-	-	437,1	0,2	-	-	344,2	1 076,4	1 871,4
Szwecja	1 162,3	24,0	-	2 705,7	4 907,8	-	16,9	6 811,8	574,0	16 202,5
Tadżykistan	-	-	-	-	-	-	-	-	32,1	32,1
Tajwan	-	-	-	-	19,5	-	-	-	0,4	19,9
Turcja	3,8	-	-	40,0	-	-	-	70,6	1,3	115,7
Turcja	-	-	-	-	-	-	-	-	2,4	2,4
Ukraina	2 237,0	561,5	6,1	20 168,0	21 673,5	-	567,6	6 191,3	10 948,9	62 353,9
Urugwaj	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	0,3
Uzbekistan	-	-	-	-	-	-	-	-	89,2	89,2
Vanuatu	-	-	-	-	-	-	-	-	22,1	22,1
Węgry	175,8	30,0	-	1 299,7	53,2	-	-	972,9	476,5	3 008,1
Wielka Brytania	1 826,8	-	-	6 470,7	1 431,6	-	-	66,3	3 832,8	13 628,1
Wietnam	-	-	-	50,0	-	-	-	-	-	50,0
Włochy	667,4	115,0	-	10 839,7	112,4	-	-	4 959,2	5 885,3	22 579,1
Wyspa Bouweta	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	0,5
Zjedn. Emir. Arab.	-	-	-	-	-	-	-	-	49,0	49,0
Razem	16 709,4	1 031,9	32,3	263 321,3	47 533,8	0,2	785,5	76 222,3	121 728,6	527 365,2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z wyciągu dokumentów SAD z CIHZ za 2002 r.

Tablica 9

Wielkość i struktura ładunków importowanych transportem samochodowym do województwa lubelskiego w 2002 roku wg państwa nadania

Państwo nadania	Grupy towarowe wg NSTR w tonach									Ogółem
	metale i wyroby	nawozy	paliwa stałe	produkty rolne	produkty spożywcze	rudy	surowce min. i budow.	wyroby chemiczne	wyroby przemysł	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Albania	-	-	-	14,7	-	-	-	-	-	14,7
Arabia saudyjska	-	-	-	-	-	-	-	23,4	-	23,4
Argentyna	-	-	-	121,4	-	-	-	-	-	121,4
Australia	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	2,0
Austria	1 141,0	-	-	297,9	-	-	25,4	1 008,0	6 647,7	9 120,1
Azerbejdżan	-	-	-	160,0	0,6	-	-	-	-	160,6
Bangladesz	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
Belgia	190,3	24,0	0,3	419,8	0,4	-	-	3 069,1	767,8	4 471,7
Białoruś	54,0	1 296,2	1 667,7	2 685,4	10,0	-	651,6	28,5	232,8	6 626,2
Bośnia i Hercegowina	-	-	-	-	-	-	-	-	154,6	154,6
Brazylia	10,1	-	-	23,5	-	-	-	12,7	1,6	47,9
Bułgaria	3,2	-	10,0	353,7	154,2	-	-	267,3	24,6	813,0
Chile	-	-	-	206,4	-	-	-	2,1	-	208,5
Chiny	482,8	-	-	469,0	-	-	37,0	738,0	522,5	2 249,3
Chorwacja	-	-	-	20,0	-	-	-	-	2 141,8	2 161,8
Cypr	6,9	-	-	-	-	-	-	11,0	-	17,9
Czeska Republika	2 547,3	6,9	27,1	793,4	163,9	12,1	271,0	1 660,9	3 761,1	9 243,8
Dania	141,0	-	-	113,5	-	-	-	496,2	1 107,2	1 857,9
Egipt	0,1	-	-	0,1	-	-	-	492,4	0,8	493,3
Ekwador	-	-	-	476,8	-	-	-	-	-	476,8
Erytrea	-	-	-	-	-	-	-	-	5,1	5,1
Estonia	-	-	-	0,2	-	-	-	-	1,4	1,6
Filipiny	0,3	-	-	-	-	-	-	1,0	12,1	13,4
Finlandia	148,9	3,0	-	116,9	-	-	-	306,0	200,1	774,9
Francja	4 705,7	3,1	1,6	921,1	506,1	-	658,6	1 561,3	3 573,5	11 931,1
Ghana	-	-	-	5,1	-	-	-	-	-	5,1
Grecja	21,1	-	-	411,1	60,0	-	-	376,9	30,6	899,6
Gruzja	-	-	-	73,5	-	-	-	-	-	73,5
Haiti	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
Hiszpania	911,4	-	-	16 409,0	12,8	-	0,1	500,2	4 757,8	22 591,2
Honduras	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
Hongkong	0,2	-	-	-	-	-	-	1,7	3,2	5,1
India	9,5	-	-	43,5	-	-	0,3	74,5	47,0	174,7
Indonezja	0,4	-	-	29,8	-	-	-	52,5	203,0	285,7
Iran	-	-	-	165,5	-	-	-	-	3,5	169,0
Irlandia	1,8	-	-	419,4	-	-	-	2,0	13,4	436,6
Islandia	-	-	-	-	-	-	-	-	2,9	2,9
Izrael	-	-	-	195,6	-	-	0,2	142,4	0,1	338,3
Japonia	4,3	-	-	0,5	-	-	-	14,5	652,9	672,2
Jordania	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,2
Jugosławia	-	-	-	3 077,7	-	-	-	239,0	113,3	3 430,0
Kanada	7,0	-	-	-	-	-	-	25,6	4,5	37,1
Kirgistan	9,8	-	-	-	-	-	-	-	-	9,8
Kolumbia	-	-	-	621,8	-	-	-	-	-	621,8
Kongo (d. Zair)	-	-	-	0,1	-	-	-	-	-	0,1
Kostaryka	-	-	-	26,0	-	-	-	-	-	26,0
Krld	0,1	-	-	0,8	-	-	-	0,2	8,4	9,4
Libia	-	-	-	-	-	-	-	90,1	-	90,1
Liechtenstein	-	-	-	-	-	-	-	0,6	0,1	0,7
Litwa	0,8	-	158,6	2 552,1	16,9	-	-	509,4	9 662,3	12 900,1

Tablica 9 ciąg dalszy

Państwo nadania	Grupy towarowe wg NSTR w tonach									Ogółem
	metale i wyroby	nawozy	paliwa stałe	produkty rolne	produkty spożywcze	rudy	surowce min. i budow.	wyroby chemiczne	wyroby przemysł	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Luksemburg	-	-	-	-	-	-	-	0,6	37,4	38,0
Łotwa	9,3	-	-	169,4	-	-	-	106,0	0,5	285,3
Madagaskar	-	-	-	0,1	-	-	-	-	-	0,1
Malezja	1,8	-	-	0,1	-	-	-	281,2	3,0	286,0
Malta	-	-	-	-	-	-	-	-	2,7	2,7
Maroko	-	-	-	80,1	10,1	-	-	-	-	90,2
Meksyk	0,2	-	-	0,1	-	-	-	0,5	0,3	1,1
Moldawia	-	-	-	15,3	67,2	-	-	-	-	82,5
Monako	-	-	-	-	-	-	-	59,0	10,2	69,2
Niderlandy	965,0	-	3,1	2 951,5	71,3	-	193,7	2 978,7	1 986,0	9 149,3
Niemcy	8 487,4	672,0	44,8	2 917,4	1 276,1	-	20 386,3	11 492,3	34 773,5	80 049,9
Nn kraj pozaeur.	5,0	-	-	0,4	-	-	-	0,8	1,9	8,1
Norwegia	87,3	-	-	0,2	-	-	-	215,6	6,5	309,6
Pakistan	-	-	-	-	-	-	-	1,3	4,8	6,1
Panama	-	-	-	1 233,4	-	-	-	-	-	1 233,4
Peru	-	-	-	-	1,2	-	-	-	-	1,2
Portugalia	47,8	-	-	75,8	-	-	-	39,0	14,5	177,0
Rep. Pld. Afryki	-	-	-	168,8	-	0,1	-	25,5	5,9	200,3
Republika Korei	1,0	-	-	-	-	-	-	118,7	343,5	463,2
Rosja	1 172,2	22,0	742,1	639,0	25,9	-	20,0	10 950,3	445,1	14 016,6
Rumunia	0,7	-	-	0,9	-	-	-	23,4	60,8	85,7
San marino	0,1	-	-	2,9	-	-	-	11,3	43,7	58,1
Singapur	-	-	-	-	-	-	-	23,8	-	23,8
Słowacja	847	-	-	855	336	-	-	326	2 703	5 066,7
Słowenia	1 667,3	-	-	-	-	-	-	47,0	1 107,7	2 822,0
Sri Lanka	0,3	-	-	1,9	-	-	-	18,7	0,2	21,2
Stany Zjedn. Am.	30,9	-	-	137,2	3,0	-	25,0	269,2	99,0	564,3
Sudan	-	-	-	71,9	-	-	-	-	-	71,9
Surinam	-	-	-	-	-	-	-	0,9	-	0,9
Szwajcaria	8,5	-	-	35,4	0,6	-	1,1	118,4	461,6	625,6
Szwecja	1 495,7	-	-	128,8	-	-	585,1	740,8	1 458,2	4 408,6
Tajlandia	0,2	-	-	0,1	-	-	-	6,9	11,9	19,1
Tajwan	20,6	-	-	0,2	0,1	-	-	108,3	68,7	197,8
Trynidad tobago	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1
Tunezja	-	-	-	22,2	-	-	-	-	0,3	22,5
Turcja	25,8	-	-	604,0	-	-	-	1 253,4	137,7	2 020,9
Turkmenistan	-	-	-	-	0,1	-	-	-	-	0,1
Uganda	5,1	-	-	-	-	-	-	-	-	5,1
Ukraina	541,0	40,0	3 165,1	28 738,7	1,0	505,1	1 411,6	2 084,3	855,9	37 342,6
Urugwaj	-	-	-	-	-	-	-	-	27,4	27,4
Węgry	208,3	-	-	665,4	-	-	-	4 070,8	3 011,8	7 956,5
Wielka Brytania	1 579,7	-	0,8	566,6	-	-	20,3	545,9	1 212,9	3 926,2
Wietnam	-	-	-	-	-	-	-	21,0	1,5	22,5
Włochy	3 590,1	-	10,3	2 384,9	837,3	-	217,9	4 434,8	12 361,7	23 837,0
Wyb. Kości Słon.	-	-	-	3,8	-	-	-	-	-	3,8
Wyspy Św. Tomasza	-	-	-	-	-	-	-	0,4	-	0,4
Zimbabwe	4,0	-	-	8,8	-	-	-	-	-	12,8
Razem	31 199,7	2 067,2	5 831,4	73 706,0	3 555,2	517,3	24 507,1	52 081,9	95 917,9	289 383,8

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z wyciągu dokumentów SAD z CIHZ za 2002 r.

Tablica 10
Eksport towarów transportem samochodowym przez przejścia graniczne położone na
obszarze województwa lubelskiego w 2002 roku wg województw nadania

Województwo nadania	Przejście graniczne			Ogółem
	Kukuryki	Dorohusk	Hrebenne	
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>
	<i>masa w tonach</i>			
Dolnośląskie	4 598,9	8 352,7	2 826,5	15 778,1
Kujawsko-pomorskie	11 654,5	12 700,1	7 764,9	32 119,6
Lubelskie	37 960,2	34 044,8	43 397,6	115 402,6
Lubuskie	9 685,8	9 534,3	17 046,4	36 266,6
Łódzkie	22 610,6	13 954,7	14 681,1	51 246,3
Małopolskie	22 815,7	5 759,7	14 175,1	42 750,5
Mazowieckie	160 555,9	68 982,2	42 154,6	271 692,7
Opolskie	1 942,8	1 841,5	1 026,8	4 811,2
Podkarpackie	10 109,8	6 287,7	24 506,3	40 903,9
Podlaskie	6 016,8	3 191,3	1 359,2	10 567,2
Pomorskie	8 033,7	5 309,9	6 572,2	19 915,9
Śląskie	16 159,2	7 632,0	7 121,1	30 912,3
Świętokrzyskie	11 418,8	10 990,9	12 242,3	34 652,0
Warmińsko-mazurskie	4 281,4	2 602,8	2 013,0	8 897,2
Wielkopolskie	34 402,5	15 009,4	12 275,4	61 687,3
Zachodnio-pomorskie	8 548,6	17 317,8	12 393,5	38 259,9
nieokreślone	1 417,4	3 039,9	804,8	5 262,2
Razem	372 212,7	226 551,9	222 361,0	821 125,6

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z wyciągu dokumentów SAD z CIHZ za 2002 r.

Tablica 11

Eksport towarów transportem samochodowym przez przejścia graniczne położone na obszarze województwa lubelskiego w 2002 roku wg państw odbioru

Państwo odbioru	Przejście graniczne			Ogółem
	Kukuryki	Dorohusk	Hrebenne	
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>
<i>masa w tonach</i>				
Afganistan	500,0	27,0	0,1	527,0
Antyle Niderlan.	0,0	13,4	0,0	13,4
Argentyna	0,1	0,0	0,0	0,1
Armenia	146,7	277,3	52,3	476,3
Australia	0,0	55,9	8,8	64,7
Austria	23,8	0,0	30,0	53,8
Azerbejdżan	683,2	3 497,9	13,6	4 194,7
Bahamy	28,4	0,0	0,0	28,4
Belgia	55,3	0,0	81,2	136,5
Belize	261,7	0,0	0,0	261,7
Bhutan	28,9	0,0	0,0	28,9
Białoruś	113 137,7	1 030,1	37,4	114 205,2
Boliwia	554,3	0,0	0,0	554,3
Bośnia i Hercegowina	22,0	2,2	20,0	44,2
Brazylia	39,4	0,0	0,0	39,4
Bułgaria	34,8	221,0	5 546,6	5 802,4
Bunkier	0,0	0,0	2,7	2,7
Chorwacja	0,0	0,0	13,6	13,6
Czeska Republika	109,6	25,6	45,7	180,9
Dania	50,7	0,0	1,1	51,8
Estonia	2,3	3,7	20,1	26,0
Finlandia	211,8	2,5	0,0	214,2
Francja	5,7	2,9	188,9	197,5
Grecja	0,0	573,7	1 065,7	1 639,4
Gruzja	13,0	482,1	24,7	519,8
Guam	5,7	0,0	0,0	5,7
Gujana francuska	0,0	22,1	0,0	22,1
Hiszpania	26,0	0,0	32,4	58,4
Indonezja	2,4	0,0	0,0	2,4
Iran	124,9	233,8	277,4	636,1
Jugosławia	93,9	40,4	63,6	197,9
Kajmany	0,0	0,0	19,5	19,5
Kanada	1,8	0,0	9,4	11,2
Kazachstan	4 168,6	353,7	144,5	4 666,8
Kirgistan	322,4	0,0	0,0	322,4
Kiribati	13,9	0,0	0,0	13,9
Kongo	0,9	0,0	0,0	0,9
Liberia	35,9	0,0	0,0	35,9
Libia	17,5	0,0	0,0	17,5
Litwa	5 815,1	124,9	8,7	5 948,6
Łotwa	582,0	29,2	4,0	615,2
Macedonia	0,0	18,9	69,0	87,9
Madagaskar	32,9	19,1	0,0	51,9
Makau	0,0	64,7	8,6	73,3
Malawi	7,0	0,0	0,0	7,0

Tablica 11 ciąg dalszy

Państwo odbioru	Przejście graniczne			Ogółem
	Kukuryki	Dorohusk	Hrebenne	
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>
<i>masa w tonach</i>				
Malezja	0,0	0,6	0,0	0,6
Maroko	0,0	8,2	0,0	8,2
Mauritius	0,0	0,2	0,0	0,2
Moldawia	736,8	32 971,3	14 553,3	48 261,4
Mongolia	206,8	0,0	0,0	206,8
Namibia	0,0	14,9	0,0	14,9
Nepal	1,7	0,0	0,0	1,7
Niderlandy	22,1	104,6	177,2	303,8
Niemcy	261,2	150,8	503,2	915,2
Nn kraj pozaeur.	0,0	0,0	14,0	14,0
Norwegia	4,4	135,0	16,2	155,5
Panama	20,0	0,0	0,0	20,0
Peru	1,9	0,0	0,0	1,9
Portugalia	0,1	0,0	0,0	0,1
Rep. Płd. Afryki	0,0	3,4	28,6	32,0
Republika Korei	11,1	0,0	0,0	11,1
Rosja	239 087,2	39 553,9	7 444,2	286 085,3
Rumunia	407,9	1 783,4	13 978,7	16 170,0
Samoa amerykań.	0,0	3,5	0,0	3,5
Seszele	1,3	0,0	0,0	1,3
Składy celne/Woc	1,5	0,0	0,0	1,5
Słowacja	1 069,8	0,4	49,8	1 120,0
Stany Zjedn. Am.	140,9	405,0	257,0	802,9
Szwajcaria	0,0	1,4	0,4	1,7
Szwecja	39,3	0,0	8,0	47,3
Tadżykistan	282,0	0,0	0,0	282,0
Tajwan	0,1	12,1	0,0	12,2
Togo	0,5	0,0	0,0	0,5
Turcja	4,4	40,1	12 207,6	12 252,1
Turkmenistan	18,9	8,9	0,0	27,8
Ukraina	1 040,0	144 064,7	165 199,5	310 304,2
Uzbekistan	1 210,1	3,2	4,8	1 218,1
Watykan	0,0	0,0	1,3	1,3
Węgry	112,1	86,7	30,9	229,7
Wielka Brytania	42,1	77,2	88,5	207,8
Włochy	37,2	0,0	8,3	45,6
Wyspa Bouveta	185,4	0,5	0,0	185,8
Wyspy Kokosowe	106,0	0,0	0,0	106,0
Razem	372 212,7	226 551,9	222 361,0	821 125,6

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z wyciągu dokumentów SAD z CIHZ za 2002 r.

Tablica 12

Import towarów transportem samochodowym przez przejścia graniczne położone na obszarze województwa lubelskiego w 2002 roku wg województw odbioru

Województwo odbioru	Przejście graniczne			Ogółem
	Kukuryki	Dorohusk	Hrebenne	
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>
	<i>masa w tonach</i>			
Dolnośląskie	2 307,4	5 627,9	2 095,2	10 030,4
Kujawsko-pomorskie	16 973,3	3 344,4	558,2	20 875,9
Lubelskie	20 938,3	25 282,0	12 721,8	58 942,1
Lubuskie	7 821,0	3 884,0	894,7	12 599,8
Łódzkie	17 853,9	10 795,8	4 555,5	33 205,2
Małopolskie	3 661,3	5 015,9	4 532,1	13 209,3
Mazowieckie	20 028,3	14 735,5	12 595,8	47 359,6
Opolskie	2 226,2	3 303,5	744,4	6 274,2
Podkarpackie	6 838,3	2 328,7	5 235,9	14 402,9
Podlaskie	2 783,2	2 729,9	421,3	5 934,4
Pomorskie	1 146,5	2 903,9	1 445,9	5 496,3
Śląskie	9 067,9	46 451,0	3 573,6	59 092,4
Świętokrzyskie	1 408,7	992,9	2 184,8	4 586,4
Warmińsko-mazurskie	4 744,4	5 220,2	2 475,9	12 440,6
Wielkopolskie	10 302,1	12 637,2	2 686,4	25 625,7
Zachodnio-pomorskie	6 123,5	2 576,1	1 390,0	10 089,6
nieokreślone	161,3	153,2	210,3	524,9
Razem	134 385,7	147 982,0	58 322,0	340 689,7

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z wyciągu dokumentów SAD z CIHZ za 2002 r.

Tablica 13

Import towarów transportem samochodowym przez przejścia graniczne położone na obszarze województwa lubelskiego w 2002 roku wg państw odbioru

Państwo nadania	Przejście graniczne			Ogółem
	Kukuryki	Dorohusk	Hrebenne	
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>
	<i>masa w tonach</i>			
Albania	14,7	0,0	0,0	14,7
Algieria	0,0	18,9	0,0	18,9
Argentyna	0,0	13,6	0,0	13,7
Armenia	0,0	17,3	0,0	17,3
Australia	2,0	0,0	0,0	2,0
Austria	384,4	0,2	1,0	385,6
Azerbejdżan	94,4	188,9	0,0	283,3
Bahrajn	20,9	0,0	0,0	20,9
Belgia	767,9	30,1	46,8	844,8
Belize	81,4	0,0	0,0	81,4
Białoruś	65 921,8	226,4	6,2	66 154,4
Bośnia i Hercegowina	41,1	0,0	0,0	41,1
Brazylia	1,5	680,4	2,5	684,4
Bułgaria	9,4	82,4	2 137,3	2 229,1
Chiny	416,9	40,9	11,1	468,9
Chorwacja	0,2	0,0	0,0	0,2
Cypr	0,0	11,0	0,0	11,0
Czeska Republika	428,4	177,5	11,4	617,2
Dania	65,8	35,4	60,3	161,5
Egipt	0,0	38,7	0,0	38,7
Filipiny	49,0	0,0	0,0	49,0
Finlandia	73,0	0,0	28,4	101,4
Francja	964,1	2,2	99,9	1 066,3
Grecja	20,0	17,3	452,2	489,5
Gruzja	0,0	115,5	0,0	115,5
Hiszpania	690,9	191,5	39,8	922,2
Hongkong	0,1	0,0	0,0	0,1
India	9,2	28,8	0,5	38,5
Indonezja	0,6	0,0	0,0	0,6
Iran	42,5	327,5	475,3	845,3
Izrael	28,6	479,2	3,7	511,4
Japonia	22,5	9,2	16,7	48,4
Jugosławia	4,4	0,8	21,6	26,8
Kanada	0,4	0,0	0,0	0,4
Kazachstan	101,8	30,5	0,0	132,3
Kirgistan	20,6	9,8	0,0	30,4
Lichtenstein	0,0	0,1	0,0	0,1
Litwa	307,6	0,0	0,0	307,6
Luksemburg	0,0	0,0	1,0	1,0
Łotwa	0,1	0,0	0,0	0,1
Macedonia	0,0	0,0	41,1	41,1
Makau	0,0	0,1	0,0	0,1
Malezja	3,1	0,0	1,9	5,0
Maroko	1,8	0,0	0,0	1,8
Meksyk	0,3	0,0	0,0	0,3

Tablica 13 ciąg dalszy

Państwo nadania	Przejście graniczne			Ogółem
	Kukuryki	Dorohusk	Hrebenne	
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>
	<i>masa w tonach</i>			
Mołdawia	29,3	2 063,9	89,1	2 182,4
Niderlandy	444,1	66,3	28,5	538,9
Niemcy	2 320,1	297,4	979,4	3 596,9
Nn kraj pozaeur.	21,9	29,5	117,8	169,2
Norwegia	24,3	0,0	0,0	24,3
Portugalia	8,3	0,0	0,0	8,3
Rep. Płd. Afryki	3,7	0,0	0,0	3,8
Republika Korei	42,4	0,0	2,5	44,9
Rosja	51 310,8	2 352,9	401,4	54 065,2
Rumunia	36,5	6,5	1 690,9	1 734,0
Singapur	0,0	23,4	0,0	23,4
Słowacja	138,3	47,8	0,4	186,5
Słowenia	1 264,7	0,0	0,0	1 264,7
Stany zjedn. Am.	26,6	467,4	178,3	672,4
Sudan	0,0	11,9	0,0	11,9
Szwajcaria	38,9	0,0	0,4	39,4
Szwecja	86,6	5,7	0,3	92,6
Tajlandia	1,6	0,0	0,4	2,0
Tajwan	4,1	0,6	2,0	6,7
Turcja	135,1	175,7	10 426,3	10 737,1
Ukraina	1 140,3	139 239,6	40 742,5	181 122,4
Urugwaj	17,0	0,0	0,0	17,0
Uzbekistan	554,2	156,8	83,2	794,1
Węgry	388,7	0,0	13,7	402,4
Wielka Brytania	111,9	0,8	69,7	182,5
Wietnam	0,0	16,1	0,0	16,1
Włochy	5 605,9	245,3	36,4	5 887,6
Wyspa Bouveta	39,0	0,0	0,0	39,0
Razem	134 385,6	147 982,0	58 322,0	340 689,7

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z wyciągu dokumentów SAD z CIHZ za 2002 r.

Tablica 14

Zestawienie rodzajów ładunków polskiego handlu zagranicznego (wg klasyfikacji NSTR) odprawianych na przejściach granicznych położonych na obszarze województwa lubelskiego w 2002 roku

Przejście graniczne	Grupy towarowe wg NSTR w tonach									Ogółem
	metale i wyroby	nawozy	paliwa stałe	produkty rolne	produkty spożywcze	rudy	surowce min. i budow.	wyroby chemiczne	wyroby przemysł	
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>	<i>11</i>
Import towarów										
Kukuryki	25 119,2	24,0	5 678,6	65 669,6	941,0	20,0	801,1	22 802,1	13 330,0	134 385,7
Dorohusk	9 086,0	2 105,7	9 595,7	51 996,8	2 182,2	43 507,9	2 977,8	17 824,4	8 705,4	147 982,0
Hrebenne	4 532,7	0,0	583,5	34 455,0	609,3	1 114,0	1 352,1	8 254,9	7 420,4	58 322,0
Ogółem	38 737,9	2 129,7	15 857,9	152 121,4	3 732,5	44 641,9	5 131,0	48 881,4	29 455,9	340 689,7
Eksport towarów										
Kukuryki	11 338,3	34,4	398,4	209 243,5	35 221,7	0,0	1 114,6	36 453,3	78 408,6	372 212,7
Dorohusk	12 536,9	61,2	382,7	111 602,9	13 933,6	19,8	2 470,6	41 891,6	43 652,7	226 551,9
Hrebenne	9 227,1	488,9	2 013,9	70 317,6	37 104,1	0,0	2 697,0	31 129,2	69 383,1	222 361,0
Ogółem	33 102,3	584,4	2 795,0	391 164,0	86 259,4	19,8	6 282,2	109 474,1	191 444,3	821 125,6
Razem import + eksport										
Kukuryki	36 457,5	58,4	6 077,0	274 913,1	36 162,7	20,0	1 915,7	59 255,4	91 738,6	506 598,4
Dorohusk	21 622,9	2 166,9	9 978,4	163 599,7	16 115,7	43 527,7	5 448,5	59 716,0	52 358,1	374 533,9
Hrebenne	13 759,8	488,9	2 597,5	104 772,5	37 713,5	1 114,0	4 049,1	39 384,1	76 803,5	280 682,9
Ogółem	71 840,2	2 714,1	18 652,9	543 285,3	89 992,0	44 661,7	11 413,3	158 355,5	220 900,2	1 161 815,3

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z wyciągu dokumentów SAD z CIHZ za 2002 r

Tablica 15

Natężenie ruchu pojazdów na głównych drogach województwa lubelskiego w 2000 r.
uwzględnieniem odcinków poszczególnych dróg krajowych i wojewódzkich

Nr drogi		Opis odcinka		Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych					
Kraj.	Wojew.	Dł. odc. w km	Nazwa odcinka	Osobowe	Autobusy	Dostawcze	Ciężarowe	Pozostałe	Razem
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		18,6	Międzyrzec Podlaski - Biała Podlaska	4 802	204	821	1 239	33	7 100
		17,8	Biała Podlaska - Wólka Dobrzyńska	4 565	200	291	996	23	6 075
		10,8	Wólka Dobrzyńska - Terespol	4 146	148	204	88	50	4 636
		9,1	Gr. woj. - Międzyrzec Podlaski	3 251	156	496	1 087	27	5 017
		3,1	Terespol - gr. państwa	3 008	109	6	12	383	3 518
		17,3	Lublin - Piaski	12 649	464	1 798	1 939	74	16 924
		11,4	Garbów - Lublin	12 256	330	1 796	2 028	75	16 485
		13,5	Kurów - Garbów	10 046	299	2 019	2 539	42	14 945
		2,0	Góra Puławska - Puławy	10 038	259	1 570	1 719	65	13 651
		15,5	Puławy - Kurów	8 261	326	1 453	1 309	39	11 387
		7,3	Piaski - Biskupice	4 645	109	924	1 052	62	6 792
		16,1	Marynin - Chełm	4 492	124	744	1 128	30	6 518
		18,2	Biskupice - Marynin	3 756	66	606	1 009	25	5 462
		10,4	Gr. woj. - Góra Puławska	3 585	112	1 019	1 500	30	6 246
		17,4	Chełm - Okopy	2 631	59	316	448	20	3 474
		3,5	Okopy - gr. państwa	2 434	40	394	419	40	3 327
17		42,2	Kurów - Piaski	Na odcinku Kurów - Piaski droga krajowa Nr 19 pokrywa się z drogą krajową Nr 12					
17		1,3	Sitaniec - Zamość	9 101	561	1 541	1 491	46	12 740
17		4,1	Ryki - Moszczanka	8 479	331	1 594	1 791	67	12 262
17		13,5	Moszczanka - Żyrzyn	6 498	181	1 131	1 684	20	9 514
17		7,1	Gr. woj. - Ryki						6 361
17		9,1	Piaski - Fajslawice	5 320	330	754	718	46	7 168
17		14,6	Żyrzyn - Kurów	5 040	142	974	1 320	20	7 496
17		16,7	Fajslawice - Krasnystaw	4 932	180	774	764	19	6 669
17		26,9	Krasnystaw - Sitaniec	4 488	194	940	817	51	6 490
17		31,0	Zamość - Tomaszów Lubelski	4 214	208	598	444	33	5 497
17		3,6	Tomaszów Lubelski - Bełżec	4 147	141	581	517	40	5 426
17		16,8	Bełżec - gr. państwa	2 591	102	411	271	31	3 406
19		9,0	Niemce - Lublin	9 392	437	1 553	1 364	36	12 782
19		2,7	Lubartów - Łucka	8 767	377	1 509	1 083	55	11 791
19		8,1	Łucka - Niemce	8 349	317	1 211	1 403	43	11 323
19		12,5	Lublin - Niedzwica Duża	7 357	200	1 211	1 191	47	10 006
19		5,7	Rudnik Szl. - Kraśnik	6 780	185	1 046	1 204	43	9 258
19		18,8	Niedzwica Duża - Rudnik Szl.	6 299	178	1 121	1 254	50	8 902
19		22,9	Kock - Lubartów	4 448	154	826	838	68	6 333
19		3,2	Modliborzyce - Janów Lubelski	3 689	142	431	766	47	5 075
19		17,9	Radzyń Podlaski - Kock	2 685	101	616	803	23	4 228
19		18,5	Kraśnik - Modliborzyce	2 610	88	539	614	47	3 899
19		12,0	Janów Lubelski - gr. woj.	2 538	77	471	710	63	3 859
19		22,1	Międzyrzec Podlaski - Radzyń Podlaski	2 336	87	425	600	35	3 483
19		11,3	Gr. woj. - Międzyrzec Podlaski	784	34	204	497	23	1 542
48		6,6	Dęblin - Moszczanka	2 394	61	336	210	34	3 035
48		34,6	Moszczanka - Kock	1 108	39	219	212	35	1 613
48		0,5	Gr. woj. - Dęblin	1 100	5	259	186	20	1 570

Tablica 15 ciąg dalszy

Nr drogi		Opis odcinka		Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych					
Kraj.	Wojew.	Dł. odc. w km	Nazwa odcinka	Osobowe	Autobusy	Dostawcze	Ciężarowe	Pozostałe	Razem
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
63		11,4	Gr. woj. - Łuków	3 095	73	616	478	48	4 310
63		23,9	Łuków - Radzyń Podlaski	1 884	80	332	354	55	2 705
63		2,2	Sławatycze - gr. państwa	1 826	0	229	6	54	2 115
63		24,4	Wisznice - Sławatycze	1 080	24	159	38	22	1 323
63		24,7	Radzyń Podlaski - Rudno	1 008	25	79	73	17	1 202
63		19,3	Rudno - Wisznice	671	7	59	68	21	826
68		5,2	Koroszczyń - Wólka Dobrzyńska	402	18	34	708	13	1 175
74		21,7	Kraśnik - Janów Lubelski	Na odcinku Kraśnik - Janów Lubelski droga krajowa Nr 74 pokrywa się z drogą krajową Nr 19					
74		3,0	Gr. woj. - Annopol	3 824	115	721	1 645	75	6 380
74		6,2	Oblęcin - Kraśnik	3 740	132	756	817	35	5 480
74		17,9	Szczebrzeszyn - Zamość	3 679					
74		44,4	Zamość - Hrubieszów	2 709	117	345	213	56	3 440
74		19,8	Annopol - Oblęcin	2 695	93	589	809	46	4 232
74		16,1	Hrubieszów - gr. państwa	1 497	57	150	60	82	1 846
74		14,9	Janów lubelski - Frampol	1 300	48	231	268	76	1 923
74		22,6	Frampol - Szczebrzeszyn	514	15	45	42	35	651
76		30,0	Stoczek Łukowski - Łuków	1 159	55	172	150	30	1 566
76		7,7	Gr. woj. - Stoczek Łukowski	769	35	131	120	20	1 075
82		19,5	Lublin - Łęczna	6 375	366	771	530	53	8 095
82		15,4	Łęczna - Cyców	2 184	101	274	372	27	2 958
82		26,0	Cyców - Kołacze	1 493	67	204	119	38	1 921
82		17,0	Kołacze - Włodawa	1 142	33	219	92	23	1 509
	698	3,5	Gr. woj. - Konstantynów	460	41	33	34	48	616
	698	37,6	Konstantynów - Kukuryki	704	38	69	49	149	1 008
	698	7,5	Kukuryki - Terespol	568	32	29	37	108	774
	738	10,2	Gr. woj. - Góra Puławska	1 708	41	124	73	22	1 968
	743	9,1	Góra Puławska - Bochońnica	2 137	41	73	133	35	2 419
	747	10,7	Gr. woj. - Opole Lubelskie	411	10	230	303	3 920	4 874
	747	10,9	Opole lubelskie - Chodel	1 191	52	172	85	23	1 523
	747	6,2	Chodel - Krężnica	2 152	76	314	108	57	2 707
	747	3,2	Krężnica - Bełżyce	2 245	100	356	135	32	2 868
	747	12,7	Bełżyce - Konopnica	2 533	105	368	140	33	3 180
	801	16,1	Gr. woj. - Dęblin	2 289	47	206	119	32	2 693
	801	13,8	Dęblin - Puławy	1 846	29	196	107	12	2 190
	803	4,1	Gr. woj. - Stoczek Łukowski	661	34	88	68	13	864
	806	28,3	Łuków - Międzyrzec Podlaski	1 614	33	193	145	46	2 032
	807	34,6	Gr. woj. - Łuków	1 642	83	144	146	61	2 075
	808	36,5	Łuków - Kock	1 541	54	170	132	111	2 008
	809	9,8	Lublin - Krasienin	1 563	32	132	132	33	1 892
	809	38,3	Krasienin - Przytoczno	641	48	99	99	76	962
	811	3,7	Gr. woj. - Konstantynów	773	53	99	171	84	1 180
	811	18,3	Konstantynów - Biała Podlaska	2 195	62	217	224	42	2 741
	812	31,1	Biała Podlaska - Wisznice	2 515	87	262	167	46	3 076
	812	38,0	Wisznice - Włodawa	1 101	66	107	217	55	1 546
	812	24,3	Włodawa - Łowcza	1 652	42	145	117	20	1 976
	812	17,1	Łowcza - Staw	5 362	175	327	535	88	6 487
	812	4,0	Staw - Chełm	5 711	194	351	575	103	6 934

Tablica 15 ciąg dalszy

Nr drogi		Opis odcinka		Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych					
Kraj.	Wojew.	Dł. odc. w km	Nazwa odcinka	Osobowe	Autobusy	Dostawcze	Ciężarowe	Pozostałe	Razem
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	812	12,1	Chełm - Rejowiec	2 060	102	319	259	82	2 822
	812	12,0	Rejowiec - Krasnystaw	2 550	72	228	197	14	3 060
	813	33,7	Międzyrzec Podlaski - Rudno	801	40	62	86	66	1 055
	813	15,8	Rudno - Parczew	669	37	57	91	62	916
	813	19,5	Parczew - Ostrów Lubelski	392	22	41	38	63	556
	813	24,4	Ostrów Lubelski - Łęczna	690	62	95	39	126	1 012
	814	20,9	Radzyń Podlaski - Żminne	808	33	76	73	53	1 043
	815	20,8	Wisznice - Przewłoka	1 214	35	100	73	34	1 456
	815	5,8	Przewłoka - Parczew	2 016	63	136	101	28	2 344
	815	8,6	Parczew - Żminne	1 529	37	143	105	20	1 834
	815	18,7	Żminne - Klementynów	1 593	40	130	100	22	1 885
	815	6,3	Klementynów - Lubartów	3 072	109	190	127	25	3 523
	816	34,1	Terespol - Ślåtawycze	855	23	46	31	40	995
	816	26,7	Ślåtawycze - Włodawa	2 421	61	191	58	55	2 786
	816	33,4	Włodawa - Wola Uhruska	338	12	43	12	73	478
	816	21,0	Wola Uhruska - Okopy	453	21	40	12	51	577
	816	47,4	Okopy - Zosin	470	56	48	35	103	712
	818	40,6	Przewłoka - Adampol	451	32	48	37	58	627
	819	19,1	Parczew - Sosnowica	83	38	64	139	754	1 078
	819	20,0	Sosnowica - Kołacze	120	16	75	149	1 255	1 615
	819	9,1	Kołacze - Łowcza	328	19	38	22	58	465
	819	10,8	Łowcza - Wola Uhruska	578	11	24	19	110	742
	820	28,3	Sosnowica - Łęczna	1 715	41	100	51	47	1 955
	821	13,7	Klementynów - Ostrów Lubelski	584	33	111	34	61	823
	824	8,0	Puławy - Żyrzyn	3 413	165	313	300	34	4 225
	824	5,9	Puławy - Bochothnica	4 761	206	300	244	44	5 555
	824	19,1	Bochothnica - Pustelnia	1 569	63	146	142	22	1 942
	824	3,4	Pustelnia - Opole Lubelskie	4 496	220	419	215	21	5 371
	824	13,8	Opole Lubelskie - Józefów	1 366	80	229	126	27	1 828
	824	20,2	Józefów - Annopol	795	28	145	119	49	1 136
	825	9,1	Kamień - Józefów	422	26	57	35	64	604
	826	10,9	Markuszów - Nałęczów	798	22	78	156	57	1 111
	827	11,8	Sadurki - Bełżyce	635	22	87	84	64	892
	828	8,5	Garbów - Krasienin	386	18	81	130	60	675
	828	11,6	Krasienin - Niemce	814	31	144	168	71	1 228
	828	7,8	Niemce - Jawidz	1 132	12	79	60	59	1 342
	829	10,3	Łucka - Jawidz	1 534	29	240	364	39	2 206
	829	11,8	Jawidz - Łęczna	585	17	78	147	46	873
	829	18,2	Łęczna - Biskupice	1 978	62	165	115	75	2 395
	830	11,5	Lublin - Sadurki	5 033	95	336	106	28	5 598
	830	4,0	Sadurki - Nałęczów	2 618	65	180	62	21	2 946
	830	16,1	Nałęczów - Bochothnica	1 820	64	121	36	17	2 058
	832	17,4	Pustelnia - Krężnica	1 420	61	144	98	36	1 759
	833	25,0	Chodel - Kraśnik	3 499	108	316	184	48	4 154
	834	10,5	Bełżyce - Niedrzwica Duża	881	8	125	112	49	1 175
	834	15,5	Niedrzwica Duża - Bychawa	1 953	43	143	70	66	2 275

Tablica 15 ciąg dalszy

Nr drogi		Opis odcinka		Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych					
Kraj.	Wojew.	Dł. odc. w km	Nazwa odcinka	Osobowe	Autobusy	Dostawcze	Ciężarowe	Pozostałe	Razem
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	834	8,4	Bychawa - Stara Wieś	2 832	66	257	79	66	3 300
	835	14,3	Lublin - Piotrków	4 544	201	258	264	48	5 316
	835	19,0	Piotrków - Wysokie	2 917	104	270	245	58	3 594
	835	15,8	Wysokie - Tarnawa	2 502	92	384	266	37	3 281
	835	12,1	Tarnawa - Frampol	3 218	91	377	377	79	4 142
	835	16,5	Frampol - Biłgoraj	3 920	112	411	421	25	4 889
	835	6,2	Biłgoraj - Majdan	7 645	217	792	707	66	9 427
	835	12,5	Majdan - Tarnogród	4 538	149	355	613	74	5 729
	835	7,4	Tarnogród - gr. woj.	2 647	84	324	355	109	3 519
	836	8,6	Bychawa - Piotrków	697	15	65	41	54	872
	836	17,4	Piotrków - Kłębów	326	15	36	36	102	515
	837	28,6	Piaski - Żółkiewka	857	33	78	43	154	1 165
	837	35,9	Żółkiewka - Sitaniec	1 854	4	1 484	155	65	3 562
	838	15,4	Głębokie - Dorohuczka	502	16	60	89	30	697
	838	9,4	Dorohuczka - Fajslawice	644	6	87	96	133	966
	839	15,9	Cyców - Marynin	479	31	56	58	108	732
	839	12,0	Marynin - Rejowiec	1 280	52	75	193	78	1 678
	841	32,1	Cyców - Staw	1 059	55	75	119	48	1 356
	842	17,7	Rudnik Szlachecki - Stara Wieś	1 618	37	96	144	72	1 966
	842	10,8	Stara Wieś - Wysokie	848	21	43	196	41	1 149
	842	12,8	Wysokie - Żółkiewka	963	20	65	130	49	1 227
	842	25,6	Żółkiewka - Krasnystaw	1 289	49	88	165	47	1 638
	843	24,9	Chelm - Kraśniczyn	2 261	69	132	65	82	2 609
	843	24,2	Kraśniczyn - Zamość	1 263	80	116	165	79	1 703
	844	30,8	Chelm - Teratyn	2 790	74	208	144	50	3 267
	844	11,4	Teratyn - Hrubieszów	1 348	61	138	102	39	1 688
	844	25,7	Hrubieszów - Witków	1 264	51	156	66	67	1 604
	844	8,8	Witków - gr. państwa	745	42	53	35	222	1 097
	846	13,6	Małochwiej Duży - Krasieczyn	671	57	70	65	127	990
	846	28,9	Krasieczyn - Teratyn	649	42	59	85	141	976
	848	29,8	Tarnawa - Szczepieszyn	1 387	47	71	83	109	1 697
	849	34,5	Zamość - Józefów	1 478	71	97	104	32	1 782
	849	21,1	Józefów - Wola Obszańska	932	27	109	184	106	1 358
	850	13,5	Tomaszów Lubelski - Józefówka	4 671	125	542	297	68	5 703
	850	35,0	Józefówka - Alojzów	760	32	74	92	96	1 054
	852	35,6	Józefówka - Witków	863	41	87	79	104	1 175
	853	23,6	Nowy Majdan - Józefów	892	48	93	161	42	1 236
	853	28,0	Józefów - Tomaszów Lubelski	1 513	49	139	190	35	1 926
	854	14,3	Annopol - gr. woj.	787	37	101	105	70	1 100
	855	10,9	Oblęcin - gr. woj.	1 155	42	117	78	34	1 425
	857	9,9	Gr. woj. - Modliborzyce	866	32	198	128	47	1 271
	858	12,1	Gr. woj. - Biłgoraj	2 446	53	232	196	42	2 969
	858	31,0	Biłgoraj - Szczepieszyn	3 488	107	329	429	37	4 391
	863	83,4	Gr. woj. - Tarnogród	583	8	87	151	69	899
	863	14,2	Tarnogród - Wola Obszańska	1 009	24	97	93	43	1 266
	863	10,5	Wola Obszańska - gr. woj.	693	24	76	120	65	978
	865	4,7	Gr. woj. - Bełzec	1 509	34	223	194	34	1 994

Tablica 15 ciąg dalszy

Nr drogi		Opis odcinka		Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych					
Kraj.	Wojew.	Dł. odc. w km	Nazwa odcinka	Osobowe	Autobusy	Dostawcze	Ciężarowe	Pozostałe	Razem
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	867	6,2	Gr. woj. - Hrebienne	375	11	121	64	139	710
	877	1,5	Naklik - gr. woj.	914	22	110	108	53	1 207

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Generalnego Pomiaru Ruchu w roku 2000 na drogach krajowych oraz Pomiarów ruchu przeprowadzonych w 2000 roku na sieci dróg wojewódzkich zarządzanych przez Zarządy Dróg Wojewódzkich.*

Tablica 16

Prognoza demograficzna ludności województwa lubelskiego według wieku oraz powiatów do 2020 roku - w tys. osób

Powiaty	Wiek przedprodukcyjny			Wiek produkcyjny			Wiek poprodukcyjny		
	2000	2010	2020	2000	2010	2020	2000	2010	2020
białski	32,1	25,2	23,1	64,0	68,7	64,1	21,4	19,7	21,6
biłgorajski	28,2	21,8	21,1	60,4	90,8	87,6	23,8	24,0	28,9
chełmski	15,4	10,8	10,0	34,2	34,0	29,6	13,4	12,6	13,9
hrubieszowski	14,4	10,9	10,4	29,8	32,0	29,4	7,4	7,6	9,5
janowski	12,9	10,1	9,3	27,9	29,1	26,6	8,9	8,6	9,5
krasnostawski	18,9	14,6	14,1	45,3	46,1	41,0	16,3	14,8	16,5
kraśnicki	25,1	19,9	19,8	59,9	62,8	58,0	18,0	17,9	21,1
lubartowski	23,6	18,6	18,1	53,5	56,8	52,1	15,4	15,1	18,3
lubelski	34,6	28,6	29,1	77,3	85,0	82,0	23,1	22,2	25,9
łęczyński	17,2	13,0	13,9	33,8	39,3	37,4	6,8	7,0	9,6
łukowski	32,4	24,8	22,3	61,9	66,1	60,5	16,6	16,6	19,5
opolski	16,4	12,5	12,0	37,5	38,9	34,9	11,3	11,0	13,0
parczewski	10,3	7,4	7,0	21,6	22,9	20,4	6,7	6,4	7,5
puławski	29,1	23,5	23,6	74,6	75,7	69,7	19,0	22,0	26,9
radzyński	17,4	13,3	12,0	35,9	37,7	34,2	10,4	10,0	11,6
rycki	16,4	12,2	11,4	36,7	38,0	33,7	9,7	9,7	12,2
świdnicki	16,9	13,3	14,0	45,5	47,1	43,1	11,2	12,6	16,1
tomaszewski	24,7	18,4	17,0	52,1	54,1	48,0	15,5	14,9	17,3
włodawski	11,3	8,4	8,1	24,7	26,2	23,3	6,7	6,9	8,9
zamojski	29,0	22,2	20,7	60,8	64,7	59,7	22,3	19,8	21,3
M. B. Podlaska	16,3	13,8	15,4	37,1	43,6	43,1	5,8	7,6	12,7
M. Chełm	17,3	14,1	16,5	45,5	50,3	47,8	8,4	10,9	16,7
M. Lublin	75,4	64,1	71,8	232,0	242,9	229,9	50,0	62,6	83,5
M. Zamość	18,4	15,0	17,2	43,3	49,3	47,7	7,3	9,8	15,5

Źródło: Rocznik statystyczny województw 2000 - 2002 r. GUS. Warszawa.

Tablica 17

**Natężenie ruchu pojazdów na głównych drogach województwa lubelskiego w latach 2005 - 2015
z uwzględnieniem odcinków poszczególnych dróg krajowych i wojewódzkich**

Nr drogi		Opis odcinka		2000			2005			2015		
Kraj.	Wojew.	Dł. odc. w km	Nazwa odcinka	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych								
				Osobowe	Autobusy	Razem	Osobowe	Autobusy	Razem	Osobowe	Autobusy	Razem
1	2	3	4	5	6	10	11	12	16	23	24	28
2		18,6	Międzyrzec Podlaski - Biała Podlaska	4 802	204	5 006	5 786	204	5 990	8 819	204	9 023
2		17,8	Biała Podlaska - Wólka Dobrzyńska	4 565	200	4 765	5 610	200	5 810	8 635	200	8 835
2		10,8	Wólka Dobrzyńska - Terespol	4 146	148	4 294	5 022	148	5 170	7 469	148	7 617
2		9,1	Gr. woj. - Międzyrzec Podlaski	3 251	156	3 407	3 935	156	4 091	6 066	156	6 222
2		3,1	Terespol - gr. państwa	3 008	109	3 117	3 913	109	4 022	6 286	109	6 395
12		17,3	Lublin - Piaski	12 649	464	13 113	15 484	464	15 948	23 731	464	24 195
12		11,4	Garbów - Lublin	12 256	330	12 586	14 789	330	15 119	22 331	330	22 661
12		13,5	Kurów - Garbów	10 046	299	10 345	13 045	299	13 344	21 452	299	21 751
12		2,0	Góra Puławska - Puławy	10 038	259	10 297	12 072	259	12 331	18 192	259	18 451
12		15,5	Puławy - Kurów	8 261	326	8 587	10 109	326	10 435	15 537	326	15 863
12		7,3	Piaski - Biskupice	4 645	109	4 754	5 598	109	5 707	8 525	109	8 634
12		16,1	Marynin - Chełm	4 492	124	4 616	5 400	124	5 524	8 194	124	8 318
12		18,2	Biskupice - Marynin	3 756	66	3 822	4 801	66	4 867	7 763	66	7 829
12		10,4	Gr. woj. - Góra Puławska	3 585	112	3 697	4 112	112	4 224	6 069	112	6 181
12		17,4	Chełm - Okopy	2 631	59	2 690	3 163	59	3 222	4 746	59	4 805
12		3,5	Okopy - gr. państwa	2 434	40	2 474	2 922	40	2 962	4 396	40	4 436
17		42,2	Kurów - Piaski	Na odcinku Kurów - Piaski droga krajowa Nr 19 pokrywa się z drogą krajową Nr 12								
17		1,3	Sitaniec - Zamość	9 101	561	9 662	11 060	561	11 621	16 895	561	17 456
17		4,1	Ryki - Moszczanka	8 479	331	8 810	10 746	331	11 077	17 209	331	17 540
17		13,5	Moszczanka - Żyrzyn	6 498	181	6 679	8 176	181	8 357	13 024	181	13 205
17		7,1	Gr. woj. - Ryki	6 361	204	6 565	7 998	204	8 202	12 720	204	12 924
17		9,1	Piaski - Fajslawice	5 320	330	5 650	6 749	330	7 079	10 729	330	11 059
17		14,6	Żyrzyn - Kurów	5 040	142	5 182	6 135	142	6 277	9 468	142	9 610
17		16,7	Fajslawice - Krasnystaw	4 932	180	5 112	6 067	180	6 247	9 362	180	9 542
17		26,9	Krasnystaw - Sitaniec	4 488	194	4 682	5 470	194	5 664	8 412	194	8 606
17		31,0	Zamość - Tomaszów Lubelski	4 214	208	4 422	5 257	208	5 465	8 195	208	8 403
17		3,6	Tomaszów Lubelski - Bełżec	4 147	141	4 288	5 024	141	5 165	7 591	141	7 732
17		16,8	Bełżec - gr. państwa	2 591	102	2 693	3 140	102	3 242	4 749	102	4 851
19		9,0	Niemce - Lublin	9 392	437	9 829	11 389	437	11 826	17 308	437	17 745
19		2,7	Lubartów - Łucka	8 767	377	9 144	10 879	377	11 256	16 924	377	17 301
19		8,1	Łucka - Niemce	8 349	317	8 666	10 588	317	10 905	16 857	317	17 174
19		12,5	Lublin - Niedzwica Duża	7 357	200	7 557	9 281	200	9 481	14 700	200	14 900
19		5,7	Rudnik Szl. - Kraśnik	6 780	185	6 965	8 420	185	8 605	13 131	185	13 316
19		18,8	Niedzwica Duża - Rudnik Szl.	6 299	178	6 477	7 401	178	7 579	10 913	178	11 091
19		22,9	Kock - Lubartów	4 448	154	4 601	5 498	154	5 652	8 570	154	8 723
19		3,2	Modliborzyce - Janów Lubelski	3 689	142	3 831	4 587	142	4 729	7 168	142	7 310
19		17,9	Radzyń Podlaski - Kock	2 685	101	2 786	3 085	101	3 186	4 496	101	4 597
19		18,5	Kraśnik - Modliborzyce	2 610	88	2 698	3 281	88	3 369	5 230	88	5 318
19		12,0	Janów Lubelski - gr. woj.	2 538	77	2 615	3 342	77	3 419	5 570	77	5 647
19		22,1	Międzyrzec Podlaski - Radzyń Podlaski	2 336	87	2 423	2 824	87	2 911	4 322	87	4 409
19		11,3	Gr. woj. - Międzyrzec Podlaski	784	34	818	888	34	922	1 318	34	1 352
48		6,6	Dęblin - Moszczanka	2 394	61	2 455	2 898	61	2 959	4 363	61	4 424
48		34,6	Moszczanka - Kock	1 108	39	1 147	1 348	39	1 387	2 071	39	2 110
48		0,5	Gr. woj. - Dęblin	1 100	5	1 105	1 331	5	1 336	2 029	5	2 034

Tablica 17 ciąg dalszy

Nr drogi		Opis odcinka		2000			2005			2015		
				Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych								
Kraj.	Wojew.	Dł. odc. w km	Nazwa odcinka	Osobowe	Autobusy	Razem	Osobowe	Autobusy	Razem	Osobowe	Autobusy	Razem
1	2	3	4	5	6	10	11	12	16	23	24	28
63		11,4	Gr. woj. - Łuków	3 095	73	3 168	3 925	73	3 998	6 260	73	6 333
63		23,9	Łuków - Radzyń Podlaski	1 884	80	1 964	2 303	80	2 383	3 544	80	3 624
63		2,2	Sławatycze - gr. państwa	1 826	0	1 826	2 206	0	2 206	3 282	0	3 282
63		24,4	Wisznice - Sławatycze	1 080	24	1 104	1 310	24	1 334	1 967	24	1 991
63		24,7	Radzyń Podlaski - Rudno	1 008	25	1 033	1 223	25	1 248	1 835	25	1 860
63		19,3	Rudno - Wisznice	671	7	678	814	7	821	1 226	7	1 233
68		5,2	Koroszczyń - Wólka Dobrzyńska	402	18	420	497	18	515	869	18	887
74		21,7	Kraśnik - Janów Lubelski	Na odcinku Kraśnik - Janów Lubelski droga krajowa Nr 74 pokrywa się z drogą krajową Nr 19								
74		3,0	Gr. woj. - Annopol	3 824	115	3 939	4 856	115	4 971	7 915	115	8 030
74		6,2	Oblęcin - Kraśnik	3 740	132	3 872	4 522	132	4 654	6 907	132	7 039
74		17,9	Szczebrzeszyn - Zamość	3 679	172	3 851	4 518	172	4 690	6 919	172	7 091
74		44,4	Zamość - Hrubieszów	2 709	117	2 826	3 239	117	3 356	4 804	117	4 921
74		19,8	Annopol - Oblęcin	2 695	93	2 788	3 271	93	3 364	5 061	93	5 154
74		16,1	Hrubieszów - gr. państwa	1 497	57	1 554	1 731	57	1 788	2 453	57	2 510
74		14,9	Janów lubelski - Frampol	1 300	48	1 348	1 603	48	1 651	2 489	48	2 537
74		22,6	Frampol - Szczebrzeszyn	514	15	529	635	15	650	972	15	987
76		30,0	Stoczek Łukowski - Łuków	1 159	55	1 214	1 416	55	1 471	2 166	55	2 221
76		7,7	Gr. woj. - Stoczek Łukowski	769	35	804	940	35	975	1 442	35	1 477
82		19,5	Lublin - Łęczna	6 375	366	6 741	7 686	366	8 052	11 513	366	11 880
82		15,4	Łęczna - Cyców	2 184	101	2 285	2 784	101	2 885	4 450	101	4 552
82		26,0	Cyców - Kołacze	1 493	67	1 560	1 815	67	1 882	2 750	67	2 817
82		17,0	Kołacze - Włodawa	1 142	33	1 175	1 402	33	1 435	2 154	33	2 187
	698	3,5	Gr. woj. - Konstantynów	460	41	501	569	41	610	858	41	899
	698	37,6	Konstantynów - Kukuryki	704	38	741	885	38	923	1 364	38	1 402
	698	7,5	Kukuryki - Terespol	568	32	600	711	32	743	1 087	32	1 119
	738	10,2	Gr. woj. - Góra Puławska	1 708	41	1 749	2 048	41	2 089	2 959	41	3 000
	743	9,1	Góra Puławska - Bochoznica	2 137	41	2 178	2 564	41	2 605	3 700	41	3 741
	747	10,7	Gr. woj. - Opole Lubelskie	411	10	421	1 532	10	1 542	4 282	10	4 292
	747	10,9	Opole lubelskie - Chodel	1 191	52	1 243	1 437	52	1 489	2 107	52	2 159
	747	6,2	Chodel - Krężnica	2 152	76	2 228	2 595	76	2 671	3 798	76	3 874
	747	3,2	Krężnica - Bełżyce	2 245	100	2 345	2 706	100	2 806	3 962	100	4 062
	747	12,7	Bełżyce - Konopnica	2 533	105	2 638	3 050	105	3 155	4 455	105	4 560
	801	16,1	Gr. woj. - Dęblin	2 289	47	2 336	2 745	47	2 793	3 974	47	4 021
	801	13,8	Dęblin - Puławy	1 846	29	1 875	2 210	29	2 239	3 194	29	3 222
	803	4,1	Gr. woj. - Stoczek Łukowski	661	34	695	800	34	834	1 177	34	1 211
	806	28,3	Łuków - Międzyrzec Podlaski	1 614	33	1 648	1 947	33	1 980	2 846	33	2 879
	807	34,6	Gr. woj. - Łuków	1 642	83	1 724	1 992	83	2 074	2 932	83	3 014
	808	36,5	Łuków - Kock	1 541	54	1 595	1 879	54	1 933	2 787	54	2 841
	809	9,8	Lublin - Krasienin	1 563	32	1 595	1 880	32	1 912	2 734	32	2 766
	809	38,3	Krasienin - Przytoczno	641	48	689	797	48	845	1 218	48	1 265
	811	3,7	Gr. woj. - Konstantynów	773	53	826	961	53	1 014	1 469	53	1 522
	811	18,3	Konstantynów - Biała Podlaska	2 195	62	2 258	2 646	62	2 708	3 863	62	3 925
	812	31,1	Biała Podlaska - Wisznice	2 515	87	2 601	3 028	87	3 114	4 413	87	4 500
	812	38,0	Wisznice - Włodawa	1 101	66	1 166	1 348	66	1 414	2 017	66	2 082
	812	24,3	Włodawa - Łowcza	1 652	42	1 694	1 984	42	2 026	2 878	42	2 920
	812	17,1	Łowcza - Staw	5 362	175	5 537	6 459	175	6 635	9 404	175	9 579

Tablica 17 ciąg dalszy

Nr drogi		Opis odcinka		2000			2005			2015		
				Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych								

Kraj.	Wojew.	Dł. odc. w km	Nazwa odcinka	Osobowe	Autobusy	Razem	Osobowe	Autobusy	Razem	Osobowe	Autobusy	Razem
1	2	3	4	5	6	10	11	12	16	23	24	28
	812	4,0	Staw - Chełm	5 711	194	5 905	6 885	194	7 078	10 032	194	10 226
	812	12,1	Chełm - Rejowiec	2 060	102	2 162	2 506	102	2 608	3 721	102	3 823
	812	12,0	Rejowiec - Krasnystaw	2 550	72	2 622	3 060	72	3 132	4 437	72	4 509
	813	33,7	Międzyrzec Podlaski - Rudno	801	40	841	982	40	1 022	1 464	40	1 504
	813	15,8	Rudno - Parczew	669	37	706	824	37	861	1 237	37	1 274
	813	19,5	Parczew - Ostrów Lubelski	392	22	414	489	22	511	746	22	768
	813	24,4	Ostrów Lubelski - Łęczna	690	62	752	867	62	929	1 339	62	1 401
	814	20,9	Radzyń Podlaski - Zminne	808	33	841	985	33	1 018	1 459	33	1 492
	815	20,8	Wisznice - Przewłoka	1 214	35	1 249	1 463	35	1 498	2 131	35	2 166
	815	5,8	Przewłoka - Parczew	2 016	63	2 079	2 421	63	2 484	3 507	63	3 570
	815	8,6	Parczew - Zminne	1 529	37	1 566	1 836	37	1 873	2 664	37	2 701
	815	18,7	Zminne - Klementynów	1 593	40	1 633	1 913	40	1 953	2 772	40	2 812
	815	6,3	Klementynów - Lubartów	3 072	109	3 181	3 685	109	3 794	5 328	109	5 437
	816	34,1	Terespol - Ślawatycze	855	23	878	1 032	23	1 055	1 504	23	1 527
	816	26,7	Ślawatycze - Włodawa	2 421	61	2 483	2 907	61	2 968	4 209	61	4 270
	816	33,4	Włodawa - Wola Uhruska	338	12	350	424	12	436	651	12	663
	816	21,0	Wola Uhruska - Okopy	453	21	474	556	21	577	831	21	852
	816	47,4	Okopy - Zosin	470	56	526	598	56	654	937	56	992
	818	40,6	Przewłoka - Adampol	451	32	484	560	32	592	850	32	882
	819	19,1	Parczew - Sosnowica	83	38	121	311	38	349	878	38	916
	819	20,0	Sosnowica - Kołacze	120	16	136	482	16	498	1 373	16	1 389
	819	9,1	Kołacze - Łowcza	328	19	347	410	19	429	628	19	647
	819	10,8	Łowcza - Wola Uhruska	578	11	589	719	11	730	1 086	11	1 097
	820	28,3	Sosnowica - Łęczna	1 715	41	1 757	2 062	41	2 103	2 985	41	3 027
	821	13,7	Klementynów - Ostrów Lubelski	584	33	617	719	33	752	1 085	33	1 118
	824	8,0	Puławy - Żyrzyn	3 413	165	3 578	4 115	165	4 280	6 009	165	6 174
	824	5,9	Puławy - Bochotnica	4 761	206	4 967	5 723	206	5 929	8 299	206	8 505
	824	19,1	Bochotnica - Pustelnia	1 569	63	1 632	1 892	63	1 955	2 761	63	2 824
	824	3,4	Pustelnia - Opole Lubelskie	4 496	220	4 716	5 404	220	5 624	7 853	220	8 073
	824	13,8	Opole Lubelskie - Józefów	1 366	80	1 446	1 655	80	1 735	2 443	80	2 523
	824	20,2	Józefów - Annopol	795	28	823	971	28	999	1 452	28	1 480
	825	9,1	Kamień - Józefów	422	26	448	525	26	551	802	26	828
	826	10,9	Markuszów - Nałęczów	798	22	820	977	22	999	1 459	22	1 481
	827	11,8	Sadurki - Bełżyce	635	22	657	781	22	803	1 174	22	1 196
	828	8,5	Garbów - Krasienin	386	18	404	486	18	504	759	18	777
	828	11,6	Krasienin - Niemce	814	31	845	1 003	31	1 034	1 517	31	1 548
	828	7,8	Niemce - Jawidz	1 132	12	1 144	1 367	12	1 379	1 993	12	2 005
	829	10,3	Łucka - Jawidz	1 534	29	1 563	1 862	29	1 891	2 762	29	2 791
	829	11,8	Jawidz - Łęczna	585	17	602	720	17	737	1 085	17	1 102
	829	18,2	Łęczna - Biskupice	1 978	62	2 040	2 389	62	2 451	3 491	62	3 553
	830	11,5	Lublin - Sadurki	5 033	95	5 128	6 013	95	6 108	8 638	95	8 733
	830	4,0	Sadurki - Nałęczów	2 618	65	2 683	3 133	65	3 198	4 512	65	4 577
	830	16,1	Nałęczów - Bochotnica	1 820	64	1 885	2 182	64	2 246	3 150	64	3 214
	832	17,4	Pustelnia - Krężnica	1 420	61	1 481	1 715	61	1 776	2 510	61	2 571
	833	25,0	Chodel - Kraśnik	3 499	108	3 607	4 203	108	4 311	6 098	108	6 207
	834	10,5	Bełżyce - Niedzwica Duża	881	8	889	1 069	8	1 077	1 578	8	1 586
	834	15,5	Niedzwica Duża - Bychawa	1 953	43	1 996	2 351	43	2 394	3 414	43	3 457

Tablica 17 ciąg dalszy

Nr drogi	Opis odcinka	2000	2005	2015
		Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych		

Kraj.	Wojew.	Dł. odc. w km	Nazwa odcinka	Osobowe	Autobusy	Razem	Osobowe	Autobusy	Razem	Osobowe	Autobusy	Razem
1	2	3	4	5	6	10	11	12	16	23	24	28
	834	8,4	Bychawa - Stara Wieś	2 832	66	2 898	3 401	66	3 467	4 928	66	4 994
	835	14,3	Lublin - Piotrków	4 544	201	4 745	5 466	201	5 667	7 933	201	8 134
	835	19,0	Piotrków - Wysokie	2 917	104	3 020	3 517	104	3 620	5 133	104	5 237
	835	15,8	Wysokie - Tarnawa	2 502	92	2 594	3 019	92	3 111	4 430	92	4 522
	835	12,1	Tarnawa - Frampol	3 218	91	3 309	3 886	91	3 977	5 698	91	5 789
	835	16,5	Frampol - Biłgoraj	3 920	112	4 032	4 713	112	4 825	6 863	112	6 975
	835	6,2	Biłgoraj - Majdan	7 645	217	7 862	9 189	217	9 406	13 368	217	13 585
	835	12,5	Majdan - Tarnogród	4 538	149	4 687	5 478	149	5 627	8 011	149	8 160
	835	7,4	Tarnogród - gr. woj.	2 647	84	2 731	3 213	84	3 297	4 746	84	4 830
	836	8,6	Bychawa - Piotrków	697	15	712	848	15	863	1 251	15	1 266
	836	17,4	Piotrków - Kłębów	326	15	341	419	15	434	664	15	679
	837	28,6	Piaski - Żółkiewka	857	33	890	1 067	33	1 100	1 624	33	1 657
	837	35,9	Żółkiewka - Sitaniec	1 854	4	1 857	1 937	4	1 941	2 489	4	2 493
	838	15,4	Głębokie - Dorohucza	502	16	518	613	16	629	913	16	929
	838	9,4	Dorohucza - Fajslawicze	644	6	650	807	6	813	1 243	6	1 249
	839	15,9	Cyców - Marynin	479	31	510	607	31	638	946	31	977
	839	12,0	Marynin - Rejowiec	1 280	52	1 332	1 563	52	1 615	2 318	52	2 370
	841	32,1	Cyców - Staw	1 059	55	1 115	1 289	55	1 344	1 904	55	1 959
	842	17,7	Rudnik Szlachecki - Stara Wieś	1 618	37	1 654	1 956	37	1 993	2 861	37	2 898
	842	10,8	Stara Wieś - Wysokie	848	21	869	1 034	21	1 055	1 533	21	1 554
	842	12,8	Wysokie - Żółkiewka	963	20	983	1 169	20	1 189	1 720	20	1 740
	842	25,6	Żółkiewka - Krasnystaw	1 289	49	1 338	1 563	49	1 612	2 299	49	2 348
	843	24,9	Chelm - Krasieczyn	2 261	69	2 330	2 725	69	2 794	3 962	69	4 031
	843	24,2	Krasieczyn - Zamość	1 263	80	1 343	1 547	80	1 627	2 309	80	2 388
	844	30,8	Chelm - Teratyn	2 790	74	2 864	3 352	74	3 426	4 859	74	4 933
	844	11,4	Teratyn - Hrubieszów	1 348	61	1 409	1 630	61	1 691	2 391	61	2 452
	844	25,7	Hrubieszów - Witków	1 264	51	1 315	1 534	51	1 585	2 262	51	2 313
	844	8,8	Witków - gr. państwa	745	42	787	953	42	995	1 496	42	1 538
	846	13,6	Małochwiej Duży - Krasieczyn	671	57	728	845	57	902	1 308	57	1 365
	846	28,9	Krasieczyn - Teratyn	649	42	690	821	42	863	1 275	42	1 317
	848	29,8	Tarnawa - Szczebrzeszyn	1 387	47	1 434	1 690	47	1 737	2 495	47	2 542
	849	34,5	Zamość - Józefów	1 478	71	1 549	1 784	71	1 855	2 605	71	2 676
	849	21,1	Józefów - Wola Obszańska	932	27	959	1 152	27	1 179	1 743	27	1 770
	850	13,5	Tomaszów Lubelski - Józefówka	4 671	125	4 796	5 613	125	5 738	8 162	125	8 287
	850	35,0	Józefówka - Alojzów	760	32	792	940	32	972	1 420	32	1 451
	852	35,6	Józefówka - Witków	863	41	904	1 065	41	1 107	1 606	41	1 647
	853	23,6	Nowy Majdan - Józefów	892	48	940	1 090	48	1 138	1 625	48	1 672
	853	28,0	Józefów - Tomaszów Lubelski	1 513	49	1 562	1 829	49	1 878	2 680	49	2 729
	854	14,3	Annopol - gr. woj.	787	37	824	967	37	1 004	1 453	37	1 490
	855	10,9	Oblęcin - gr. woj.	1 155	42	1 197	1 394	42	1 436	2 039	42	2 081
	857	9,9	Gr. woj. - Modliborzycy	866	32	898	1 057	32	1 089	1 582	32	1 614
	858	12,1	Gr. woj. - Biłgoraj	2 446	53	2 499	2 940	53	2 993	4 274	53	4 327
	858	31,0	Biłgoraj - Szczebrzeszyn	3 488	107	3 595	4 202	107	4 309	6 133	107	6 240
	863	83,4	Gr. woj. - Tarnogród	583	8	591	722	8	730	1 098	8	1 106
	863	14,2	Tarnogród - Wola Obszańska	1 009	24	1 033	1 221	24	1 245	1 790	24	1 814
	863	10,5	Wola Obszańska - gr. woj.	693	24	717	853	24	877	1 282	24	1 306
	865	4,7	Gr. woj. - Belzec	1 509	34	1 543	1 822	34	1 856	2 675	34	2 709

Tablica 17 ciąg dalszy

Nr drogi	Opis odcinka	2000	2005	2015
		Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych		

Kraj.	Wojew.	Dł. odc. w km	Nazwa odcinka	Osobo we	Autob usy	Raze m	Osobo we	Autob usy	Raze m	Osobo we	Autob usy	Razem
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>10</i>	<i>11</i>	<i>12</i>	<i>16</i>	<i>23</i>	<i>24</i>	<i>28</i>
	867	6,2	Gr. woj. - Hrebienne	375	11	386	489	11	500	796	11	807
	877	1,5	Naklik - gr. woj.	914	22	936	1 111	22	1 133	1 644	22	1 666

Załączniki
Infrastruktura drogowa

Tablica 15 f

Remont nawierzchni dróg w 2004 r.
(środki własne budżetu województwa lubelskiego)

Lp.	Nr i nazwa drogi	Nazwa zadania	Zakres rzeczowy [km]	Wartość zadania [zł]
1)	2)	3)	4)	5)
1	835 Lublin-Biłgoraj-Przeworsk	Odnowa nawierzchni od km 77÷000 do km 78÷600	1,600	1 200 000
2	843 Chełm-Kraśniczyn-Zamość	Odnowa nawierzchni w m. Pokrówka na odcinku od km 2÷295 do km 5÷130	2,835	580 000
Razem			4,962	2 455 000

Tablica 15 g

Remont nawierzchni dróg w 2005 r.
(środki własne budżetu województwa lubelskiego)

Lp	Nr i nazwa drogi	Nazwa zadania	Zakres rzeczowy [km]	Wartość zadania [zł]
1)	2)	3)	4)	5)
1	801 Warszawa-Dęblin-Puławy	Odnowa nawierzchni na odcinkach od km 123÷280 do km 124÷370 oraz od km 127÷950 do km 128÷460	1,600	
2	806 Łuków-Międzyrzec Podlaski	Odnowa nawierzchni od km 0÷000 do km 1÷719 oraz od km 12÷955 do km 15÷255	5,019	
3	815 Wisznice-Parczew-Lubartów	Odnowa nawierzchni od km 49÷000 do km 52÷500	3,500	
4	816 Terespol-Włodawa-Zosin	Odnowa nawierzchni od km 31÷300 do km 34÷100; od km 60÷129 do km 61÷810;	4,481	
5	819 Parczew-Kołacze-Wola Uhruska	Odnowa nawierzchni od km 39÷112 do km 45÷900	6,788	
6	835 Lublin-Biłgoraj-Przeworsk	Odnowa nawierzchni od km 108÷600 do km 109÷400	0,800	
7	844 odc. Chełm-Białopole	Odnowa nawierzchni od km 20÷661 do km 25÷550 oraz od km 26÷273 do km 26÷989	5,605	
8	850 Tomaszów Lubelski-Józefówka-Alojzów	Odnowa nawierzchni od km 2÷900 do km 4÷200	1,300	
9	853 Nowy Majdan-Tomaszów Lubelski	Odnowa nawierzchni od km 14÷354 do km 15÷854	1,500	
Razem 2005 rok			30,593	18 355 800

Tablica 15 h

Remont nawierzchni dróg w 2006 r.
(środki własne budżetu województwa lubelskiego)

Lp.	Nr i nazwa drogi	Nazwa zadania	Zakres rzeczowy [km]	Wartość zadania [km]
1	801 Warszawa-Dęblin-Puławy	Odnowa nawierzchni od km 108÷010 do km 108÷980	0,970	
2	812 Biała Podlaska-Chełm-Krasnystaw	Odnowa nawierzchni od km 135÷200 do km 136÷566	1,366	
3	813 Międzyrzec Podlaski-Parczew-Łęczna	Odnowa nawierzchni od km 2÷740 do km 3÷680 oraz od km 50÷301 do km 50÷791	1,430	
4	815 Wisznice-Parczew-Lubartów	Odnowa nawierzchni od km 26÷660 do km 28÷220	1,560	
5	816 Terespol-Włodawa-Zosin	Odnowa nawierzchni od km 19÷365 do km 31÷300	11,935	
6	824 Żyrzyn-Puławy-Annopol	Odnowa nawierzchni od km 12÷030 do km 12÷600, od km 20÷890 do km 21÷404 oraz od km 34÷591 do km 35÷200	1,693	
7	829 Łucka-Łęczna-Biskupice	Odnowa nawierzchni od km 10÷300 do km 12÷400	2,100	
8	833 Chodel-Kraśnik	Odnowa nawierzchni od km 15÷000 do km 16÷500 oraz od km 19÷200 do km 25÷091	7,391	
9	835 Lublin-Biłgoraj-Przeworsk	Odnowa nawierzchni od km 70÷760 do km 71÷243	0,483	
10	837 Piaski-Żólkiewka-Zamość	Odnowa nawierzchni od km 59÷750 do km 60÷500	0,750	
11	839 odc. Cyców-Siedliszcze	Odnowa nawierzchni od km 0÷000 do km 4÷506	4,506	
12	843 odc. Chełm-Zamość	Odnowa nawierzchni od km 35÷085 do km 36÷240 oraz od km 39÷080 do km 39÷380	1,455	
13	848 Tarnawa Mała-Szczebrzeszyn	Odnowa nawierzchni od km 12÷800 do km 14÷500	1,700	
14	850 Tomaszów Lubelski-Józefówka-Alojzów	Odnowa nawierzchni od km 27÷350 do km 28÷082 oraz od km 28÷842 do km 29÷350	1,240	
Razem 2006 rok			38,579	23 147 400

Remont nawierzchni dróg w 2007 r.
(środki własne budżetu województwa lubelskiego)

Lp.	Nr i nazwa drogi	Nazwa zadania	Zakres rzeczowy [km]	Wartość zadania [km]
1.	801 Warszawa-Dęblin-Puławy	Odnowa nawierzchni od km 103+835 do km 105+035, od km 126+700 do km 127+450 oraz od km 127+500 do km 127+950	2,400	
2.	812 Biała Podlaska – Chełm – Krasnystaw	Odnowa nawierzchni od km 138+728 do km 141+648 oraz od km 149+472 do km 150+981	4,429	
3.	813 Międzyrzec Podlaski-Parczew-Lęczna	Odnowa nawierzchni od km 70+510 do km 71+510 od km 72+520 do km 73+440	1,920	
4.	815 Wisznice – Parczew – Lubartów	Odnowa nawierzchni od km 22+000 do km 26+000	4,000	
5.	819 Parczew – Kołaczce – Wola Uhruska	Odnowa nawierzchni od km 61+900 do km 70+505	8,605	
6.	824 Żyrzyn – Puławy – Annopol	Odnowa nawierzchni od km 45+500 do km 48+500	3,000	
7.	843 Chełm-Kraśniczyn-Zamość	Odnowa nawierzchni od km 26+452 do km 27+752 oraz od km 28+770 do km 35+089	7,619	
8.	848 Tarnawa Mała-Szczebrzeszyn	Odnowa nawierzchni od km 19+600 do km 21+500 oraz od km 29+400 do km 29+830	2,330	
9.	849 Zamość-Jacnia-Józefów-Wola Obszańska	Odnowa nawierzchni od km 3+800 do km 5+000 oraz od km 55+487 do km 58+570	4,283	
10.	853 Majdan Nowy-Tomaszów Lubelski	Odnowa nawierzchni od km 15+854 do km 16+900	1,046	
RAZEM 2007r.:			39,632	23 779 200