



MIASTO SIEDLCE

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2014- 2022 dla Miasta Siedlce i gmin, z którymi Miasto Siedlce zawarło porozumienia w zakresie prowadzenia transportu publicznego

PROJEKT DO PUBLICZNEGO WYŁOŻENIA

przygotowany przez



BLUE OCEAN BUSINESS CONSULTING SP. Z O.O.

ul. Kopernika 30, lok. 536-537

00-950 Warszawa

tel. 22 828 4990, faks 22 828 4993

biuro@bobc.pl

Siedlce-Warszawa, 2013/2014

Spis treści

1.	WSTĘP	4
1.1.	Czym jest Plan Transportowy?	4
1.2.	Streszczenie dokumentu	6
1.3.	Słownik pojęć używanych w dokumencie	7
1.4.	Zestawienie rekomendacji zawartych w dokumencie	8
2.	CHARAKTERYSTYKA OBSZARU	9
2.1.	Położenie Miasta Siedlce	9
2.2.	Uwarunkowania rozwiązań przestrzennych powiązanych z działalnością transportową	9
2.3.	Charakterystyka demograficzna	14
2.4.	Struktura ekonomiczno- zawodowa mieszkańców	16
2.5.	Charakterystyka gmin, z którymi Miasto Siedlce podpisało porozumienia międzygminne	18
3.	SYSTEM TRANSPORTOWY W MIEŚCIE SIEDLCE	35
3.1.	Obecny podział zadań przewozowych	35
3.2.	Układ drogowy	36
3.3.	Transport zbiorowy	41
3.3.1.	Komunikacja miejska	41
3.3.2.	Komunikacja regionalna autobusowa	43
3.3.3.	Komunikacja kolejowa	44
3.4.	Transport indywidualny- prywatne środki transportu	45
4.	OKREŚLENIE SIECI KOMUNIKACYJNEJ, NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	46
5.	OCENA I PROGNOZY POTRZEB PRZEWOZOWYCH	74
5.1.	Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego	74
6.	OKREŚLENIE POŻĄDANEGO STANDARDU USŁUG W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	79
6.1.	Analiza SWOT	79
6.2.	Określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu	81
6.3.	Ochrona środowiska naturalnego	84
6.4.	Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	89
6.5.	Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej.	91
7.	PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA	94
8.	FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH	96
8.1.	Źródła finansowania	96
8.2.	Źródła finansowania inwestycji	98
8.3.	Pozostałe źródła przychodów	100
8.4.	Prognoza wydatków na lokalny transport zbiorowy	102
9.	ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW	103
9.1.	Określenie właściwości rzeczowej oraz kompetencji organizatorów transportu	103
9.2.	Określenie trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego	105
9.3.	Zasada zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	106
9.4.	Uprzywilejowanie ruchu komunikacji publicznej	107
9.5.	Integracja transportu publicznego miejskiego i regionalnego	108
9.6.	Integracja transportu publicznego z indywidualnym	110
10.	KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO ORAZ JEGO MONITOROWANIE	111
	Załącznik 1. Miejsca użyteczności publicznej w Siedlcach	119
	Załącznik 2. Uchwały Rady Miasta Siedlce w sprawie opłat	124
	Załącznik 3. Pomiary napełnień w kordonach/ekranach	128
	Załącznik 4. Pomiary napełnień w autobusach	135
	Spis tabel	169
	Spis map	170
	Spis wykresów	172

1. WSTĘP

1.1. Czym jest Plan Transportowy?

Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o *publicznym transporcie zbiorowym* (Dz. U. 2011, Nr 5 poz. 13 ze zm.), zwana dalej Ustawą, powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art. 8):

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

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

Ustawa nakłada obowiązek opracowania planu transportowego na niektórych organizatorów. Zgodnie z art. 9 w przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, taki obowiązek ma m.in. gmina:

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

Jednostki samorządu terytorialnego o mniejszej liczbie mieszkańców, niż podano w przytoczonym przepisie, mogą, ale nie muszą opracowywać planów transportowych. Plan transportowy uchwalony w gminie, powiecie, województwie jest aktem prawa miejscowego, co oznacza, że podlega kontroli w trybie przewidzianym dla tych planów.

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

- W pierwszej kolejności plan transportowy powinien opracować minister właściwy do spraw transportu.
- Marszałek województwa opracowuje plan transportowy dla swojego obszaru uwzględniając ogłoszony plan transportowy ministra.
- Opracowując plan transportowy dla powiatu (lub związku powiatów) uwzględnia się plan transportowy opracowany i ogłoszony przez marszałka.
- Wójt, burmistrz, prezydent miasta lub zarząd związku międzygminnego, opracowując plan transportowy dla swojego obszaru, będą zobowiązani do uwzględnienia planu transportowego opracowanego i ogłoszonego przez starostę lub marszałka województwa.

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

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem

transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

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

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

1.2. Streszczenie dokumentu

Niniejszy Plan Transportowy (na lata 2014- 2022) został przygotowany przez firmę „Blue Ocean” Business Consulting na zlecenie Urzędu Miasta Siedlce, z wiodącą rolą Wydziału Gospodarki Komunalnej. Ponadto, niektórych informacji pomocnych w prowadzonych pracach udzieliło Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Siedlcach Sp. z o.o.

Dokument obejmuje – zgodnie z założeniami – zarówno Miasto Siedlce, jak i współpracujące z nim gminy w zakresie transportu publicznego, na podstawie porozumień międzygminnych: Gminę Siedlce, Mokobody, Suchożebry, Mordy, Zbuczyn, Wiśniew, Skórzec oraz Kotuń.

Opracowanie rozpoczyna się omówieniem charakterystyki całego obszaru objętego Planem Transportowym, prezentując go z punktu widzenia zjawisk demograficznych oraz ekonomiczno- społecznych związanych z rozwojem transportu, a także innych czynników mających wpływ na kształt sieci komunikacyjnej. W kolejnych częściach dokumentu przedstawiono system transportowy wraz z aktualnym podziałem zadań przewozowych. Następnie omówiono charakterystykę obecnie działającej komunikacji miejskiej i określono sieć komunikacyjną, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Podsumowaniem rozważań dokonanych w pierwszych rozdziałach jest ocena i prognozy potrzeb przewozowych oraz wskazanie pożądanego standardu usług. Bardzo istotnym elementem tej części dokumentu jest analiza SWOT, czyli mocnych i słabych stron transportu publicznego, w nałożeniu na istniejące i pojawiające się szanse i zagrożenia dla tego transportu i jego rozwoju.

Dalej zwrócono uwagę na jakże istotny aspekt finansowania transportu miejskiego: źródła finansowania oraz przychody z działalności transportowej. Następnie wskazano zasady organizacji rynku przewozów, oparte o zrównoważony rozwój, uwzględniający potrzeby transportowe osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych, a także aspekty ochrony środowiska.

W ostatnim rozdziale omówiono kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Siedlcach oraz sposoby monitorowania tego rozwoju.

Integralną częścią niniejszego Planu Transportowego jest jego załącznik w postaci badań ruchu przeprowadzonych w Siedlcach w ramach prac nad niniejszym opracowaniem. Dokument pt. „Pomiary ruchu” omawia bieżące wyniki badań i porównuje je do wyników uzyskanych w roku 2005. Na bazie tych porównań prowadzona jest dyskusja nad dotychczasową historią oraz trendami w rozwoju komunikacji miejskiej w Siedlcach na najbliższe lata.

Poniżej przedstawiamy kolejno: słownik pojęć używanych w całym dokumencie oraz zestawienie wszystkich rekomendacji zawartych w niniejszym Planie Transportowym.

1.3. Słownik pojęć używanych w dokumencie

Lp.	Pojęcie	Opis
1	Plan Transportowy	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności: <ol style="list-style-type: none"> 1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej; 2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych; 3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych; 4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; 5. Zasady organizacji rynku przewozów; 6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróży do infrastruktury przystankowej; 7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera; 8. Kierunku rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
2	Organizator transportu publicznego	Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w Siedlcach wykonuje Prezydent Miasta Siedlce.
3	Operator	Samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie. Operatorem publicznego transportu zbiorowego w Siedlcach jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Siedlcach Sp. z o.o.
4	Przewoźnik	Przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu. Przewoźnikiem w Siedlcach jest m.in. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Siedlcach Sp. z o.o.
7	Rekompensata	Środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
8	Refundacja (dotacja refundacyjna)	Forma rekompensaty przyznawana operatorowi publicznego transportu zbiorowego z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg ustawowych albo wprowadzonych przez organizatora. Zwana jest także dotacją refundacyjną. W przypadku Siedlec dotacja dotyczy tylko zwrotu różnic pomiędzy pełnymi cenami biletów, a cenami biletów ulgowych.
9	Dopłata	Partycypacja (udział) w kosztach realizacji powierzonego zadania w zakresie prowadzenia na określonym terenie lokalnego transportu zbiorowego.

1.4. Zestawienie rekomendacji zawartych w dokumencie

Lp.	Rozdział	Tematyka	Rekomendacja
1.	2.3	Charakterystyka demograficzna	Uwzględnienie w programie „3+ Siedlecka Duża Rodzina” zniżek na przejazdy środkami publicznego transportu zbiorowego.
2.	3.2	Układ drogowy	<ul style="list-style-type: none"> • Modernizacja połączeń drogowych z siecią dróg krajowych oraz planowaną autostradą • Usprawnienie ruchu tranzytowego w mieście poprzez dokończenie budowy tras pierścieniowych • Budowa tunelu pod torami kolejowymi i parkingów w sąsiedztwie stacji PKP
3.	4	Określenie sieci komunikacyjnej	Przeprowadzanie przez MPK przynajmniej raz na 3-4 lata badania obciążeń poszczególnych linii autobusowych
4.	6.2	Określenie preferencji dotyczących wyboru środka transportu	<ul style="list-style-type: none"> • Uwzględnienie postulatów przewoźnych mieszkańców • Przeprowadzanie badań preferencji komunikacyjnych mieszkańców raz na 3-4 lata
5.	6.3	Ochrona środowiska naturalnego	<ul style="list-style-type: none"> • Dalsza dbałość o odnowę taboru, wnioskowanie o kolejne inwestycje z puli UE, mające na celu zachowanie wysokiej jakości taboru • Popularyzacja środków transportu zbiorowego • Promocja ruchu pieszego i rowerowego poprzez rozbudowę odpowiedniej infrastruktury
6.	6.4	Dostęp do publicznego transportu zbiorowego	<ul style="list-style-type: none"> • Dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych poprzez likwidowanie barier architektonicznych • Zwiększenie dostępności zakupu biletów w kluczowych punktach miasta poprzez biletomaty
7.	7	System Informacji Pasażerskiej	<ul style="list-style-type: none"> • Stworzenie Centrum Obsługi Pasażerów (COP) • Połączenie istniejącego systemu z ulicznymi wyświetlaczami w kluczowych punktach przesiadkowych oraz w centrum miasta.
8.	8	Finansowanie transportu publicznego	Rozszerzenie strefy płatnego parkowania
9.	9.4	Uprzywilejowanie komunikacji publicznej	Wprowadzenie priorytetów dla komunikacji miejskiej poprzez sterowanie sygnalizacją świetlną
10.	9.5	Integracja transportu publicznego miejskiego i regionalnego	<ul style="list-style-type: none"> • Stworzenie Zintegrowanego Węzła Wymiany Pasażerskiej • Wprowadzenie wspólnego systemu taryfowo-biletowego • Koordynacja rozkładów jazdy MPK i innych przewoźników
11.	9.6	Integracja transportu publicznego z indywidualnym	Budowa parkingów w oparciu o system „Park&Ride”

2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

2.1. Położenie Miasta Siedlce

Charakterystyka obszaru, na którym planowane jest wykonywanie przewozów pełniących funkcję użyteczności publicznej ma na celu wskazanie czynników, które wywierają wpływ na kształt sieci komunikacyjnej. W procesie planowania rozwoju publicznego transportu zbiorowego Organizator powinien bowiem uwzględnić potrzeby przewozowe mieszkańców, które wynikają zarówno ze stanu zagospodarowania przestrzennego miasta, jego położenia oraz sytuacji społeczno-gospodarczej regionu.

Siedlce to miasto na prawach powiatu, ważny ośrodek administracyjny, gospodarczy, edukacyjny i kulturalny w województwie mazowieckim. Miasto obejmuje swoimi wpływami tereny ościenne, w szczególności leżące w kierunku wschodnim i północnym. Są to powiaty: siedlecki, sokołowski, węgrowski, łosicki. Z racji utrwalonych związków z okresu, kiedy Siedlce były miastem wojewódzkim w zasięgu oddziaływania miasta znajdują się powiaty: miński, garwoliński, łukowski. Położenie przy ważnych szlakach komunikacyjnych oraz bliskość atrakcyjnych turystycznie terenów nadbużańskich powoduje, że zasięg jego oddziaływania wykracza poza obszar województwa mazowieckiego i obejmuje południowy obszar województwa podlaskiego oraz północny obszar województwa lubelskiego.

Mapa 1. Położenie Siedlec na mapie Mazowsza



Źródło: www.mir-old.net12.pl

2.2. Uwarunkowania rozwiązań przestrzennych powiązanych z działalnością transportową

Siedlce zajmują powierzchnię 3186 ha, z czego aż 57 % stanowią grunty zabudowane i zurbanizowane. Ogólny obszar miasta pozostaje niezmieniony. Występują natomiast pewne przesunięcia pomiędzy niektórymi typami gruntów będących w granicach administracyjnych miasta. W latach 2007-2010 odnotowano nieznaczny wzrost powierzchni gruntów zabudowanych i zurbanizowanych oraz terenów pod lasami i zadrzewieniami kosztem powierzchni użytków rolnych i nieużytków.

Rozwój przestrzenny miasta w południową stronę utrudnia kolej wraz z zapleczem, które są zlokalizowane prawie w centrum. Dodatkowo za terenami kolejowymi w stronę południową znajduje się zamknięty teren jednostki wojskowej. Od Północy miasto ograniczone jest przez Północną Dzielnicę Przemysłową, natomiast od

południowego wschodu przez Południową Dzielnicę Przemysłową. W dalszej kolejności wpływ na granice miasta mają zbiorniki wodne: Zalew nad Muchawką położony na zachodniej granicy miasta i trzy zbiorniki położone na północnym wschodzie za granicą miasta, oraz ogródki działkowe położone na północnym zachodzie miasta.

Miasto Siedlce posiada miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dla 34 obszarów, dla 13 obszarów plany są w stadium przygotowań. Na poniższej mapie przedstawione są granice obowiązujących planów miejscowych oraz granice opracowywanych projektów planów miejscowych. Obowiązujące plany dostępne są na stronie internetowej miasta: http://www.siedlce.pl/plan_zagospodarowania/index.php.

Mapa 2. Planowanie przestrzenne miasta Siedlce



Źródło: Urząd Miasta Siedlce

Pod kątem planu transportowego, plany miejscowe zlokalizowane wewnątrz miasta mają z reguły wystarczające połączenia komunikacyjne. Zgodnie z aktualnym zagospodarowaniem przestrzennym miasta można wyróżnić 10 stref funkcjonalnych, które wpływają na kierunki i stopień natężenia ruchu. Wśród nich największą rolę odgrywa centralna dzielnica śródmiejska. Podróże odbywają się głównie w kierunku do i z centrum, najczęściej na trasie praca-dom lub szkoła-dom. W Siedlcach można wyodrębnić 7 dzielnic mieszkaniowych oraz 2 dzielnice przemysłowe. Duże znaczenie dla układu komunikacyjnego będzie miała odległość tych dzielnic od centrum. Potrzeby komunikacyjne mieszkańców są bowiem związane z lokalizacją zakładów pracy oraz innych obiektów użyteczności publicznej.

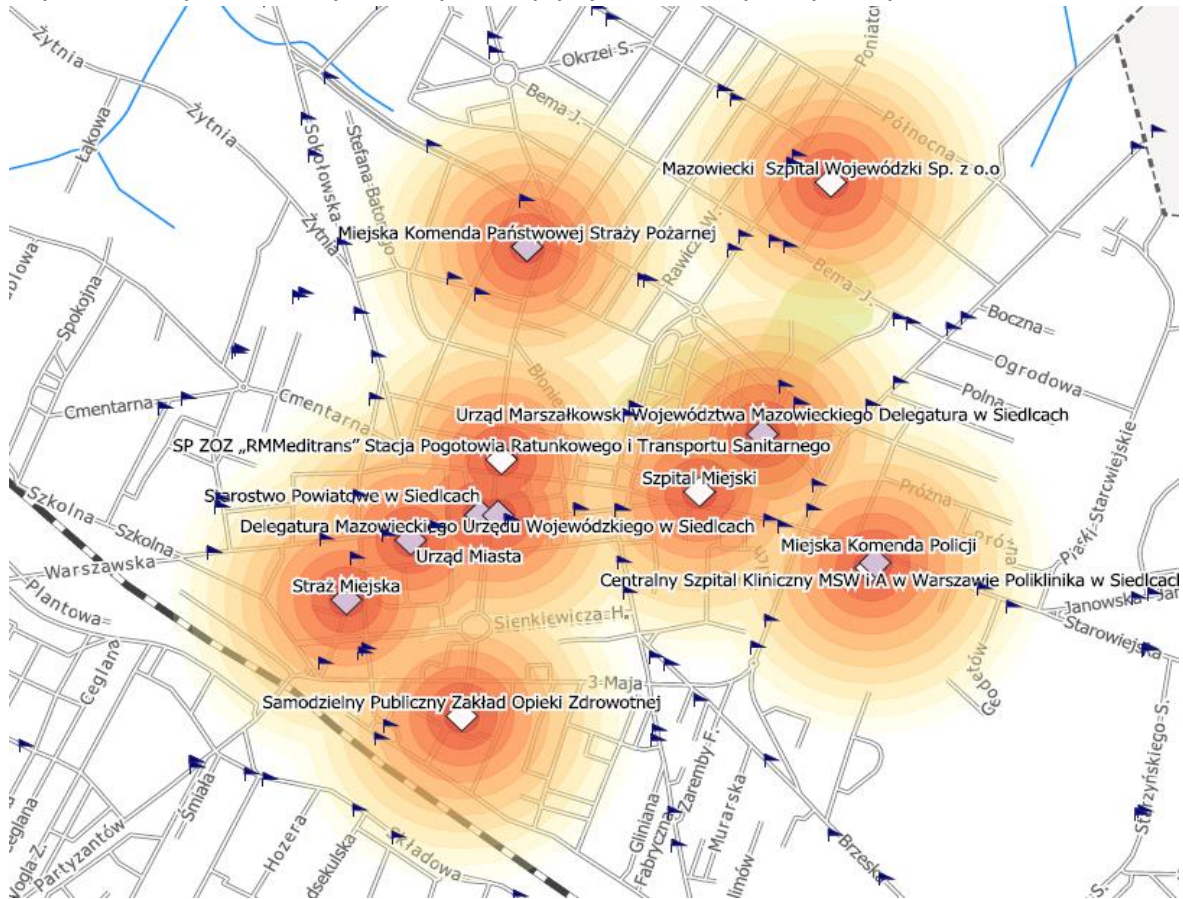
Miejsca użyteczności publicznej zostały podzielone na grupy. W grupie miejsc najważniejszych znalazły się:

Tabela 1. Najważniejsze miejsca użyteczności publicznej

Lp.	Nazwa	Adres
1	Komenda Miejska Policji	ul. Starowiejska 66
2	Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej	ul. Czerwonego Krzyża 45
3	Straż Miejska	ul. Świętojańska 4
4	Urząd Miasta	Skwer Niepodległości 2
5	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej	ul. Kilińskiego 29
6	Szpital Miejski	ul. Starowiejska 15
7	Mazowiecki Szpital Wojewódzki w Siedlcach Sp. z o.o	ul. Poniatowskiego 26
8	Centralny Szpital Kliniczny MSWiA w Warszawie Poliklinika w Siedlcach	ul. Starowiejska 66
9	SP ZOZ „RM Meditrans” Stacja Pogotowia Ratunkowego i Transportu Sanitarnego	ul. Bp-a Świrskiego 38
10	Starostwo Powiatowe w Siedlcach	ul. Józefa Piłsudskiego 40
11	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego, Delegatura w Siedlcach	ul. Wiszniewskiego 4
12	Delegatura Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego w Siedlcach	ul. Józefa Piłsudskiego 38

Poniższa mapa przedstawia lokalizację wspomnianych obiektów użyteczności publicznej i przystanków. Na mapie widoczne jest wyraźne skoncentrowanie obiektów użyteczności publicznej w centrum miasta oraz w stronę północno-wschodnią. Dodatkowo mniejsze skupiska tych obiektów znajdują się na Osiedlu Żwirowa – Południowa, Osiedlu Dreszera, osiedlu Warszawska i Osiedlu nad Zalewem. Mapa pokazuje, że większość obiektów użyteczności publicznej znajduje się w odległości do 100 metrów od przystanków autobusowych i jeden w odległości większej niż pół kilometra.

Mapa 3. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej i przystanków – miejsca najważniejsze



Źródło: Opracowanie własne

Z punktu widzenia mieszkańców miasta i sąsiednich gmin istotna jest także lokalizacja szkół i uczelni, ponieważ uczniowie i studenci stanowią znaczną grupę pasażerów komunikacji publicznej. Miasto Siedlce będące miastem na prawach powiatu prowadzi:

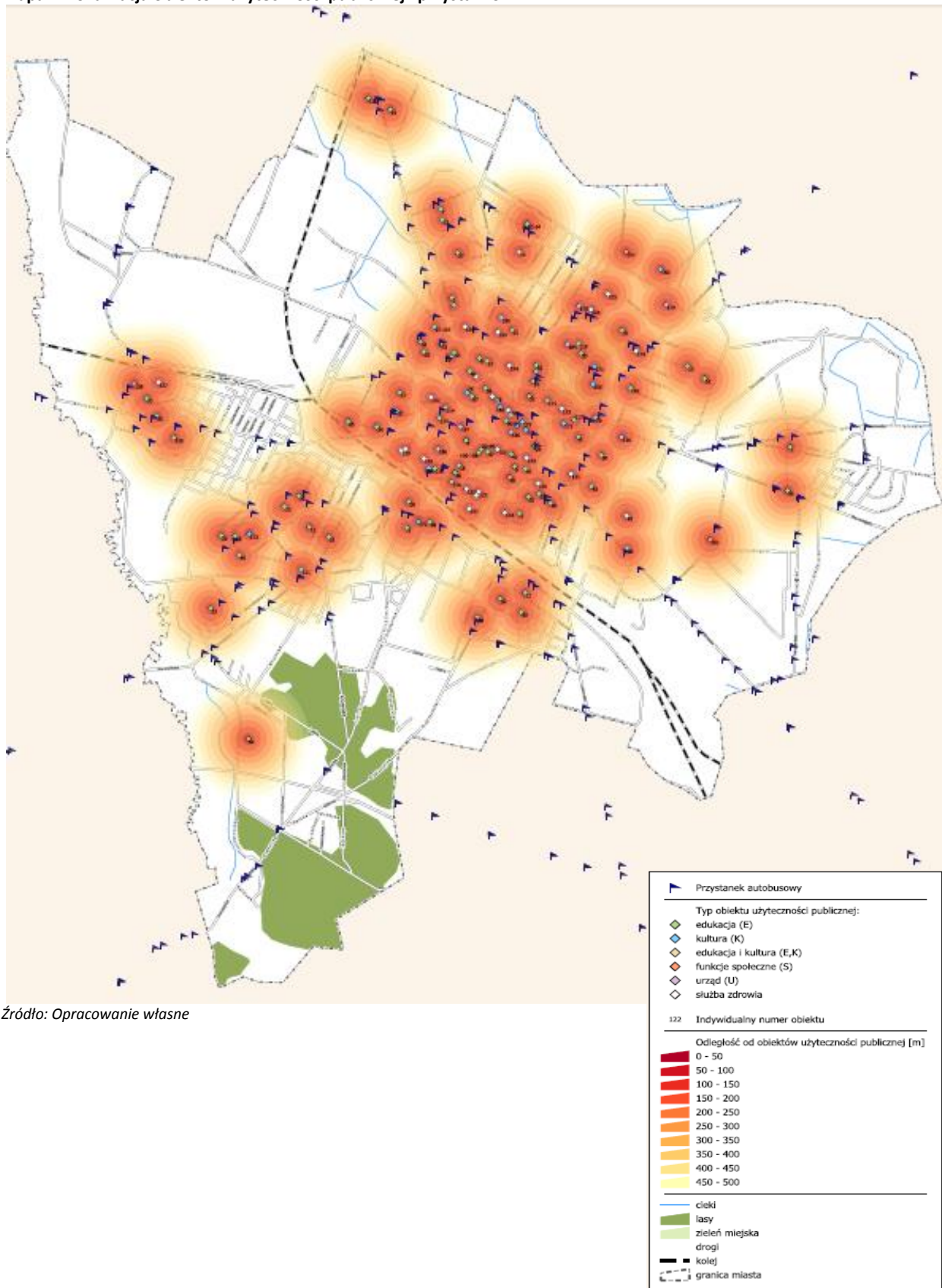
- w ramach zadań gminnych: 16 przedszkoli, 8 szkół podstawowych i 6 gimnazjów.
- w ramach zadań powiatowych: 3 licea ogólnokształcące dla młodzieży, 6 zespołów szkół ponadgimnazjalnych, Specjalny Ośrodek Szkolno- Wychowawczy, Centrum Kształcenia Praktycznego i Centrum Kształcenia Ustawicznego, Poradnię Psychologiczno- Pedagogiczną oraz Samorządowe Centrum Doradztwa i Doskonalenia Nauczycieli.
- w Siedlcach mają siedzibę szkoły wyższe: Uniwersytet Przyrodniczo – Humanistyczny, Collegium Mazovia Innowacyjna Szkoła Wyższa, Nauczycielskie Collegium Języków Obcych, które mają prawie 14 000 studentów.

Ponadto, istnieje kilkanaście prywatnych przedszkoli, a także prywatne szkoły podstawowe i gimnazja. Dodatkowo w Siedlcach funkcjonuje także Miejski Żłobek.

Wśród obiektów użyteczności publicznej należy wymienić także 9 zakładów, z którymi zawarto umowy o udzielenie świadczeń zdrowotnych w zakresie podstawowej opieki zdrowotnej.

Wszystkie miejsca użyteczności publicznej zobrazowane są na poniższej mapie oraz podane w Załączniku 1.

Mapa 4. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej i przystanków



Źródło: Opracowanie własne

Na podstawie powyższych informacji można określić obszary o największym potencjalnym zapotrzebowaniu na przewozy, które są zgodne z systemem komunikacyjnym miasta, a jego podstawę stanowi centrum i osiem ciągów ulicznych zlokalizowanych promieniście do centrum miasta:

1. Centrum – między ulicami Armii Krajowej, Piłsudskiego, Floriańską i 3 Maja,
2. wzdłuż ulic Wojskowej i Sokołowskiej,
3. wzdłuż ulic Władysława Jagiełły i Prusa,
4. wzdłuż ulic Starowiejskiej i Janowskiej,
5. wzdłuż ulic Wyszyńskiego i Kazimierzowskiej,
6. wzdłuż ulicy Brzeskiej,
7. wzdłuż ulic Floriańskiej i Łukowskiej,
8. wzdłuż ulic Partyzantów i Garwolińskiej,
9. wzdłuż ulic Piłsudskiego i Warszawskiej.

Ponadto trzon systemu komunikacyjnego tworzony jest przez:

- handlowo-usługowe Śródmieście, zlokalizowane w Centrum i ograniczone ulicami: 3 Maja, Wojska Polskiego, Piłsudskiego, Wojskową, Aślanowicza, Konarskiego, Kościuszki i Floriańską;
- Osiedle Błonie, znajdujące się na północ od Centrum, zajmujące obszar ok. 2 ha i w całości zabudowane blokami (4 i 11- piętrowymi);
- Nowe Siedlce, dzielnica mieszkaniowa o zabudowie willowej w północno-wschodniej części miasta;
- Osiedle Tysiąclecia, największe osiedle mieszkaniowe w Siedlcach, leżące w północno-zachodniej części miasta. Osiedle zajmuje obszar ok. 15 ha i w całości zabudowane jest blokami (4 i 11- piętrowymi);
- Osiedle Żytnia, leży w północno-zachodniej części miasta, zajmuje obszar ok. 3 ha i zabudowane jest 4- piętrowymi blokami z wielkiej płyty;
- Piaski Zamiejskie, dzielnica Siedlec, leżąca w północno-zachodniej części miasta, wzdłuż ulic: Ignacego Daszyńskiego i Piaski Zamiejskie oraz przy przystanku PKP Siedlce Zachodnie. W skład dzielnicy wchodzi Osiedle Panorama, Hala Targowa oraz zabudowa jednorodzinna jednopiętrowa wzdłuż ulicy Piaski Zamiejskie. Dodatkowo pomiędzy ulicami Piaskową i Przymiarki znajdują się Pracownicze Ogrody Działkowe;
- Osiedle Reymonta leżące w środkowo-zachodniej części miasta, zajmujące obszar ok. 5 ha i zabudowane domami jednorodzinnymi;
- Osiedle nad Zalewem, leżące jak sama nazwa wskazuje nad Zalewem nad Muchawką, zajmujące obszar ok. 5 ha i zabudowane 4- piętrowymi blokami;
- Osiedle Warszawska, leżące w południowo-zachodniej części miasta;
- Roskosz – osiedle mieszkaniowe w południowo-zachodniej części miasta;
- Osiedle Dreszera, leżące w południowo-zachodniej części miasta, zajmujące obszar ok. 3 ha i zabudowane 4-piętrowymi blokami;
- Taradajki, leżące na południe od Centrum, m. in. z Osiedlem Żwirowa Południowa, mającym powierzchnię ok. 4 ha i zabudowanym 4- piętrowymi blokami;
- Sekuła, dzielnica leżąca w południowej części miasta, wzdłuż ulicy Domanickiej, przy Lasku Sekulskim i obwodnicy Siedlec;
- Osiedle Wyszyńskiego, osiedle mieszkaniowe, które leży we wschodniej części miasta, zajmuje obszar ok. 5 ha i zabudowane jest 4- piętrowymi blokami mieszkalnymi;
- Osiedle Młynarska, które leży we wschodniej części miasta, ma ok. 5 ha powierzchni i zabudowane jest blokami z wielkiej płyty (4 i 11- piętrowymi);
- Stara Wieś, dzielnica leżąca we wschodniej części miasta;
- Północna Dzielnica Przemysłowa, położona jak sama nazwa wskazuje na północy, obecnie znajduje się w niej przede wszystkim Collegium Mazovia Innowacyjna Szkoła Wyższa, Siedleckie Zakłady Drobiarskie Drosed S.A., producent pasz Cargill Polska Sp. z o.o. i inne;
- Południowa Dzielnica Przemysłowa położona na południowym wschodzie, w której znajdują się zakłady przemysłowo-handlowe.

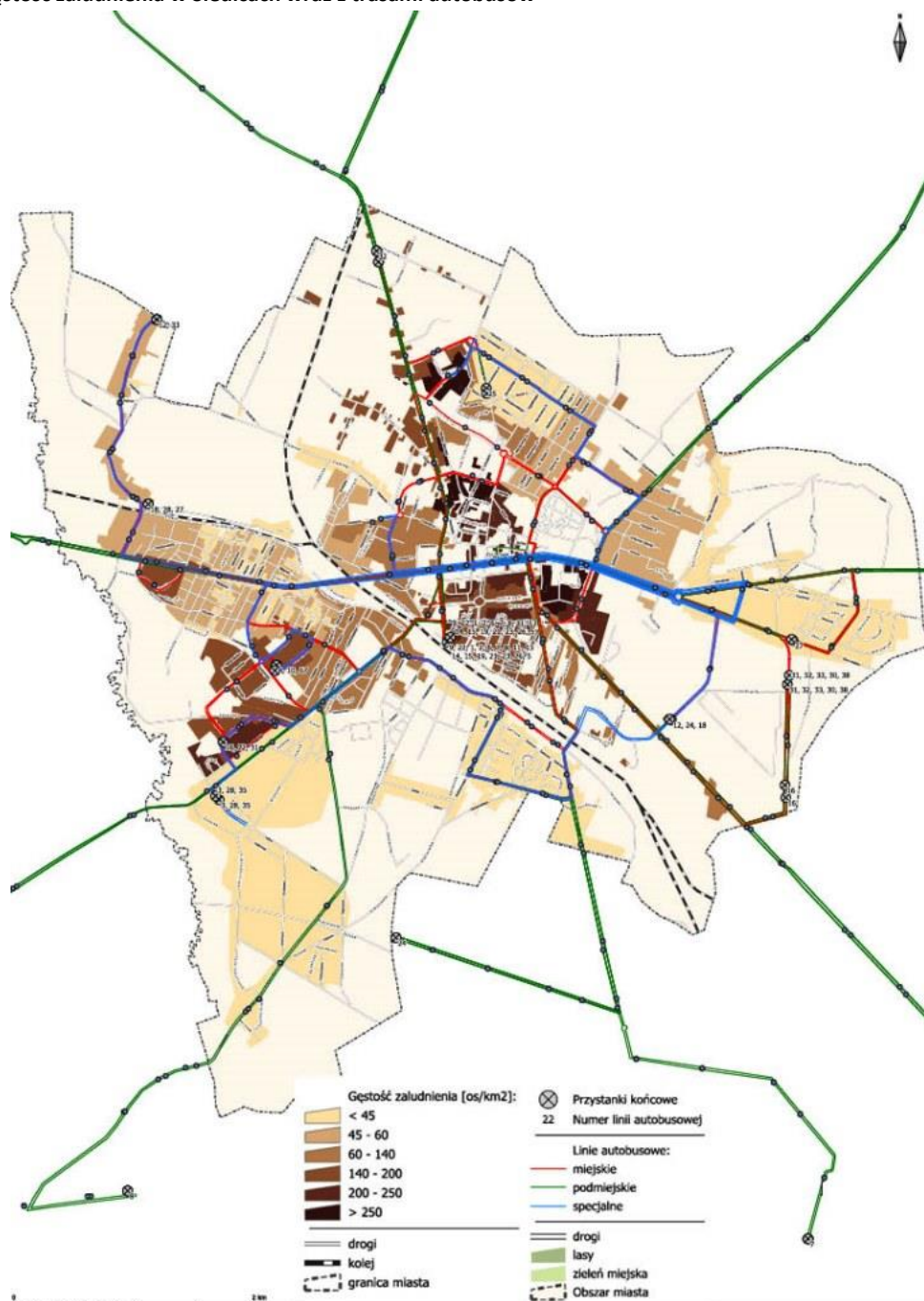
2.3. Charakterystyka demograficzna

Według danych GUS na koniec 2012 roku w Siedlcach zamieszkiwało 76 393 osoby, w tym 40 236 kobiet. Współczynnik feminizacji utrzymuje się na dość wysokim poziomie i wynosi 111 kobiet na 100 mężczyzn. Liczba ludności miasta systematycznie spada. W latach 2008-2012 liczba mieszkańców zmniejszyła się o 792 osoby.

Liczba ludności zamieszkującej w 2012 roku na 1km² wyniosła 2 398 osób. Jest to największa gęstość zaludnienia wśród miast na prawach powiatu w województwie mazowieckim. Dla porównania gęstość zaludnienia w Płocku wynosi 1 404 osoby/1km², a w przypadku Radomia 1 965 osób/km². Jest to o tyle istotne, że ze względów transportowych miasto Siedlce prezentuje zabudowę bardzo zwartą, co ma istotny wpływ na charakter publicznego transportu drogowego.

Na poniższej mapie przedstawiono nakładanie się gęstości zaludnienia z trasami linii komunikacyjnych – innymi słowy: nakładanie się popytu na podaż w tym zakresie.

Mapa 5. Gęstość zaludnienia w Siedlcach wraz z trasami autobusów



W roku 2012 przyrost naturalny był dodatni i wyniósł 203 osoby, z każdym rokiem wspomniany współczynnik kształtuje się na coraz niższym poziomie. Dodatkowo w roku 2002 po raz pierwszy wystąpiło ujemne saldo migracji i wyniosło -50 osób. Zjawisko to się pogłębia. W roku 2012 saldo migracji wyniosło -226 osób. Głównym kierunkiem migracji odpływowej jest Warszawa. Siedlce są natomiast miejscem docelowym migracji ludzi młodych, pochodzących z terenów wiejskich, poszukujących pracy lub kontynuujących edukację.

Strukturę ludności miasta Siedlce w latach 2007-2012 według grup ekonomicznych przedstawia poniższa tabela.

Tabela 2. Struktura ludności miasta Siedlce wg grup ekonomicznych

	2009		2010		2011		2012		Dynamika % (7:1)
	Ludność	%	Ludność	%	Ludność	%	Ludność	%	
	1	2	3	4	5	6	7	8	
Ogółem	77319	100	76303	100	76480	100	76393	100	98,8
Wiek przedprodukcyjny	14904	19,2	14572	19,1	14464	18,9	14366	18,8	96,4
Wiek produkcyjny	51392	66,5	50293	65,9	49989	65,4	49379	64,4	96,1
Wiek poprodukcyjny	11023	14,3	11 438	15	12027	15,7	12648	16,6	114,7

Źródło: Bank Danych Regionalnych GUS, stan w dniu 31.XII

Oznaczenia:

1 Wiek przedprodukcyjny: 0-17 lat

2 Wiek produkcyjny: 18-59 lat (kobiety) i 18-64 (mężczyźni)

3 Wiek poprodukcyjny: powyżej 60 lat (kobiety) i powyżej 65 lat (mężczyźni)

Analiza struktury ludności miasta wykazuje zdecydowaną dominację osób w wieku produkcyjnym, która w roku 2012 stanowiła 64,4 % ogółu mieszkańców, podczas gdy średnia w woj. mazowieckim wyniosła 62,9 %. Grupa osób w wieku przedprodukcyjnym stanowiła 18,8 %, natomiast w wieku poprodukcyjnym 16,6 %. Obserwuje się systematyczny spadek ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym przy jednoczesnym wzroście ludności w wieku poprodukcyjnym. Świadczy to o demograficznym starzeniu się społeczeństwa.

Wpływ na taką sytuację ma spadek liczby dzieci w ogólnej liczbie ludności. Łącznie liczba przedszkolaków kształtuje się na poziomie ok. 3100, zaś liczba uczniów wynosi: szkoły podstawowe 4699, szkoły gimnazjalne – 2244, zaś szkoły ponadgimnazjalne – 6051.

Poniżej prezentujemy zestawienie za okres 2007-2013.

Tabela 3. Liczba osób kształcących się z podziałem na rodzaje szkół

	2007/2008	2010/2011	2013/2014
Liczba przedszkoli	25	31	35
Liczba uczniów	2 225	2 820	3 116
Liczba szkół podstawowych	11	10	9
Liczba uczniów	5 211	4 932	4 699
Liczba szkół gimnazjalnych	10	11	7
Liczba uczniów	3 072	2 733	2 244
Liczba szkół ponadgimnazjalnych	61	65	10
Liczba uczniów	10 916	11 128	6 051
Liczba szkół wyższych	3	2	2
Liczba studentów	14 599	13 542	Brak danych

Źródło: Wydział Edukacji UM Siedlce

W celu przeciwdziałania wspomnianym tendencjom również w Siedlcach wprowadzono program „3+ Siedlecka Duża Rodzina”. W mieście znajduje się bowiem 250 rodzin wielodzietnych, czyli rodzin posiadających przynajmniej

trójkę dzieci. Jest to liczba niewielka, zaś średnia liczba dzieci przypadająca na jedną rodzinę nie gwarantuje zastępowalności pokoleń. Wspomniany program nie obejmuje swoim zakresem komunikacji publicznej. Mając na uwadze chęć wspierania rodzin wielodzietnych oraz promowania modelu rodziny 3 + rekomenduje się uwzględnienie w programie „3+ Siedlecka Duża Rodzina” zniżek na przejazdy środkami publicznego transportu zbiorowego.

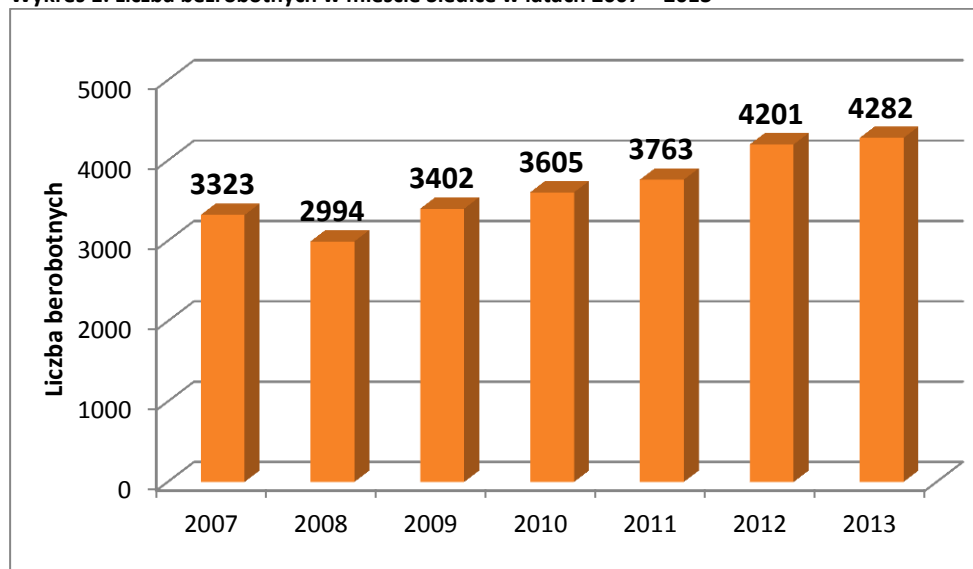
Powyższe informacje prowadzą do wniosku, że w mieście jest około 35,5 tys. osób uprawnionych do przejazdów ulgowych na podstawie legitymacji szkolnej lub studenckiej – co stanowi ok. 50% liczby mieszkańców Siedlec. Z szczegółowych analiz i prognoz dotyczących liczby uczniów w kolejnych latach można przewidywać, że liczba osób korzystających z ulg szkolnych i studenckich w najbliższych latach utrzyma się na stałym poziomie.

Liczba ludności Miasta Siedlce wyniesie – wg danych GUS – w 2017 r. i 2022 r. odpowiednio 78,8 i 79,2 tys. W konsekwencji przewidywanych zmian w strukturze demograficznej mieszkańców Siedlec, należy liczyć się z lekkim zmniejszeniem się o około 2-3% do 2022 r. liczby pasażerów kupujących bilety normalne (pełnopłatne) siedleckiej komunikacji miejskiej, przy jednoczesnym zwiększaniu się liczby uprawnionych do przejazdów ulgowych i bezpłatnych (bez uczniów i studentów) o 20-30% w stosunku do liczby osób obecnie korzystających z tych uprawnień.

2.4. Struktura ekonomiczno- zawodowa mieszkańców

Do 2008 r. bezrobocie w mieście Siedlce sukcesywnie malało, co było spowodowane wzrostem inwestycji w gospodarce, nakładem środków pozyskanych z funduszy UE oraz odpływem fachowej siły roboczej do krajów UE, a co za tym idzie zwiększoną potrzebą zatrudniania. Od 2009 roku odnotowano wzrost bezrobocia, co spowodowane jest pogorszeniem się sytuacji gospodarczej na świecie, która odbiła się również na sytuacji ekonomicznej przedsiębiorstw krajowych.

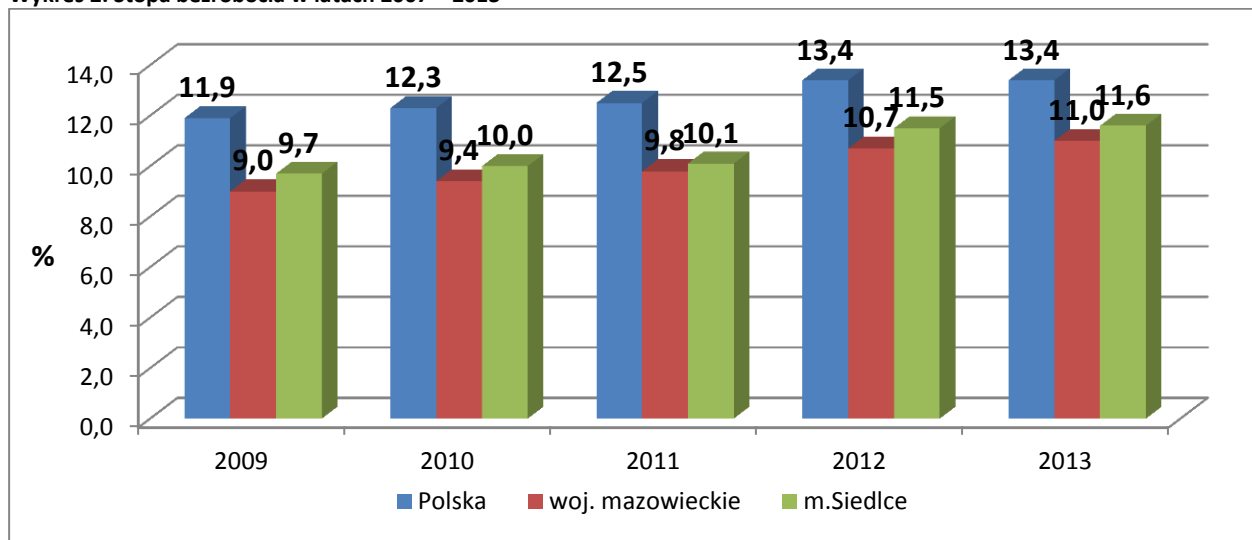
Wykres 1. Liczba bezrobotnych w mieście Siedlce w latach 2007 – 2013



Źródło: Dane Powiatowego Urzędu Pracy w Siedlcach

Stopa bezrobocia w końcu grudnia 2013 r. w stosunku do czynnych zawodowo dla Miasta Siedlce wynosiła 11,6 %, natomiast w województwie mazowieckim 11,0 %, a w kraju 13,4 %.

Wykres 2. Stopa bezrobocia w latach 2007 – 2013



Źródło: GUS, Bezrobotni oraz stopa bezrobocia wg województw, podregionów i powiatów

Siedlce są największym ośrodkiem gospodarczym wschodniego Mazowsza. Na koniec roku 2013 w mieście było zarejestrowanych 8 351 podmiotów gospodarczych w tym 8 176 firm prywatnych (98%) i 175 podmiotów sektora publicznego (2%).

Największym przedsiębiorstwem przemysłowym w Siedlcach jest firma Polimex-Mostostal S.A. - polskie przedsiębiorstwo budowlane, generalny wykonawca w zakresie budownictwa przemysłowego, ogólnego i mieszkaniowego, producent lekkich konstrukcji stalowych, oraz wykonawca robót budowlanych w Polsce i za granicą. W Siedlcach działa także polski oddział firmy Stadler Rail, producenta elektrycznych zespołów trakcyjnych Flirt/ER75. Inne większe zakłady przemysłowe w Siedlcach to między innymi Drosed S.A. - producent wyrobów drobiarskich, Podlaska Wytwórnia Wódek Polmos Siedlce S.A., Valmont Polska Sp. z o.o. - producent masztów oświetleniowych i energetycznych, ALTRAD-Mostostal Spółka z o.o. producent rusztowań i szalunków, Cargill Polska Sp. z o.o. - producent pasz i nawozów sztucznych, Fenes S.A. - producent narzędzi skrawających, PSI Spółdzielczy Producent Sprężyn, Carfi Polska Sp. z o.o.

Dogodne położenie Siedlec na międzynarodowych szlakach komunikacyjnych (drogowym i kolejowym) oraz bliskość Warszawy i przejścia granicznego w Terespolu, a także dobrze rozwinięta infrastruktura stwarzają dobre perspektywy rozwoju miasta.

W Siedlcach znajduje się podstrefa Tarnobrzesckiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej o powierzchni 65,40 ha, która przyciąga wielu inwestorów. Miasto jest predestynowane do przyjęcia inwestycji związanych z przetwórstwem rolno-spożywczym i ekologią. Inwestycje innego typu mogą być lokowane w dwóch dzielnicach przemysłowych.

2.5. Charakterystyka gmin, z którymi Miasto Siedlce podpisało porozumienia międzygminne

Gmina Siedlce

Gmina Siedlce jest gminą wiejską zamieszkałą przez 17 177 osób, otaczającą miasto Siedlce. Wchodzi w skład powiatu siedleckiego, położonego w województwie mazowieckim. Liczba jej mieszkańców stale rośnie, co jest związane z osiedlaniem się ludności z okolicznych gmin, poszukujących w mieście pracy. Atrakcyjne położenie gminy z jednej strony gwarantuje dobre połączenie komunikacyjne z miastem, z drugiej strony ma wpływ na niższe ceny (ziemi i usług) oraz komfort życia w ciszy i spokoju. Takie warunki sprzyjają rozwojowi mieszkalnictwa. Z kolei napływ ludności przyczynia się do ogólnego rozwoju gminy.

Poniższa tabela przedstawia strukturę ludności wg podziału na grupy wiekowe na przełomie lat 2000- 2011.

Tabela 4. Struktura ludności Gminy Siedlce wg grup wiekowych

Siedlce	2000	2003	2006	2009	2012
ogółem	14959	15475	15934	16358	17150
wiek przedprodukcyjny	4270	4054	3796	3588	3724
wiek produkcyjny	8796	9505	10118	10648	11086
wiek poprodukcyjny	1893	1916	2020	2122	2340

Źródło: GUS, Bank Danych Lokalnych

Dane przedstawione w tabeli wyraźnie wskazują, że proces starzenia się społeczeństwa na terenie gminy odbywa się stosunkowo wolno. Ogólna liczba mieszkańców stale wzrasta, co jak wspomniano jest uwarunkowane przede wszystkim migracjami, a wskaźnik obciążenia demograficznego od kilku lat utrzymuje się na podobnym poziomie. W 2011 roku na 100 osób w wieku produkcyjnym przypadły 54 osoby w wieku nieprodukcyjnym. Należy jednak zauważyć, że sukcesywnie zwiększa się liczba osób w wieku produkcyjnym, przy jednocześnie niewielkim wzroście dzietności. Utrzymanie się takiej tendencji w przyszłości skutkować będzie pogłębiającym się procesem starzenia społeczeństwa. Z punktu widzenia transportu wspomniane zjawisko wiązać się będzie ze zwiększającą się liczbą osób uprawnionych do przejazdów ulgowych, a co za tym idzie ze wzrastającymi kwotami dopłat do biletów ulgowych.

Obszar gminy obejmuje 14.154 ha, z czego 9.375 ha stanowią użytki rolne, a 1,478 ha zajmują lasy. Chociaż lasy zajmują niewielki procent powierzchni, jednak przez teren gminy przepływają rzeki, których doliny wraz ze stawami zostały włączone do obszarów chronionych, w tym częściowo do programu Natura 2000, a częściowo także do chronionego krajobrazu „Siedlecko- Węgrowskiego”.

Na terenie gminy przeważa produkcja roślinno- zwierzęca. Do głównych upraw należą podstawowe zboża oraz ziemniaki. Jeżeli chodzi o hodowlę, to dominuje produkcja drobiu, chów trzody chlewnej oraz bydła mlecznego. Rynek zbytu mięsa drobiowego, jaj oraz mleka gwarantują zakłady przemysłowe położone na terenie miasta Siedlce.

Rolnictwo odgrywa jednak coraz mniejszą rolę w utrzymywaniu gospodarstw domowych. Taki stan rzeczy przyczynia się do wzrastającej liczby podmiotów gospodarczych na obszarze gminy (w roku 2011 zarejestrowano ponad 10300 podmiotów). Rozwojowi działalności gospodarczej sprzyja ponadto dobrze rozwinięta infrastruktura techniczna (kanalizacyjno- wodociągowa, gazociągowa i telekomunikacyjna). Przeważa handel detaliczny, budownictwo oraz usługi i transport drogowy.

Największymi przedsiębiorstwami zlokalizowanymi na terenie gminy są:

- Zentis Polska sp. z o.o.,
- Argofruct sp. z o.o.,
- Elmo Siedlce sp. z o.o.,
- Nasz Drób sp. z o.o.,
- Budosan Czubaszek.

W skład gminy wchodzi wioski i osiedla: Białki, Biel, Błogoszcz, Chodów, Golice, Golice-Kolonia, Grabianów, Grubale, Jagodna, Joachimów, Nowe Iganie, Nowe Opole, Opole Świerczyna, Osiny, Ostrówek, Pruszyń, Pruszynek, Pruszyń-Pieńki, Pustki, Purzec, Rakowiec, Stare Iganie, Stare Opole, Stok Lacki - Folwark, Stok Lacki, Strzała, Topórek, Ujrzanów, Wołyńce, Wołyńce-Kolonia, Wólka Leśna, Żabokliki, Żabokliki - Kolonia, Żelków - Kolonia, Żytunia. Największymi obszarowo są sołectwa Stok Lacki, Chodów i Żelków-Kolonia.

Powyżej 1000 mieszkańców mają miejscowości:

- Żelków-Kolonia – 1575,
- Nowe Iganie –1284,
- Strzała – 1118,
- Chodów – 1150,
- Stok Lacki Folwark – 1018
- Grabianów - 1000

Wykaz jednostek organizacyjnych Gminy Siedlce zawiera załącznik do uchwały Rady Gminy z dnia 25 stycznia 2007 r. Należą do nich:

- Urząd Gminy Siedlce z siedzibą w Siedlcach,
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Siedlcach,
- Gminny Ośrodek Kultury w Siedlcach z siedzibą w Chodowie,
- Gminny Zespół Ekonomiczno- Administracyjny Szkół w Siedlcach,
- Zespół Oświatowy w Białkach,
- Zespół Oświatowy w Golicach,
- Zespół Oświatowy w Nowych Iganicach,
- Zespół Oświatowy w Pruszyńcu,
- Zespół Oświatowy w Stoku Lackim,
- Zespół Oświatowo- Wychowawczy w Strzale,
- Zespół Oświatowy w Żelkowie- Kolonii.

Wymienione wyżej placówki oświatowe świadczą o dobrze rozbudowanej bazie dydaktycznej, która stanowi potencjał rozwojowy gminy.

Do zewnętrznych granic gminy Siedlce przylegają: od północy gmina Suchożebry, od wschodu gminy: Mordy i Zbuczyn, od południa gmina Wiśniew i Skórzec oraz od zachodu gminy: Kotuń i Mokobody. Takie położenie gminy powoduje, że stanowi ona łącznik pomiędzy pozostałymi gminami powiatu a Miastem Siedlce. Miasto jest również głównym ośrodkiem usługowym dla gminy Siedlce. Dlatego rozbudowa sieci komunikacyjnej powinna stanowić priorytet inwestycyjny. Dobrze rozwinięty transport publiczny stanowić będzie bowiem o decyzjach lokalizacyjnych mieszkańców ale także osób spoza terenu gminy.

Gmina Siedlce posiada dobrze rozwiniętą sieć dróg. Układ drogowy tworzą: 24,4 km dróg krajowych, 13,6 km dróg wojewódzkich, 44,7 km dróg powiatowych oraz 78,1 km dróg gminnych. Do najważniejszych elementów, o znaczeniu międzynarodowym, należy odcinek planowanej autostrady A2, Świecko- Poznań- Warszawa- Terespol. Z punktu widzenia mieszkańców gminy zapewniająca powiązanie drogowe z Warszawą oraz Siedlcami. Innym istotnym połączeniem jest droga krajowa nr 63, Łomża- Sokołów Podlaski- Siedlce- Łuków- Radzyń Podlaski.

Do najważniejszych połączeń kolejowych należy zaliczyć linię kolejową nr 2 (dwutorową, zelektryfikowaną i magistralną), Warszawa Centralna- Terespol. Dzięki rozwiniętej sieci kolejowej mieszkańcy gminy mają zapewnione dobre połączenie z Siedlcami, Warszawą, Mińskiem Mazowieckim, Mordami i Łukowem.

Autobusy MPK w bardzo dobrym stopniu zaspokajają potrzeby komunikacyjne mieszkańców. Teren gminy obsługiwany jest przez 20 linii autobusowych MPK:

- linia nr 1 - Nowe Iganie, Stare Iganie; Stare Opole;
- linia nr 2 – Żelków Kolonia;

Gmina Wiśniew

Gmina Wiśniew leży w południowej części powiatu siedleckiego, 100 km od Warszawy. Od zachodu graniczy z gminami Skórzec i Domanice, od wschodu z gminą Zbuczyn, od północy z gminą Siedlce, a od południa z gminą Łuków, położoną na terenie powiatu łukowskiego.

Sołectwa:

Borki-Kosiorki, Borki-Paduchy, Borki-Sołdy, Ciosny, Daćbogi, Gostchorz, Helenów, Kaczory, Lipniak, Łupiny, Mościbrody, Mościbrody-Kolonia, Mroczyki, Myrcha, Nowe Okniny, Okniny-Podzdrój, Pluty, Radomyśl, Stare Okniny, Stok Wiśniewski, Śmiary, Tworki, Wiśniew, Wiśniew-Kolonia, Wólka Wiśniewska, Wólka Wołyńska, Zabłocie.

Miejscowości bez statusu sołectwa: Baranek, Jastrzębie-Kąty, Leśniczówka.

Bez wątpienia największym atutem gminy są warunki przyrodnicze, które sprzyjają rozwojowi turystyki i rekreacji. Na tych terenach znajduje się Łukowski oraz Siedlecko- Węgrowski Obszar Chronionego Krajobrazu. Stanowią one o dużym potencjale agroturystycznym Gminy Wiśniew.

Gmina stanowi 7,85% powierzchni powiatu siedleckiego. Gmina ma charakter typowo rolniczy. Jej obszar obejmuje 125,87 km², z czego:

- użytki rolne stanowią 67,3 %
- użytki leśne stanowią 21,8 %
- pozostałe grunty i nieużytki stanowią 10,9 %.

Na koniec 2011 roku zarejestrowanych było ponad 300 podmiotów gospodarczych, wśród nich największy udział miał handel, rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo, a także przetwórstwo przemysłowe oraz budownictwo i transport.

Według informacji z Banku Danych Lokalnych GUS na koniec 2011 r. gminę zamieszkiwało 5900 osób. W ostatnich latach liczba ta utrzymuje się na stałym poziomie. Przyrost naturalny dodatni oraz stosunkowo niska liczba ludności w wieku poprodukcyjnym świadczy o wolnym procesie starzenia się społeczeństwa. Niestety kolejne lata zapowiadają obniżenie liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym- z roku na rok maleje współczynnik dzietności w gminie, a wzrasta liczba osób w wieku poprodukcyjnym. Ponadto współczynnik obciążenia demograficznego wynosi ok. 65 osób w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnych. Choć wskaźnik ten jest co roku niższy nadal stanowi jeden z wyższych wyników w powiecie, dla którego współczynnik obciążenia wynosi 63,1.

Tabela 5. Struktura ludności Gminy Wiśniew wg grup wiekowych

	2000	2003	2006	2009	2012
ogółem	5851	5903	5891	5878	5888
wiek przedprodukcyjny	1760	1715	1627	1487	1386
wiek produkcyjny	3089	3184	3315	3509	3596
wiek poprodukcyjny	1002	1004	949	882	906

Źródło: GUS, Bank Danych Lokalnych

W gminie znajdują się 3 szkoły podstawowe i 3 gimnazja połączone w zespołach szkół, do których należą:

- Zespół Oświatowy w Wiśniewie,
- Zespół Oświatowy w Radomyśli,
- Zespół Oświatowy w Śmiarach.

Ponadto na terenie gminy zlokalizowane są: Przedszkole Samorządowe w Wiśniewie, Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Wiśniewie oraz Gminny Ośrodek Kultury i Biblioteka Publiczna.

Przez teren gminy przechodzą ważne krajowe szlaki: magistrała kolejowa E- 20 Moskwa – Berlin oraz droga krajowa nr 63 Węgorzewo – Sławatycze, stanowiąca część tzw. wielkiej obwodnicy Mazowsza. Niestety jej stan techniczny na terenie gminy nie jest najlepszy. Sieć dróg gminnych w wystarczającym stopniu zaspokaja potrzeby komunikacyjne mieszkańców. W przeważającej większości wioski gminne mają dobre połączenia drogowe z centralną miejscowością Wiśniewem, która stanowi jednocześnie siedzibę gminy. Problem stanowi natomiast stan techniczny dróg, które w znacznej mierze wymagają przebudowy.

Autobusy MPK wjeżdżają do gminy Wiśniew na odległość zaledwie 1 km (linia nr 7). Dojeżdżają do miejscowości Zachojniak.

Gmina obsługiwana jest w większości przez autobusy PKS Siedlce, PKS Łuków oraz innych przewoźników prywatnych. Kursy odbywają się w miarę regularnie.

W przypadku uzyskania od wójta gminy Wiśniew udokumentowanych informacji, wynikających z przeprowadzonych przez gminę badań zapotrzebowania na przewozy środkami komunikacji publicznej wśród mieszkańców gminy, organizator może rozważyć potrzebę uruchomienia nowej linii autobusowej MPK, obsługującej między innymi miejscowości Myrcha, Stok Wiśniewski, Wólka Wołyńska oraz Wólka Wiśniewska. W przypadku niewystarczającej liczby pasażerów, gmina Wiśniew musiałaby do tej linii wносить wyższe dopłaty za wozokilometr.

Mapa 7. Gmina Wiśniew



Źródło: © autorzy OpenStreetMap

Gmina Zbuczyn

Gmina Zbuczyn leży w południo-wschodniej części powiatu siedleckiego i stanowi 13,15% jego powierzchni, przez co jest największą gminą w tym powiecie. Graniczy z Gminą Wiśniew i Gminą Siedlce oraz z Miastem i Gminą Mordy, a także z Gminą Olszanka leżącą w powiecie łosickim, z Gminą Międzyrzec Podlaski położoną w powiecie bialskim oraz Gminą Trzebieszów i Gminą Łuków znajdującą się w powiecie łukowskim.

W skład Gminy wchodzi następujące Sołectwa: Borki-Kosy, Borki-Wyrki, Bzów, Choja, Chromna, Cielemęc, Czuryły, Dziewule, Grochówka, Grodzisk, Izdebki-Błazeje, Izdebki-Kosny, Izdebki-Kośmidry, Izdebki-Wąsy, Januszówka, Jasionka, Karcze, Krzesk-Królowa Niwa, Krzesk-Majątek, Kwasy, Lipiny, Lucynów, Łęcznowola, Ługi- Rętki, Ługi Wielkie, Maciejowice, Modrzew, Olędy, Pogonów, Rówce, Rządów, Smolanka, Sobicze, Stary Krzesk, Świercze, Tarcze, Tchórzew, Tchórzew-Plewki, Tęczki, Wesółka, Wólka Kamienna, Zawady, Zbuczyn (3 sołectwa), Zdany.

Według danych na koniec 2011 r. gminę zamieszkiwało 10 143 osób. Liczba mieszkańców sukcesywnie wzrasta, jednak niski stopień dzietności powoduje, że liczba osób w wieku przedprodukcyjnym maleje w stosunku do pozostałych grup. Maleje również stosunek liczby osób w wieku nieprodukcyjnym do osób w wieku produkcyjnym, jednak nadal współczynnik obciążenia demograficznego jest najwyższy w powiecie i w 2011 roku wynosił 68,8. Dla porównania, w województwie mazowieckim wartość ta stanowiła 58,1 a w powiecie 63,1. Powyższe dane wskazują, że starzenie się społeczeństwa w kolejnych latach będzie się pogłębiać, co zdecydowanie stanowi wyzwanie dla władz gminy w zakresie finansowania transportu w związku z wzrastającą liczbą przejazdów ulgowych.

Tabela 6. Struktura ludności Gminy Zbuczyn wg grup wiekowych

	2000	2003	2006	2009	2012
ogółem	10161	10106	10013	9991	10119
wiek przedprodukcyjny	2954	2799	2580	2346	2297
wiek produkcyjny	5319	5463	5661	5894	6061
wiek poprodukcyjny	1888	1844	1772	1751	1761

Źródło: GUS, Bank Danych Lokalnych

Gmina Zbuczyn ma obszar 210,75 km², w tym: użytki rolne stanowią 79%, a użytki leśne 14%. Gmina ma zatem charakter typowo rolniczy, a głównym źródłem utrzymania mieszkańców jest działalność rolnicza. Pozostałe źródła zatrudnienia mieszkańców dotyczą sektora usług i handlu.

Na terenie gminy znajdują się następujące placówki oświatowe:

- Zespół Szkół Niepublicznych w Borkach Wyrkach,
- Szkoła Podstawowa w Dziewulach,
- Niepubliczne Gimnazjum w Dziewulach,
- Zespół Szkół w Borkach- Kosach,
- Zespół Szkół w Zbuczynie,
- Niepubliczna Szkoła Podstawowa w Ługach Wielkich,
- Szkoła Podstawowa w Czuryłach,
- Zespół Szkół Niepublicznych w Izdebkach- Kosnach,
- Zespół Szkół w Krzesku- Królowa Niwa,
- Gminne Przedszkole w Zbuczynie.

Ilość placówek oświatowych świadczy o tym, że gmina zaspokaja edukacyjne potrzeby mieszkańców. Do pozostałych gminnych jednostek organizacyjnych należą:

- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej,
- Gminny Ośrodek Kultury.

Oś gminy z zachodu na wschód, na długości prawie 30 km, wyznacza droga krajowa nr 2 Warszawa – Terespol, będąca jednym z głównych szlaków komunikacyjnych kraju. W odległości ok. 5 km na północ od tej trasy ma

przebiegać przyszła autostrada A-2 z Berlina do Moskwy. Przy zachodniej granicy gminy przebiega linia kolejowa Warszawa – Terespol, przy której na terenie gminy znajdują się dwie stacje kolejowe. Ważnym elementem usytuowania gminy jest bliskie sąsiedztwo z granicą kraju i przejściami granicznymi w Terespole i Koroszczyńcu, w odległości 90 km, od wschodniej strony i bliskość Warszawy, w podobnej odległości, od strony zachodniej.

Gmina posiada dobrze rozwiniętą sieć dróg, która w odpowiednim stopniu gwarantuje połączenia wewnętrzne i zewnętrzne. Niezadowolający jest jednak ich stan techniczny, dlatego w Gminie Zbuczyn obowiązuje uchwalona w 2008 roku Strategia Rozwoju Gminy Zbuczyn na lata 2008 – 2015. W jej treści wyróżniono Cel Strategiczny nr 1 o nazwie „Rozwój Infrastruktury Technicznej”, w ramach którego znajduje się zadanie 1.2.4 „Poprawa układu drogowego miejscowości położonych w granicach oddziaływania drogi krajowej nr 2”. Jest to jedynie zadanie powiązane pośrednio z kwestiami rozwoju sieci komunikacyjnej Gminy, ale w zdecydowany sposób wpłynie na jej rozwój i zwiększy atrakcyjność lokalizacyjną, zachęcając do inwestowania na jej terenie.

Do gminy Zbuczyn wjeżdżają 3 linie autobusów MPK na odległość od 1,5 do 12,9 km od granicy gminy, przy czym istnieje łącznie 7 wariantów tras:

- linia nr 11 dojeżdża do miejscowości: Świercze, Borki Wyrki, Choja, Cielemeć, Czuryły, Ługi Wielkie, Ługi-Rętki, Rządów, Rządów Kolonia, Tarcze i Bzów (5 kursów).
- linia nr 21 obsługuje miejscowości: Borki Wyrki, Świercze, Chromna, Zdany i Zbuczyn.
- autobusy linii 26 dojeżdżają do miejscowości: Choja, Cielemeć, Czuryły, Rządów, Rządów Kolonia i Bzów, Tarcze.

W przypadku uzyskania od wójta gminy Zbuczyn udokumentowanych informacji, wynikających z przeprowadzonych przez gminę badań zapotrzebowania na przewozy środkami komunikacji publicznej wśród mieszkańców gminy, organizator może rozważyć potrzebę uruchomienia nowej linii autobusowej MPK, obsługującej między innymi miejscowość Zbuczyn. Z uwagi na niewystarczającą liczbę pasażerów, gmina Zbuczyn musiałaby do tej linii wносить wyższe dopłaty za wozokilometr.

Obsługę mieszkańców w dużej mierze zapewnia przedsiębiorstwo PKS Siedlce oraz inni przewoźnicy prywatni.

Mapa 8. Gmina Zbuczyn



Źródło: © autorzy OpenStreetMap

Miasto i Gmina Mordy

Gmina Mordy to jedyna gmina miejsko-wiejska w powiecie siedleckim, leżąca na wschód i północny-wschód od Siedlec. Sąsiaduje z 7 gminami: Paprotnia, Suchożebry, Siedlce, Zbuczyn, Olszanka, Łosice oraz Przesmyki.

Na terenie gminy znajdują się 32 miejscowości: Czepielin, Czepielin Kolonia, Czołomyje, Doliwo, Głuchów, Klimonty, Kolonia Mordy, Krzymosze, Leśniczówka, Ogrodniki, Olędy, Ostoje, Pieńki, Pióry-Pytki, Pióry Wielkie, Płosodrza, Ptaszki, Radzików Kornica, Radzików Oczki, Radzików Stopki, Radzików Wielki, Rogóziec, Sosenki Jajki, Stara Wieś, Stok Ruski, Suchodółek, Suchodół Wielki, Wielgorz, Wojnów, Wólka Biernaty, Wólka Soseńska i Wyczółki.

Gmina Mordy stanowi 10,61 % powierzchni powiatu, a jej obszar wynosi 170,17 km². Użytki rolne stanowią 76 %, a użytki leśne 19 % całej powierzchni. Podstawową funkcją gminy jest produkcja rolna.

Siedzibą gminy jest miasto Mordy, które położone jest w odległości 19 km od Siedlec. Na podstawie informacji uzyskanych z Banku Danych Lokalnych GUS, w 2011 roku miasto posiadało 1 834 mieszkańców, zaś całą gminę zamieszkiwało 6 177 osób. Zmiany w strukturze ludności Miasta i Gminy Mordy przedstawia poniższa tabela.

Tabela 7. Struktura ludności Miasta i Gminy Mordy wg grup wiekowych

	2000	2003	2006	2009	2012
ogółem	6545	6441	6283	6169	6154
wiek przedprodukcyjny	1655	1507	1394	1261	1168
wiek produkcyjny	3564	3652	3638	3714	3755
wiek poprodukcyjny	1326	1282	1251	1194	1231

Źródło: GUS, Bank Danych Lokalnych

Na podstawie danych przedstawionych w tabeli można zaobserwować tendencję do spadku ogólnej liczby ludności oraz współczynnika dzietności w ostatnich latach. Jednocześnie liczba osób w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym wyraźnie wzrasta. Świadczy to o zdecydowanie bardziej pogłębionym procesie starzenia się społeczeństwa w porównaniu z pozostałymi gminami na terenie powiatu siedleckiego. Utrzymanie się takiego stanu rzeczy będzie stanowiło wyzwanie dla rozwoju gminy, ponieważ już teraz współczynnik obciążenia demograficznego kształtuje się na poziomie 64,5, co daje średni wynik w powiecie. Jednak w najbliższych latach liczba osób w wieku poprodukcyjnym będzie wzrastać w stosunku do osób w wieku produkcyjnym. Zwiększy się zapotrzebowanie na świadczenia emerytalne i rentowne. Będzie to miało znaczenie również z punktu widzenia transportu zbiorowego, ponieważ władze gminy i miasta będą musiały zwiększyć nakłady finansowe w związku z dopłatami do biletów ulgowych.

Do jednostek organizacyjnych Miasta i Gminy Mordy należą:

- Miejsko- Gminny Ośrodek Kultury w Mordach,
- Miejsko- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej,
- Zakład Gospodarki Komunalnej w Mordach,
- Zespół Ekonomiczno- Administracyjny Szkół Gminy Mordy,
- Gimnazjum nr 1 w Mordach,
- Zespół Szkół w Radzikowie Wielkim,
- Zespół Oświatowy w Mordach.

Miasto leży przy Drodze Wojewódzkiej 698: Siedlce-Mordy-Łosice-Terespol oraz przy linii kolejowej nr 31: Siedlce – Mordy – Czeremcha – Hajnówka – Cisówka.

Sieć dróg w gminie zaspokaja podstawowe potrzeby komunikacyjne mieszkańców jednak ich stan techniczny nie jest zadowalający.

Gmina Suchożebry

Gmina Suchożebry leży w północnej części powiatu siedleckiego. Sąsiaduje ona z gminami Mokobody, Siedlce, Mordy oraz Paprotnia, a także z gminą Bielany leżącą na terenie powiatu sokołowskiego. Siedzibą gminy jest wieś Suchożebry.

Według danych przekazanych przez Gminę na dzień 22 czerwca 2012 r. gminę zamieszkiwało 4 945 osób (łącznie pobyt stały oraz czasowy) , w tym 2 502 mężczyzn i 2 443 kobiety.

Liczba mieszkańców w ostatnich latach wzrasta. Na tle pozostałych gmin powiatu siedleckiego proces starzenia się społeczeństwa w Gminie Suchożebry nie postępuje tak szybko. Dane znajdujące się w poniższej tabeli wskazują, że liczba osób w wieku przedprodukcyjnym rośnie w porównywalnym stopniu do liczby osób w wieku produkcyjnym, przy jednoczesnym, niewielkim spadku liczby osób w wieku poprodukcyjnym. Nadal jednak stosunek tych grup do siebie kształtuje się na dość wysokim poziomie. Współczynnik obciążenia demograficznego w 2011 roku wyniósł bowiem 63,1 i od kilku lat nieznacznie spada. Tendencja ta może się utrzymać jeżeli współczynnik dzietności pozostanie na podobnym do obecnego poziomie. W przeciwnym wypadku zdecydowanie pogłębi się proces starzenia społeczeństwa, ponieważ część osób w wieku produkcyjnym zasili grupę osób w wieku poprodukcyjnym.

Tabela 8. Struktura ludności Gminy Suchożebry wg grup wiekowych

	2000	2003	2006	2009	2012
ogółem	4714	4682	4626	4638	4771
wiek przedprodukcyjny	1203	1108	996	935	986
wiek produkcyjny	2633	2708	2774	2832	2912
wiek poprodukcyjny	878	866	856	871	873

Źródło: GUS, Bank Danych Lokalnych

Gmina Suchożebry ma obszar 100,71 km², z czego użytki rolne stanowią 80 %, a użytki leśne 13 %.Gmina zajmuje 6,28% powierzchni powiatu.

Gmina obejmuje następujące sołectwa: Borki Siedleckie, Brzozów, Kopcie, Kownaciska, Krynica, Krześlin, Krześlinek, Nakory, Podniešno, Przygody, Sosna-Kicki, Sosna-Korabie, Sosna-Kozółki, Sosna-Trojanki, Stany Duże, Stany Małe, Suchożebry, Wola Suchożebrska.

Zgodnie z danymi przedstawionymi przez Gminę, na jej terenie zlokalizowane są następujące jednostki użyteczności publicznej:

1. Szkoła Podstawowa w Borkach Siedleckich
2. Szkoła Podstawowa w Krynicy
3. Szkoła Podstawowa w Krześlinie
4. Zespół Szkół Publicznych w Suchożebrach
5. Gminna Biblioteka Publiczna w Krześlinie
6. Niepubliczny Ośrodek Zdrowia „Puls” w Krześlinie
7. Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Siedlcach – Gminny Ośrodek Zdrowia w Suchożebrach
8. Bank Spółdzielczy w Sokołowie Podlaskim o/Suchożebry
9. Zakład Utylizacji Odpadów w Siedlcach – Składowisko Odpadów w Woli Suchożebrskiej.

Gmina ma charakter typowo rolniczy, ponieważ ponad połowa pracujących zajmuje się rolnictwem, jednak głównym źródłem utrzymania mieszkańców gminy są renty i emerytury oraz praca najemna. Głównymi zakładami funkcjonującymi na terenie gminy, zapewniającymi zatrudnienie są:

- Przedsiębiorstwo Przemysłu Betonów „SOLBET” w miejscowości Podniešno,
- Przedsiębiorstwo Robót Inżynieryjnych „DORFA” w Woli Suchożebrskiej,
- POL-PASZ Wytwórnia pasz w Suchożebrach,
- Spółdzielnia Usług Rolniczo-Transportowych w Woli Suchożebrskiej.

Gmina Mokobody

Gmina Mokobody leży na skraju Wysoczyzny Siedleckiej, 80 km od Warszawy, w północno-zachodniej części powiatu siedleckiego i stanowi 7,43% jego powierzchni. Graniczy z gminą Kotuń, Siedlce oraz Suchożebry, a także z gminą Liw i Grębków położonymi w powiecie węgrowskim. Gmina Mokobody zajmuje obszar 119,17 km², w tym: użytki rolne stanowią 78 %, a użytki leśne 17 %.

Siedzibą gminy jest wieś Mokobody, leżąca po prawej stronie rzeki Liwiec, na szlaku z Siedlec do Węgrowa, w odległości 17 km od Siedlec i 18 km od Węgrowa. Usytuowana jest w samym centrum gminy.

W skład Gminy wchodzi następujące sołectwa:

Bale, Dąbrowa, Jeruzale, Kapuściaki, Kieselany-Kuce, Kieselany-Żmichy, Księżpole-Jałmużny, Księżpole-Smolaki, Mokobody (sołectwa: Mokobody I i Mokobody II), Mokobody-Kolonia, Męczyn, Męczyn-Kolonia, Niwiski (sołectwa: Niwiski I i Niwiski II), Osiny Dolne, Osiny Górne, Pieńki, Skupie, Świniary, Wesoła, Wólka Proszewska, Wólka Żukowska, Wyłazy, Zaliwie-Brzozówka, Zaliwie-Piegawki, Zaliwie-Szpinki, Zemły, Ziomaki, Żuków.

Chociaż grunty orne stanowią większą część obszaru gminy, z rolnictwa utrzymuje się niewielka liczba mieszkańców. Wśród nich przeważają osoby zajmujące się hodowlą krów mlecznych. Większość utrzymuje się jednak z pracy najemnej. Mieszkańcy w tym celu dojeżdżają przede wszystkim do Siedlec oraz Węgrowa. Znaczenie ma również działalność prywatnych przedsiębiorstw. Do największych zakładów, które funkcjonują na terenie gminy należy zaliczyć:

- „Inventor” Jońska Maria i Joński Jan,
- Zakłady Mięsne Mokobody Sp.z o.o.,
- Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe „Agrosprzet”.

Według danych GUS w roku 2011 gminę zamieszkiwały 5 174 osoby. Na podstawie informacji zawartych w poniższej tabeli można zaobserwować, że liczba mieszkańców gminy z każdym rokiem maleje. Przy jednoczesnym spadku urodzeń wzrasta liczba osób w wielu poprodukcyjnym. W 2011 roku na 100 osób w wieku produkcyjnym przypadło 66,7 osób w wieku nieprodukcyjnym. Wynik ten stanowi jedną z najwyższych wartości obciążenia demograficznego w powiecie i świadczy o pogłębiającym się procesie starzenia się społeczeństwa. Stanowi także wyzwanie dla władz gminy zarówno w zakresie rozwoju gospodarczego obszaru, jak i z punktu widzenia transportu. W takiej sytuacji wzrastać będzie kwota pieniężna, którą władze gminy będą musiały przeznaczyć na dopłaty do przejazdów ulgowych.

Tabela 9. Struktura ludności Gminy Mokobody wg grup wiekowych

	2000	2003	2006	2009	2012
ogółem	5368	5379	5287	5258	5114
wiek przedprodukcyjny	1563	1480	1366	1233	1048
wiek produkcyjny	2864	2948	2989	3092	3101
wiek poprodukcyjny	941	951	932	933	965

Źródło: GUS, Bank Danych Lokalnych

Na terenie gminy znajduje się Gimnazjum, Szkoła Podstawowa i Przedszkole w Mokobodach oraz Zespół Szkolno-Przedszkolny w Niwiskach.

Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka 696 relacji Chodów- Węgrów, na której obecnie przeprowadzana jest regulacja pasa drogowego. Planowana przebudowa drogi spowodowała, że Zarząd Dróg Wojewódzkich podjął decyzję o zlikwidowaniu wjazdu od strony drogi wojewódzkiej na drogę gminną położoną w miejscowości Mokobody. Pozostawienie skrzyżowania w obecnym kształcie powodowałoby zagrożenie w ruchu drogowym.

W roku 2012 zakończono dwie inwestycje drogowe związane z poprawą dostępności komunikacyjnej gminy. Przede wszystkim dokonano przebudowy drogi gminnej od skrzyżowania z drogą wojewódzką 696 w kierunku wsi Zemły na odcinku 1700 m i szerokości 4,5 m. Przebudowano także ul. Krótką, Nauczycielską i Ogrodową w miejscowości Mokobody.

Autobusy MPK (linia: 13) wjeżdżają w granice gminy Mokobody na odległość 3,8 km, dojeżdżając do miejscowości Kolonia Wyłazy, Wyłazy i Niwiski. Gmina Mokobody jest także obsługiwana przez autobusy PKS.

Mapa 11. Gmina Mokobody



Źródło: © autorzy OpenStreetMap

Gmina Kotuń

Gmina Kotuń leży w zachodniej części powiatu siedleckiego. Siedziba gminy to wieś Kotuń. Gmina stanowi 9,35% powierzchni powiatu. Od zachodu Gmina Kotuń graniczy z gminami Mrozy i Kałuszyn, od północy z gminami Grębków i Mokobody, od wschodu z gminą Siedlce oraz od południa z gminą Skórzec i z gminą Wodynie.

Według informacji z Banku Danych Lokalnych GUS na koniec 2011 r. gminę zamieszkiwało 8594 osób. W ostatnich latach ogólna liczba mieszkańców stale wzrasta. Ponadto współczynnik obciążenia demograficznego wynosi ok. 61 osób w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnych. Wskaźnik ten stanowi jeden z najniższych wyników w powiecie i co roku maleje. Sytuacja może jednak ulec zmianie jeżeli nie przestanie spadać liczba urodzeń w gminie. Niestety kolejne lata zapowiadają obniżenie liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym- z roku na rok maleje współczynnik dzietności w gminie, a wzrasta liczba osób w wieku produkcyjnym. Świadczy to procesie starzenia się społeczeństwa gminy.

Tabela 10. Struktura ludności Gminy Kotuń wg grup wiekowych

	2000	2003	2006	2009	2011
Ogółem	8434	8400	8404	8472	8612
w wieku przedprodukcyjnym	2306	2154	1966	1851	1803
w wieku produkcyjnym	4602	4776	4970	5146	5308
w wieku poprodukcyjnym	1526	1470	1468	1475	1501

Źródło: GUS, Bank Danych Lokalnych

Do jednostek organizacyjnych gminy należą:

- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Kotuniu,
- Zespół Ekonomiczno-Administracyjny Szkół w Kotuniu,
- Zakład Gospodarki Komunalnej w Kotuniu,
- Gminna Biblioteka Publiczna w Kotuniu,
- Publiczne Gimnazjum w Kotuniu,
- Zespół Oświatowy w Kotuniu,
- Zespół Szkół w Bojmiu,
- Zespół Szkół w Żeliszewie Podkościelnym,
- Szkoła Podstawowa w Broszkowie,
- Szkoła Podstawowa w Cisiu-Zagrudziu,
- Szkoła Podstawowa w Koszewnicy.

Gmina Kotuń ma obszar 149,87 km², w tym użytki rolne: 65%, a użytki leśne: 22%.

W skład Gminy wchodzi sołectwa: Albinów, Bojmie, Broszków, Chlewiska, Cisie-Zagrudzie, Czarnowąż, Gręzów, Jagodne, Józefin, Kępa, Koszewnica, Kotuń, Łączka, Łęki, Marysin, Mingosy, Niechnabrz, Nowa Dąbrówka, Oleksin, Pieńki, Pieróg, Polaki, Romany, Rososz, Ryczycza, Sionna, Sosnowe, Trzemeszka, Tymianka, Wilczonek, Żdżar, Żeliszew Duży, Żeliszew Kolonia, Żeliszew Podkościelny.

Przez Gminę przebiegają dwa szlaki komunikacyjne: droga krajowa nr 2 Terespol – Świecko, wzdłuż której umiejscowiona jest nitka wodociągowa oraz linia kolejowa Terespol – Kunowice z trzema przystankami osobowymi w miejscowościach: Sosnowe i Koszewnica oraz w Kotuniu.

Gmina jest doskonale wyposażona w elementy infrastruktury technicznej: 94% ludności posiada dostęp o sieci wodociągowej, ponad 130 km utwardzonych dróg. Gmina posiada własne wysypisko odpadów komunalnych, za które otrzymała nagrodę Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska. W roku 2001 powstała nowa oczyszczalnia ścieków w Kotuniu wraz z kanalizacją.

Na terenie Gminy Kotuń realizowane są projekty zewnętrzne:

Gmina Skórzec

Gmina Skórzec leży w południowo-zachodniej części powiatu siedleckiego. Gmina graniczy z gminami: Kotuń, Siedlce, Wiśniew, Domanice i Wodynie. Siedzibą gminy jest wieś Skórzec.

Gminę zamieszkuje ok. 7 550 osób. Na podstawie danych z poniższej tabeli widać, że liczba mieszkańców wzrasta w ostatnich lat. Można jednak zaobserwować niekorzystne zmiany w strukturze ludności gminy, które w efekcie powodują starzenie się społeczeństwa. Liczba osób w wieku przedprodukcyjnym stale maleje, za to wzrasta liczba osób z pozostałych grup. Ponadto współczynnik obciążenia demograficznego kształtuje się na poziomie 62,2. Z punktu widzenia transportu wspomniane zjawisko wiązać się będzie ze zwiększającą się liczbą osób uprawnionych do przejazdów ulgowych, a co za tym idzie ze wzrastającymi kwotami dopłat do biletów ulgowych.

Tabela 11. Struktura ludności Gminy Skórzec wg grup wiekowych

	2000	2003	2006	2009	2011
ogółem	7041	7055	7180	7289	7649
wiek przedprodukcyjny	2115	2959	1881	1745	1744
wiek produkcyjny	3782	3989	4197	4430	4745
wiek poprodukcyjny	1144	1107	1102	1114	1160

Źródło: GUS, Bank Danych Lokalnych

Gmina Skórzec ma obszar 118,91 km², w tym użytki rolne stanowią 80%, a użytki leśne: 15%.

Gmina stanowi 7,42% powierzchni powiatu.

W skład Gminy wchodzi Sołectwa:

Broszków, Czerniejew, Dąbrówka-Niwka, Dąbrówka-Ług, Dąbrówka-Stany, Dąbrówka-Wyłazy (sołectwa: Dąbrówka-Wyłazy I i Dąbrówka-Wyłazy II), Dobrzańów, Drupia, Gołąbek, Grala-Dąbrowizna, Kłódzie, Nowaki, Ozorów, Skarżyn, Skórzec, Stara Dąbrówka, Teodorów, Trzciniec, Wólka Kobyla, Żebrak, Żelków (sołectwa: Żelków I i Żelków II).

Edukacja odbywa się w 4 placówkach oświatowych, do których należą:

- Gimnazjum w Skórcu,
- Szkoła Podstawowa w Dąbrówce- Stanach,
- Szkoła Podstawowa w Grali,
- Szkoła Podstawowa w Skórcu.

Pozostałe jednostki organizacyjne gminy to:

- Urząd Gminy w Skórcu,
- Zakład Gospodarki Komunalnej,
- Gminna Biblioteka Publiczna,
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej,
- Gminna Administracja Szkół.

Na terenie gminy funkcjonują przedsiębiorstwa o charakterze produkcyjnym i usługowym.

Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka Siedlce-Garwolin, drogi powiatowe realizujące powiązania między gminami oraz drogi gminne realizujące powiązania zewnętrzne gminy bliskiego zasięgu, powiązania wewnątrzgminne. Gmina zakończyła realizację projektu pn. „Przebudowa drogi gminnej nr 360917 W, droga wojewódzka 803- Kolonia Dąbrówka Wyłazy- Dąbrówka Wyłazy, w miejscowości Dąbrówka- Wyłazy, w gminie

3. SYSTEM TRANSPORTOWY W MIEŚCIE SIEDLCE

3.1. Obecny podział zadań przewozowych

Transport publiczny w Siedlcach pełni dualne zadania, jako:

- element systemu transportowego województwa i kraju – połączenie miasta i powiatu z resztą województwa, innymi regionami kraju oraz prowadzenie ruchu tranzytowego,
- regionalny, integralny system transportowy – obsługa podróży wewnątrz miejskich, które mogą odbywać się przy użyciu różnych środków transportu, funkcjonujących na różnych trasach. Wybór środka transportu przez potencjalnego podróżnego jest wynikiem jego swobodnej decyzji, warunkowanej jednak przez sposób zarządzania ruchem i drogami (organizacja ruchu, przepustowość i zatłoczenie dróg, system parkingowy, taryfy itp.).

W obu przypadkach transport publiczny służy nie tylko mieszkańcom Siedlec, ale także okolicznych miejscowości. Powinien on, szczególnie w aspekcie tzw. wschodnich płuc Polski oraz funkcjonowania w obszarach przyrodniczo chronionych, być transportem bardziej ekologicznym w porównaniu z transportem indywidualnym, wysoce bezpiecznym dla pasażerów, a także - umożliwiać szybkie przemieszczanie się (np. omijając tzw. „wąskie gardła”). Dlatego też ważne jest rozwijanie zintegrowanych systemów zarządzania ruchem, preferujących transport publiczny i integrację wszystkich jego rodzajów (zintegrowane węzły przesiadkowe, wspólny bilet i taryfa). Wówczas przewóz osób odbywać się będzie w sposób szybki i sprawny, z zachowaniem zasad ochrony środowiska, niestety - z ograniczeniami dla komunikacji indywidualnej.

System transportu publicznego Siedlec tworzą trzy podsystemy, które nie są jednak zintegrowane:

- system transportu miejskiego (komunikacja autobusowa), realizowany przez spółkę miejską (Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne), która na obszarze miasta i gmin sąsiednich w zakresie określonym w porozumieniach międzygminnych jest operatorem transportu;
- system połączeń autobusowych organizowany przez przewoźników prywatnych, na obszarze miasta niemający jednak spójności tras, rozkładów jazdy, czy też taryf;
- system połączeń kolejowych organizowany przez Koleje Mazowieckie Sp. z o.o., na który miasto Siedlce nie ma wpływu.

Tylko pierwszy z wymienionych systemów zaspokaja potrzeby transportowe mieszkańców na obszarze miasta, pozostałe dwa - połączenia autobusowe i połączenia kolejowe - nie ingerują w przewozy wewnątrzmijskie. Brak powiązań funkcjonalnych wszystkich systemów nie pozwala na pełne wykorzystanie ich potencjałów przewozowych, co przekłada się na mniejszą mobilność osób dojeżdżających spoza Siedlec – mają one ograniczone możliwości przesiadek i kontynuowania podróży komunikacją miejską.

Zwiększenie udziału pociągów Kolei Mazowieckich w obsłudze transportu publicznego w Siedlcach i gminach sąsiednich wymaga współdziałania samorządów terytorialnych oraz samorządu Województwa Mazowieckiego a także PKP S.A. i Kolei Mazowieckich sp. z o.o. w zakresie:

- lepszej adaptacji linii dla potrzeb transportu publicznego realizowanego przez samorząd terytorialny,
- umów na wykonywanie przewozów z danym przewoźnikiem,
- zakupu taboru,
- modernizacji infrastruktury kolejowej,
- modernizacji istniejących i budowy nowych przystanków,
- podziału kompetencji administracyjnych,
- finansowania przewozów.

Dodatkowe, nawet jeżdżące na krótkich trasach składy, jako element uzupełniający system transportu publicznego w regionie siedleckim, może uzyskać wsparcie Unii Europejskiej, jako że:

- jest to transport szynowy,
- wykorzystuje istniejące linie kolejowe,
- jest ekologicznym środkiem transportu.

W przyszłości, gdy potrzeby i uwarunkowania będą przemawiały za podjęciem działań w tym kierunku, miasto może, po wykonaniu niezbędnych studiów wykonalności oraz projektów technicznych, a także po odpowiednich regulacjach prawnych, złożyć wniosek o sfinansowanie takiego przedsięwzięcia.

Uzupełnieniem systemu transportu publicznego w Siedlcach jest komunikacja indywidualna. W ostatnich latach daje się zauważyć zwiększenie udziału podróży samochodem osobowym przy jednoczesnym spadku przewozów komunikacją zbiorową. Usprawnienie połączeń komunikacyjnych Siedlec i całego regionu siedleckiego wpłynie na wzrost konkurencyjności transportu publicznego, lepsze wykorzystanie potencjału turystycznego oraz na rozwój gospodarczy i społeczny Siedlec.

3.2. Układ drogowy

Podstawowym elementem, który wpływa na sprawne funkcjonowanie całego systemu transportowego jest infrastruktura drogowa. Siedlce stanowią bowiem ważny węzeł komunikacyjny we wschodniej części województwa mazowieckiego. Miasto położone jest w odległości:

- 90 km od Warszawy, w tym 50 km od Mińska Mazowieckiego (kierunek zachodni),
- 103 km od Terespoła, w tym 41 km od Międzyrzecza Podlaskiego i 65 km od Białej Podlaskiej (kierunek wschodni),
- 125 km od Lublina w tym 30 km od Łukowa i 57 km od Radzyna Podlaskiego (kierunek południowy),
- 160 km od Białegostoku, w tym 17 km od Mordów, 32 km od Łosic i 64 km od Siemiatycz (kierunek północno-wschodni),
- 129 km od Łomży, w tym 30 km od Sokołowa Podlaskiego i 102 km od Zambrowa (kierunek północny).

Układ sieci ulicznej miasta jest ściśle związany z układem dróg zamiejskich. Podstawowe drogi krajowe i wojewódzkie przebiegające przez miasto obsługują główne kierunki ruchu wewnętrznego. W rejonie Siedlec krzyżują się:

- DK 2 (Świecko – Poznań) – Warszawa – Siedlce – Biała Podlaska – Terespol (przejście graniczne), przebiegająca ciągiem obwodnicy południowej, przecinająca południowo-zachodni obszar miasta i mająca cztery powiązania z miastem ciągiem ulic: Warszawskiej, Partyzantów - Garwolińskiej, Łukowskiej i Terespolskiej,
- DK 63 Łuków – Siedlce – Sokołów Podlaski, w ciągu miasta ulicami: Obwodnicą- Brzeską- Wyszyńskiego- Kazimierzowską- Prusa- Jagiełły- Sokołowską,
- DW 698 Łosice – Siedlce: Janowska- Starowiejska do DK 63,
- DW 803 Garwolin – Siedlce: Garwolińska- Partyzantów- 3 Maja do DK 63,
- oraz drogi powiatowe, które umożliwiają powiązania dróg krajowych i wojewódzkich z miastem i sąsiednimi miejscowościami.

Na koniec 2013 roku łączna długość dróg w Siedlcach wyniosła 186,1 km.

Tabela 12. Długość dróg w Siedlcach [km]

Kategorie dróg	2010 rok	2013 rok
Drogi krajowe	6,54	6,54
Drogi wojewódzkie	6,84	6,84

Kategorie dróg	2010 rok	2013 rok
Drogi powiatowe	24,3	27,84
Drogi gminne	134,84	137
Drogi wewnętrzne (tylko w zarządzie WD)	8,8	7,88
Razem	181,32	186,1

Układ ulic w Siedlcach ma charakter promienisto-rusztowy. Podstawę systemu stanowi 8 ciągów ulicznych usytuowanych promieniście w stosunku do centrum miasta:

- a) ul. Warszawska (od strony zachodniej),
- b) ul. Sokołowska (od strony północno-zachodniej),
- c) ul. Kazimierzowska (od strony północno-wschodniej),
- d) ul. Janowska (od strony wschodniej),
- e) ul. Starowiejska - Terespolska (od południowo-wschodniej),
- f) ul. Brzeska (od południowo-wschodniej),
- g) ul. Łukowska – Torowa - Floriańska (od strony południowej),
- h) ul. Garwolińska - Partyzantów (od strony południowo-zachodniej)

oraz usytuowanych rusztowo ciągami ulic: 3 Maja - Wojska Polskiego – Piłsudskiego –Wojskową – Aślanowicza – Konarskiego – Kościuszki - Floriańską.

Układ ten uzupełniają:

- wspomniany wyżej ciąg DK2 (obwodowy), obsługujący korytarz wschód-zachód i ruch tranzytowy północ-południe oraz podróże źródłowo-docelowe do miasta (obwodnica o długości około 10 km, która przebiega ok. 3 km na południe od centrum miasta),
- ciąg uliczny o charakterze obwodowym: Jagiełły - Prusa – Kazimierzowska, oraz L. Kaczyńskiego- R. Kaczorowskiego- Kruszcowa, a także Drobika- Północna- Jana Pawła II,
- ciągi w układzie promienistym: ul. Piaskowa, ul. Poniatowskiego, Domanicka - Artyleryjska,
- ciągi w układzie obwodowym: ul. Północna, ul. Kasztanowa, ul. Starzyńskiego, Artyleryjska - Monte Cassino.

Siedlce, poza DK 2, nie mają dobrze wykształconego systemu dróg o charakterze obwodowym w stosunku do ścisłego centrum miasta. Ciąg ulic: Jagiełły - Prusa - Kazimierzowska - Prymasa Wyszyńskiego - 3 Maja - Wojska Polskiego – 10go Lutego - Popiełuszki stanowi trasę obwodową, przy bardzo zróżnicowanym standardzie przekroju poprzecznego ulic, oraz zróżnicowanych warunkach przejazdu przez skrzyżowania z ulicami poprzecznymi.

Druga obwodnica, zwana potocznie małą jest w fazie projektowo-wykończeniowej i będzie zamykała miasto od północy. Początkowo obwodnica miała być wybudowana w 3 etapach, a budowa ostatniego odcinka miała zakończyć się w 2015 roku. Na razie z uwagi na duży koszt odłożono w czasie budowę III etapu, pozostawiając do realizacji tylko I i II, przy czym modyfikując drugi etap. Polega to głównie na zrezygnowaniu z budowy wiaduktu nad torami linii kolejowej nr 2 (na wysokości przedłużenia ul. Kruszcowej) i zastąpieniu go przejazdem pod torami z wykorzystaniem istniejącego wąwozu (zwanego potocznie "karierem"), nad którym przerzucony jest istniejący wiadukt kolejowy tej linii, oraz wybudowaniu dalszej części II etapu wzdłuż linii nr 55 w kierunku Sokołowa Podlaskiego, aż do drogi krajowej nr 63 w miejscowości Strzała (na wysokości przejazdu kolejowego na granicy administracyjnej Miasta Siedlce i miejscowości Strzała).

- **I etap** – odcinek północny - wykonany od ul. Kazimierzowskiej ulicami Jana Pawła II, Północną, ppłk-a Mariana Drobika do ul. Sokołowskiej, z włączeniem istniejącego odcinka ul. Północnej (od ul. Kazimierzowskiej do ul. J. Poniatowskiego) oraz z wybudowaniem sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ulicami Poniatowskiego i Graniczną, a także

rond na skrzyżowaniach z ulicą Sokołowską i ulicą Kazimierzowską oraz pasa pieszo-jezdnego na odcinku ul. J. Poniatowskiego – ul. Graniczna).

- **II etap** – odcinek zachodni - wykonany
ul. Lecha Kaczyńskiego, ul. Ryszarda Kaczorowskiego - łącznik pomiędzy skrzyżowaniem z drogą krajową nr 63 w miejscowości Strzała (na wysokości przejazdu kolejowego) a ul. Warszawską wzdłuż linii kolejowej nr 55 i budową ronda (w innym zadaniu inwestycyjnym) na skrzyżowaniu z ul. Piaskową oraz przejściem pod torami wąwozem ("karierem") do ul. I. Prądyńskiego, dalej do ul. Kruszcowej z włączeniem końca II etapu obwodnicy do ul. Warszawskiej (w postaci ronda) na wysokości skrzyżowania ul. Monte Cassino.

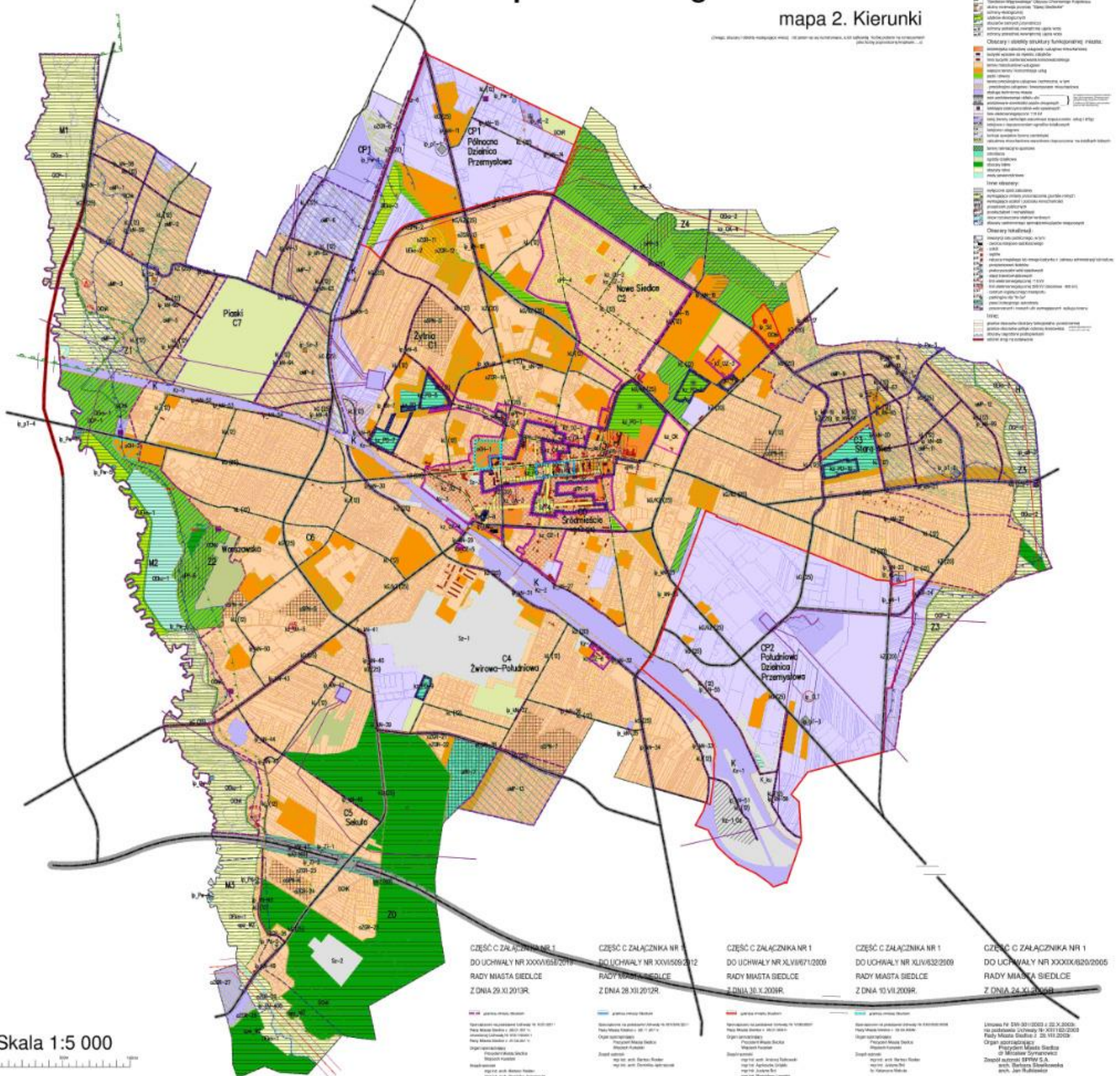
W dalszych latach planuje się wybudowanie kolejnych odcinków. Dokumentacja projektowa III etapu będzie gotowa do końca pierwszego półrocza 2014 r. W przypadku odłożonego w czasie etapu IV (dawniej nazywanego III etapem) dokumentacja projektowa będzie gotowa do końca pierwszego kwartału 2014 r. Poszczególne etapy mają następujący przebieg:

- **III etap** – odcinek do zrealizowania
łącznik pomiędzy jednym z końców II etapu (na wysokości skrzyżowania z ul. Prądyńskiego) do ul. Składowej tzw. "karierem" pod wiaduktem ul. Warszawskiej oraz wiaduktem nad ul. Partyzantów (równoległym do istniejącego wiaduktu kolejowego zwanego "garwolińskim").
- **IV etap** – odcinek wschodni (w poprzedniej koncepcji nazywany III etapem) – odcinek do zrealizowania
łącznik pomiędzy ul. Kazimierzowską a ul. Starowiejską, przecinający wcześniej ulicę Janowską.

Na mapie czerwoną, podwójną i przerywaną linią zaznaczono odcinki, które powinny zostać wybudowane, aby w sposób optymalny poprowadzić ruch kołowy przez obwodnicę (III i IV etap). Najistotniejszym elementem z punktu widzenia drożności systemu komunikacyjnego jest oczywiście wybudowanie łącznika od ulicy Prezydenta Kaczorowskiego i Kaczyńskiego do ulicy Składowej tzw. „karierem”. Natomiast od strony wschodniej, aby ruch przenieść z ulicy Kazimierzowskiej i ul. Kardynała Wyszyńskiego należałoby zbudować łącznik pomiędzy ulicą Sucharskiego a ul. Kasztanową i następnie od skrzyżowania ul. Kasztanowej i ul. Janowskiej zbudować łącznik do Ronda Narodowych Sił Zbrojnych.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Siedlce

mapa 2. Kierunki



Skala 1:5 000

Źródło: Urząd Miasta Siedlce

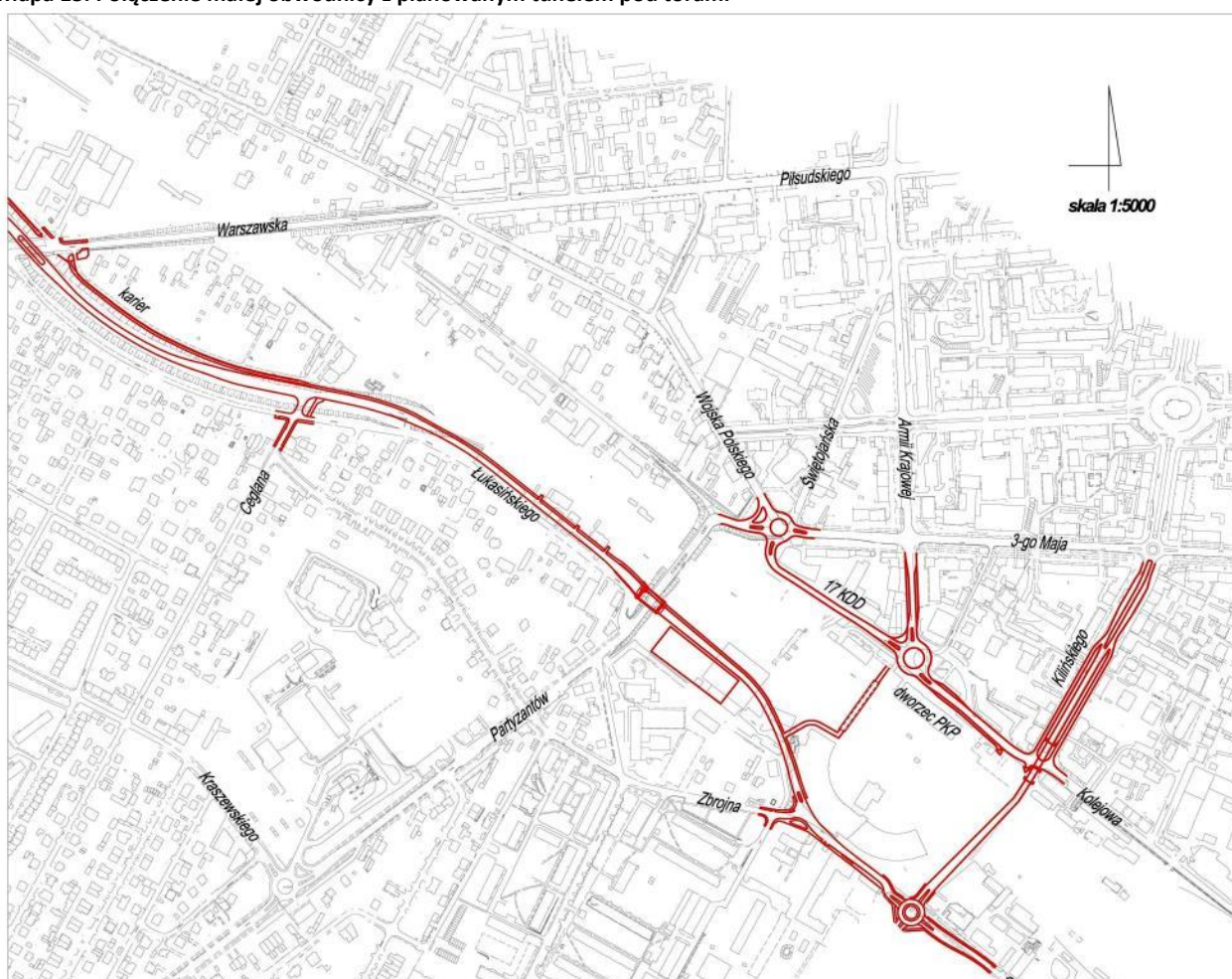
Kolejną inwestycją, która wpłynie na jakość podróżowania po mieście będzie modernizacja Dworca Kolejowego wraz z budową tunelu komunikacyjnego – stworzenie Zintegrowanego Węzła Wymiany Pasażerskiej.

W Siedlcach znajdują się dwa wiadukty kolejowe, pod którymi samochody mogą przemieszczać się między południową i północną częścią miasta. Natężenie ruchu w ich okolicach jest bardzo duże, dlatego w ramach modernizacji dworca jest potrzeba wybudowania tunelu drogowego.

Przebudowa dworca kolejowego wraz z budową tunelu, to w Siedlcach jedna z najważniejszych inwestycji w mieście w najbliższym czasie, która ma poprawić komfort życia mieszkańców. Jej zadaniem będzie połączenie obu części Siedlec i rozładowanie korków. Tunel pozwoli też kierowcom sprawnie parkować auta po południowej stronie stacji, a to z kolei odciążą parkingi po stronie północnej dworca. Obecnie funkcjonuje parking typu „Parkuj i Jedź” przy Placu Zdanowskiego a w planach jest budowa nowego przy skrzyżowaniu ulic Partyzantów i Łukasińskiego.

Przebudowa stacji i budowa tunelu pod torami mają zakończyć się do połowy 2015 roku.

Mapa 15. Połączenie małej obwodnicy z planowanym tunelem pod torami



Źródło: Urząd Miasta Siedlce

3.3. Transport zbiorowy

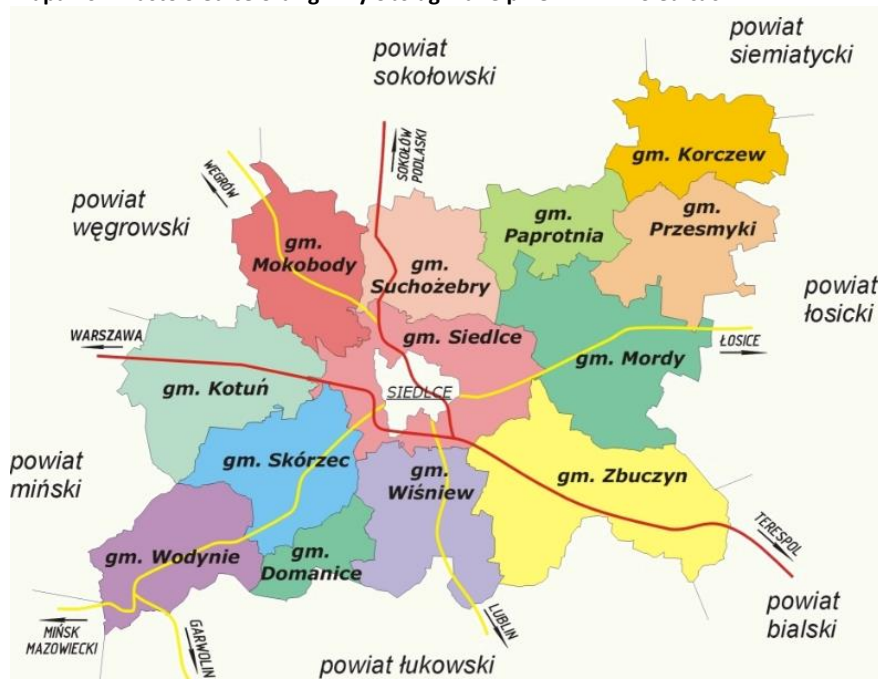
3.3.1. Komunikacja miejska

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Siedlcach sp. z o.o. jest spółką prawa handlowego, której jedynym właścicielem jest Miasto Siedlce (posiada 100% udziałów). Miasto jako organizator transportu publicznego współpracuje z MPK w zakresie projektowania sieci komunikacyjnej oraz prowadzenia badań marketingowych dotyczących potrzeb przewozowych. MPK świadczy usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W ramach tego zadania spółka obsługuje:

- miasto Siedlce (35 linii, w tym 13 linii typowo miejskich o nr: 3, 4, 9, 12, 16, 18, 22, 27, 28, 31, 32, 33 i 35 oraz 22 linie wyjazdowe);
- 8 gmin, w tym
 - gminę Siedlce (linie nr: 1, 2, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 13, 14, 15, 17, 19, 21, 23, 24, 25, 26, 30, 38, 42, 43)
 - Kotuń (linie nr: 19 i 43)
 - Mokobody (linia nr 13)
 - Mordy (linia nr 14)
 - Skórzec (linie nr: 2 i 42)
 - Suchożebry (linie nr: 17 i 38)
 - Wiśniew (linia nr 7)
 - Zbuczyn (linie nr: 11, 21 i 26).

Z wyżej wymienionymi gminami Miasto zawarło stosowne porozumienia na wykonywanie zadań Gminy w zakresie prowadzenia lokalnego transportu zbiorowego na terenie danej Gminy na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 4 i art. 74 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. 2013, poz. 594 r. ze zm.). Na mocy tych porozumień gminy powierzyły Miastu Siedlce prowadzenie lokalnego transportu zbiorowego na ich terenie i zobowiązały się do partycypowania w kosztach realizacji powierzonego Miastu Siedlce zadania własnego.

Mapa 16. Miasto Siedlce oraz gminy obsługiwane przez MPK w Siedlcach



Źródło: www.powiatsiedlecki.pl

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Siedlcach sp. z o.o. na koniec 2013 r. posiadało 45 autobusów. Średni wiek pojazdów wynosi 7,5 roku. MPK w Siedlcach sp. z o.o. posiada 39 autobusów niskopodłogowych, co stanowi

87% i jest wynikiem bardzo dobrym. Należy jednak dążyć do zwiększenia liczby autobusów z niską podłogą lub niskim wejściem.

Długości autobusów wynoszą: do 9 m – 3 pojazdy, 12 m - 37 jednostek taborowych, 15 m – 1 sztuka i 4 autobusy 16 – 18 m. W zakresie ochrony środowiska: 5 jednostek z silnikami bez certyfikatu EURO, 1 sztuka z EURO 1, 14 autobusów z silnikami EURO 2, 9 z certyfikatem EURO 3, 4 sztuki spełniające normę EURO 4 i 12 w standardzie EURO 5, które jednocześnie spełniają standard EEV.

Struktura taboru autobusowego wg wieku i marek na dzień 31.12. 2013 r. kształtowała się następująco:

Tabela 13. Struktura taboru autobusowego

Marka i typ	wiek autobusu				pow. 12 lat	Razem
	0 - 3 lat	4- 6 lat	7 - 9 lat	10 – 12 lat		
Jelcz PR 110	-	-	-	-	1	1
Jelcz 120 M	-	-	-	-	4	4
Jelcz M081MB	-	-	-	1	2	3
Ikarus 280	-	-	-	-	1	1
Volvo B 10L	-	-	-	-	2	2
Volvo B 10L BLE	-	-	-	-	1	1
Volvo 7000	-	-	-	2	-	2
Volvo 7700	-	-	2	-	-	2
Man NL 222	-	-	-	-	3	3
Man NL 223	-	-	-	3	-	3
Man NL 283	-	-	2	-	-	2
Man NG 312	-	-	-	-	1	1
Man NG 313	-	-	1	1	-	2
Man A21	1	4	-	-	-	5
Man A37	-	-	2	-	-	2
Mercedes Conecto	11	-	-	-	-	11
RAZEM	12	4	7	7	15	45
Udział % danej grupy wiekowej do stanu ogółem	26,65%	8,90%	15,56%	15,56%	33,33%	100%

Źródło: MPK w Siedlcach

W roku 2011 miasto Siedlce wystąpiło z wnioskiem o dofinansowanie projektu pt. „Poprawa funkcjonowania transportu miejskiego w Siedlcach – III etap” w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2007-2013. Projekt ten objął między innymi zakup 11 szt. nowych autobusów niskopodłogowych o długości 11,5 do 12 m, przystosowanych do zasilania ekologicznym biopaliwami, spełniających normę emisji spalin minimum EURO 5, dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych.

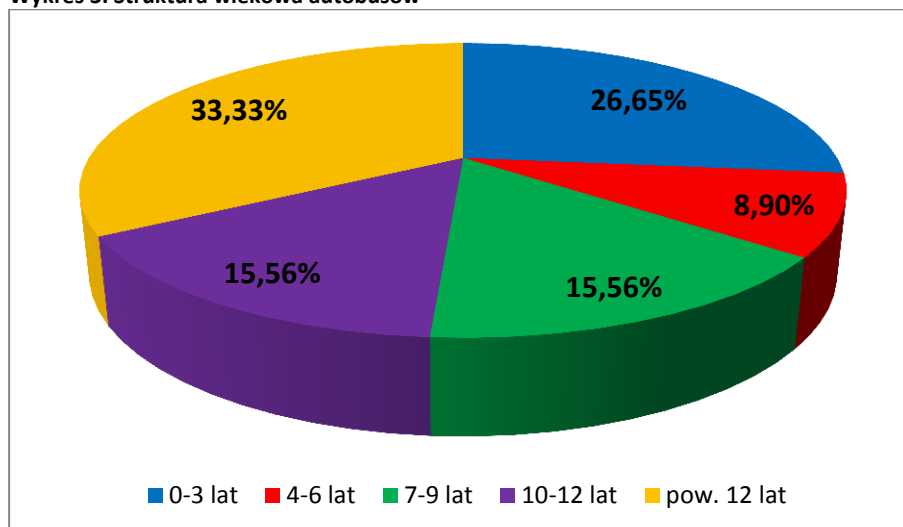
Autobusy te weszły na stan MPK w Siedlcach w listopadzie 2012 roku. Niezależnie, samo MPK w Siedlcach wystąpiło z wnioskiem o dofinansowanie zakupu kolejnych nowych autobusów niskopodłogowych. W dniu 19 września 2013 r. Spółka podpisała umowę na dostawę 4 szt. niskopodłogowych autobusów w ramach projektu „Poprawa funkcjonowania transportu miejskiego w Siedlcach – IV etap” współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Autobusy mają wejść do obsługi komunikacji miejskiej we wrześniu 2014 r. W ten sposób liczba autobusów niskopodłogowych będzie kształtować się następująco.

Tabela 14. Autobusy niskopodłogowe w Siedlcach

Stan na koniec roku	Liczba autobusów niskopodłogowych	Udział (przy założeniu zachowania łącznej liczby 45 autobusów)
2011	28	63,6 %
2012	39	86,6 %
2013	39	86,6 %
2014 i dalej	43	95,6 %

W związku z realizacją obu projektów unijnych, nastąpi znaczny spadek średniej wieku autobusów, jednakże nadal eksploatowanych będzie 15 autobusów mających 10 i więcej lat. Jednym z ważnych wskaźników osiągnięć realizacji niniejszego programu odnowy taboru jest liczba autobusów w wieku do 6 lat. Teoretycznie rzecz ujmując udział takich autobusów nie powinien być mniejszy niż 33 % stanu taborowego, co przekłada się na liczbę 15 pojazdów.

Wykres 3. Struktura wiekowa autobusów



Źródło: MPK w Siedlcach

Warto podkreślić, iż aby utrzymać średni wiek autobusów na tak wysokim poziomie, należy dokupować średnio co najmniej 1 nowy autobus rocznie. Poniższa tabela pokazuje zmiany tych parametrów w czasie.

Tabela 15. Odnowa taboru autobusowego

Stan na koniec roku	Liczba pojazdów nie starszych niż 6 lat	Udział	Średni wiek autobusów
2011	8	18,2 %	10
2012	16 (=12+4)	35,5 %	7,3
2014	20(=16+4)	44,5 %	

Dodatkowo MPK w Siedlcach Sp. z o.o. posiada bardzo dobrze wyposażoną i nowoczesną zajezdnię, co zapewnia wysoki standard świadczonych usług.

3.3.2. Komunikacja regionalna autobusowa

Z punktu widzenia mieszkańców Miasta Siedlce (powiatu grodzkiego) oraz mieszkańców powiatu ziemskiego istotne znaczenie ma sprawnie funkcjonujący publiczny transport lokalny i ponadlokalny. Jest on realizowany przez firmy świadczące usługi przewozowe na podstawie zezwoleń wydawanych odpowiednio, w zależności od zasięgu linii, przez Prezydenta Miasta Siedlce lub Marszałka Województwa Mazowieckiego. Od 1 stycznia 2017 r., co do zasady, organizacja przewozów o charakterze użyteczności publicznej na liniach komunikacyjnych wybiegających poza obszar miasta Siedlce będzie należała do Marszałka Województwa Mazowieckiego, ponieważ będą to przewozy wojewódzkie (pomiędzy dwoma powiatami). Wyjątkiem będą linie obsługiwane w ramach komunikacji miejskiej na podstawie porozumień międzygminnych lub na obszarze utworzonego związku międzygminnego.

Usługi przewozowe w regularnej komunikacji pasażerskiej na terenie powiatu siedleckiego świadczy przede wszystkim Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Siedlcach S.A. Spółka zapewnia ponadto połączenia międzymiastowe z Warszawą, Białymstokiem, Lublinem, Węgrowem, Łukowem, Garwolinem, Janowem Podlaskim, Łosicami i Mińskiem Mazowieckim. Regularne połączenia autobusowe na wspomnianym obszarze świadczą także

inni prywatni przewoźnicy drogowi, którzy z reguły dowożą pasażerów z pobliskich miejscowości do centrum Siedlec, szczególnie w okolice dworca autobusowego i kolejowego.

Obecnie dworzec autobusowy PKS zlokalizowany jest w centrum miasta pomiędzy ul. Świętojańską, Armii Krajowej i 3 Maja, w okolicach dworca kolejowego. Obok niego zlokalizowany jest główny przystanek przewoźników prywatnych.

Na trasie części linii pozamiejskich swoje przewozy wykonują również inni przewoźnicy. Istnieją linie które częściowo lub całkowicie pokrywają się z liniami MPK:

- PKS kursami dalekobieżnymi pokrywa praktycznie sieć tras MPK w Siedlcach na liniach wyjazdowych, co jest sytuacją całkowicie zrozumiałą.
- Linie z oznaczeniami literowymi, tzw. literówki pokrywają się z 7 liniami nr: 10, 17, 38, 19, 43, 2 oraz 42.
- Prywatni przewoźnicy oferują przewozy na trasach pokrywających się z 5 liniami nr: 14, 11, 21, 2 oraz 42.

3.3.3. Komunikacja kolejowa

Istotnym elementem systemu transportowego regionu jest transport kolejowy. Przez obszar miasta przebiega linia nr 2 Warszawa Centralna – Terespol, stanowiąca fragment międzynarodowej linii E20, będąca częścią II Paneuropejskiego Korytarza Transportowego Zachód – Wschód, łączącego Berlin z Moskwą. Na wspomnianej linii odbywa się zarówno ruch pasażerski, jak i towarowy. Cała linia jest zelektryfikowana i dwutorowa. Odcinek Warszawa Rembertów – Siedlce został dostosowany do prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich.

W Siedlcach swój bieg zaczyna linia o znaczeniu państwowym nr 31 Siedlce – Siemianówka łącząca województwo mazowieckie z podlaskim i dalej z Białorusią. Prowadzony jest na niej ruch pasażerski i towarowy. Dodatkowo ruch towarowy odbywa się na linii nr 55 Sokołów Podlaski – Siedlce.

O randze połączeń przebiegających przez Siedlce świadczą zapisy Krajowego Planu Transportowego opracowanego przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej¹. Wspomniane połączenia zostały włączone do planowanej docelowej sieci kolejowych pasażerskich przewozów międzynarodowych i międzywojewódzkich organizowanych przez ministra. W Planie Transportowym można dodatkowo znaleźć wytyczne dla organizatorów niższego szczebla. Połączeniami o charakterze użyteczności powinna zostać objęta relacja Siedlce – Hajnówka.

Obecnie przez stację Siedlce przejeżdża 25 par pociągów eksploatowanych przez spółkę „Koleje Mazowieckie - KM”. Dworzec kolejowy w Siedlcach położony przy Placu Stanisława Zdanowskiego 1 stanowi ważną stację węzłową na linii nr 2. Przez PKP S.A. Oddział Dworce Kolejowe został zaliczony do kategorii C, co oznacza że roczna odprawa podróżnych mieściła się w przedziale 0,3-1 mln osób.

Ponadto zgodnie z zapisami Krajowego Planu Transportowego dworzec kolejowy w Siedlcach został uznany za obiekt o charakterze strategicznym, który stanowi potencjalny punkt postojów handlowych, gdzie występuje powiązanie transportu kolejowego z innymi środkami publicznego transportu zbiorowego i który może pełnić funkcję zintegrowanego węzła przesiadkowego w województwie mazowieckim.

¹ Por. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. 2012 nr 0 poz. 1151)

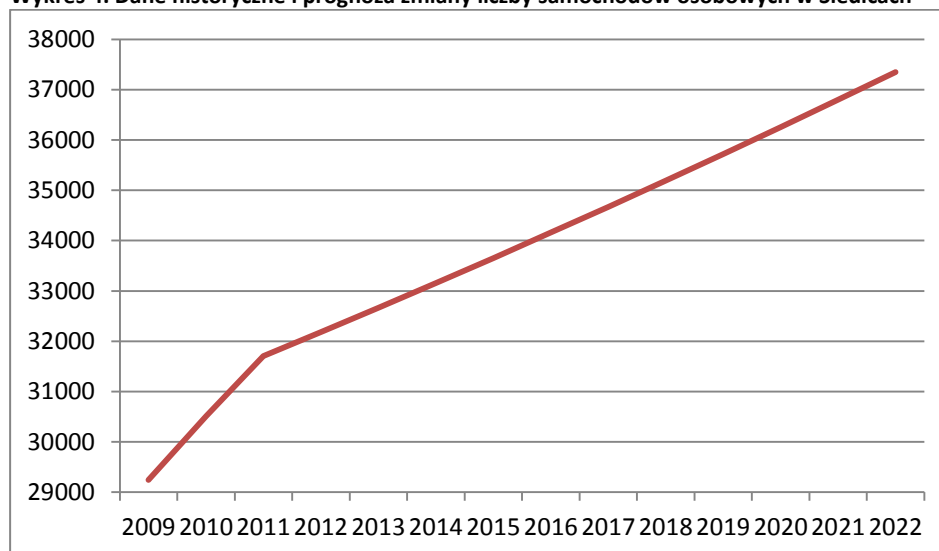
3.4. Transport indywidualny- prywatne środki transportu

Według informacji znajdujących się w Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, w powiecie siedleckim znajdowało się 37 142 samochodów osobowych w 2010 roku, 38 459 w roku 2011 i 39 813 w roku 2012. Dane te dają roczny wzrost na poziomie około 4 % i pozwalają zaprognozować, że w 2022 roku w powiecie będzie ponad 60 000 samochodów osobowych. Podobne tendencje utrzymują się dla Miasta Siedlce, o czym świadczy wzrastająca liczba wszystkich pojazdów samochodowych. W 2010 roku w mieście znajdowało się 40 356 pojazdów samochodowych, w 2011 roku 42 079, natomiast w 2012 roku 43 333 pojazdy.

Z badań ruchu przeprowadzonych w czerwcu 2012 roku wynika, że największy wzrost ilości pojazdów został zanotowany na granicy miasta na ulicy Sokółowskiej (droga krajowa 63), gdzie w porównaniu do roku 2005 ruch ten zwiększył się od 30 do 69% w zależności czy do Siedlec czy z Siedlec. Te liczby pokazują zasadność budowy części północnej i zachodniej obwodnicy. Na pewno zakończenie II etapu, czyli otwarcie w 2012 r. ul. L. Kaczyńskiego i R. Kaczorowskiego bardzo korzystnie wpłynęło na odciążenie ruchu z centrum miasta w kierunku północnym. Niemniej jednak należałoby jak najszybciej dokończyć plan budowy obwodnicy etap III i IV (odcinek wschodni), co spowoduje dalsze znaczne odciążenie centrum miasta z ruchu. Wzrost liczby samochodów oraz natężenie ruchu wynikające z przeprowadzonej analizy badań czerwcowych pokazuje wyraźny wzrost ilości pojazdów na granicach miasta średnio o około 14-18%.

Poniższy wykres przedstawia prognozę łącznej liczby samochodów dla Siedlec do 2022 roku. Według danych GUS w Siedlcach w 2010 roku znajdowało się 30 511 samochodów osobowych, 31 708 samochodów w 2011 roku i 32 781 pojazdów w 2012 roku. Dane te dają roczny wzrost na poziomie około 4,5% i pozwalają zaprognozować, że w 2022 roku w Siedlcach będzie ponad 37 000 samochodów osobowych. Prognozowany wzrost przedstawia wykres umieszczony poniżej.

Wykres 4. Dane historyczne i prognoza zmiany liczby samochodów osobowych w Siedlcach



Źródło: Opracowanie własne

Wskaźnik motoryzacji określony na podstawie danych dotyczących liczby samochodów w mieście wynosił ponad 399,9 samochodów na 1000 mieszkańców w 2010 roku, ponad 414,6 w 2011 roku oraz 429,1 w 2012 roku.

Opisane powyżej zjawisko stanowi oczywiste wyzwanie dla transportu publicznego Siedlec, ponieważ mobilność mieszkańców będzie wzrastać wraz z posiadaniem samochodu. Działania powinny być skierowane na poprawę jakości transportu publicznego, czyli nowy tabor, częstotliwość kursowania czy skomunikowanie z innymi środkami transportu, takimi jak pociąg czy autobusy dalekobieżne oraz na podniesienie atrakcyjności finansowej transportu publicznego, chociażby poprzez wprowadzenie strefy płatnego parkowania w całym centrum Siedlec.

4. OKREŚLENIE SIECI KOMUNIKACYJNEJ, NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Sieć komunikacyjna w rozumieniu ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym*, to układ linii komunikacyjnych obejmujący obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru. Transport publiczny dotyczący przewozów w komunikacji miejskiej jest elementem tego systemu najbardziej wrażliwym na wszelkie zmiany w sytuacji społeczno- gospodarczej czy przestrzennej miasta. Układ linii komunikacyjnych w mieście podlega modyfikacjom nawet kilka razy w roku, dlatego ten segment zbiorowego transportu publicznego powinien być jak najbardziej elastyczny, tak aby mógł szybko reagować na potrzeby komunikacyjne mieszkańców miasta. Tę specyfikę przewozów w komunikacji miejskiej uwzględnił ustawodawca dając organizatorowi transportu w mieście możliwość określenia jedynie obszaru, na którym będą wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

Potwierdzenie tego wniosku znajduje się w art. 56 ust. 2 ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym*, który wyłącza finansowanie wydatków na pokrycie straty wynikającej ze stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w komunikacji miejskiej ze środków budżetu państwa. Konsekwencją tej regulacji jest zapis § 4 ust. 3 oraz § 5 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. *w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego* (Dz. U. 2011 Nr 117, poz. 684). Zwalnia on organizatora przewozów wykonywanych w komunikacji miejskiej z obowiązku szczegółowego określenia linii komunikacyjnej w Planie Transportowym. Ma to swoje uzasadnienie w praktyce, ponieważ częste zmiany w układzie sieci lub przebiegu poszczególnych linii wymagałyby każdorazowej aktualizacji tego dokumentu, co wymaga długotrwałych procedur, analogicznych do jego uchwalenia.

Stąd niniejszy Plan Transportowy dla Miasta Siedlce wskazuje jedynie obszar objęty przewozami o charakterze użyteczności publicznej, skupiając się w dalszej kolejności na opisie układu sieci komunikacyjnej.

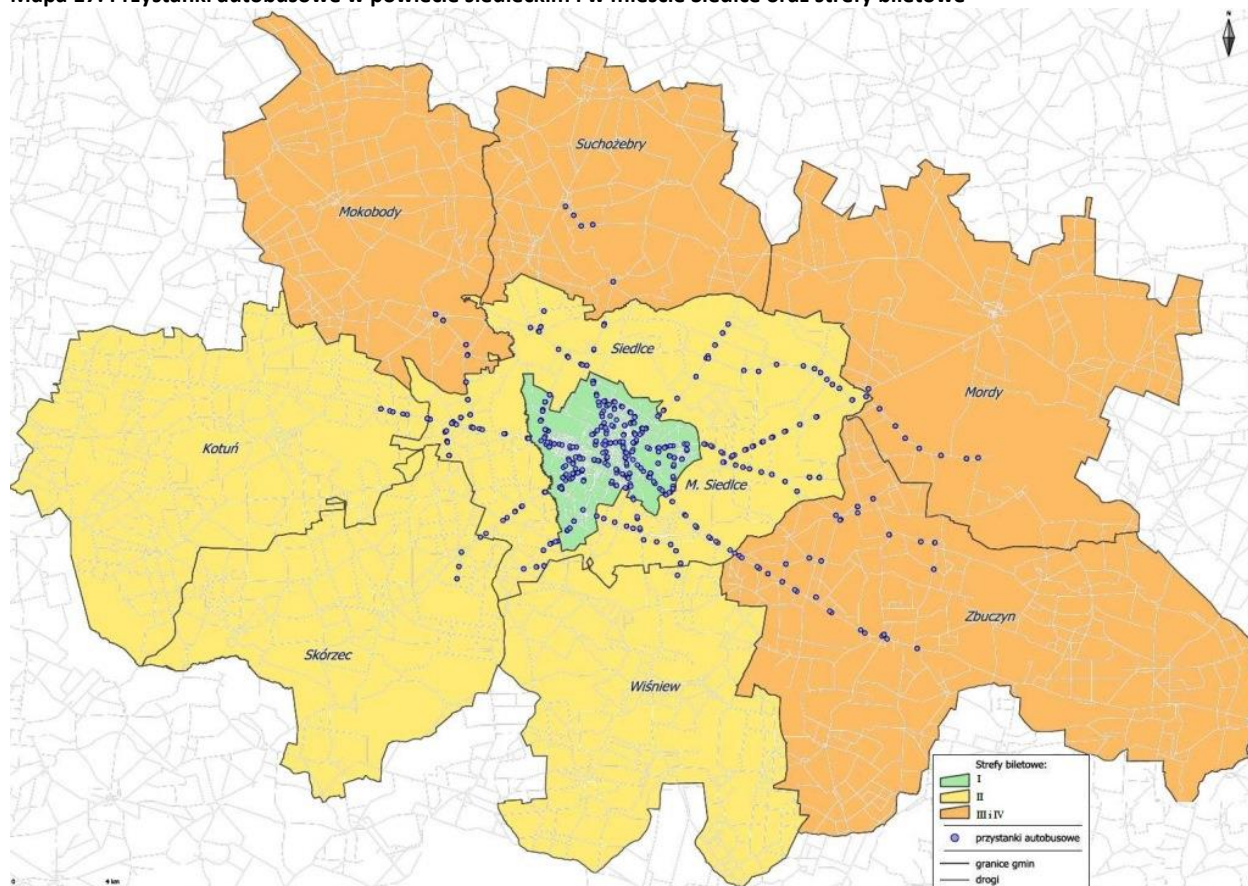
Należy podkreślić, że zgodnie z definicją ustawową **przewozy o charakterze użyteczności publicznej** są powszechnie dostępną usługą w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywaną przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

Podstawowym obszarem wykonywania przewozów o charakterze użyteczności w Siedlcach jest zatem obszar miasta. Ustawa stwarza możliwość, aby przewozy w ramach komunikacji miejskiej zostały rozszerzone poza granice administracyjne miasta, na podstawie porozumień międzygminnych. W związku z tym obecna sieć linii komunikacyjnych obejmuje swoim zasięgiem również gminy: Kotuń, Siedlce, Skórzec, Wiśniew, Suchożebry, Mokobody, Zbuczyn i Mordy. Na liniach komunikacyjnych określonych w porozumieniach, przebiegających przez obszar wspomnianych gmin planuje się wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, których organizatorem jest Miasto Siedlce.

Od 1 stycznia 2014 roku na obszarze objętym usługami przewozowymi miejskiej komunikacji publicznej świadczonymi przez MPK w Siedlcach obowiązują cztery strefy biletowe (wg stanu na 31 maja 2014 r.):

- 1) I strefa biletowa - obejmująca wyłącznie Miasto Siedlce (oznaczona na poniższej mapie na zielono),
- 2) II strefa biletowa - obejmująca obszar gmin: Kotuń, Siedlce, Skórzec, Wiśniew oraz wieś Borki Siedleckie w gminie Suchożebry (oznaczona na żółto),
- 3) III strefa biletowa - obejmująca obszar Gmin: Mokobody, Zbuczyn oraz wsie Przygody i Suchożebry w Gminie Suchożebry (oznaczona na pomarańczowo),
- 4) IV strefa biletowa – obejmująca obszar Gminy Mordy (oznaczono na pomarańczowo).

Mapa 17. Przystanki autobusowe w powiecie siedleckim i w mieście Siedlce oraz strefy biletowe



Źródło: Opracowanie własne

Długość tras komunikacyjnych wynosi 157 km, natomiast łączna długość wszystkich linii 393 km (na obszarze Siedlec 249 km- 63 %, poza miastem 144 km- 37 %). Według stanu na dzień 31 maja 2014 r. w układzie komunikacyjnym omawianego obszaru funkcjonuje 35 linii autobusowych, w tym: 13 linii miejskich (strefa I) oraz 22 linie podmiejskie (strefy II, III, IV + strefa I). Najdłuższa linia miejska ma 14,7 km, natomiast najkrótsza linia miejska ma 5,3 km. Najdłuższa linia pozamiejska ma 17,4 km, natomiast najkrótsza linia pozamiejska ma 6,8 km.

Ze względu na okresy funkcjonowania można wyróżnić:

- a. 16 linii funkcjonujących w każdy dzień tygodnia,
- b. 13 linii funkcjonujących tylko w dni powszednie,
- c. 19 linii funkcjonujących w soboty,
- d. 18 linii funkcjonujących w dni świąteczne.

Sieć komunikacyjna, oprócz kilku linii głównych biegnących przez całe miasto, składa się z krótkich, lokalnych linii, które obsługują mniejsze obszary, dowożąc pasażerów do punktów węzłowych i do linii głównych. Część linii posiada trasy wariantowe.

Trasy linii autobusowych przebiegają niemal wyłącznie przez ciągi uliczne wyznaczające podstawowy układ komunikacyjny miasta.

Odpowiednie zorganizowanie sieci komunikacyjnej może przyczynić się do usprawnienia połączeń i lepszej obsługi obszaru. W tym celu należy wyznaczyć:

- główne korytarze komunikacyjne, w których stosowane są priorytety dla komunikacji publicznej, zapewniające bezpośredni dostęp do centrum miasta i innych ważnych z punktu widzenia użytkowników komunikacji publicznej części miasta,

- podstawowe korytarze komunikacyjne, którymi będą linie autobusowe o mniejszej częstotliwości kursowania lub linie dowożące pasażerów do linii kursujących głównymi korytarzami komunikacyjnymi, w których wprowadzone są usprawnienia dla komunikacji miejskiej (np. eliminacja progów zwalniających, pierwszeństwo dla ulic zgodnie z przebiegiem linii autobusowych itp.)

Wspomniany podział linii umożliwi najlepsze wykorzystanie posiadanego taboru oraz infrastruktury.

W najbliższych latach planuje się utrzymanie aktualnej sieci połączeń, jednak ze względu na zmieniający się popyt należy przeprowadzać regularnie badania napełnień raz na 3-4 lata.

Badania napełnień (liczby osób podróżujących środkami komunikacji publicznej w danym przekroju drogowym) wybranych linii autobusowych przeprowadzone zostały dwukrotnie:

1. W czerwcu 2012 r. badano liczbę pasażerów wsiadających i wysiadających **w określonych miejscach** – na tzw. kordonach oraz ekranach. Badania te miały między innymi na celu porównanie obecnych napełnień do analogicznych badań z maja 2005 r., udostępnionych przez Zamawiającego, w odniesieniu do podaży – liczby miejsc w danym pojeździe. Szczegółowe wyniki tych badań zawarto w **Załączniku 3**.
2. W listopadzie 2012 r. badano liczbę pasażerów **w określonych liniach MPK** na całym przebiegu trasy. Badania te przeprowadzone były w następujący sposób:
 - a. Dzień powszedni, targowy (wtorek), w godzinach 7-18 – linie: 12, 33, 18, 22, 27
 - b. Dzień powszedni, nie targowy, w godzinach 7-18 – linie: 3, 4 oraz 16
 - c. Weekend (sobota), w godzinach 8-16 – linie: 3, 4, 12, 33, 18, 27 oraz 16.

Wyniki badań w formie graficznej przedstawiają mapy 18-79, natomiast szczegółowe liczby pasażerów jadących pomiędzy kolejnymi przystankami zawarto w **Załączniku 4**.

Mapy obrazują liczbę pasażerów uśrednioną pomiędzy różnymi kursami dla określonych pór dnia. Kolorowe punkty oznaczają poszczególne przystanki, zaś przystanek początkowy każdej linii został wyróżniony powiększeniem. Zasadniczo (z niewielkimi wyjątkami opisanymi w tekście) przyjęto następujący podział kursów:

- Dla dni powszednich
 - Rano: godz. 7:00 – 9:00
 - W ciągu dnia: godz. 10:00 – 15:00
 - Po południu: godz. 15:00 – 18:00
- Dla dni weekendowych
 - Do południa: godz. 8:00 – 12:00
 - Po południu: godz. 12:00 – 16:00

Poszczególne linie oznaczone zostały na kolejnych mapach tymi samymi kolorami:

1. Linia 3 – kolor oliwkowy (początkowy odcinek trasy) oraz brązowy (dla odróżnienia dwóch kierunków jazdy na fragmencie trasy)
2. Linia 4 – kolor ciemnoniebieski (początkowy odcinek trasy) oraz jasnoniebieski (dla odróżnienia dwóch kierunków jazdy na fragmencie trasy)
3. Linia 12 – kolor pomarańczowy
4. Linia 16 – kolor fioletowy
5. Linia 18 – kolor jasnoniebieski
6. Linia 22 – kolor czerwony
7. Linia 27 – kolor zielony
8. Linia 28 – kolor brązowy
9. Linia 33 – kolor pomarańczowożółty

Analiza wykresów napełnień poszczególnych linii pozwala wyciągnąć następujące wnioski:

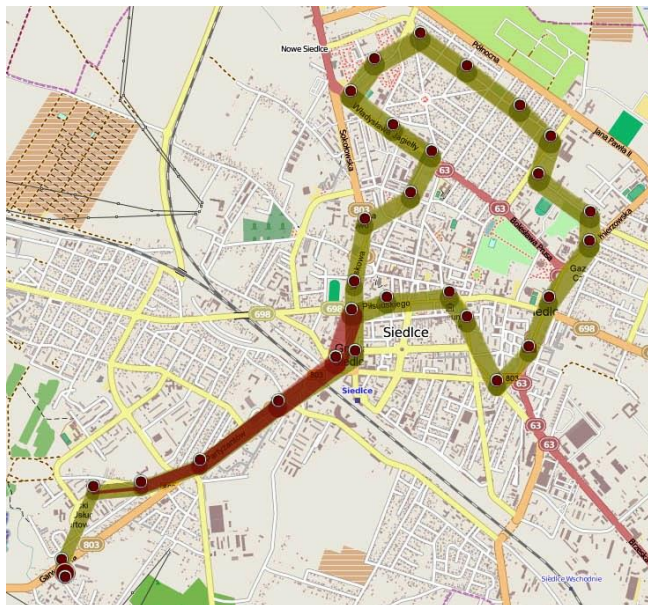
1. Linia 3 w dni powszednie – jest napełniona w stopniu wystarczającym i spełnia swoje zadanie
2. Linia 4 w dni powszednie – jest napełniona w stopniu wystarczającym i spełnia swoje zadanie
3. Linia 16 w dni powszednie w kierunku ul. Unitów Podlaskich – rano napełniona jest tylko do centrum miasta, na dalszym odcinku jeździ mało napełniona, jednakże w ciągu dnia i po południu jej napełnienie wzrasta.
4. Linia 16 w dni powszednie w kierunku ul. Terespolskiej – napełniona jest tylko do przystanku Starowiejska-Starzyńskiego; na końcowym odcinku jeździ mało napełniona.
5. Linia 16 w dni powszednie kursująca alternatywną trasą, tj. ulicami Janowską i Kasztanową jest napełniona w wystarczającym stopniu, z wyjątkiem końcowych odcinków przy obu pętlach.
6. Linia 28 w dni powszednie w kierunku ul. Leśnej jest wypełniona do przystanku Kurpiowska/Kraszewskiego.
7. Linia 28 w dni powszednie w kierunku Działek jest wypełniona od przystanku Mazurska.
8. Linia 18 w dni powszednie jest wypełniona w obu kierunkach przez cały dzień
9. Linia 27 w dni powszednie jest wypełniona w obu kierunkach przez cały dzień z wyjątkiem końcowych przystanków do pętli.
10. Linia 12 w dni powszednie w kierunku Piaski Zamiejskie ma niewielkie napełnienie w godzinach rannych.
11. Linia 12 w dni powszednie w kierunku MPK Starzyńskiego ma niewielkie napełnienie w godzinach popołudniowych.
12. Linia 22 w dni powszednie w kierunku ul. Unitów Podlaskich ma niewielkie napełnienie w godzinach rannych po przejechaniu na południową stronę torów kolejowych, jednakże w kierunku przeciwnym jest napełniona w stopniu dość dużym.
13. Linia 33 w dni powszednie w ciągu dnia jest napełniona równomiernie na całej trasie, jednakże rano głównie na odcinku od pętli do centrum miasta.
14. Linia 3 w sobotę jest napełniona w stopniu wystarczającym i spełnia swoje zadanie
15. Linia 4 w sobotę jest napełniona w stopniu wystarczającym i spełnia swoje zadanie
16. Linia 12 w sobotę jest napełniona głównie na swoim odcinku centralnym.
17. Linia 16 w sobotę jest napełniona głównie na odcinkach dojazdowych do centrum miasta.
18. Linia 18 w sobotę jest napełniona głównie na swoim odcinku centralnym oraz na odcinkach dojazdowych do centrum miasta.
19. Linia 27 w sobotę jest napełniona głównie na swoim odcinku centralnym.

Wszystkie mapy napełnień zostały opracowane na podstawie źródła: © autorzy *OpenStreetMap*.

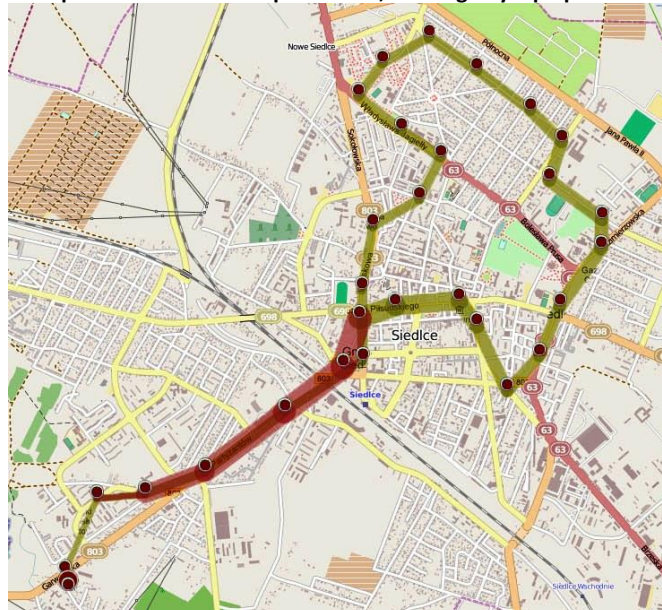
Mapa 18. Linia 3 – dzień powszedni, nie targowy - rano



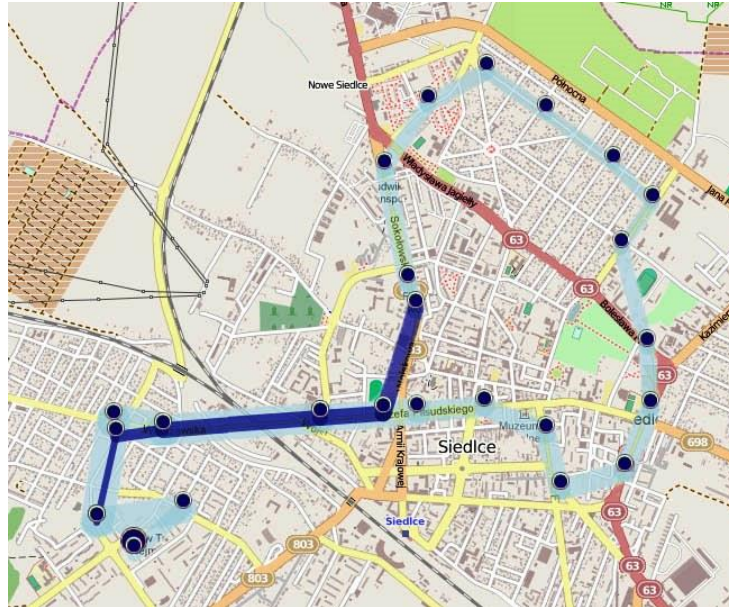
Mapa 19. Linia 3 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia



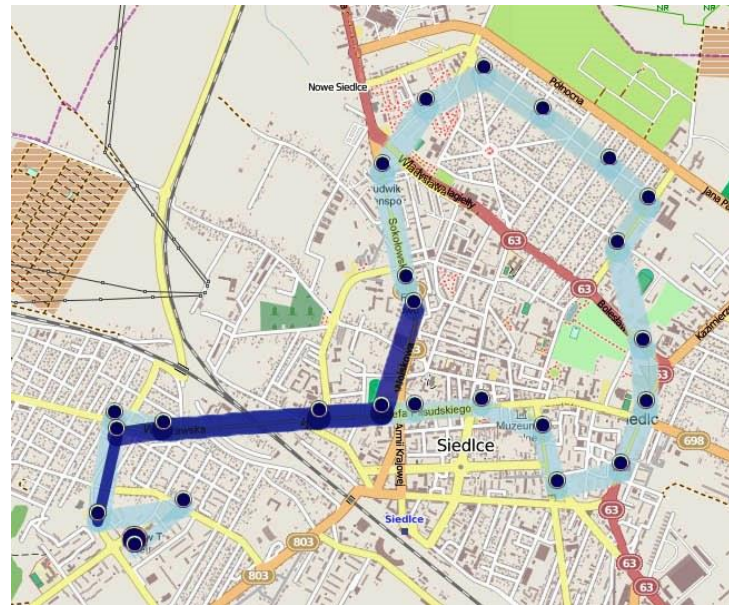
Mapa 20. Linia 3 – dzień powszedni, nie targowy – po południu



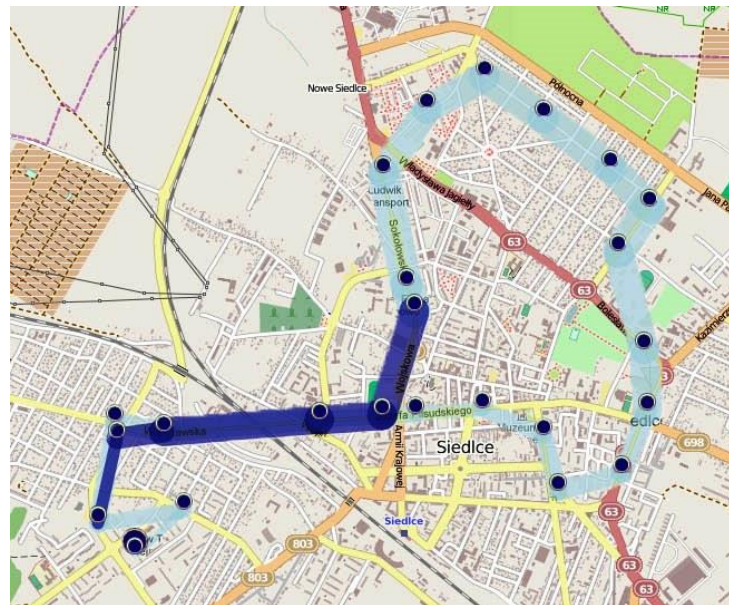
Mapa 21. Linia 4 – dzień powszedni, nie targowy - rano



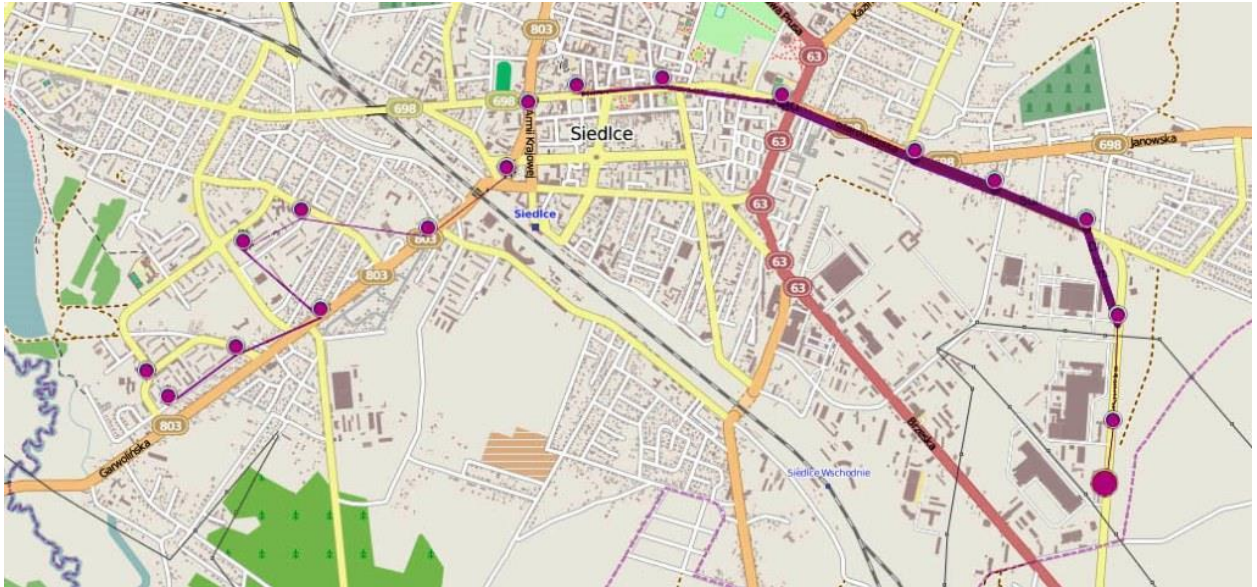
Mapa 22. Linia 4 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia



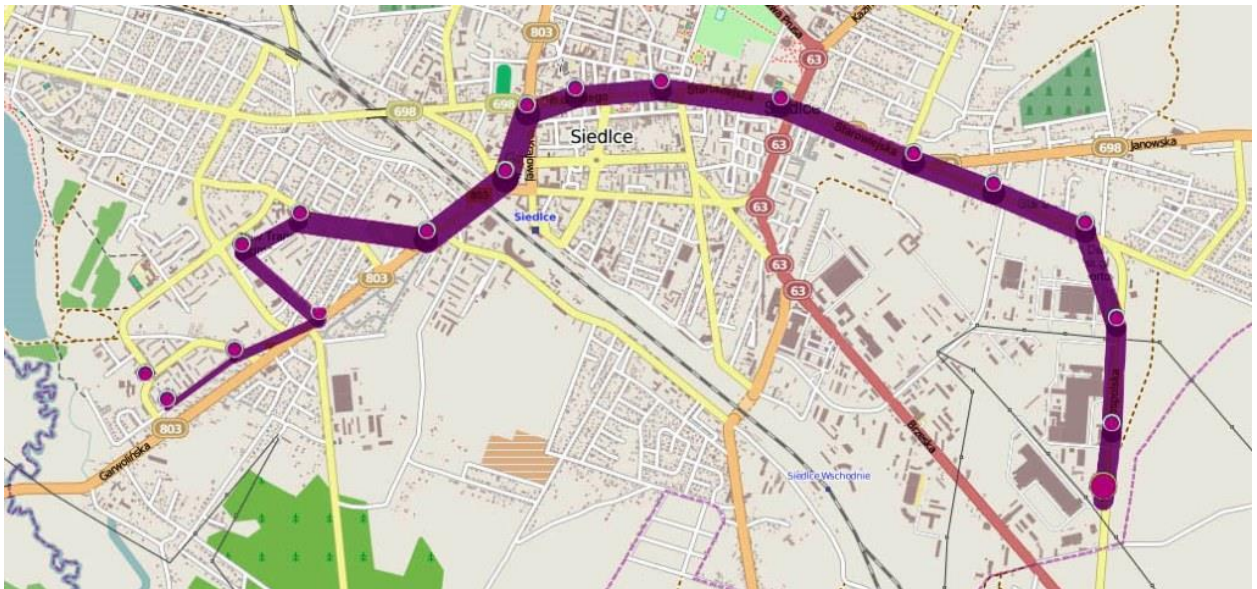
Mapa 23. Linia 4 – dzień powszedni, nie targowy – po południu



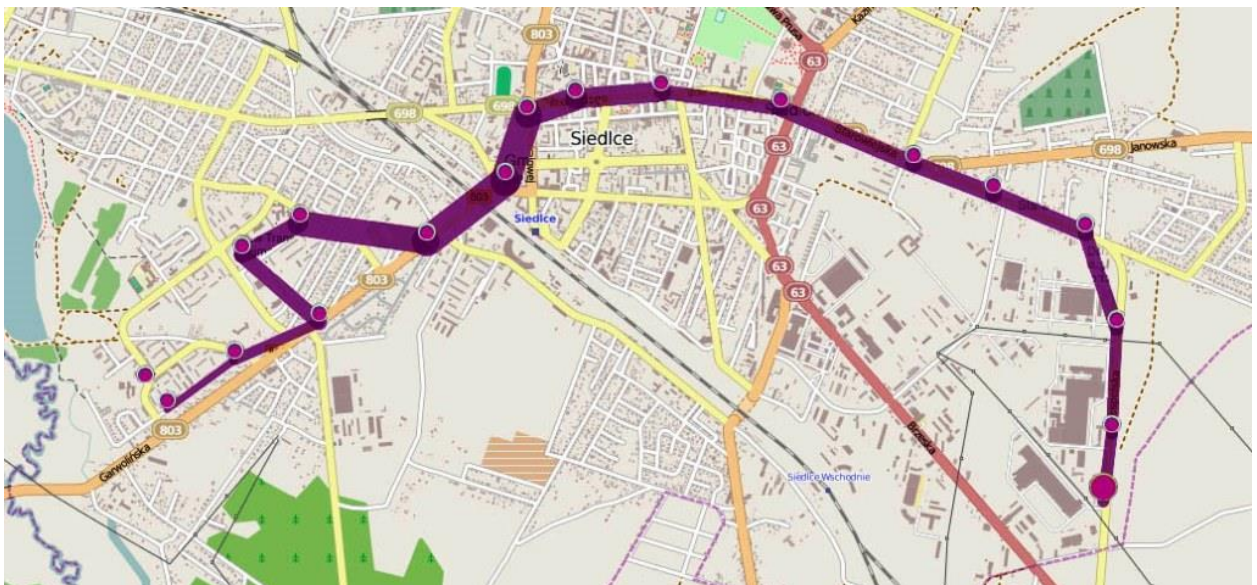
Mapa 24. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – rano – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich



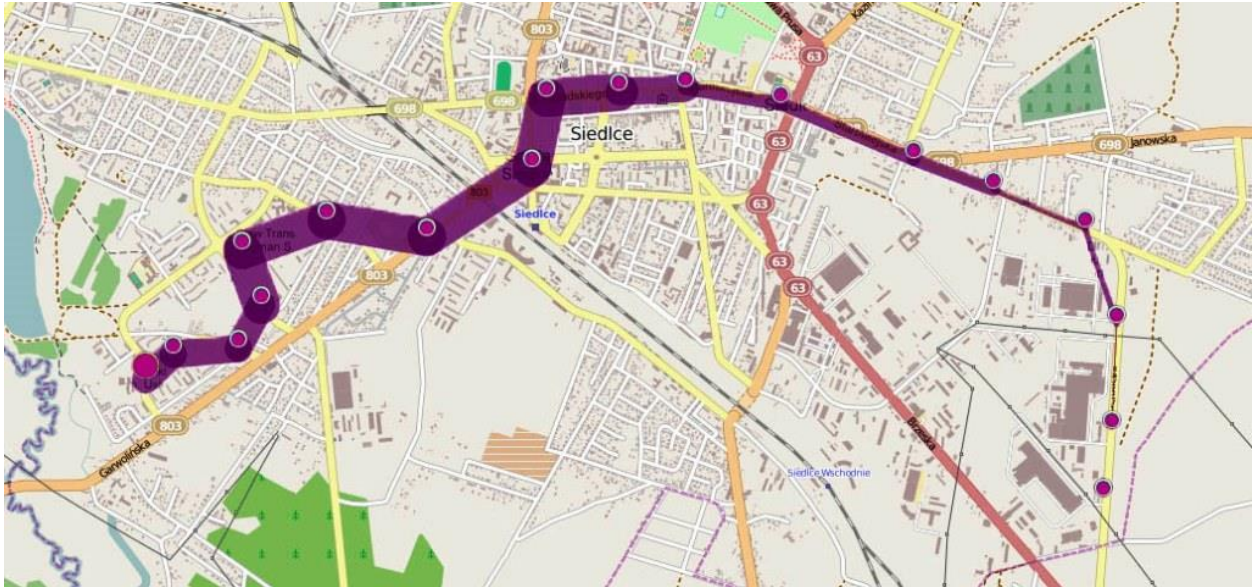
Mapa 25. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich



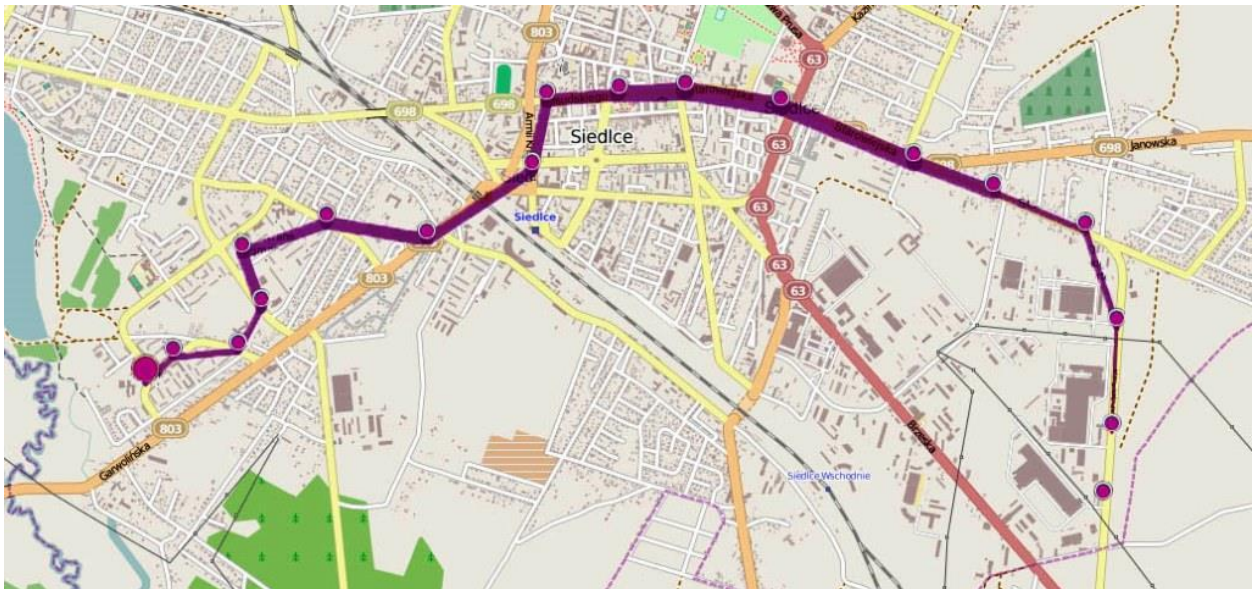
Mapa 26. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – po południu – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich



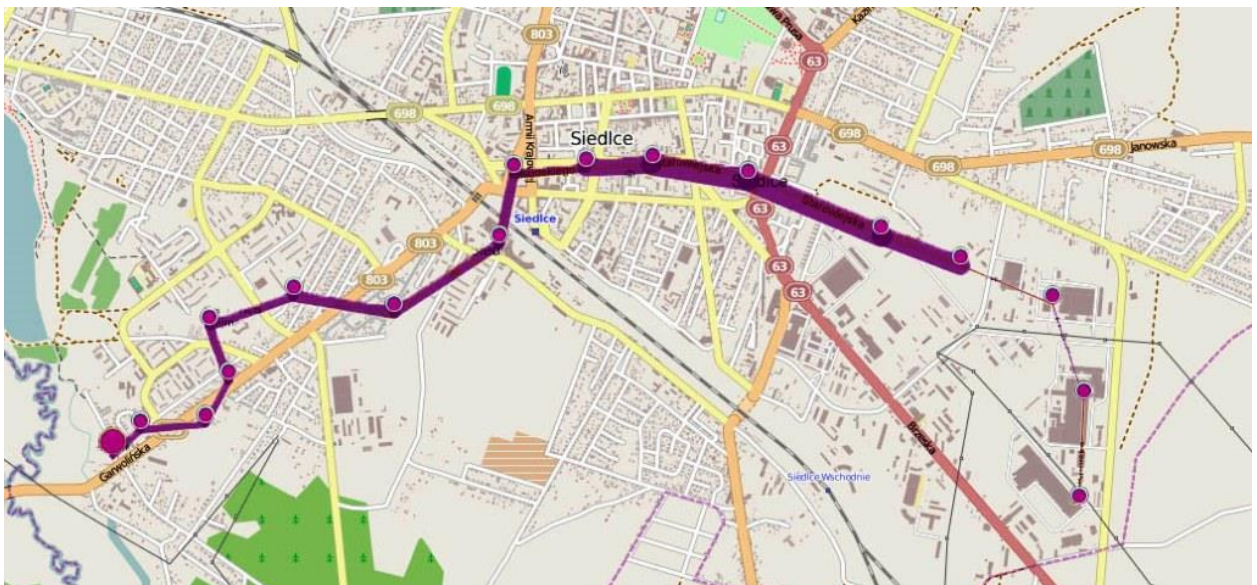
Mapa 27. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – rano – kursy w kierunku ul. Terespolskiej



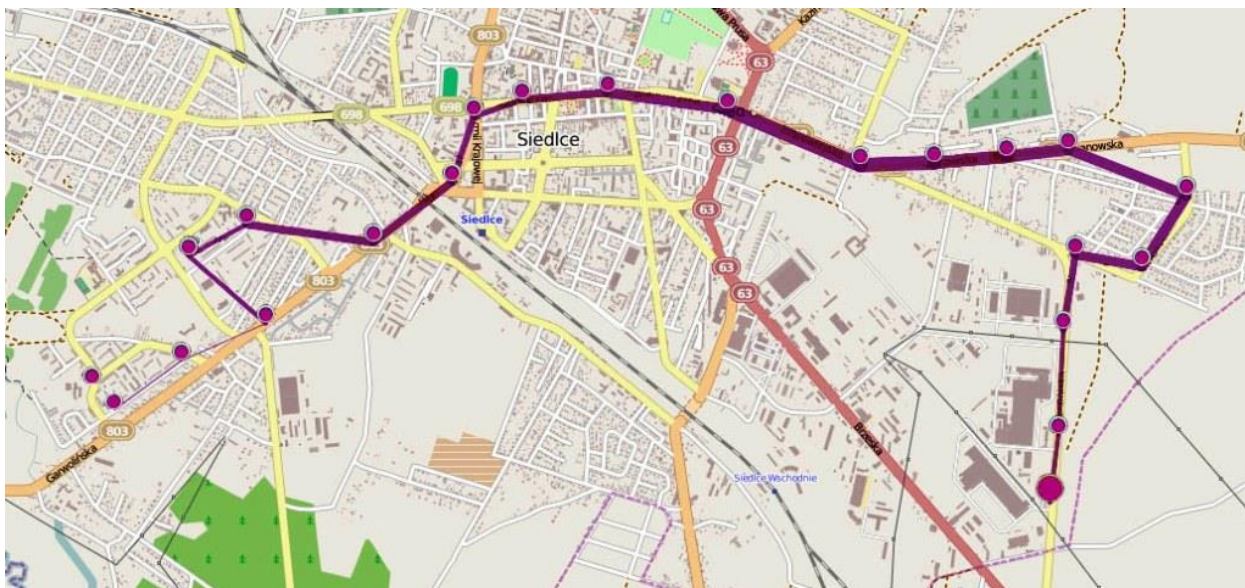
Mapa 28. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku ul. Terespolskiej



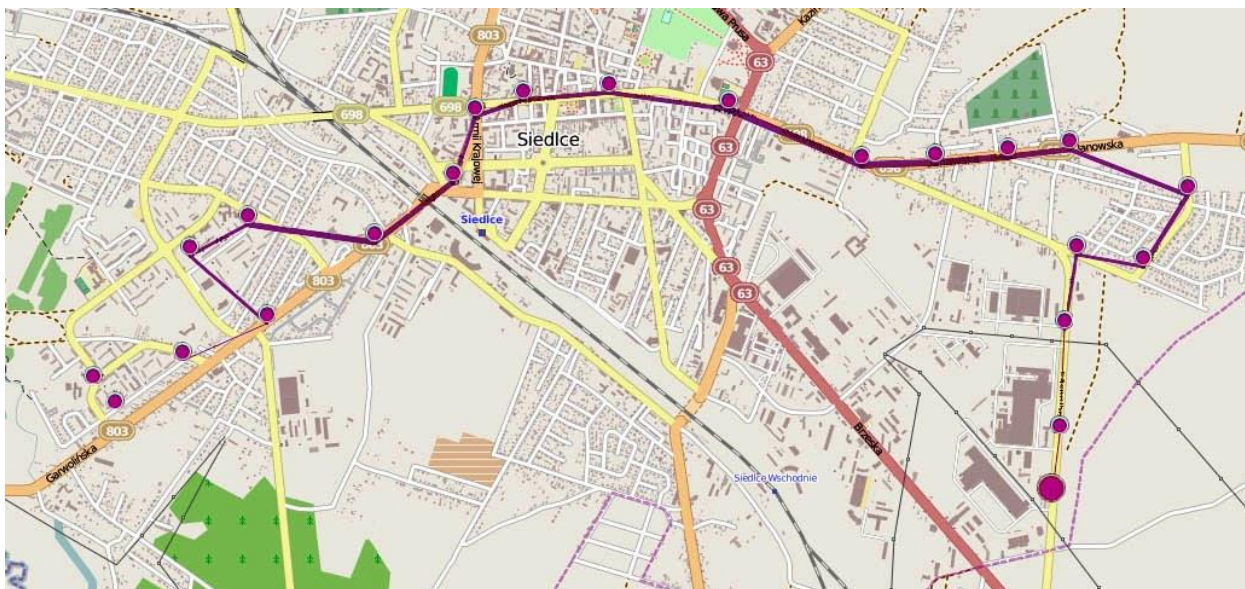
Mapa 29. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – po południu – kursy w kierunku ul. Terespolskiej



Mapa 30. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – rano – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich, ulicami Janowską i Kasztanową

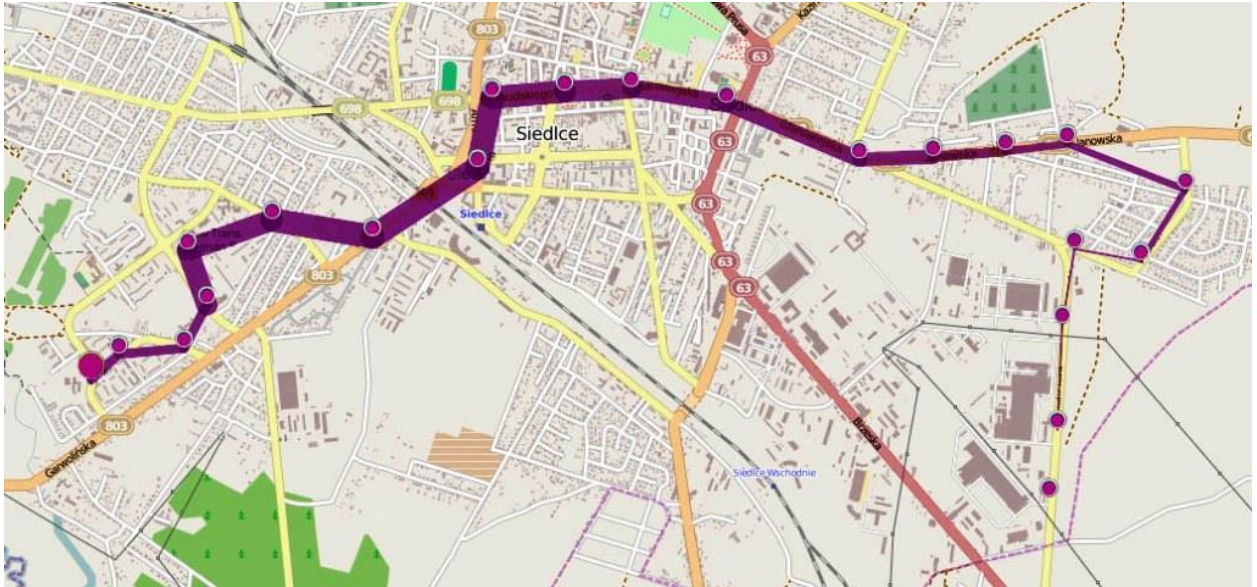


Mapa 31. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich, ulicami Janowską i Kasztanową

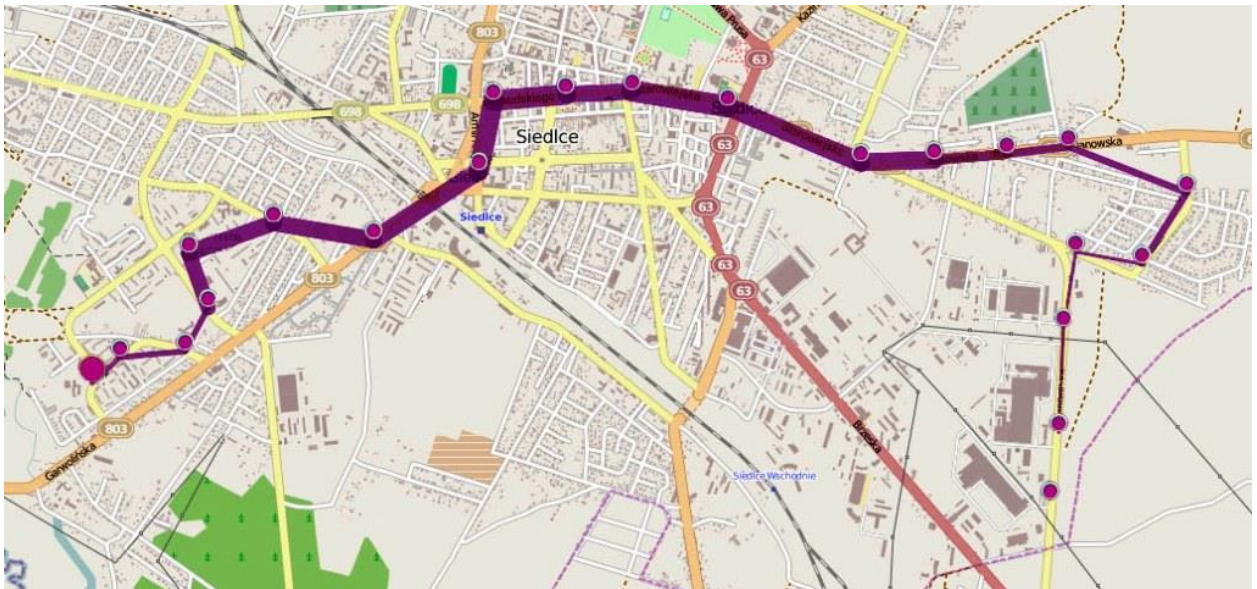


Mapa 32. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – po południu – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich, ulicami Janowską i Kasztanową

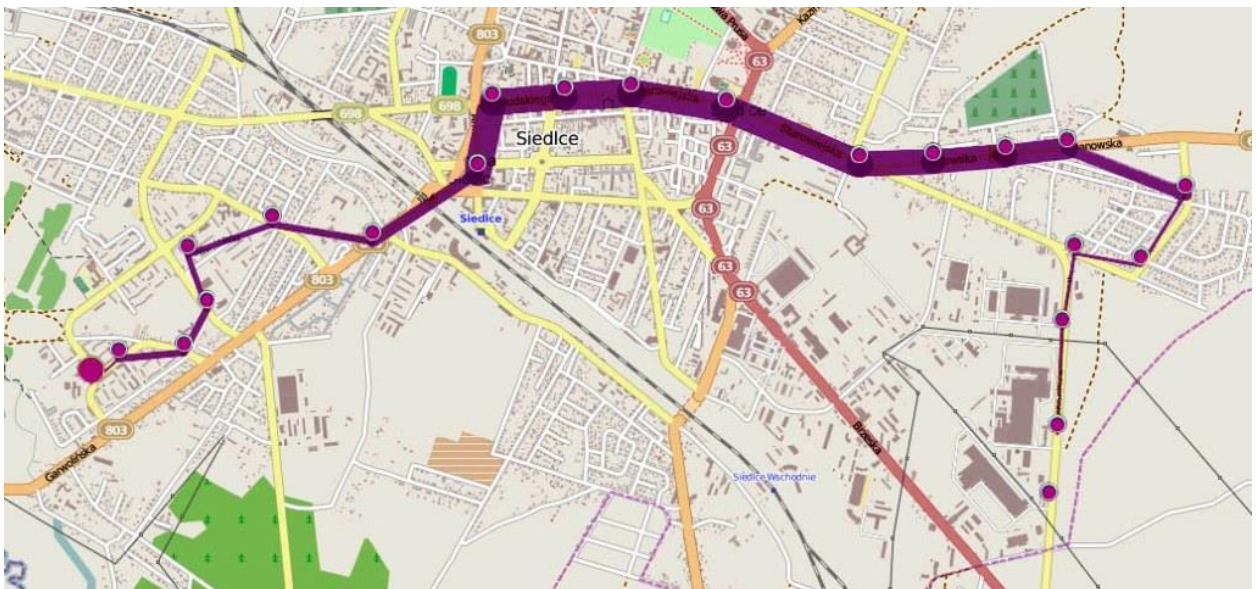
Mapa 33. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – rano – kursy w kierunku ul. Terespolskiej, ulicami Janowską i Kasztanową



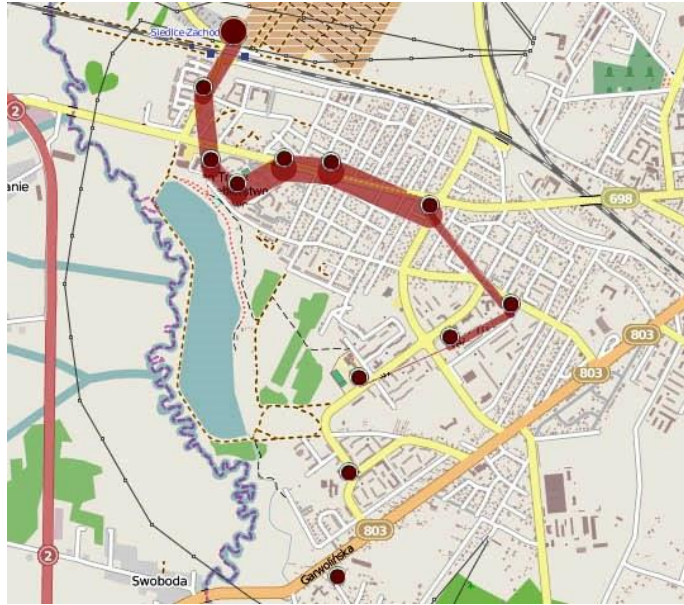
Mapa 34. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku ul. Terespolskiej, ulicami Janowską i Kasztanową



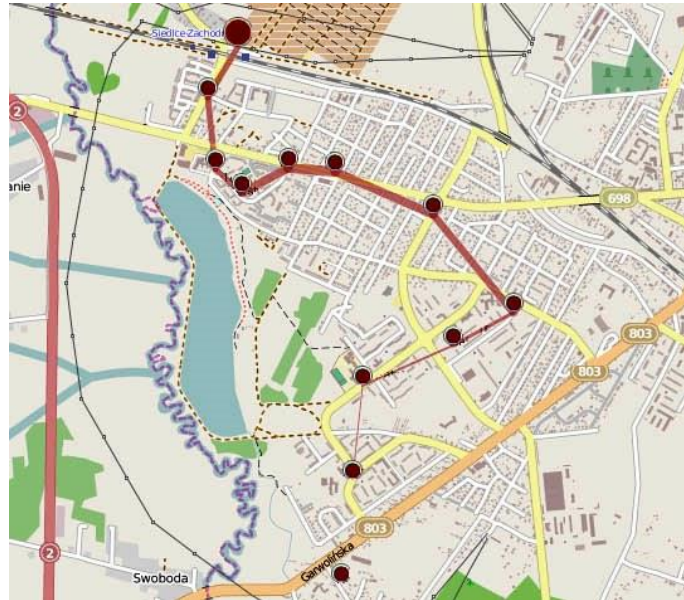
Mapa 35. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – po południu – kursy w kierunku ul. Terespolskiej, ulicami Janowską i Kasztanową



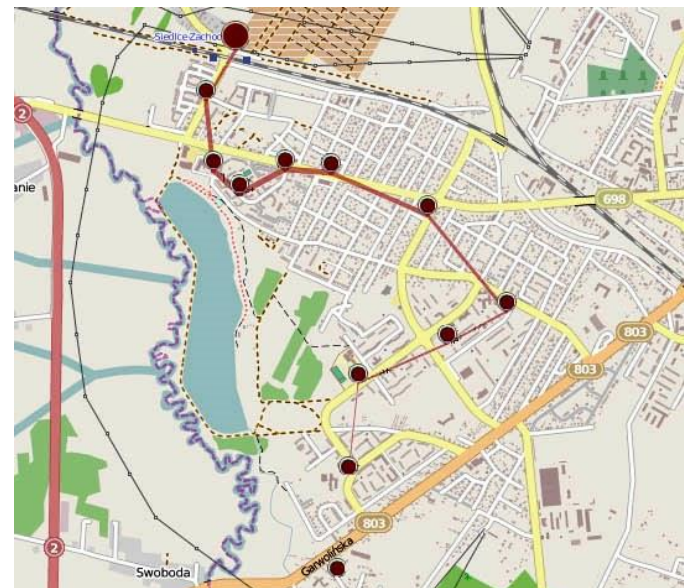
Mapa 36. Linia 28 – dzień powszedni, nie targowy – rano – kursy w kierunku ul. Leśnej



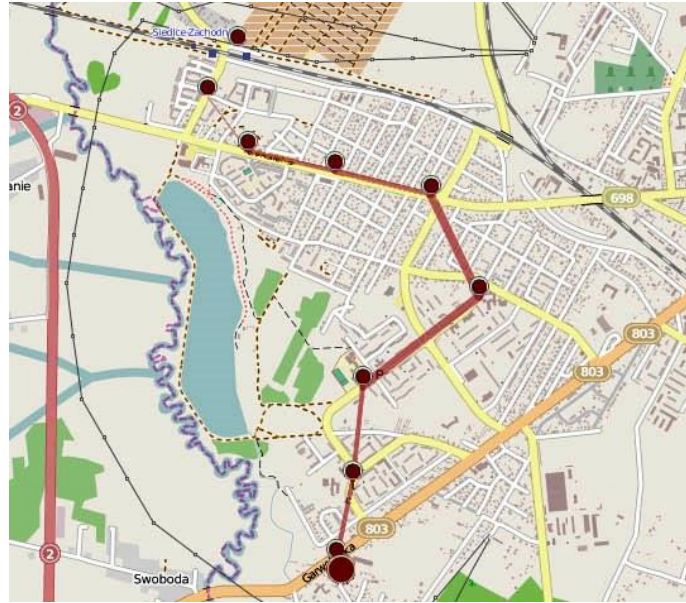
Mapa 37. Linia 28 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku ul. Leśnej



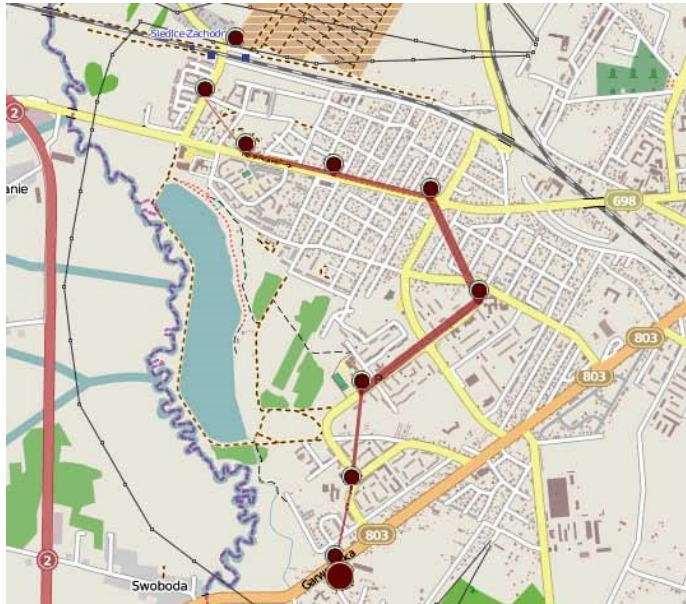
Mapa 38. Linia 28 – dzień powszedni, nie targowy – po południu – kursy w kierunku ul. Leśnej



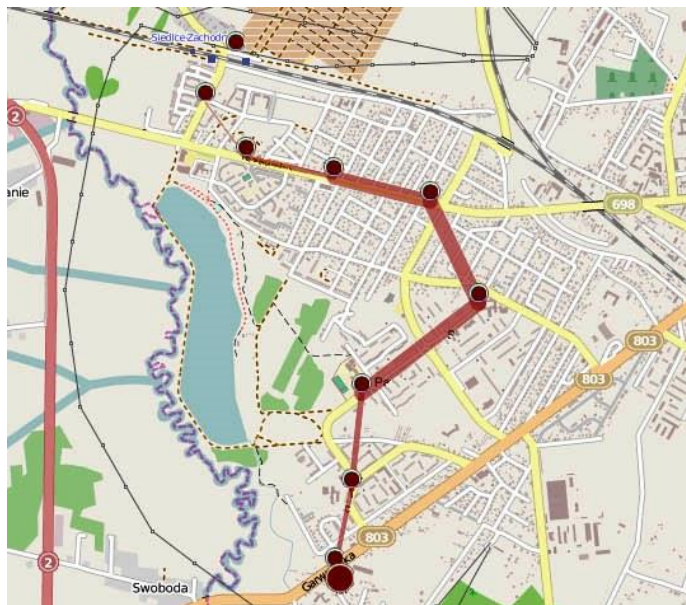
Mapa 39. Linia 28 – dzień powszedni, nie targowy – rano – kursy w kierunku Dziełek



Mapa 40. Linia 28 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku Dziełek



Mapa 41. Linia 28 – dzień powszedni, nie targowy – po południu – kursy w kierunku Dziełek



Mapa 42. Linia 18 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku MPK Starzyńskiego



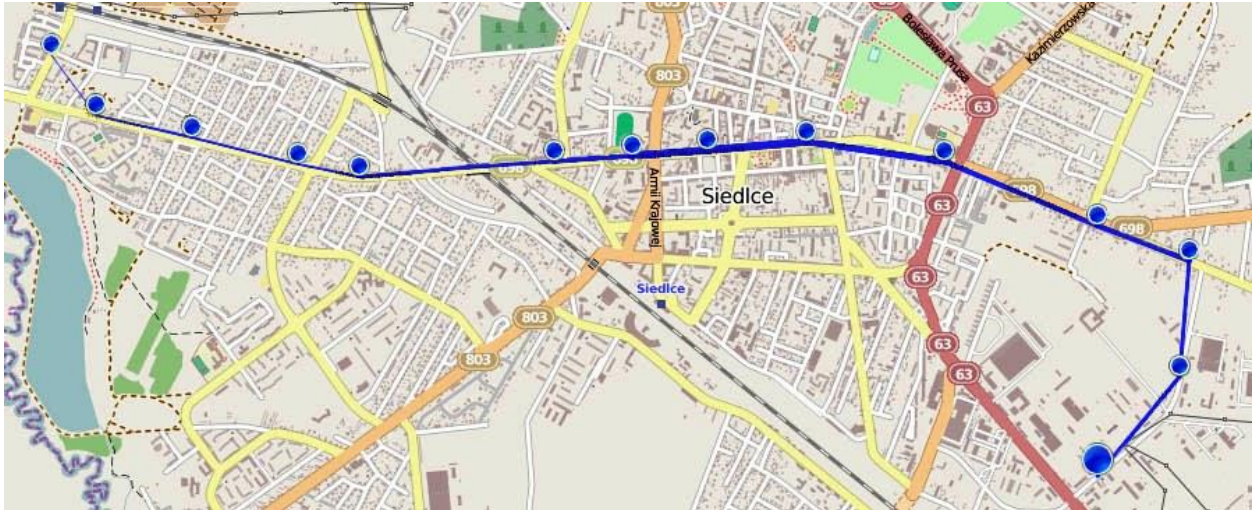
Mapa 43. Linia 18 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku MPK Starzyńskiego



Mapa 44. Linia 18 – dzień powszedni, targowy – po południu – kursy w kierunku MPK Starzyńskiego



Mapa 45. Linia 18 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku Dziełek



Mapa 46. Linia 18 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku Dziełek



Mapa 47. Linia 18 – dzień powszedni, targowy – po południu – kursy w kierunku Dziełek



Mapa 48. Linia 27 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku Starowiejska-Pętla



Mapa 49. Linia 27 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku Starowiejska-Pętla



Mapa 50. Linia 27 – dzień powszedni, targowy – po południu – kursy w kierunku Starowiejska-Pętla



Mapa 51. Linia 27 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku Działek



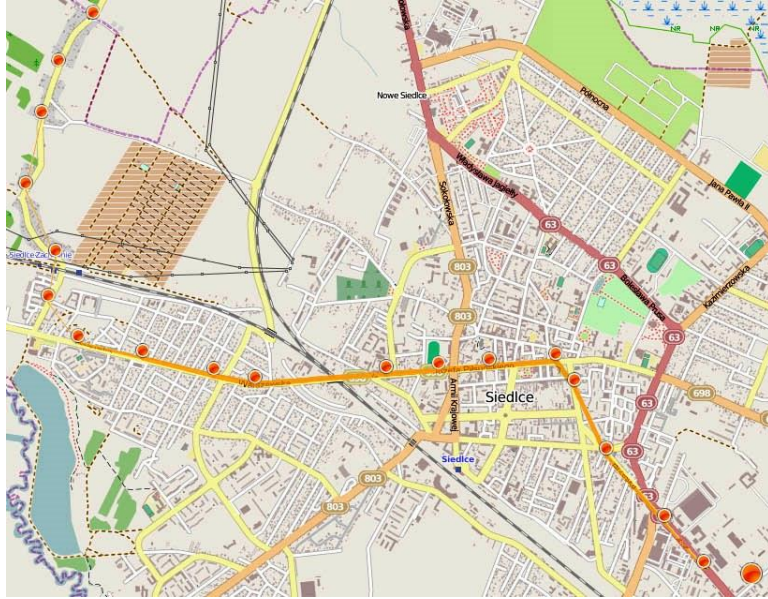
Mapa 52. Linia 27 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku Działek



Mapa 53. Linia 27 – dzień powszedni, targowy – po południu – kursy w kierunku Działek



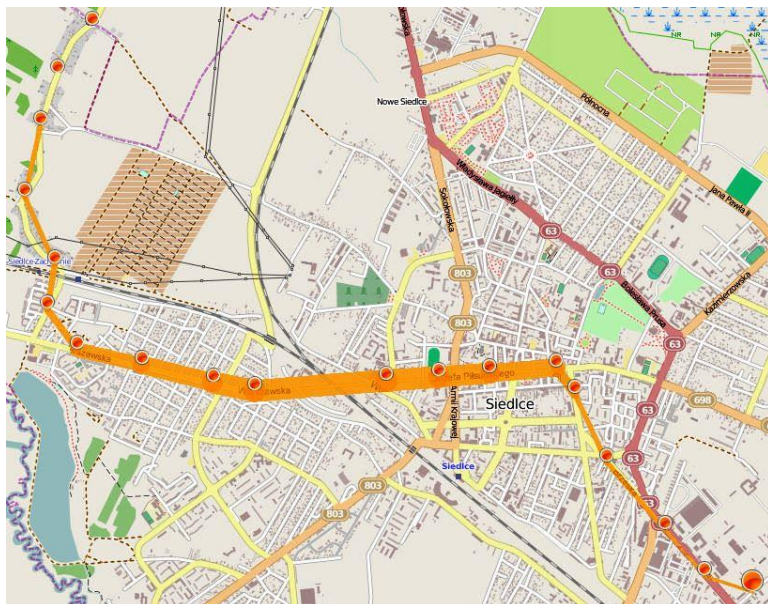
Mapa 54. Linia 12 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku: Piaski Zamiejskie



Mapa 55. Linia 12 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku: Piaski Zamiejskie



Mapa 56. Linia 12 – dzień powszedni, targowy – po południu – kursy w kierunku: Piaski Zamiejskie



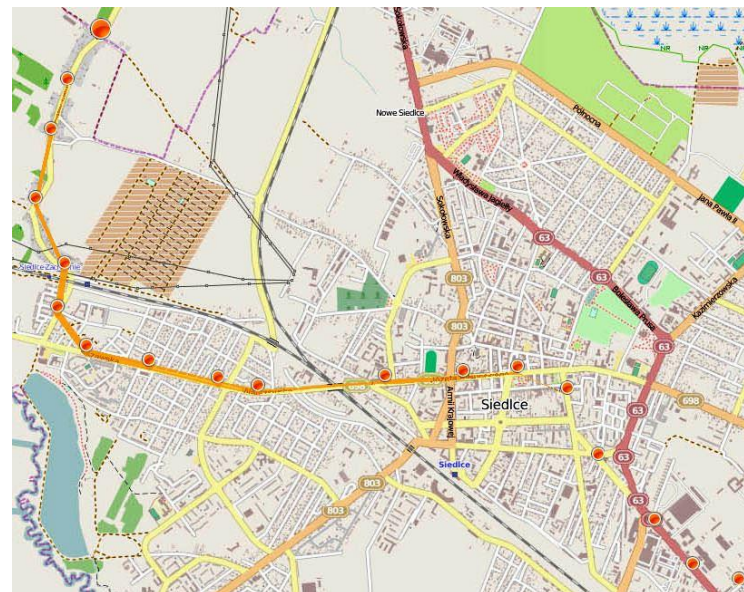
Mapa 57. Linia 12 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku: MPK Starzyńskiego



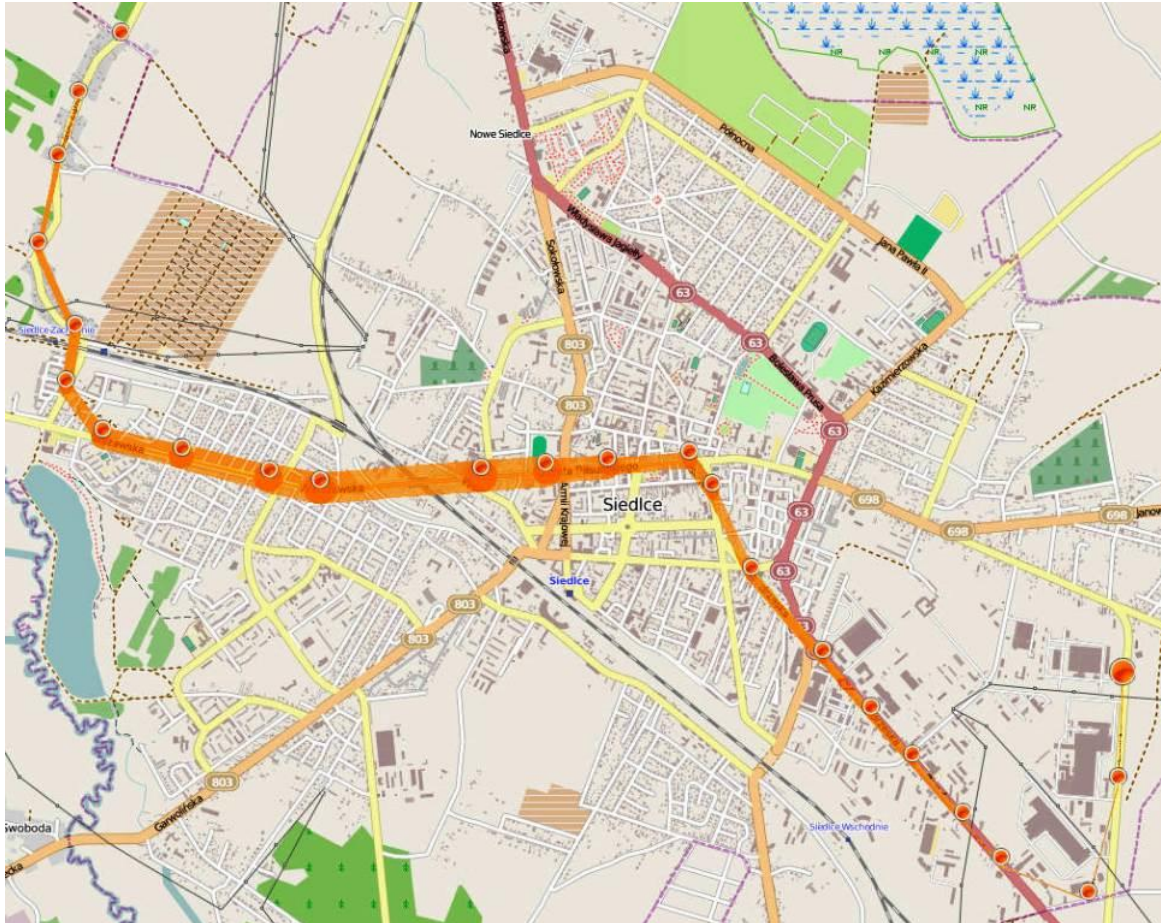
Mapa 58. Linia 12 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku: MPK Starzyńskiego



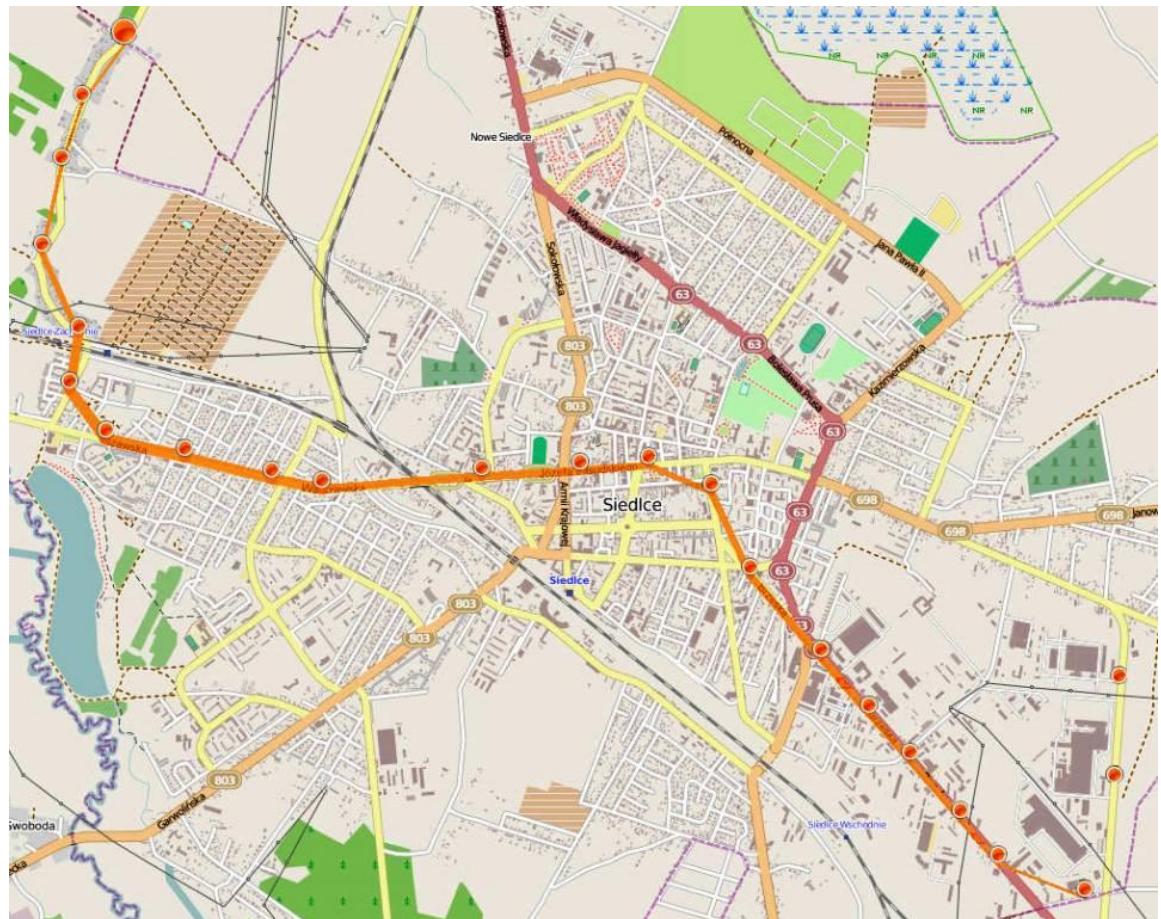
Mapa 59. Linia 12 – dzień powszedni, targowy – po południu – kursy w kierunku: MPK Starzyńskiego



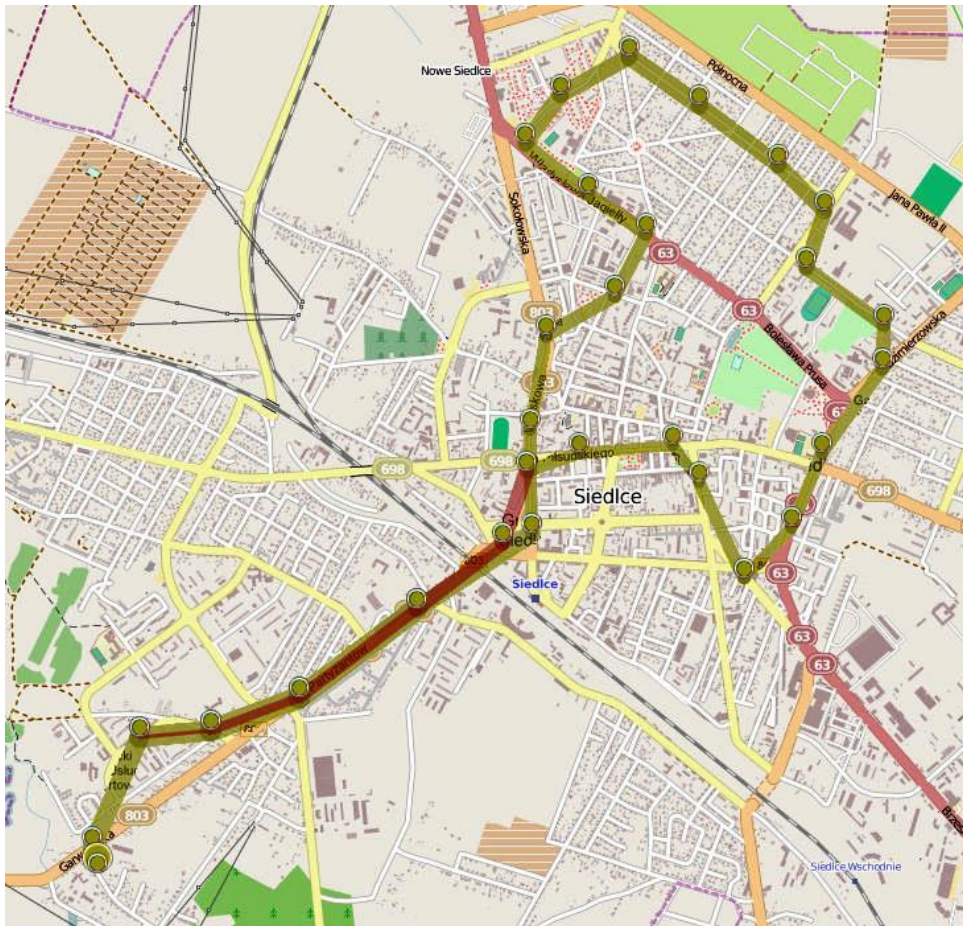
Mapa 62. Linia 33 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku: Piaski Zamiejskie



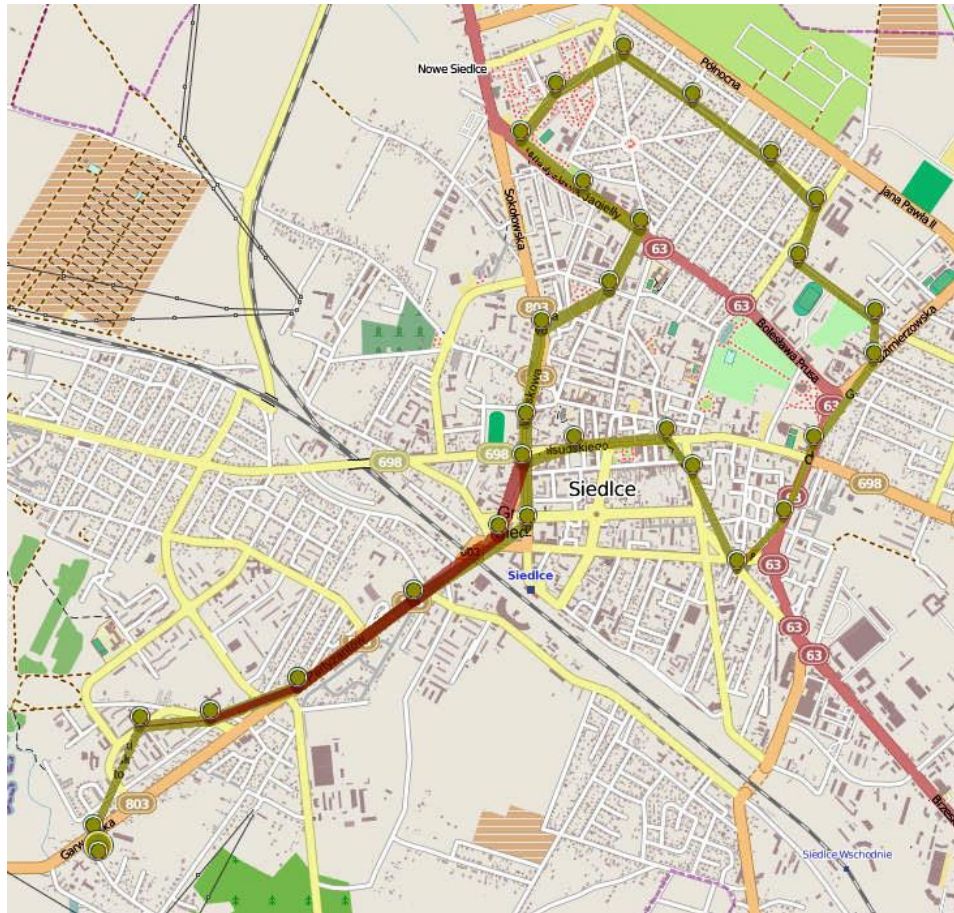
Mapa 63. Linia 33 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku ul. Terespolskiej



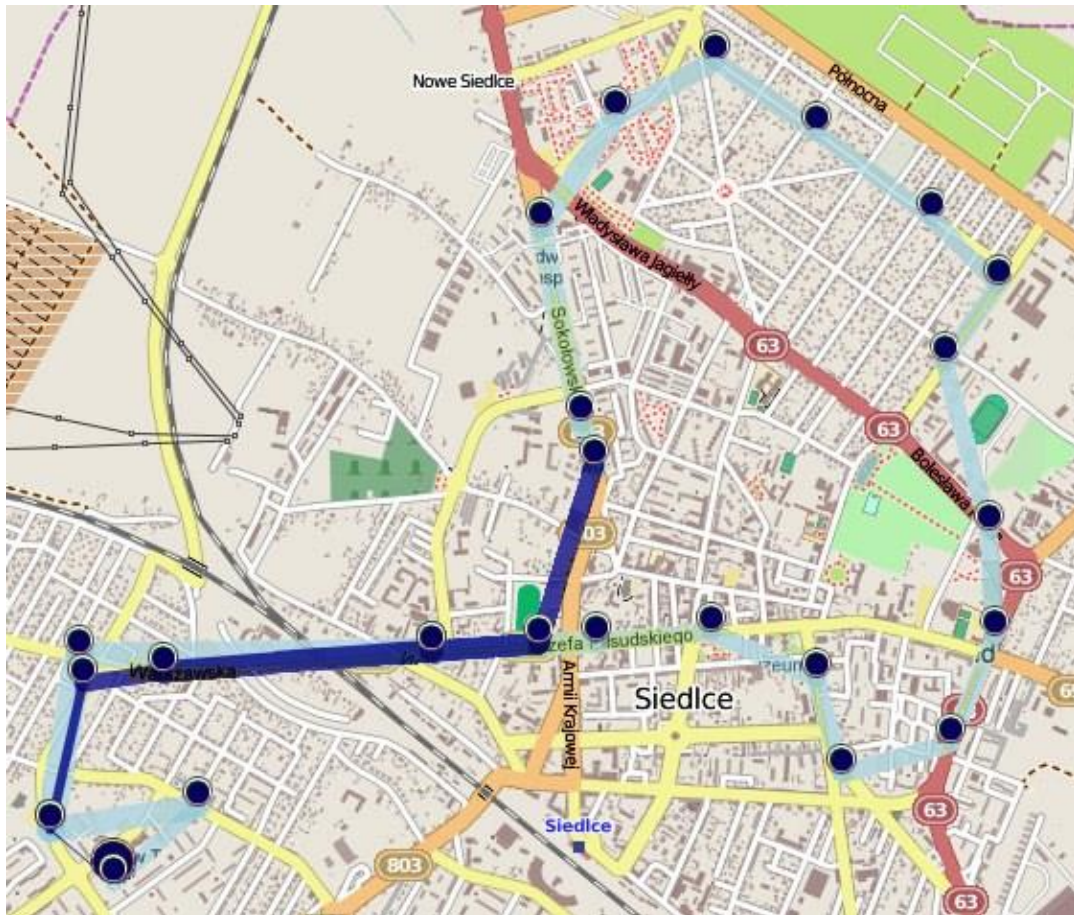
Mapa 64. Linia 3 – sobota – do południa



Mapa 65. Linia 3 – sobota – po południu



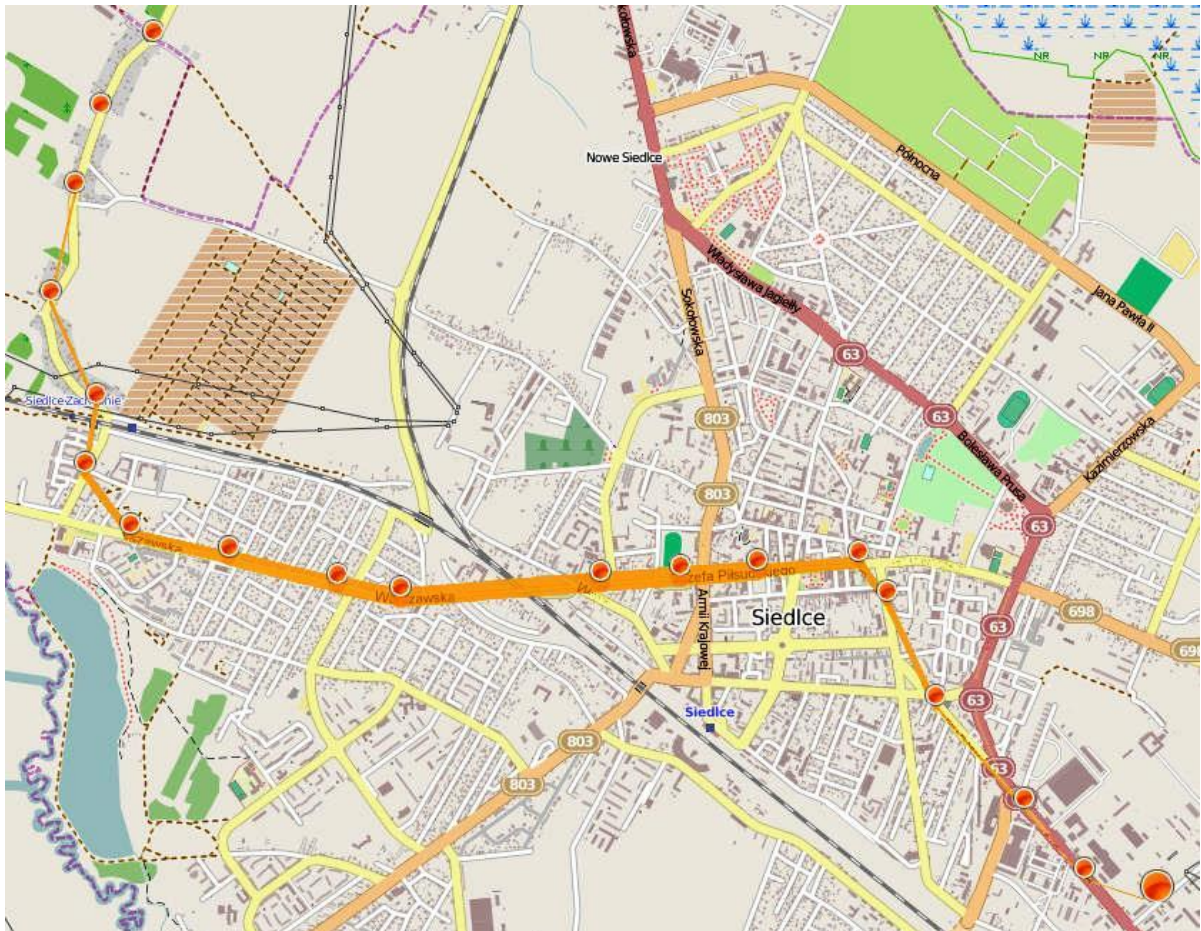
Mapa 66. Linia 4 – sobota – do południa



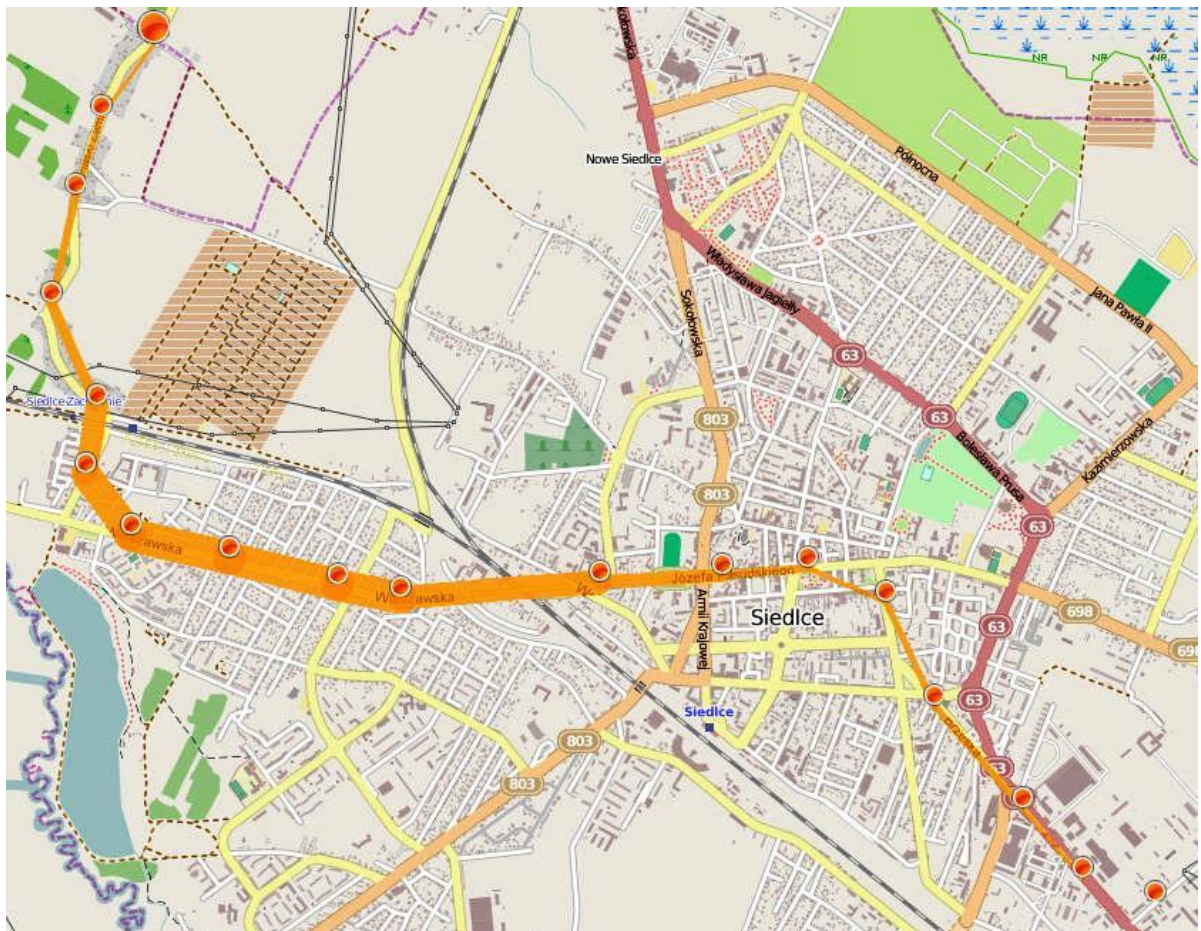
Mapa 67. Linia 4 – sobota – po południu



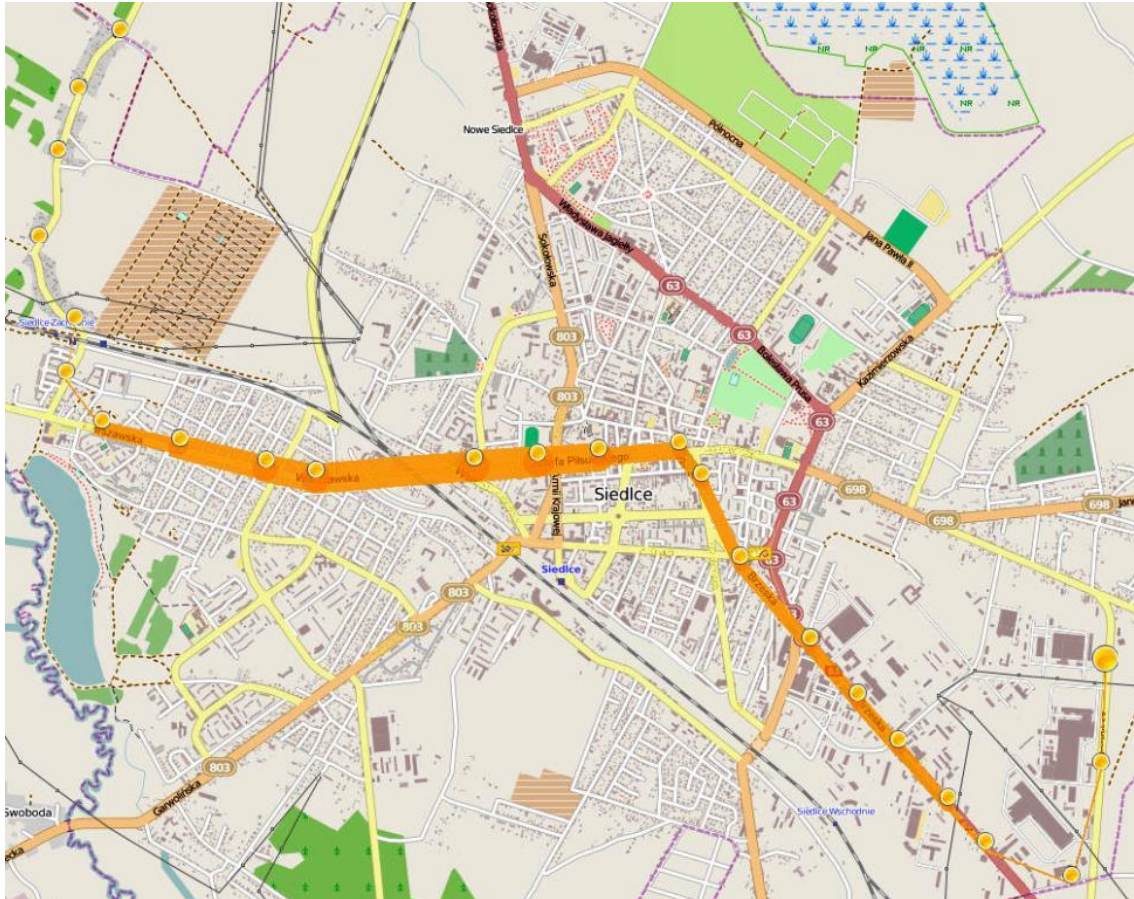
Mapa 68. Linia 12 – sobota – do południa – kursy w kierunku: Piaski Zamiejskie



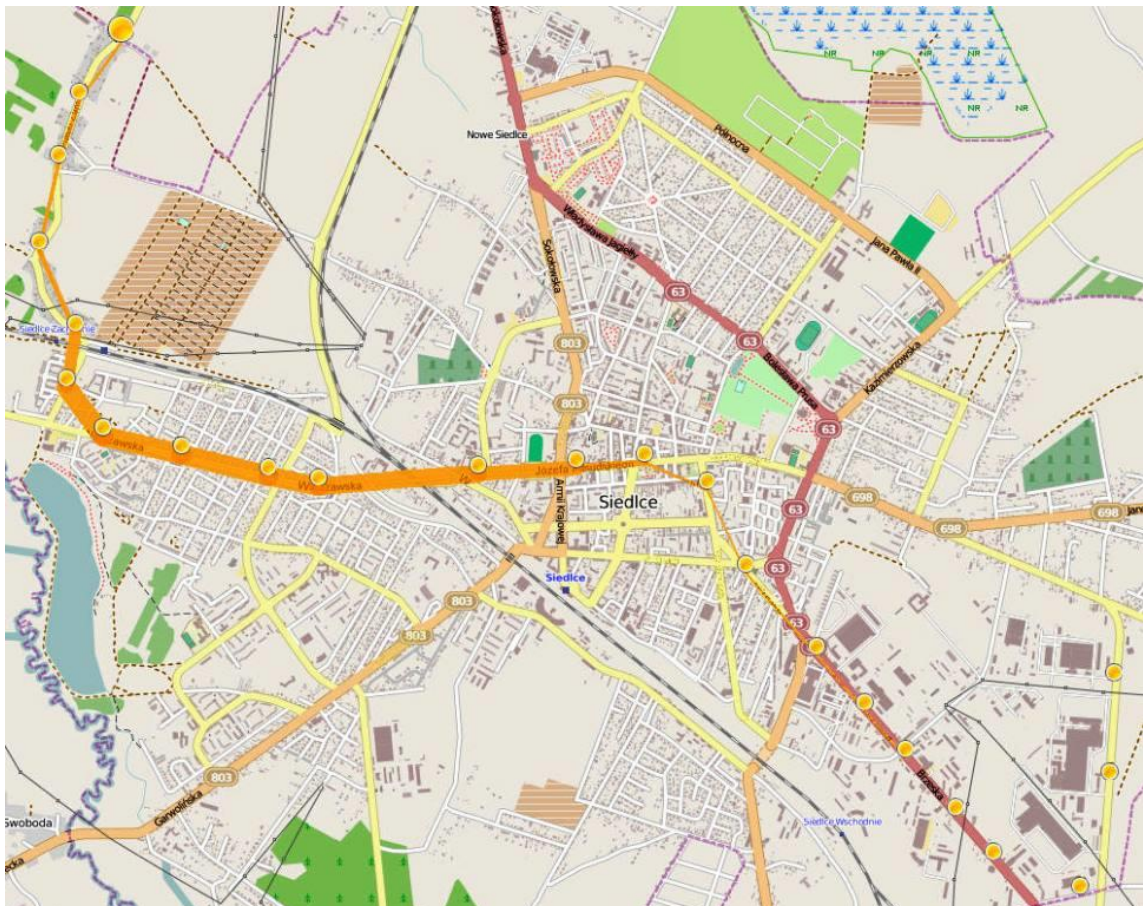
Mapa 69. Linia 12 – sobota – do południa – kursy w kierunku MPK Starzyńskiego



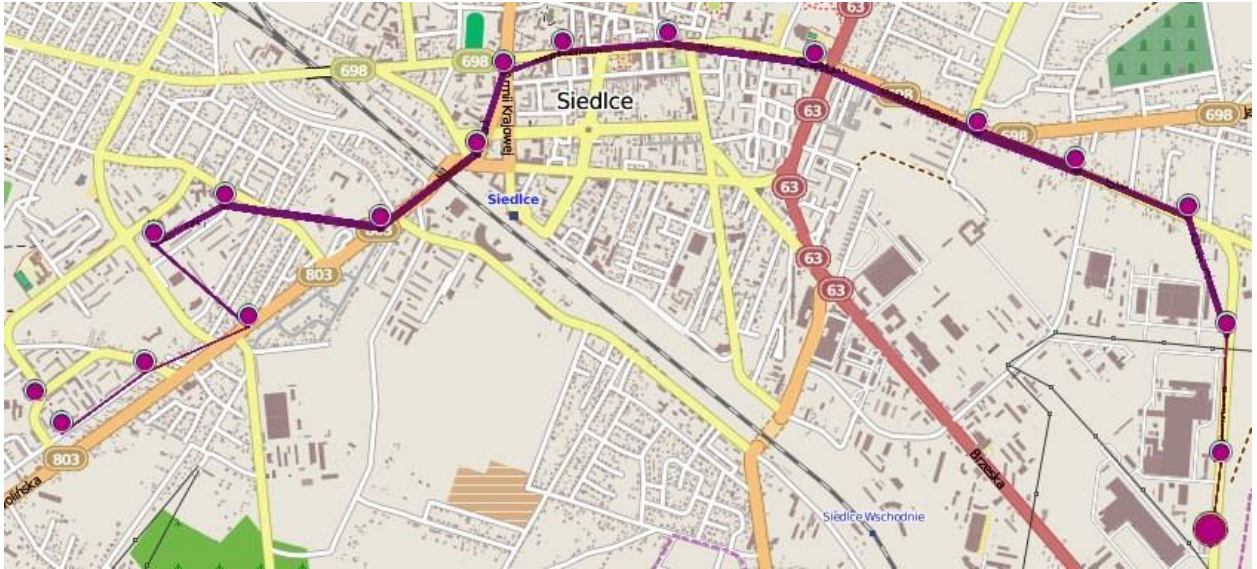
Mapa 70. Linia 33– sobota – po południu – kursy w kierunku: Piaski Zamiejskie



Mapa 71. Linia 33– sobota – po południu – kursy w kierunku ul. Terespolskiej



Mapa 72. Linia 16 – sobota – do południa – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich



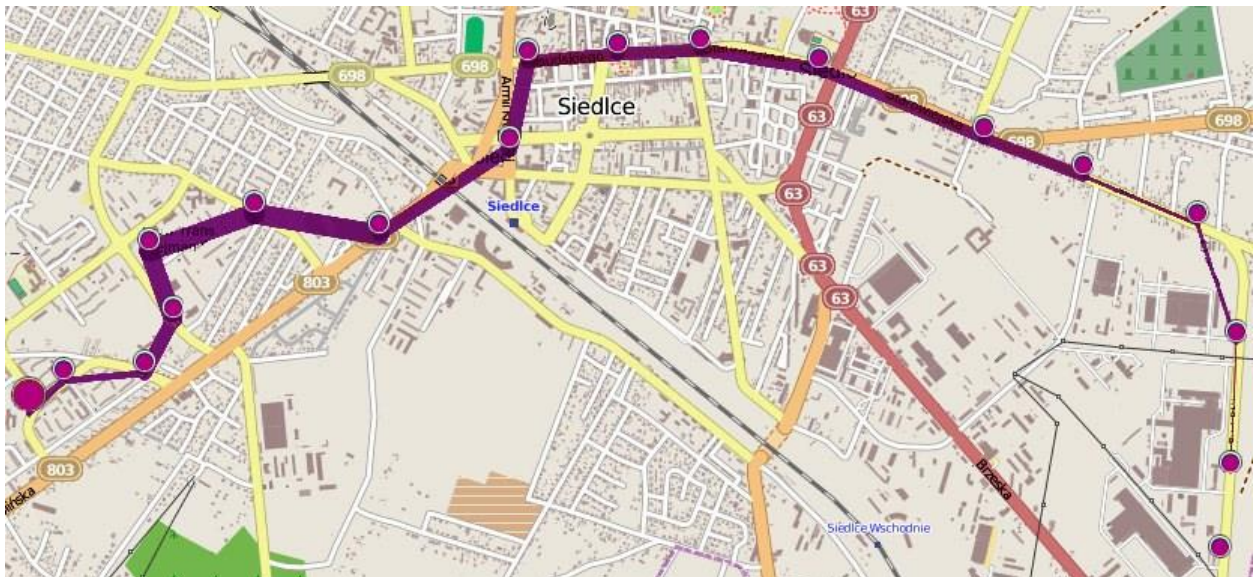
Mapa 73. Linia 16 – sobota – po południu – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich



Mapa 74. Linia 16 – sobota – do południa – kursy w kierunku ul. Terespolskiej



Mapa 75. Linia 16 – sobota – po południu – kursy w kierunku ul. Terespolskiej



Mapa 76. Linia 18 – sobota – kursy w kierunku MPK Starzyńskiego



Mapa 77. Linia 18 – sobota – kursy w kierunku Działek



5. OCENA I PROGNOZY POTRZEB PRZEWOZOWYCH

5.1. Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego

Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego można podzielić na popyt efektywny i potencjalny.

- **Popyt efektywny** – zaspokojone potrzeby przemieszczania się komunikacją publiczną mieszkańców określonego obszaru;
- **Popyt potencjalny** – całość potrzeb przemieszczania się mieszkańców określonego obszaru. Popyt ten może przerodzić się w efektywny przy spełnieniu przez transport publiczny określonych warunków związanych z oczekiwaną ilością i jakością usług.

Popyt potencjalny stanowią przede wszystkim ci mieszkańcy, którzy realizują swoje potrzeby przewozowe innymi środkami transportowymi niż publiczne, ale gotowi są korzystać z transportu publicznego pod pewnymi warunkami. Popyt potencjalny przekracza znacznie popyt efektywny, ponieważ tylko część przemieszczających się mieszkańców korzysta z komunikacji miejskiej.

Wielkość popytu efektywnego ustalono na podstawie sprzedaży biletów, ponieważ nie były wykonywane ankietowe badania popytu na usługi komunikacji miejskiej. Przez ostatnich 20 lat kształtował się on następująco:

Tabela 16. Liczba pasażerów przewiezionych w latach 1993-2013 według sprzedanych biletów

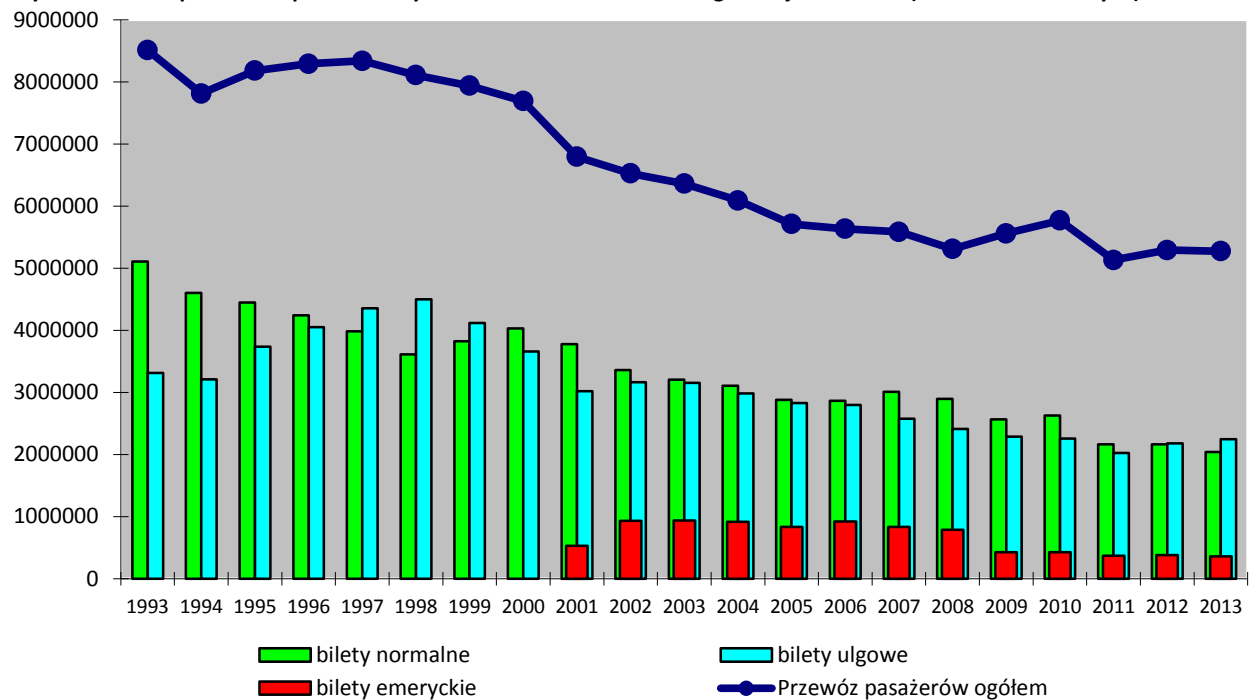
Rok	Przewóz ogółem pasażerów	Bilety jednorazowe				Bilety miesięczne		Bilety normalne razem	Bilety ulgowe razem	Bilety ulgowe i zerowe	% udział biletów ulgowych i zerowych w ogólnej liczbie przewozów
		normalne	ulgowe	bilety zerowe	emeryckie	normalne	ulgowe				
1993	8.416.800	2.337.700	2.197.600	-	-	2.767.800	1.113.700	5.105.500	3.311.300	3.311.300	39,34
1994	7.810.300	2.041.500	1.975.000	-	-	2.559.300	1.234.600	4.600.800	3.209.600	3.209.600	41,09
1995	8.180.000	2.153.800	2.257.900	-	-	2.290.200	1.478.100	4.444.000	3.736.000	3.736.000	45,67
1996	8.289.850	2.118.500	2.427.350	-	-	2.119.450	1.624.550	4.237.950	4.051.900	4.051.900	48,87
1997	8.336.369	1.996.775	2.579.344	-	-	1.985.250	1.775.000	3.982.025	4.354.344	4.354.344	52,23
1998	8.107.097	1.852.867	2.643.130	-	-	1.757.250	1.853.850	3.610.117	4.496.980	4.496.980	55,46
1999	7.937.550	2.014.150	2.133.400	-	-	1.806.550	1.983.450	3.820.700	4.116.850	4.116.850	51,86
2000	7.690.250	2.280.400	1.393.600	-	-	1.750.200	2.266.050	4.030.600	3.659.650	3.659.650	47,58
2001	6.793.100	2.081.250	467.650	-	530.100	1.692.700	2.021.400	3.773.950	3.019.150	3.019.150	44,44
2002	6.524.480	1.823.570	489.260	-	933.500	1.537.400	1.740.750	3.360.970	3.163.510	3.163.510	48,48
2003	6.358.331	1.774.294	535.089	-	933.898	1.430.100	1.684.950	3.204.394	3.153.937	3.153.937	49,60
2004	6.088.188	1.760.970	476.432	-	916.036	1.346.650	1.588.100	3.107.620	2.980.568	2.980.568	48,95
2005	5.710.511	1.644.609	446.954	-	834.398	1.237.200	1.547.350	2.881.809	2.828.702	2.828.702	49,53
2006	5.660.536	1.630.052	425.690	-	922.894	1.231.700	1.450.200	2.861.752	2.798.784	2.798.784	49,44
2007	5.583.813	1.657.092	387.907	-	831.614	1.350.000	1.357.200	3.007.092	2.576.721	2.576.721	46,14
2008	5.309.550	1.591.237	376.446	-	787.617	1.305.300	1.248.950	2.896.537	2.413.013	2.413.013	45,44
2009	5.557.835	1.398.734	568.766	702.352	425.583	1.168.700	1.293.700	2.567.434	2.288.049	2.990.401	53,80
2010	5.766.326	1.561.989	603.380	881.031	428.526	1.065.250	1.226.150	2.627.239	2.258.056	3.139.087	54,43
2011	5.130.310	1.287.810	551.084	941.180	367.736	876.900	1.105.600	2.164.710	2.024.420	2.965.600	57,80
2012	5.289.791	1.301.286	602.627	948.570	379.948	861.170	1.196.190	2.162.456	2.178.765	3.127.335	59,12
2013	5.272.725	1.197.561	571.377	986.681	356.566	842.880	1.317.660	2.040.441	2.245.603	3.232.284	61,30

Źródło: MPK w Siedlcach

Podstawowym nośnikiem biletów w komunikacji miejskiej w Siedlcach jest Siedlecka Karta Miejska. Do końca 2013 r. wydanych było 24 184 Siedleckie Karty Miejskie, w tym 7739 uprawniających do przejazdów bezpłatnych tzn. z ulgą 100%. W ciągu ostatnich dwudziestu lat obserwuje się ciągły spadek liczby przewożonych rocznie pasażerów. Przez ostatnich 7 lat spadek ten nie jest aż tak znaczny, jednakże ciągle obserwowalny. Ważne jest, by zastanowić się nad tą tendencją – czy wynika ona z czynników, na które Miasto może mieć lub ma wpływ, czy też jest być może wynikiem większych zmian, zachodzących w całym społeczeństwie.

Jak widać na poniższym wykresie, trudno jest określić cechę charakterystyczną całkowitego popytu efektywnego. Obserwowane załamania wykresu mogą wynikać z migracji w celach zarobkowych poza granice kraju. Nie znajdują one jednak odzwierciedlenia w danych statystycznych GUS, ponieważ osoby wyjeżdżające często nie zmieniają miejsca zameldowania.

Wykres 5. Liczba pasażerów przewiezionych w latach 1993-2013 według rodzajów biletów (bez biletów zerowych)



Źródło: MPK w Siedlcach

Aby spróbować określić tendencje długofalowe, całkowity popyt efektywny został podzielony na trzy składowe, posiadające pewne charakterystyczne tendencje do zmian:

- sprzedaż biletów normalnych (jednorazowych oraz miesięcznych), gdzie w przeciągu ostatnich 5 lat można zaobserwować średnio ok. 20% spadek liczby pasażerów,
- sprzedaż biletów ulgowych (jednorazowych oraz miesięcznych), gdzie w przeciągu ostatnich 5 lat można zaobserwować średnio spadek liczby pasażerów o ok. 4%,
- sprzedaż biletów emeryckich oraz zerowych (bilety zerowe wprowadzono w roku 2009), gdzie w przeciągu ostatnich 5 lat można zaobserwować średnio ok. 20% wzrost liczby pasażerów.

We wszystkich obliczeniach przyjęto założenie, że pasażerowie nie zmieniają radykalnie zachowań komunikacyjnych, tzn.:

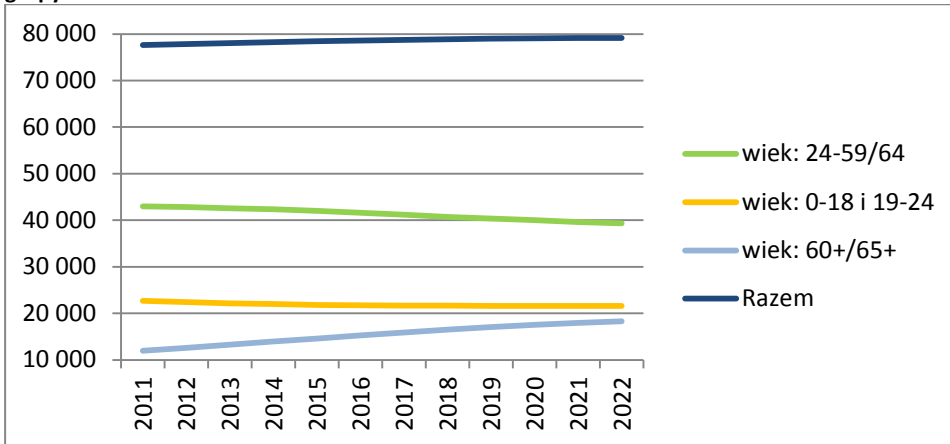
- pasażerowie posiadający bilety okresowe wykonują zbliżoną ilość przejazdów w okresie ważności biletu;
- liczba pasażerów, którzy nie kasują biletów, pozostaje na podobnym poziomie procentowym w ciągu całego okresu.

Prognoza została opracowana w trzech wariantach:

Wariant pierwszy: dane historyczne z uwzględnieniem czynników demograficznych i społecznych

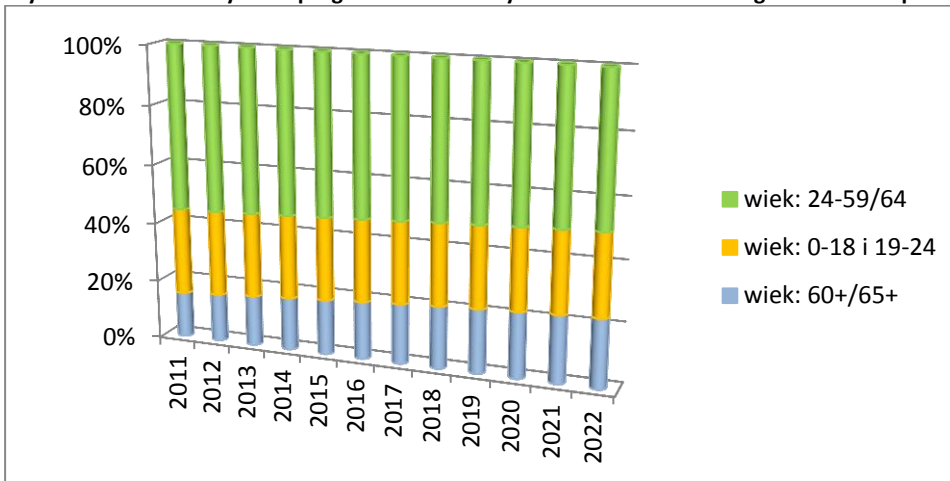
Według danych Głównego Urzędu Statystycznego, opublikowanych na stronie http://www.stat.gov.pl/gus/5840_11752_PLK_HTML.htm, ludność Siedlec do roku 2022 będzie kształtowała się jak poniżej. Na wykresie przyjęto podziały wiekowe, odpowiadające w przybliżeniu grupom sprzedaży biletów: normalnych, ulgowych oraz emeryckich.

Wykres 6. Dane historyczne i prognoza zmian liczby mieszkańców Siedlec wg GUS – razem oraz w rozbiciu na poszczególne grupy wiekowe



Źródło: Opracowanie własne

Wykres 7. Dane historyczne i prognoza zmian liczby mieszkańców Siedlec wg GUS – udział poszczególnych grup wiekowych



Źródło: Opracowanie własne

Z obu wykresów można odczytać, że do roku 2022 nastąpi:

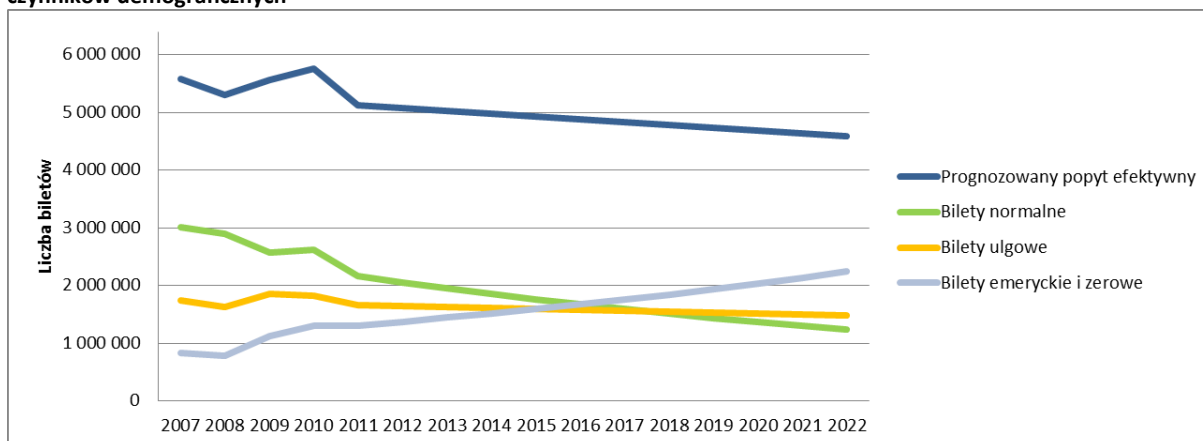
- spadek osób w wieku produkcyjnym o 8%,
- utrzymanie w przybliżeniu stałego poziomu uczniów i studentów – niewielki spadek, wynoszący ok. 5%,
- znaczny wzrost osób w wieku poprodukcyjnym – aż o 50%,

przy niewielkim, 2% wzroście łącznej liczby mieszkańców.

Bazując na danych historycznych z lat 2007 – 2011 przyjęto następujące zmiany elementów składowych:

- sprzedaż biletów normalnych: spadek o 5%,
- sprzedaż biletów ulgowych: spadek 1%,
- sprzedaż biletów emeryckich oraz zerowych: wzrost o 5%.

Uwzględniając powyższe wskaźniki, otrzymujemy spadek liczby pasażerów komunikacji miejskiej w Siedlcach na poziomie 1% – prognoza popytu na okres objęty planem przedstawia się następująco.

Wykres 8. Dane historyczne i prognoza całkowitego popytu efektywnego na bazie danych historycznych, z uwzględnieniem czynników demograficznych

Źródło: Opracowanie własne

Wariant drugi: dane historyczne z uwzględnieniem czynników demograficznych i społecznych

Powyższe zestawienie pokazuje wzrastającą liczbę samochodów w ostatnich latach oraz praktycznie jej podwojenie do 2022 roku, kiedy osiągnie wartość sięgającą prawie 100.000 pojazdów samochodowych.

Dla wyliczenia popytu efektywnego w kolejnych latach posłużono się następującą zależnością:

$$P_0 = (I_{m0} - I_{ps0} * 1,5) * ip$$

gdzie:

P_0 – popyt efektywny w roku bazowym

I_{m0} – liczba mieszkańców w roku bazowym

I_{ps0} – liczba posiadaczy samochodów osobowych w roku bazowym

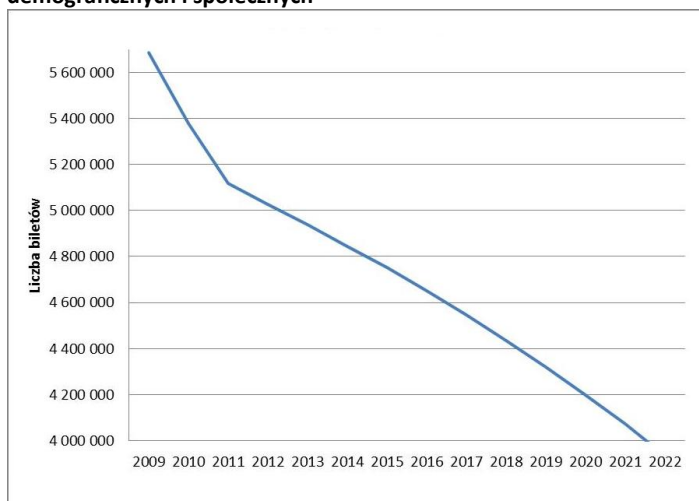
1,5 - stała określająca średnią liczbę osób przewożonych jednorazowo w transporcie indywidualnym

ip - średnioroczna ilość przejazdów

Podstawiając odpowiednio: $P_0 = 5\,130\,310$, $I_{m0} = 77\,657$, $I_{ps0} = 47\,562$, można wyliczyć, że: $ip = 170$.

Zakładając, że średnioroczna ilość przejazdów nie zmieni się w okresie obowiązywania planu, oraz znając liczbę mieszkańców i liczbę posiadaczy samochodów, pozwala oszacować popyt efektywny w poszczególnych w latach 2011 -2022.

W wariantcie drugim liczba sprzedanych biletów wyraźnie spada w porównaniu z wariantem pierwszym i wynika ze znacznego zakładanego wzrostu liczby samochodów w analizowanym okresie.

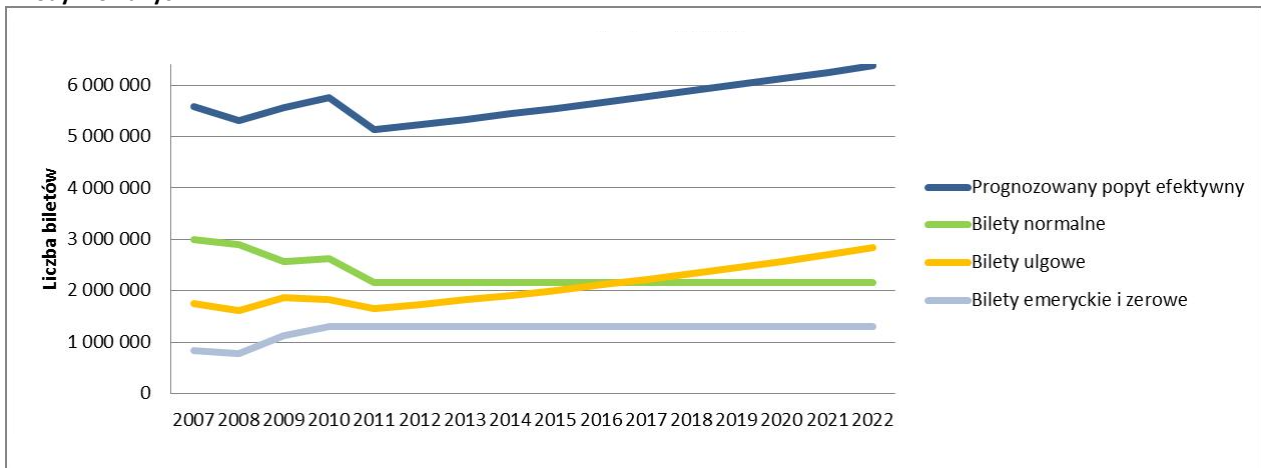
Wykres 9. Prognoza całkowitego popytu efektywnego na bazie danych historycznych, z uwzględnieniem czynników demograficznych i społecznych

Źródło: Opracowanie własne

Wariant trzeci: dane historyczne z uwzględnieniem zmodyfikowanych czynników demograficznych i społecznych

Wariant trzeci jest podobny do wariantu pierwszego, z tą istotną różnicą, że przyjęto w nim zmodyfikowane założenia odnośnie do zmian w liczebności poszczególnych grup wiekowych, w przybliżeniu podobnych do trzech grup osób kupujących bilety: normalne (osoby w wieku produkcyjnym), ulgowe (uczniowie i studenci) oraz emeryckie. Przy wdrożeniu polityki prorodzinnej oraz aktywizującej zawodowo osoby starsze, za 6 lat liczba dzieci zacznie rosnąć w tempie 5% rocznie, liczba emerytów nie będzie wzrastać, zaś liczba osób w wieku produkcyjnym nie będzie maleć. Da nam to wówczas następujący obraz liczby pasażerów – czyli wzrost prognozowanego całkowitego popytu efektywnego średnio o 2% rocznie.

Wykres 10. Dane historyczne i prognoza popytu efektywnego na bazie danych historycznych, z uwzględnieniem czynników zmodyfikowanych



Źródło: Opracowanie własne

Generalnie rzecz biorąc, do czynników, które mogą spowodować zmianę zachowań komunikacyjnych można zaliczyć przede wszystkim:

- rozszerzenie strefy płatnego parkowania, a więc zmniejszenie ilości bezpłatnych miejsc parkingowych w obszarach gdzie zlokalizowane są główne źródła ruchu,
- budowę bezpłatnych, monitorowanych parkingów w rejonie pętli zlokalizowanych na peryferiach miasta (Park&Ride),
- wprowadzenie priorytetów ruchu dla pojazdów komunikacji miejskiej (sygnalizacja świetlna).

Badania przeprowadzone w krajach rozwiniętych potwierdzają, że intensywne działania przekształcające część popytu potencjalnego w popyt efektywny mogą spowodować wzrost liczby przewożonych osób publicznym transportem zbiorowym o około od 2 do 4 %. Na zwiększanie popytu efektywnego mają zwykle wpływ następujące działania:

- zwiększanie atrakcyjności oferty przewozowej,
- poprawa jakości usług przewozowych,
- aktywna promocja transportu publicznego,
- doskonalenie rozwiązań taryfowo – biletowych,
- poprawa systemu informacji pasażerskiej w tym informacji głosowej dla osób niewidomych i niedowidzących.

W okresie objętym planem może następować zmniejszenie popytu na usługi przewozowe organizowane w ramach komunikacji miejskiej. Wynikać to będzie ze spadku ilości mieszkańców oraz wzrostu ilości użytkowanych samochodów osobowych (wskaźnik motoryzacji).

Źródła popytu potencjalnego tkwią w grupie mieszkańców posiadających samochody. Nakłonienie ich do korzystania z transportu publicznego, co jest zgodne ze strategią zrównoważonego transportu, wymaga jednak wprowadzenia zmian w organizacji ruchu, szczególnie w centrum miasta a także, poprzez poprawę jakości świadczonych usług (częstotliwość, punktualność, komfort).

6. OKREŚLENIE POŻĄDANEGO STANDARDU USŁUG W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

6.1. Analiza SWOT

Przedstawione w poprzednich rozdziałach informacje pozwalają na zdiagnozowanie stanu transportu publicznego w Siedlcach. W tym celu poniżej została przedstawiona analiza SWOT, ze wskazaniem silnych i słabych stron, zagrożeń i kierunków zmian. Jest ona jedną z najpopularniejszych i najczęściej stosowanych technik analitycznych, służących do porządkowania informacji o badanej organizacji i wpływie na nią jej otoczenia. Powszechnie stosowana jest do oceny organizacji przy planowaniu strategii jej rozwoju.

Mocne strony transportu publicznego w Siedlcach

Atuty:

- położenie miasta w II korytarzu transportowym (Berlin-Warszawa-Mińsk-Moskwa);
- zawarta z MPK tzw. umowa powierzenia;
- spójność układu linii obsługujących miasto i gminy ościenne;
- wysoka zdolność przewozowa;
- wysoka jakość usług świadczonych przez operatora publicznego;
- duża liczba autobusów niskopodłogowych;
- dobra współpraca pomiędzy gminami, Miastem Siedlca a MPK (porozumienia międzygminne).

Stymulanty:

- zrozumienie władz miasta dla problemów transportu publicznego (dbałość o infrastrukturę drogową; wprowadzanie w transporcie rozwiązań ekologicznych i służących osobom niepełnosprawnym);
- wieloletni ośrodek akademicki, edukacja na dobrym poziomie;
- dostępność terenów pod rozwój funkcji gospodarczych i pod budownictwo mieszkaniowe;
- transport zrównoważony;
- węzły komunikacyjne;
- strumienie finansowe ze źródeł Unii Europejskiej trafiające do miasta (aktywny udział miasta i operatora w pozyskiwaniu środków z wykorzystaniem funduszy UE);
- rozwój funkcji ponadregionalnych miasta;
- rozwój nowoczesnych technologii wpływających na rozwój środków komunikacji.

Słabe strony transportu publicznego w Siedlcach

Problemy:

- brak skomunikowania transportu miejskiego z regionalnym;
- mała strefa płatnego parkowania w centrum miasta;
- wrażliwość komunikacji autobusowej na zatłoczenie w ruchu drogowym;
- niewystarczająca jakość dróg miejskich;
- mała liczba miejsc parkingowych w okolicach dworców.

Destymulanty:

- specyfika powiatu siedleckiego, jako rolniczego;
- prognozowana spadająca liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym;
- ryzyko odpływu wykształconej młodzieży do ośrodków o większej dynamice rozwojowej;
- niewielka liczba dużych podmiotów gospodarczych;
- wzrastające zatłoczenie na określonych drogach miasta (szczególnie w kierunku północnym);
- wysoki poziom zanieczyszczeń transportowych, szczególnie wzdłuż głównych arterii komunikacyjnych.

Szanse transportu publicznego w Siedlcach

Szanse wewnętrzne:

- utworzenie dużej strefy płatnego parkowania w centrum miasta;
- wprowadzenie systemu parkowania Park&Ride i zintegrowanie go z systemem taryfowo-biletowym;
- rozwój sieci ulicznej, zwłaszcza obwodnic wewnętrznych;
- poprawa jakości usług przewozowych oraz informacji pasażerskiej poprzez politykę informacyjną i Centrum Obsługi Pasażera (COP);
- możliwość lepszego dopasowania usług przewozowych do oczekiwań pasażerów w oparciu o prowadzenie badań jakości tych usług;
- możliwość optymalizacji systemu transportu miejskiego;
- budowa Zintegrowanego Węzła Wymiany Pasażerskiej.

Szanse zewnętrzne:

- dobre skomunikowanie kolejowe Siedlce-Warszawa;
- budowa autostrady A2;
- bliskość aglomeracji warszawskiej, jako największej i najbogatszej w Polsce;
- możliwość wykorzystania doświadczeń innych miast w zakresie kreowania zrównoważonego rozwoju;
- możliwość pozyskiwania środków unijnych;
- atrakcje turystyczne i przyrodnicze regionu;
- szeroka edukacja społeczna ukierunkowana na ekologię.

Zagrożenia transportu publicznego w Siedlcach

Zagrożenia wewnętrzne:

- niedostateczne zintegrowanie komunikacji miejskiej z regionalną;
- duży spadek przewozów w okresie wakacyjnym (ok 35 tys. młodzieży uczącej się);
- wzrost bezrobocia;
- wzrost kosztów pracy;
- postępująca dekapitalizacja taboru;
- niedostateczna jakość infrastruktury drogowej.

Zagrożenia zewnętrzne:

- spowolnienie rozwoju gospodarczego oraz możliwość kryzysu;
- prawdopodobny spadek finansowania unijnego w dalszej perspektywie czasowej;
- wysokie zadłużenie budżetu państwa i samorządów;
- niekontrolowany rozwój motoryzacji indywidualnej i nienadążający za nim rozwój infrastruktury drogowej;
- postępujący wzrost cen paliw;
- występowanie czynników powodujących zmniejszanie się wpływów ze sprzedaży biletów przejazdowych: starzenie się społeczeństwa, wzrost liczby pasażerów uprawnionych do przejazdów ulgowych;
- wysokie koszty uzbrojenia nowych terenów przeznaczonych na inwestycje gospodarcze;
- system prawny niedostosowany do współczesnych potrzeb transportu publicznego;
- brak centralnych środków finansowych na poprawę transportu publicznego jednostek samorządu terytorialnego;
- rosnąca konkurencja na rynku przewoźników w transporcie publicznym.

Powyższa analiza pozwala na zidentyfikowanie czterech grup problemów, których rozwiązywanie sprzyjać będzie rozwojowi transportu publicznego:

- „orientacja na klienta” - transport publiczny bez barier, bezpieczeństwo i wygoda pasażerów,

- „priorytety dla transportu publicznego” - pierwszeństwo w ruchu drogowym dla autobusów,
- „ekologia” - zmniejszanie uciążliwości transportu publicznego dla środowiska,
- „integracja w transporcie publicznym”, „integracja różnych rodzajów transportu” - zbudowanie zintegrowanego systemu taryfowego.

Orientacja na klienta to inaczej mówiąc potraktowanie transportu publicznego, jako swoistego rodzaju produktu-usługi, którą należy sprzedać. Aby produkt był atrakcyjny musi spełniać oczekiwania klientów i zaspokajać ich potrzeby. W tym celu należy określić, jakie są preferencje komunikacyjne mieszkańców. Najlepszym sposobem na określenie potrzeb przewozowych jest regularne przeprowadzanie badań marketingowych na temat świadczonych usług. Uzyskane w ten sposób informacje pozwolą kształtować ofertę przewozową dostosowaną do postulatów przewozowych mieszkańców zgłaszanych w tych badaniach.

6.2. Określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu

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

Bez społecznej akceptacji dla sposobu organizacji transportu niemożliwe jest uzyskanie istotnych efektów. Stąd organizator transportu publicznego musi wziąć pod uwagę potrzeby i oczekiwania społeczne dotyczące środków transportu.

Potencjalny podróżny ma do wyboru: podróż środkiem prywatnym, albo środkiem publicznym. Na jego wybór wpłynie różnica w jakości podróżowania oraz relacja pomiędzy kosztami obu tych możliwości. Jakość podróżowania samochodem osobowym jest wyższa, niż podróżowanie transportem publicznym. Wyraża się to przede wszystkim:

- większą prędkością komunikacyjną,
- możliwością wyboru momentu rozpoczęcia podróży bez konieczności dostosowywania się do rozkładów jazdy ustalonych przez przewoźnika,
- większym komfortem podróżowania: zachowaniem prywatności, zajmowaniem wygodnego miejsca, bezpieczeństwem osobistym, przejazdem „od drzwi do drzwi”,
- możliwościami wygodnego przewiezienia bagażu.

Oczekiwaniem społecznym jest, by transport publiczny zapewniał: szeroką dostępność, dużą niezawodność świadczonych usług (regularność i punktualność przewozów), wysoką jakość obsługi i komfort podróży, wygodne i łatwo dostępne przystanki oraz węzły przesiadkowe, dobrą informację pasażerską oraz przystępne ceny. Wynika stąd konieczność traktowania transportu publicznego w sposób preferencyjny, ze szczególnym uwzględnieniem priorytetu w ruchu, mimo iż - biorąc pod uwagę wzajemne jego powiązanie z transportem indywidualnym - realizacja tego priorytetu spowoduje wzrost utrudnień w ruchu pojazdów osobowych.

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

- stopień pokrycia usługami przewozowymi obszaru objętego planem transportowym,
- dostępność środkami transportu publicznego do ważnych obiektów użyteczności publicznej i innych obiektów ważnych z punktu widzenia użytkownika lub organizatora transportu publicznego,
- dostępność do sieci transportu publicznego poprzez rozmieszczenie przystanków w odległości nieprzekraczającej maksymalnej odległości dojścia do przystanku przyjętej w danej strefie obszaru objętego planem transportowym,

- maksymalny czas przejazdu trasami określonymi dla wytyczonych linii komunikacyjnych,
- standard napełnienia pojazdów wykonujących usługi przewozowe w transporcie publicznym,
- optymalna częstotliwość kursowania środków transportu publicznego dla danej linii komunikacyjnej oraz punktualność i regularność określona w rozkładzie jazdy,
- dostępność sieci transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych i osób starszych,
- możliwość zapewnienia optymalnych rozwiązań ekologicznych dla danego systemu transportu publicznego,
- komfort jazdy pasażerów,
- czystość pojazdów i przystanków,
- ogólny poziom zadowolenia użytkowników transportu publicznego.

Należy podkreślić znaczenie ostatniego z ww. kryteriów. Dla oceny całego systemu transportu publicznego jest bardzo ważne, by przyjęty standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, skutkowało rozwiązaniami, w wyniku których cały system zostanie uznany przez użytkowników za system transportu publicznego przyjazny dla pasażerów. Dlatego bardzo istotnym elementem w trakcie organizacji rynku przewozów są przeprowadzane regularnie badania preferencji komunikacyjnych mieszkańców. Wyniki badań pozwalają na dostosowanie standardów transportu publicznego do potrzeb mieszkańców.

Ogólnie rzecz ujmując postulaty można przedstawić według poniższego podziału.

Tabela 17. Postulaty przewozowe mieszkańców oraz pożądaný standard usług

Lp.	Postulat	Standard
1.	Punktualność	<ul style="list-style-type: none"> • Udział odjazdów opóźnionych do 5 min: mniejszy niż 5% • Udział kursów przyspieszonych powyżej 2 min: mniejszy niż 5%
2.	Wygoda	<ul style="list-style-type: none"> • Utrzymanie przeciętnego wieku taboru do 6 lat powyżej 40% • Wymiana starych autobusów na nowe • Dodatkowe wyposażenie pojazdów, zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania, np. klimatyzacja
3.	Niezawodność	Utrzymanie liczby wykonanych kursów na poziomie 95% - 100% (wskaźnik realizacji rozkładu jazdy)
4.	Dostępność	<ul style="list-style-type: none"> • Gęstość przystanków/km²: 3,7 - 3,9 • Udział przystanków wyposażonych w wiaty przystankowe: min. 50% • Wyposażenie pojazdów w elementy ułatwiające korzystanie ze środków transportu osobom niepełnosprawnym i o ograniczonych zdolnościach ruchowych • Likwidowanie barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacyjnej
5.	Regularność	<ul style="list-style-type: none"> • Utrzymanie zasady regularnej (rytmicznej) obsługi głównych ciągów komunikacyjnych • Wyeliminowanie sytuacji, w których na przystanek w jednym momencie podejżdza kilka autobusów
6.	Częstotliwość	Utrzymanie częstotliwości kursowania na poziomie: <ul style="list-style-type: none"> • w dni powszednie – w godz. 6-18: 15/30 min, w pozost. porach: 30/60 min • w soboty – w godzinach 8-14: 20/40 min, w pozostałych porach 30/60 min • w niedziele: 30/60 min, zmniejszona liczba linii
7.	Prędkość	<ul style="list-style-type: none"> • Dążenie do wzrostu poziomu prędkości komunikacyjnej • Zapewnienie priorytetów w ruchu dla komunikacji miejskiej w głównych ciągach komunikacyjnych
8.	Bezpośredniość połączeń	Wprowadzenie statystycznie istotnych połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji komunikacyjnych mieszkańców miasta
9.	Koszt	<ul style="list-style-type: none"> • Dostosowanie pojemności pojazdów do wielkości potoków podróży • Utrzymanie relacji ceny biletu miesięcznego do jednorazowego na poziomie do 1:34 • Analiza ekonomiczna wprowadzenia biletów krótkookresowych i dobowych • Uwzględnienie w systemie zniżek na przejazdy komunikacją miejską osób objętych programem „3+ Siedlecka Duża Rodzina” • Zwiększenie możliwości kupowania biletów poza autobusem: w kioskach, automatach biletowych

Lp.	Postulat	Standard
10.	Informacja	<ul style="list-style-type: none"> Wprowadzenie informacji dynamicznej w punktach przesiadkowych Wprowadzenie interaktywnego rozkładu jazdy wraz z wyszukiwarką połączeń, obejmującego wszystkie firmy świadczące usługi przewozowe na obszarze miasta Wprowadzanie szerokiej i czytelnej informacji statycznej na przystankach
11.	Integracja	<ul style="list-style-type: none"> Stworzenie Zintegrowanego Węzła Wymiany Pasażerskiej Wyznaczenie innych punktów przesiadkowych na obszarze działania operatora Zintegrowanie rozkładów jazdy komunikacji miejskiej z innymi przewoźnikami Dążenie do wprowadzenia wspólnego systemu taryfowo-biletowego Stworzenie możliwości parkowania w oparciu o system „Park&Ride” lub „Bike&Ride”

Obecnie oferowany standard usług przewozowych w Siedlcach charakteryzują poniższe wielkości:

- punktualność kursowania autobusów kształtuje się na poziomie około 80 – 90 %,
- średni czas podróży w relacji praca – dom wynosi do 40 min., oczywiście w przypadku kontynuacji podróży innym środkiem transportu czas ten ulega wydłużeniu,
- 4 osoby/m² powierzchni przeznaczonej do stania,
- przesiadkowość na poziomie ca 0,5 przesiadki/podróż.

Do elementów transportu publicznego, na które organizator powinien zwrócić szczególną uwagę należą standardy jakości taboru. Ogólnie rzecz ujmując, tabor do obsługi komunikacji publicznej powinien charakteryzować się następującymi cechami:

- tabor przyjazny dla ludzi, w tym niepełnosprawnych – pojazd z niską podłogą, co najmniej w I i II drzwiach (autobusy niskopodłogowe / nisko wejściowe),
- tabor ekologiczny - zasilany paliwami ekologicznymi, lub o napędzie alternatywnym,
- tabor odpowiednio dostosowany do natężenia na danej linii - autobusy 6, 9, 12 i 15 metrowe,
- tabor o odpowiednim komforcie dla pasażera - udział miejsc siedzących, miejsca dla wózków dziecięcych, inwalidzkich i rowerów, dobra wentylacja, klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, wyposażenie w wewnętrzną informację pasażerską, automaty biletowe,
- nowy tabor do obsługi linii na brygadach całodziennych, z dopuszczeniem ze względów ekonomicznych do obsługi brygad dwurazowych (szczytowych) odpowiedniej klasy taboru używanego.

Powinno dążyć się do uzyskania średniej wieku taboru maksymalnie 6 lat i do eksploatacji autobusów do 16 lat lub do maksymalnego przebiegu 1.200.000 km. Tabor do obsługi komunikacji miejskiej powinien opierać się na autobusach niskopodłogowych / niskowejściowych w układzie drzwi 2-2-0/1-2-0 o długościach 6, 9, 12, 15 metrów.

Bardzo istotnym elementem, bez którego nie można wprowadzać nowoczesnego taboru, jest odpowiednie zaplecze do jego obsługi. Zaplecze takie, to przede wszystkim:

- miejsce postoju taboru - odpowiednie stanowiska, funkcjonalnie rozlokowane,
- stanowiska obsługi bieżącej,
- stanowiska napraw,
- stanowiska bezpiecznego tankowania pojazdów,
- odpowiedniej klasy myjnia,
- budynek administracyjno-socjalny z odpowiednim wyposażeniem,
- miejsce składowania materiałów eksploatacyjnych i niebezpiecznych,
- odpowiedniej klasy miejsce składowania materiałów poeksploatacyjnych i niebezpiecznych.

6.3. Ochrona środowiska naturalnego

W Siedlcach znajdują się liczne pomniki przyrody wpisane do rejestru prowadzonego przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Na terenie miasta występują również zespoły o dużej wartości przyrodniczej, takie jak dolina rzeki Muchawki – obszar bogaty we florę i faunę z charakterystyczną roślinnością łąkową i nadrzeczną. Powierzchnie leśne zajmują 196 ha, co stanowi 6,0% lesistości w stosunku do całej powierzchni miasta.

W celu zachowania unikalnych walorów przyrody w pobliżu Siedlec utworzono rezerваты przyrody: Gołobórz, Stawy Siedleckie, Stawy Roszkowskie oraz ustanowiono Obszary Natura 2000, obszary ochrony siedlisk (SOO): Ostoja Nadliwiecka, Gołobórz, a także obszary specjalnej ochrony ptaków (OSO): Dolina Liwca. Przez tereny wokół Siedlec przebiegają również trasy szlaków turystycznych (piesze i rowerowe): Szlak Powstań Narodowych, Szlak „Doliną Bugu” oraz Szlak „Doliną Liwca”. Dla ochrony walorów krajobrazowych został utworzony Siedlecko – Węgrowski Obszar Chronionego Krajobrazu, w granicach którego położona jest zachodnia i południowo-zachodnia część miasta.

Główne zagrożenia dla środowiska naturalnego ze strony systemu transportu publicznego (podobnie jak i transportu w ogóle) to:

- hałas,
- emisja gazów i pyłów,
- degradacja obszarów zieleni czynnych biologicznie,
- zanieczyszczenie powierzchni i wód opadowych spływających z dróg, przystanków, parkingów i zajezdni oraz stacji paliw.

Aktualny stan ekologiczny miasta i jego perspektywy do roku 2016 opisane są w następujących dokumentach:

- Miasto Siedlce, Informacja o Stanie Środowiska w 2012 r., Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Warszawie, Delegatura w Mińsku Mazowieckim, maj 2013,
- Miasto Siedlce, Informacja o Stanie Środowiska w 2011 r., Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Warszawie, Delegatura W Mińsku Mazowieckim, maj 2012,
- Miasto Siedlce, Informacja o Stanie Środowiska w 2010 r., Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Warszawie, Delegatura W Mińsku Mazowieckim, maj 2011,
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Siedlce na lata 2009-2016, Załącznik Nr 1 do uchwały Nr XLV/642/2009 Rady Miasta Siedlce z dnia 28 sierpnia 2009 r., Siedlce, 2009 r.

Dokumenty te dostępne są na stronie: <http://www.siedlce.pl/srodowisko/srodowisko.php>.

Zgodnie z informacją o stanie środowiska z maja 2013 r. jakość powietrza Siedlec nie budzi większych zastrzeżeń. W latach poprzednich, nie zanotowano przekroczeń poziomów dopuszczalnych i zakwalifikowano miasto do strefy A. Jedyne zastrzeżenia budził poziom pyłu zawieszonego PM₁₀, PM_{2,5} oraz benzo(a)pirenu. Stosunkowo dobra jakość powietrza w Siedlcach wynika z niewielkiego uprzemysłowienia oraz stosunkowo dobrego stanu technicznego urządzeń chroniących powietrze w zakładach przemysłowych.

W latach 2006-2011 w zakładach szczególnie uciążliwych w Siedlcach zmniejszyła się emisja dwutlenku siarki, tlenku azotu oraz pyłów, natomiast emisja dwutlenku węgla kształtuje się na porównywalnym poziomie, wyjąwszy rok 2010, w którym odnotowano znaczny wzrost emisji tego gazu.

Tabela 18. Emisja zanieczyszczeń z zakładów szczególnie uciążliwych w Siedlcach w latach 2006-2011

Rodzaj zanieczyszczenia	Emisja (Mg)					
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
SO ₂	500	400	300	300	126	190
NO _x	200	200	200	200	154	128
CO ₂	137 800	128 800	132 100	137 800	146 410	139 837
Pyły	200	200	100	100	52	44

Źródło: Miasto Siedlce, Informacja o Stanie Środowiska

Największe ilości zanieczyszczeń powietrza na terenie Siedlec są emitowane z Przedsiębiorstwa Energetycznego Sp. z o.o. Przedsiębiorstwo jest zobowiązane do składania raportu z weryfikacji emisji dwutlenku węgla w systemie handlu emisjami do KASHUE.

Tabela 19. Emisja zanieczyszczeń do powietrza z kotłowni PEC Sp. z o.o. w Siedlcach w latach 2009-2012

Rodzaj zanieczyszczenia	ilość [kg]							
	spalanie węgla				spalanie gazu			
	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012
SO₂	309 001	84 181	152 997	117 158	919	1 167	887	993
NO_x	877 956	61 443	55 441	46 891	57 436	72 901	55 441	64 553
CO	196 195	18 961	32 714	34 695	6 203	7 873	5 988	26 095
Pyły ze spalania paliw	105 754	12 172	19 336	16 559	333	423	322	366
Ogółem	1 488 906	176 757	260 403	215 303	64 891	82 364	62 638	92 007

Źródło: Miasto Siedlce, Informacja o Stanie Środowiska

Inni główni emitenci zanieczyszczeń (w tym CO i NO_x) to "POLIMEX-MOSTOSTAL Siedlce" S.A., Fabryka Narzędzi Skrawających „Fenes” S.A., ALTIA SIEDLCE Sp. z o.o. W instalację do redukcji zanieczyszczeń gazowych SO₂ i NO₂ wyposażony jest "DROSED” S.A., zaś do redukcji HCl „POLIMEX-MOSTOSTAL Siedlce” S.A. Pozostałe zakłady posiadają tylko instalacje odpylające.

Wśród zagrożeń ze strony transportu publicznego najbardziej uciążliwym dla mieszkańców Siedlec jest hałas komunikacyjny. Wyniki pomiarów przeprowadzone w 2012 roku potwierdziły przekroczenie wartości dopuszczalnych poziomów dźwięków dla pory dnia i nocy. Powodem takiego stanu rzeczy jest zbyt mała odległość zabudowy mieszkaniowej od dróg, znaczny udział pojazdów ciężkich, nadmierna prędkość, zły stan techniczny nawierzchni, brak płynności ruchu i brak zabezpieczeń antyhałasowych.

Siedlce są wyposażone w mechaniczno-biologiczną oczyszczalnię ścieków, której eksploatacją zajmuje się Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Spółka z o.o. w Siedlcach. Na oczyszczalnię przyjmowane są także ścieki z okolic Siedlec. Obecnie Przedsiębiorstwo realizuje projekt pt. „Rozbudowa oczyszczalni ścieków, budowa kolektorów i modernizacja systemu kanalizacyjnego m. Siedlce”, współfinansowany ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktury i Środowiska. Do głównych celów projektu należą:

- uporządkowanie gospodarki ściekowej na terenie aglomeracji siedleckiej;
- spełnienie dyrektyw unijnych i przepisów krajowych w zakresie odprowadzania ścieków i zagospodarowania osadów;
- zniwelowanie niedoborów jakościowych i ilościowych systemu ściekowego aglomeracji siedleckiej;
- ochrona cennych przyrodniczo terenów Liwca;
- poprawa jakości życia mieszkańców;
- zwiększenie perspektyw rozwojowych miasta.

W roku 2011 przebudowano pompownię główną, wykonano nowy piaskownik i nowe bloki biologiczne, osadnik wtórny oraz komory fermentacyjne. W roku 2012 nastąpił rozruch następujących obiektów: włączono pompownię ścieków surowych, kratę i nowy piaskownik z separatorem piasku, nowy osadnik wtórny nr 5, przeprowadzono przebudowę osadników nr 3 i nr 4, zakończono budowę nowych komór fermentacyjnych. W styczniu 2013 r. podpisano aneks do umowy o dofinansowanie uwzględniający rozszerzenie zakresu projektu o kolejne zadania, m.in. budowę kanalizacji sanitarnej, modernizację sieci kanalizacyjnej metodą rękawa termoutwardzalnego, zakup samochodu do czyszczenia kanalizacji oraz wyposażenia laboratorium na oczyszczalni ścieków.

Miasto Siedlce zapewnia odbiór odpadów od mieszkańców miasta, które są przekazywane do Regionalnej Instalacji Przetwarzania Odpadów, gdzie podlegają przetwarzaniu. RIPOK jest eksploatowany przez Zakład Utylizacji

Odpadów sp. z o.o. w Siedlcach. Budowę Zakładu, zlokalizowanego w Woli Suchożebrskiej z siedzibą w Siedlcach, zakończono w 2007 roku. ZUO Sp. z o.o. w Siedlcach jest właścicielem istniejącego od 1986 r. składowiska (obecnie RIPOK). W instalacji prowadzi się procesy: sortowania, kompostowania odpadów biodegradowalnych oraz składowania pozostałości z sortowania odpadów. W celu zmniejszenia ujemnego oddziaływania składowiska odpadów na środowisko w grudniu 2011 r. zakończono budowę instalacji odgazowywania obiektu. Odpady komunalne pochodzące z terenu miasta zagospodarowywane są poza jego terenem, nie mają więc negatywnego wpływu na środowisko w samym mieście.

Odpowiedzią na negatywne oddziaływania transportu publicznego na środowisko naturalne jest zrównoważony rozwój systemu transportowego, w tym w szczególności przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Wśród elementów zrównoważonego rozwoju można wymienić m.in.:

- wyprowadzenie ruchu ciężkiego z terenów śródmiejskich i mieszkalnych poprzez skierowanie go na drogi tranzytowe;
- ograniczanie zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną;
- ograniczanie natężenia ruchu w wyniku stosowanej inżynierii ruchu drogowego oraz modernizację dróg i skrzyżowań;
- poprawa koordynacji i usprawnienie sieci transportu publicznego;
- wykorzystywanie nowoczesnych środków transportu, bezpiecznych i przyjaznych dla środowiska;
- dostosowanie infrastruktury transportu publicznego do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób starszych;
- propagowanie proekologicznych zachowań uczestników systemu transportowego (m.in. zasada „Park&Ride”, ruch rowerowy itp.);
- poprawa warunków ruchu pieszego zwłaszcza w centrach i zabytkowych częściach miast;
- potrzeba ochrony i odbudowy zieleni miejskiej oraz rozwiązania techniczne zabezpieczające przez hałasem;
- integracja systemu wewnętrznego z zewnętrznym, tranzytowym systemem drogowym i kolejowym.

Ekologia w transporcie zbiorowym to przede wszystkim powszechne wykorzystanie transportu zbiorowego w dojazdach do pracy, szkoły oraz do centrum miasta zamiast własnymi samochodami. Cel ten osiągnąć można poprzez działania zmierzające do stałego wzrostu, jakości systemu komunikacji publicznej. Zakładając, że w mieście wielkości Siedlec, średnie napełnienie wynosi 80 osób w autobusie oraz, że w jednym samochodzie podróżuje w relacji dom-praca średnio 1,5 osoby można stwierdzić, że na jeden autobus przypadają 53 samochody osobowe. O tyle samochodów można by teoretycznie zmniejszyć ruch do miejsc pracy, czy też do centrum miasta, co wprost przekłada się na wielkość emisji spalin do środowiska naturalnego.

Ekologiczny transport zbiorowy to także odpowiednie wykorzystanie pojemności autobusu do natężenia na danej relacji poprzez zastosowanie autobusów odpowiedniej wielkości - mini, standard czy wielkopojemne. Przekłada się to między innymi na zużycie paliwa przez pojazd - oszczędności dla przewoźnika oraz mniejszą emisję zanieczyszczeń do atmosfery. Nieco mniej ważna, z uwagi na dość niski poziom emisji szkodliwych substancji emitowanych przez nowoczesne silniki autobusowe EURO-3 i EURO-4, jest kwestia paliw stosowanych do napędu pojazdów komunikacji zbiorowej. Bardziej ekologiczne paliwa od oleju napędowego, to biodiesel lub gaz ziemny (CNG). Najlepszym rozwiązaniem do napędzania silników tradycyjnych autobusów jest biodiesel, czyli paliwo ekologiczne. Napęd CNG, ze względu na specjalistyczne oprzyrządowanie autobusu, jest wskazane przy zastosowaniu w większej liczbie taboru, bądź na liniach przebiegających przez obszary ścisłej ochrony (parki, lasy, centrum miasta). W Polsce, m.in. w Rzeszowie i we Wrocławiu, wykorzystuje się gaz CNG. Do jego zastosowania przymierza się Warszawa oraz Słupsk. Stosowanie paliwa CNG wymaga jednak kosztownych inwestycji w postaci stacji tankowania oraz prac dostosowawczych budynków zajezdni, w których prowadzona jest obsługa autobusów. Ciekawym pomysłem wydaje się także zastosowanie napędu alternatywnego - na przykład napędu elektrycznego, wodorowego, czy hybrydowego - dla autobusów mini, które mogłyby obsługiwać w Siedlcach kursy wieczorne. Autobusy elektryczne, oprócz zerowej emisji spalin, charakteryzują się również najniższą emisją hałasu, co jest szczególnie istotnie w miejscach wypoczynku i w strefach ruchu pieszego.

Ekologiczna komunikacja miejska, z pełnym priorytetem, a także z wprowadzoną integracją biletową może skutecznie pokazać, że jest w stanie doskonale przenosić potoki pasażerskie pomiędzy osiedlami, do centrum miasta, do sąsiednich miejscowości, a także do szkół, czy miejsc pracy. Tak funkcjonująca komunikacja miejska może przyczynić się do:

- wzrostu średniej prędkości pomiędzy przystankami,
- skrócenia czasu przejazdu na danym odcinku,
- zwiększenia udziału transportu publicznego w ruchu miejskim,
- zmniejszenia ruchu pojazdów indywidualnych, szczególnie w centrum miasta,
- zmniejszenia emisji zanieczyszczeń w obszarach silnie zurbanizowanych.

Szczególnie istotnym rozwiązaniem dla poprawy ochrony środowiska jest system monitoringu środowiska naturalnego, czyli jakościowe i ilościowe pomiary stanu tego środowiska. Monitoring taki stanowi bardzo ważną podstawę do analiz i decyzji dotyczących ochrony środowiska.

Skuteczna ochrona środowiska wymaga udziału wszystkich podmiotów wywierających wpływ na sposób i intensywność korzystania ze środowiska, w tym przede wszystkim udziału społeczeństwa. Najważniejsze znaczenie dla proekologicznej postawy jak najszerzej części społeczeństwa ma edukacja ekologiczna oparta na rzetelnej informacji o stanie środowiska naturalnego i działaniach na rzecz jego ochrony oraz umiejętność komunikowania się z lokalną społecznością.

Edukacja ekologiczna w Siedlcach, skierowana jest przede wszystkim do uczniów i nauczycieli. Edukacja oraz czynna ochrona przyrody realizowana jest przez samorząd, Uniwersytet Przyrodniczo- Humanistyczny, Nadbużański Park Krajobrazowy, lokalne media oraz organizacje pozarządowe – Towarzystwo Przyrodnicze „Bocian”, Ligę Ochrony Przyrody, Polski Klub Ekologiczny „Podlasie”, wspierane finansowo i decyzyjnie przez Samorząd Miasta, Fundację EkoFundusz, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Warszawie, Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Warszawie.

Celem niniejszego Planu Transportowego jest dalsze zmniejszenie poziomu emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych poprzez działania mające na celu:

- zwiększenie punktów pomiarowych jakości powietrza w mieście,
- poprawę jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych,
- popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego),
- promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej,
- wprowadzenie strefy płatnego parkowania w centrum miasta,
- stworzenie nowych parkingi w celu wprowadzenia zasady „park & ride” na obrzeżach miasta,
- bezwzględne eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe),
- działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu),
- modernizację dróg i ulic oraz rozbudowę obwodnic i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów gęstej zabudowy,
- poprawę stanu technicznego pojazdów i autobusów komunikacji miejskiej (np. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO),
- ograniczenie indywidualnego ruchu samochodów w centrum miasta na rzecz komunikacji zbiorowej,
- poprawę inżynierii ruchu dla uzyskania płynności ruchu miejskiego np. poprzez synchronizację sygnalizacji świetlnej,
- zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.

W celu znacznej poprawy ochrony środowiska naturalnego przed emisją zanieczyszczeń i hałasem komunikacyjnym niezbędne jest jednocześnie zrealizowanie kilku zadań:

- zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowego (i motocyklowego) transportu indywidualnego, poprzez rozwój i usprawnienie systemu transportu publicznego i jego infrastruktury
- zwiększenie liczby pojazdów o mniejszej emisji spalin,
- zwiększenie liczby pojazdów, których eksploatacja charakteryzuje się niższym hałasem.
- usprawnienie systemu komunikacyjnego.

Zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowej (i motocyklowej) poprzez promocję powszechnego wykorzystania transportu publicznego w codziennych dojazdach do centrum Siedlec, do miejsca pracy lub nauki zamiast samochodami lub motocyklami przyniesie znaczące efekty ekologiczne. Na podstawie wykonanych pomiarów stwierdzono, że 450 kursów autobusów przewiozło 9668 pasażerów, co oznacza, że średnie napełnienie autobusu komunikacji publicznej w Siedlcach wynosi około 21 osób w autobusie (warto przy tym jednak pamiętać, że w godzinach szczytu porannego autobusy niektórych linii są zapełnione w 100%). Przyjmując, że w jednym samochodzie podróżuje średnio 1,5 osoby można stwierdzić, że jeden autobus komunikacji miejskiej w Siedlcach równoważy 14 samochodów osobowych. To pokazuje, o ile transport publiczny zmniejsza natężenie ruchu w mieście oraz o ile zmniejsza wielkość emisji spalin do środowiska naturalnego. W tym kontekście bardzo atrakcyjną możliwością jest rozpropagowanie zasady „park & ride” w oparciu o sieć parkingów na obrzeżach miasta dobrze skomunikowanych transportem publicznym.

Wysokość opłat za korzystanie z transportu publicznego zależy m.in. od ekonomiczności środka transportu, jakim wykonywane są usługi publiczne, dlatego dobór taboru dla transportu publicznego powinien być optymalną wypadkową zastosowania kryterium maksymalnej ochrony środowiska i ekonomiczności eksploatacji pojazdu.

W 1990 roku, w UE wprowadzono normę emisji spalin - EURO, którą zaczęto stosować w silnikach nowo produkowanych pojazdów, w tym w autobusach. Co kilka lat normy emisji spalin EURO są zaostrzane. W przypadku autobusów poziom emisji spalin mierzony jest w zależności od mocy silnika. Ekologiczny transport publiczny to również wykorzystanie autobusów o pojemności odpowiedniej do natężenia ruchu pasażerów na danej trasie o danej porze dnia. Przekłada się to między innymi na zużycie paliwa (optymalizacja kosztów dla przewoźnika) oraz mniejszą emisję spalin.

Biorąc pod uwagę dosyć niski poziom emisji spalin przez autobusy o nowoczesnych silnikach, mniejsze znaczenie dla ochrony środowiska ma rodzaj paliw stosowanych w pojazdach komunikacji publicznej. Niewątpliwie są paliwa bardziej ekologiczne niż olej napędowy. Jednakże stosowanie niektórych paliw (np. gaz ziemny) wymaga nakładów inwestycyjnych na odpowiednią infrastrukturę (m.in. obiekty zajezdni autobusowej, obsługa tankowania itp.). Czynione są również próby zastosowania w autobusach napędu alternatywnego - na przykład elektrycznego czy hybrydowego. Rozważenia wymaga także możliwość szerszego wykorzystania pojazdów elektrycznych, które oprócz zerowej emisji spalin, charakteryzują się również najniższą emisją hałasu. Z tego powodu atrakcyjnym dla Siedlec może być wprowadzenie do systemu komunikacji publicznej trolejbusów (ruch wewnątrz miasta np. obsługujący nowe dzielnice mieszkaniowe) lub szynobusów (dla obsługi ruchu dojazdowego do miasta z terenów położonych w pobliżu trakcji kolejowej).

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

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

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

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

- odpowiednich decyzji dotyczących taboru dla komunikacji publicznej:
 - eksploatacja autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkami inwalidzkimi lub dziecięcymi i posiadające miejsca przeznaczone dla wózków,
 - wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej,
- usuwania barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej:
 - zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu),
 - lokalizacja przystanków bliżej pożądanego celu podróży,
- odpowiedniej organizacji przystanku:
 - miejsca do siedzenia chronione przed warunkami atmosferycznymi,
 - czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej,
 - czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu,
 - zapowiedź (sygnał) przyjazdu pojazdu na przystanek,
- stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:
 - zniżki dla wybranych grup pasażerów,
 - przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

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

- przeszkody przestrzenne:
 - obniżanie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, skracanie długości przejścia przez szerokie, wielopasmowe jezdnie - azyle na przejściach dla pieszych,
 - odpowiednia lokalizacja przejść dla pieszych jak najbliższe przystanków, zrównanie poziomu peronu przystankowego z podłogą w pojeździe,
- przeszkody organizacyjne:
 - lokalizacja przystanku bliżej źródeł i celów podróży, przy skrzyżowaniach itp., odpowiednia infrastruktura przystankowa - miejsca do siedzenia, ochrona przed warunkami atmosferycznymi,
 - czytelna informacja pasażerska na przystanku,
- zlikwidowanie barier w pojazdach komunikacji miejskiej:
 - pojazdy z niską podłogą,
 - rampy wjazdowe w pojazdach dla wózków inwalidzkich oraz dla wózków dziecięcych,
 - wyznaczone, bezpieczne miejsca w pojeździe dla wózków inwalidzkich i wózków dziecięcych,

- czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów (tablice elektroniczne),
- zapowiedź następnego przystanku wewnątrz pojazdu - głosowa i elektroniczna (wyświetlacze),
- ułatwienie w korzystaniu z komunikacji miejskiej:
 - bilety ulgowe dla wybranych grup pasażerów,
 - przejazdy bezpłatne dla osób na wózkach inwalidzkich,
 - przejazdy bezpłatne dla małych dzieci.

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

Dostosowanie systemu komunikacji publicznej do potrzeb wszystkich pasażerów jest ważnym elementem stworzenia możliwości aktywnego realizowania swoich potrzeb przez osoby niepełnosprawne i przeciwdziałania ich wykluczeniu. Pozwala tym osobom na uzyskanie zaradności osobistej i samodzielności. Ma to również istotne znaczenie dla kształtowania w społeczeństwie właściwych postaw niezbędnych w procesie integracji z osobami niepełnosprawnymi.

Biorąc pod uwagę, że wśród 45 autobusów, jakimi dysponuje MPK w Siedlcach, jest 39 autobusów niskopodłogowych, oznacza to, że z reguły na każdej linii obsługiwanej przez MPK jeździ przynajmniej 1 autobus niskopodłogowy. Od września 2014 roku do użytku wejdą 4 nowe autobusy, które zastąpią stary, najbardziej wyeksploatowany tabor z wysoką podłogą, co spowoduje, że praktycznie każdy kurs będzie obsługiwany przez pojazd niskopodłogowy.

Obecnie autobusy niskopodłogowe MPK w Siedlcach jeżdżą według ustalonych i popartych obserwacjami układów linii, a informacja o kursach niskopodłogowych pojawia się na rozkładach jazdy. Rozwiązaniem optymalnym byłoby, gdyby na każdej linii miejskiej obsługiwanej przez MPK w Siedlcach jeździły po 2 autobusy niskopodłogowe (po 1 w każdym kierunku), natomiast na każdej linii pozamiejskiej jeździł przynajmniej 1 autobus niskopodłogowy. Takie podejście umożliwi lepszą obsługę linii miejskich wydłużanych wraz z rozwojem miasta.

Ponadto wszystkie autobusy zostały wyposażone w dodatkowe elementy ułatwiające podróżowanie zwłaszcza osobom niepełnosprawnym. Chodzi m. in. o system informacji dźwiękowej wewnętrznej i zewnętrznej oraz kierunkowe wyświetlacze elektroniczne, czy elektroniczne tablice informacji wewnętrznej. Jeżeli chodzi o rozwiązania dotyczące osób niewidomych, to obecnie autobusy posiadają system komunikujący się z tymi pasażerami, uruchamiany przez kierowcę. Istnieje również możliwość uruchamiania tych urządzeń przez samych zainteresowanych.

6.5. Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej.

Dostępność transportu publicznego jest bardzo istotna w kontekście konkurencyjności komunikacji publicznej wobec środków transportu indywidualnego i wpływa na zachowania komunikacyjne mieszkańców.

Dostępność definiuje się, jako całkowity czas dotarcia do transportu publicznego. Składają się na to dwa elementy: czas dojścia od miejsca zamieszkania, pracy, edukacji, zakupów itd. do najbliższego przystanku transportu publicznego oraz średni czas oczekiwania na przyjazd pojazdu transportu publicznego.

Aby produkt był w stanie wygrać konkurencję musi być bardziej atrakcyjny dla potencjalnych klientów od pozostałych - kluczem do sukcesu jest zdefiniowanie transportu publicznego, jako produktu, który musi konkurować z innymi formami przemieszczania się, a zwłaszcza z motoryzacją indywidualną. Argumenty odwołujące się do kwestii ekologicznych nie są w stanie przekonać szerokiej rzeszy mieszkańców do wyboru autobusu, jako środka codziennej lokomocji.

O jego atrakcyjności decyduje nie tylko cena, komfort jazdy czy czas przejazdu, ale również szeroko rozumiana dostępność. Dostępność jest bardzo istotną kwestią, często niedocenianą.

Samochód parkuje się w pobliżu domu, natomiast do transportu publicznego trzeba dojść, nierzadko pokonując jezdnię, czy – co jest coraz bardziej modne – ogrodzenie osiedla. Przebudowa nieprzyjaznych transportowi publicznemu struktur urbanistycznych, których efektem jest oddalenie siedzib ludzkich od przystanków, jest skomplikowana i kosztowna.

Dostępność pasażerów do systemu komunikacji publicznej zapewnia sieć przystanków wyznaczonych w podstawowych i w głównych korytarzach komunikacyjnych, obsługiwanych przez pojazdy komunikacji publicznej zgodnie z przyjętym rozkładem jazdy. Infrastrukturę transportu publicznego w Siedlcach tworzy 226 przystanki autobusowe, w tym 98 z wiatami (43 %).

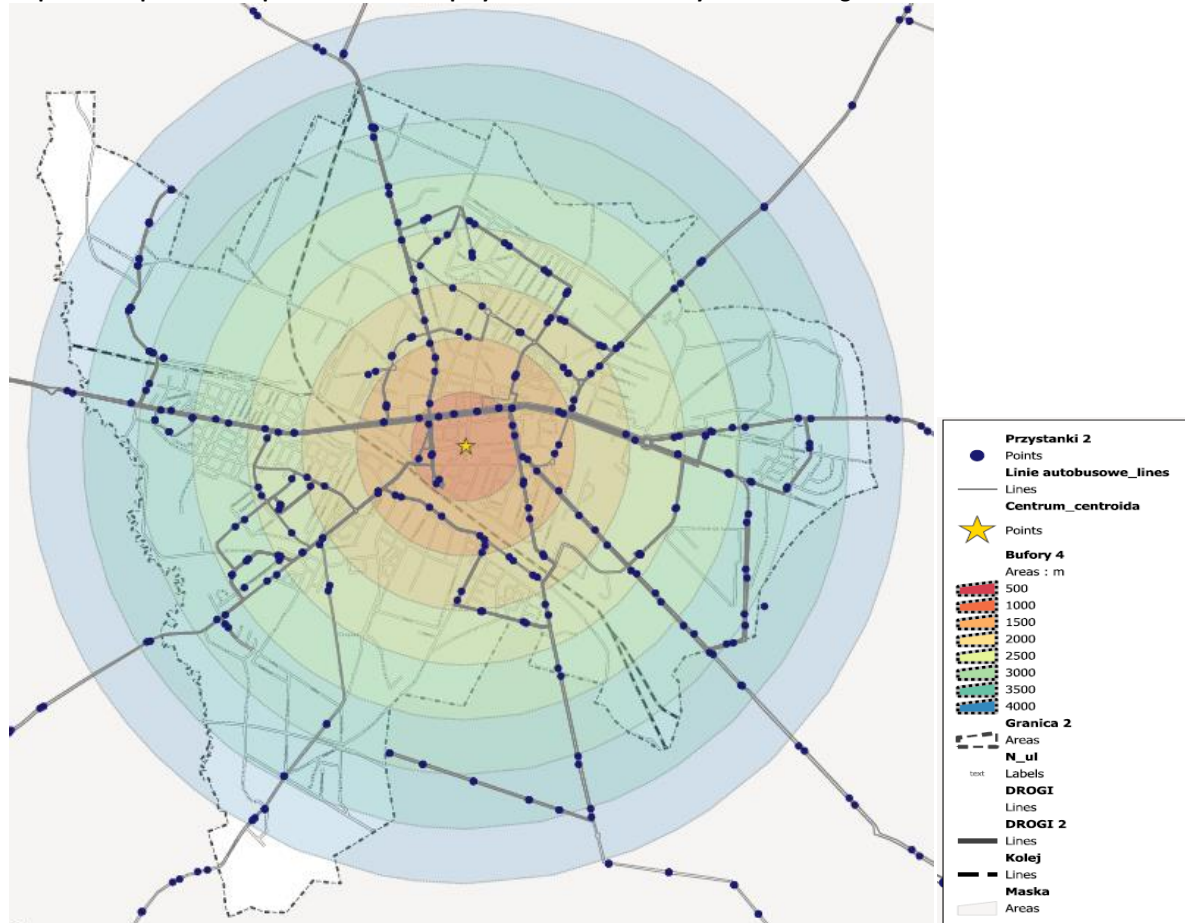
Organizator transportu publicznego powinien starać się wprowadzać rozwiązania jak najbardziej przyjazne dla pasażerów, co w szczególności oznacza, że sieć przystanków powinna zapewniać:

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

W polskiej praktyce, za strefę oddziaływania przystanków transportu publicznego, zwyczajowo przyjmuje się obszar w promieniu od 500 do 1000 m. Odpowiada to czasowi dojścia od 6 do 12 minut, dla średniej prędkości pieszego na poziomie około 5 km/h. Wydaje się, że maksymalna droga dojścia do przystanków autobusowych nie powinna przekraczać 300 m, a do przystanków i stacji kolei regionalnych 500 m.

Minimalna liczba mieszkańców, która stanowi uzasadnienie lokalizacji przystanku autobusowego jest 1000 osób mieszkających w odległości nie większej niż 300 m.

Mapa 80. Rozplanowanie przestrzenne linii i przystanków autobusowych na tle odległości od centrum Siedlec



Źródło: Opracowanie własne

Zasady lokalizacji przystanków różnią się nieco w zależności od rodzaju korytarza komunikacyjnego.

W przypadku korytarzy podstawowych sieć przystanków powinna być dosyć gęsta, by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. W praktyce powinno to oznaczać odległość między przystankami nieprzekraczającą 100 – 200 m w rejonach o dużej gęstości zamieszkania lub o dużym natężeniu ruchu pieszego.

Natomiast w przypadku korytarzy głównych przystanki powinny być zlokalizowane przede wszystkim z punktu widzenia przejmowania ruchu pasażerskiego z korytarzy podstawowych, obsługi ważnych punktów miasta (z punktu widzenia pasażerów) oraz kluczowych węzłów komunikacji publicznej i węzłów intermodalnych.

Ważnym elementem linii w głównym korytarzu komunikacyjnym są przystanki węzłowe dające możliwość wielu przesiadek na inne linie. Rozwiązania lokalizacyjne i infrastrukturalne takich przystanków powinny w optymalny sposób łączyć dążenie do maksymalnej przepustowości i łatwą dostępność dla pasażerów (np. przejścia dla pieszych skracające do minimum długość drogi pomiędzy przystankami oraz wymagające jak najmniejszej liczby przekroczeń ulic – należy także unikać konieczności korzystania z przejść podziemnych czy kładek).

W przypadku nowych, rozwijających się rejonów Siedlec korytarze główne i podstawowe komunikacji publicznej wraz z lokalizacją przystanków powinny być przewidziane w planie zagospodarowania przestrzennego. Zaplanowane powinny być również odpowiednie pętle autobusowe, umożliwiające bezpieczne manewrowanie oraz postój autobusów.

Optymalne zbudowanie sieci przystanków powinno zostać poprzedzone badaniami marketingowymi w celu prawidłowego rozpoznania rzeczywistych potrzeb użytkowników komunikacji publicznej (oprócz sieci przystanków, badania ułatwią również prawidłowe wyznaczenie układu tras i przebiegu linii).

Bardzo ważnym elementem w transporcie zbiorowym jest bezpieczeństwo pasażerów. Istotną kwestią jest lokalizacja przystanków i ich otoczenie. W wielu miastach, szczególnie w rejonie szpitali, szkół, czy na ulicach wewnątrz osiedli stosuje się rozwiązania przystankowe ograniczające niebezpieczeństwo dla pasażerów do niezbędnego minimum. Przykładem jest tzw. jest antyzatoka lub bezpieczny przystanek, czyli przystanek, który uniemożliwia ominięcie autobusu stojącego na nim.

Umiejscowienie anty-zatok w Siedlcach powinno być poprzedzone szczegółowym badaniem ruchu w ścisłym centrum miasta wraz z analizą techniczną wykonalności. Przedmiotem badań i analiz powinny być objęte takie ulice jak: ul. Warszawska - J. Piłsudskiego - Starowiejska, ul. Armii Krajowej, ul. Partyzantów, ul. Prymasa Wyszyńskiego, ul. Floriańska.

W ramach przebudowy lub budowy ulic, poza stosowaniem nowoczesnych rozwiązań lokalizacji przystanków (np. antyzatoki, bezpieczne przystanki), należy realizować także nowoczesną infrastrukturę bez barier:

- podwyższenie peronów przystankowych do poziomu pierwszego stopnia w autobusie, tak by zniwelować różnicę wysokości,
- wyznaczenie strefy wejściowej dla osób niedowidzących i niewidomych poprzez zastosowanie specjalnej nawierzchni na wysokości pierwszych drzwi autobusu,
- przystanek pozwalający na zatrzymanie się autobusu w tej samej odległości od peronu przystankowego na całej długości pojazdu.

Ważnym elementem przystanku, zarówno ze względu na bezpieczeństwo i wygodę pasażerów jest ich wyposażenie w wiaty i ławki. Przy wprowadzaniu tego typu udogodnień należy kierować się następującymi zasadami:

- w centrum wszystkie przystanki powinny posiadać wiaty,
- poza śródmieściem i na przedmieściach wiaty powinny posiadać przystanki zlokalizowane w kierunku do centrum (z reguły na tych przystankach oczekuje duża liczba osób, natomiast w przeciwnym kierunku podróżni wysiadający kierują się zazwyczaj od razu do domu lub innych miejsc, rzadko oczekując na autobus).

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

7. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA

Rozwój informacji pasażerskiej stanowi bardzo istotny element podwyższania jakości usług przewozowych. Chodzi tu nie tylko o tradycyjne rozkłady jazdy - na przystankach, w broszurach, w Internecie oraz bezpłatnych infoliniach, ale również o bieżącą informację wizualną i głosową w pojazdach i na przystankach, podającą rozkłady zaktualizowane, uwzględniające warunki ruchu na trasie przejazdu.

Bardzo ważnym elementem w układzie komunikacji publicznej na danym obszarze jest możliwość obsługi pasażera już przed podjęciem podróży. Zanim pasażer skorzysta z usług komunikacji publicznej, powinien mieć możliwość pozyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz innych informacjach związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego. Jednym z rozwiązań jest stworzenie dogodnego punktu informacyjnego - punktu obsługi pasażera. Punkt obsługi pasażera to miejsce, gdzie można:

- pozyskać informacje dotyczące funkcjonowania komunikacji zbiorowej;
- zapoznać się z możliwościami dotarcia do celu podróży, wraz z możliwością dogodnych przesiadek;
- zapoznać się z obowiązującą taryfą, możliwością zakupu różnych rodzajów biletów;
- dowiedzieć się o wszelkich zmianach w komunikacji, w tym związanych z objazdami;
- pozyskać informację o atrakcjach turystycznych i kulturalnych miasta oraz regionu.

Punkt obsługi pasażera powinien być zlokalizowany w centralnym rejonie miasta o dużej koncentracji środków transportu publicznego. W Siedlcach najlepszą lokalizacją punktu obsługi jest najbliższe sąsiedztwo dworca PKP.

Poprzez funkcjonowanie punktów obsługi pasażera komunikacja publiczna staje się bardziej przyjazna dla pasażera, pomaga mu się przemieszczać, udziela niezbędnych informacji oraz kompleksowej obsługi pasażerskiej.

Jednak na obszarze objętym komunikacją publiczną punkty obsługi pasażera zlokalizowane są jedynie w miejscach węzłowych i w centrum miasta. Pasażer powinien być także dobrze poinformowany w każdym miejscu, niezależnie od tego, skąd rozpoczyna swoją podróż. Przystanek, funkcjonujący, jako słupek przystankowy czy wiata, także powinien służyć, jako punkt informacyjny dla pasażera. Przystanek powinien posiadać następujące elementy:

- rozkład jazdy linii,
- schemat układu sieci komunikacji publicznej,
- informację pasażerską o zmianach, objazdach itp.,
- automat biletowy, jeśli wielkość potoków pasażerskich to uzasadnia,
- elektroniczną informację o liniach, które przez ten przystanek przechodzą i rzeczywistym czasie przyjazdu w głównych punktach przesiadkowych.

Dzięki zastosowaniu nowoczesnych technologii z zakresu elektroniki i informatyki (inteligentne technologie) można podnieść atrakcyjność transportu zbiorowego. Nowoczesne technologie pozwalają na:

- koordynację układu transportowego i synchronizację rozkładów jazdy,
- wykrywanie pojazdów zbliżających się do skrzyżowania (detekcja),
- lokalizację pojazdów na trasie (GPS) i bezprzewodowe przesyłanie informacji (GPRS),
- usprawnienie przejazdu, szczególnie przez skrzyżowania (także: omijanie zatorów),
- tworzenie systemów dystrybucji i identyfikacji biletów przejazdowych,
- poprawę obsługi podróżnych oraz monitoring bezpieczeństwa podróżowania.

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

STATYCZNA INFORMACJA PASAŻERSKA

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

- mapę układu linii komunikacyjnych
 - dla dni powszednich
 - dla dni świątecznych
 - dla komunikacji nocnej
- rozkłady jazdy konkretnych linii
- rozkłady linii dla poszczególnych przystanków
- dodatkowe informacje przesiadkowe
- informacje o planowych zmianach w rozkładach podawane z wyprzedzeniem

W MPK w Siedlcach funkcjonuje system informatyczny, ułatwiający zarządzanie rozkładami jazdy, zmianami pracy kierowców oraz trasami autobusów. Przystanki komunikacji miejskiej zaopatrzone są w indywidualne rozkłady jazdy. Rozkłady jazdy mają rozróżnienie na dni robocze, soboty i dni świąteczne.

DYNAMICZNA INFORMACJA PASAŻERSKA

Dynamiczny system informacji pasażerskiej to rozwiązanie nowoczesne, stosowane zwykle w dużych węzłach komunikacyjnych bądź w obszarach dużego natężenia ruchu komunikacji publicznej. Umożliwia on przedstawianie (wyświetlanie) zmiennej informacji o ruchu taboru w czasie rzeczywistym, tj. z uwzględnieniem faktycznych odchyłeń ruchu na trasach spowodowanych różnorodnymi czynnikami zewnętrznymi (pogoda, korki, wypadek itd.).

Od roku 2012 we wszystkich autobusach MPK w Siedlcach funkcjonuje dynamiczny system informacji pasażerskiej. Należą do niego przede wszystkim takie elementy jak: wewnętrzne, elektroniczne tablice informacji pasażerskiej oraz zewnętrzne, elektroniczne wyświetlacze kierunkowe, system głośnomówiący zewnętrzny i wewnętrzny. Nowe wyposażenie obejmuje ponadto system monitoringu wewnętrznego oraz system kontroli parametrów jazdy, które mają na celu poprawę bezpieczeństwa i ogólnej jakości usług. Należałoby natomiast rozważyć wprowadzenie dynamicznej informacji pasażerskiej na przystankach, zwłaszcza w głównych punktach przesiadkowych. Pozwoli to na poprawę komfortu oczekiwania pasażerów na przystankach.

Bardzo dobrym i potrzebnym miejscem do wyświetlania tego typu informacji byłby punkt przesiadkowy, obejmujący dworzec kolejowy i autobusowy. Umieszczone w kilku miejscach wyświetlacze powinny informować o:

- odjazdach kolejnych autobusów (w kolejności chronologicznej);
- opóźnieniach w ruchu oraz awariach;
- odjazdach pociągów Kolei Mazowieckich – w ten sposób System Informacji Pasażerskiej spełniłby swoją rzeczywistą rolę, integrując różnych dostawców usług oraz służąc całemu miastu Siedlce.

Rozkłady jazdy dostępne są na stronie internetowej: www.mpk.siedlce.pl w formie tabelarycznej i graficznej, co pozwala na wygodne poruszanie się po mieście autobusami MPK. Dodatkowo interaktywny rozkład jazdy jest dostępny w formie aplikacji na telefon komórkowy.

8. FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH

8.1. Źródła finansowania

Funkcjonowanie komunikacji miejskiej w Siedlcach oraz w gminach Kotuń, Mokobody, Siedlce, Skórzec, Suchożebry, Wiśniew, Zbuczyn i Mordy finansowane jest z przychodów ze sprzedaży biletów, rekompensaty oraz refundacji, dopłat gmin i zysku z działalności dodatkowej. Podstawą wypłacania rekompensaty dla Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Siedlcach Sp. z o.o. jest podpisana z Miastem Siedlce, reprezentowanym przez Prezydenta Miasta, 10 letnia (01.01.2010 – 31.12.2019) umowa tzw. powierzenia zadań o charakterze użyteczności publicznej. W ramach tej umowy Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Siedlcach Sp. z o.o. posiada status tzw. podmiotu wewnętrznego.

Przewozy realizowane przez przewoźników komercyjnych (którzy nie są operatorami) finansowane są wyłącznie z przychodów ze sprzedaży biletów.

Tabela 20. Finansowanie usług transportu publicznego w Siedlcach w latach 2010-2013

Rok	Przychody ze sprzedaży biletów	Inne przychody	Wysokość rekompensaty i refundacji do stosowanych ulg	Dopłata z gmin w ramach zawartych porozumień	Koszt zakupu wozokilometrów	Wskaźnik odpłatności [%]
2010	7.394.208	909.004	4.999.992	-	14.152.590	52,25
2011	7.320.432	888.235	5.846.679	-	14.405.740	50,82
2012	7.412.991	1.056.489	6.716.128	707.059	15.342.360	48,31
2013	7.645.886	1.123.381	7.317.998	692.513	15.988.483	47,82

W 2013 roku wpływy z usługi przewozu wyniosły 7,65 mln zł, wysokość rekompensaty i refundacji z tytułu honorowania ulg ustawowych 7,32 mln zł, natomiast pozostałe przychody operacyjne 1,12 mln zł. Wskaźnik odpłatności usług operatora kształtował się na poziomie około 48 %.

Podpisane w 2011 roku porozumienia międzygminne, określają wielkość dopłat rocznych oraz zakres usług na terenie poszczególnych gmin. Zgodnie z ich treścią gminy w okresie od 2012 roku do końca 2013 roku dopłacały 1 zł do wozokilometra. Założony mechanizm finansowania komunikacji, był korzystny dla gmin, ponieważ dopłata pokrywała w tym czasie około 15% kosztów uruchamianych połączeń (koszt wozokilometra dla Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Siedlcach Spółka z o.o. w roku 2012 wynosił 6,92 zł). Od stycznia 2014 stawka dopłaty do 1 wzkm została ustalona na 2 zł. Dopłata jest oparta o ilość kilometrów zamawianych w dni robocze w roku szkolnym i poza nim oraz w dni świąteczne i soboty. Takie rozwiązanie pozwala zamówić liczbę kilometrów wynikającą z lokalnego zapotrzebowania. Natomiast z punktu widzenia operatora wielkość tej dopłaty wraz z przychodami na liniach objętych dopłatami powinna kształtować się na poziomie wskaźnika odpłatności, który wynosi 50%. Innymi słowy mówiąc: jeżeli wskaźnik odpłatności za bilet w Siedlcach wynosi 50% (czyli jest to 3,46 zł do wzkm) to wielkość dopłaty powinna się kształtować na każdej linii objętej dopłatą zgodnie z następującym wzorem:

wielkość dopłaty do 1 wzkm (WD) = 3,46 zł (kwota dla 1 wzkm) minus przychody z 1 wzkm z usługi przewozowej dla linii objętej dopłatą (bez wliczania refundacji i rekompensaty).

W związku z wprowadzeniem od stycznia 2014 roku kategorii osób uprawnionych do przejazdów ulgowych środkami lokalnego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych w II i III strefie biletowej gminy podpisały aneksy do porozumień międzygminnych, w których zobowiązały się m.in. do zwiększenia stawki dopłaty z 1 zł na 2 zł. Na dotychczasowych zasadach koszty uruchamianych połączeń finansuje gmina Mordy, która nie wyraziła zgody na finansowanie przejazdów ulgowych dla uczniów.

Przedmiotowa dopłata roczna w latach 2012-2014 przedstawia się następująco:

Tabela 21. Wysokość dopłaty rocznej płaconej przez gminy (zł)

Lp.	Gmina	2012 rok	2013 rok	2014 rok (plan)
1.	Kotuń	18849,00	18807,00	37740,00
2.	Mokobody	26585,00	15464,00	31000,00
3.	Mordy	29574,00	27593,00	27594,00
4.	Siedlce	462191,00	461080,00	924296,00
5.	Skórzec	19950,00	19774,00	39650,00
6.	Suchożebry	45707,00	45499,00	80752,00
7.	Wiśniew	8640,00	8619,00	17310,00
8.	Zbuczyn	95563,00	95677,00	194790,00
	Razem	707 059,00	692 513,00	1 353 132,00

Podstawowym źródłem finansowania usług przewozowych są przychody ze sprzedaży biletów. Istotne znaczenie ma zatem ich cena, która w strefie I dla biletów normalnych w ostatnich 5 latach kształtowała się następująco:

Tabela 22. Dynamika cen biletów i inflacji

ROK	Bilet jednorazowy – cena	Wzrost %	Bilet miesięczny – cena	Wzrost %	Roczna stopa inflacji
2008	2,10		70,00		3,3%
2009	2,20	5%	76,00	9%	3,5%
2010	2,20	0%	76,00	0%	3,1%
2011	2,50	14%	86,00	13%	4,3%
2012	2,50	0%	86,00	0%	4,3%
2013	2,80	12%	96,00	12%	0,9%
2008- 2013		33%		37%	

(*) opracowanie własne

Jak wynika z powyższego zestawienia wzrost ceny biletów jednorazowych był praktycznie zbieżny z inflacją w tym okresie. Biorąc również pod uwagę inwestycje taborowe poprawiające jakość usług oraz wzrost średnio-miesięcznego wynagrodzenia w ostatnim czasie, zarekomendowano w trakcie prac na projekcie Planu transportowego podniesienie cen biletów jednorazowych od 2013 roku do poziomu 2,80 zł oraz podniesienie cen biletów miesięcznych, co zostało zrealizowane. Za podniesieniem cen biletów przemawiało również wprowadzenie od stycznia 2013 roku strefy płatnego parkowania, które miało spowodować, że opłacalność podróży komunikacją miejską będzie wzrastać.

Ważną kwestią w przewozach publicznych są preferencje w opłatach dla pasażerów wymagających wsparcia. Oprócz osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób głuchoniemych lub niewidomych, opiekunów osób niepełnosprawnych, osób starszych, osób z małymi dziećmi w wózkach itp., władze lokalne w ramach prowadzonej polityki socjalnej mogą przyznać uprawnienia do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów komunikacją publiczną również innym osobom np. rodzinom wielodzietnym, bezrobotnym itd., pomagając w ten sposób w dojeździe do placówek służby zdrowia lub urzędów, do pracy lub szkół, a następnie powrót do domu.

Opłaty za bilety obowiązujące od 01.01.2014 r. za przejazd osób i przewóz bagażu w komunikacji miejskiej obsługiwanej przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Siedlcach Sp. z o.o. oraz uprawnienia dotyczące przejazdów ulgowych, reguluje uchwała Nr XXXVI/675/2013 Rady Miasta Siedlce z dnia 29 listopada 2013 roku, której treść podano w **Załączniku 2** do opracowania.

W oparciu o porozumienia międzygminne ustalono również kategorie osób uprawnionych do przejazdów ulgowych w II i III strefie. Zgodnie z treścią wspomnianej uchwały do przejazdów ze zniżką 50 % uprawnieni są uczniowie szkół podstawowych, gimnazjów oraz szkół ponadgimnazjalnych - nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia.

Ponadto obowiązują ulgi wynikające z ustaw szczególnych o charakterze powszechnym. Kategorie osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych i ulgowych wynikające z tych przepisów przedstawia poniższa tabela.

Tabela 23. Osoby uprawnione do ulg ustawowych

Uprawnieni do korzystania z ulg	Procentowa ulga
1. posłowie i senatorowie	100 %
2. inwalidzi wojenni oraz przewodnik towarzyszący inwalidzie wojennemu zaliczanemu do I grupy inwalidztwa	100 %
3. inwalidzi wojskowi oraz przewodnik towarzyszący inwalidzie wojskowemu zaliczanemu do I grupy inwalidztwa	100 %
4. cywilne niewidome ofiary działań wojennych	100 %
5. kombatanci lub osoby zajmujące się działalnością równorzędną z działalnością kombatancą oraz niektóre osoby będące ofiarami represji wojennych i okresu powojennego	50 %
6. studenci	50%
7. słuchacze kolegiów nauczycielskich i nauczycielskich kolegiów języków obcych	50%
8. słuchacze kolegiów pracowników służb społecznych	50 %

8.2. Źródła finansowania inwestycji

Obecnie finansowanie inwestycji taborowych i infrastruktury odbywa się w dużej mierze przy udziale funduszy unijnych.

Miasto Siedlce w listopadzie 2012 roku zakończyło realizację projektu pod nazwą: „Poprawa funkcjonowania transportu miejskiego w Siedlcach – III etap”, który współfinansowany był przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Priorytetu V , Działania 5.1 Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2007-2013.

Zgodnie z obowiązującym obecnie aneksem do umowy o dofinansowanie wartości projektu przedstawiają się następująco:

- całkowita wartość projektu: 12.732.371,35 zł
- całkowite wydatki kwalifikowane projektu wynoszą: 8.766.190,37 zł

Struktura finansowania projektu przedstawia się następująco: 7.339.931,19 zł, stanowiło 83,73% kwoty całkowitych wydatków kwalifikowanych projektu w tym:

- Środki EFRR w kwocie nieprzekraczającej 6.238.941,51 zł i stanowiącej nie więcej niż 71,17% kwoty całkowitych wydatków kwalifikowanych projektu.
- Współfinansowanie w kwocie nieprzekraczającej 1.100.989,68 zł i stanowiącej nie więcej niż 12,56% kwoty całkowitych wydatków kwalifikowanych projektu.

Zakres rzeczowy projektu objął m.in.:

- zakup 11 szt. niskopodłogowych autobusów przystosowanych do zasilania ekologicznymi biopaliwami spełniających normę emisji spalin min. EURO 5, dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- modernizację 96 istniejących przystanków komunikacji (wykonanie nowych wiat 22 szt., wymianę słupków z tablicami informacyjnymi 65 szt., wymianę klasycznych płyt chodnikowych w 9 strefach przystankowych na płyty integracyjne z wypustkami),
- budowę i instalację systemu sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Daszyńskiego i ul. Warszawskiej dla zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- budowę zintegrowanego systemu zarządzania ruchem,
- doposażenie autobusów w elementy podnoszące użyteczność transportu publicznego oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego: kasowniki elektroniczne, kierunkowe wyświetlacze elektroniczne, elektroniczne tablice informacji wewnętrznej, systemy informacji dźwiękowej wewnętrznej i zewnętrznej, auto-komputery z modułem łączności autobus-baza do wymiany danych, zarządzania i rejestracji sprzedaży, z zapowiedziami głosowymi, systemy kontroli parametrów jazdy, radiotelefony do komunikacji kierowcy z dyspozytorem, system ppoż., system monitoringu wewnętrznego.

Realizację projektu podzielono na 4 zadania:

1. Budowa sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic Warszawskiej i Daszyńskiego- zrealizowana,
2. Zakup autobusów- zrealizowano,
3. Modernizacja przystanków autobusowych- zrealizowano,
4. Montaż wyposażenia dodatkowego- zrealizowano i rozliczono.

Ponadto Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Siedlcach sp. z o.o. w dniu 19 września 2013r. podpisało umowę o dofinansowanie projektu „**Poprawa funkcjonowania transportu miejskiego w Siedlcach – IV etap**” współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Priorytetu V - "Wzmacnianie roli miast w rozwoju regionu" Działanie 5.1 "Transport miejski" Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2007-2013 oraz ze środków budżetu państwa.

Kontrakt będzie obejmował:

- dostawę 4 szt. niskopodłogowych autobusów klasy midi o długości max 10,5 m przystosowanych do zasilania ekologicznymi biopaliwami, spełniających normę emisji spalin EEV, dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych i wyposażenie nowo zakupionych autobusów na etapie produkcji fabrycznej w dodatkowe elementy podnoszące użyteczność transportu publicznego oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- rozbudowę sieci transportu poprzez wydłużenie linii nr 28.

Autobusy mają wejść do obsługi komunikacji miejskiej we wrześniu 2014 r. Całkowita wartość projektu wyniesie 3 745 350 zł, w tym kwota dofinansowania: 2 348 464 zł.

8.3. Pozostałe źródła przychodów

PŁATNE PARKOWANIE

Polskie ustawodawstwo stanowi zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (art. 13b. ust. 2.), że strefy płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej.

Opłaty za parkowanie pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania ustalane są na podstawie czasu postoju w strefie.

W Siedlcach Strefa Płatnego Parkowania (SPP) zaczęła obowiązywać od 1 stycznia 2013 roku. Wprowadzenie takiego rozwiązania miało na celu nadanie priorytetu komunikacji miejskiej na danym obszarze oraz zwiększenie jej konkurencyjności w stosunku do podróży samochodem osobowym ze względu na oszczędność czasu i kosztów. Opłaty za postój miały zachęcić osoby, które codziennie podróżują do pracy w centrum, aby korzystały z transportu publicznego.

Płatną strefą parkowania objęto 56 miejsc parkingowych, z czego 5 przeznaczonych jest dla osób niepełnosprawnych. W skład strefy wchodzi poniższe ulice, oznaczone dalej na mapie:

- nieparzysta strona ul. Józefa Piłsudskiego (na odcinku od skweru Niepodległości do ul. Jana Kochanowskiego).
- parzysta strona ul. Kazimierza Pułaskiego (na odcinku od ul. Jana Kochanowskiego do skweru Niepodległości).
- skwer Niepodległości
- nieparzysta strona ul. Jana Kochanowskiego (na odcinku od ul. Józefa Piłsudskiego do ul. Kazimierza Pułaskiego).

Mapa 81. Strefa płatnego parkowania w Siedlcach



www.siedlce.pl

Zgodnie z uchwałą Rady Miasta Siedlce z dnia 28 czerwca 2012 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania na terenie miasta Siedlce oraz wysokości stawek opłat za parkowanie i opłaty dodatkowej oraz sposobu ich pobierania oraz wprowadzenia opłaty abonamentowej (ze zm.) wysokość opłat, w zależności od czasu parkowania kształtuje się następująco:

Tabela 24. Wysokość opłat

Opłaty jednorazowe	Wysokość opłat (w zł)
Za pierwsze 30 minut parkowania	1,00
Za 60 minut parkowania	2,00
Za rozpoczętą drugą godzinę	2,40
Za rozpoczętą trzecią godzinę	2,80
Za rozpoczętą czwartą i każdą następną godzinę parkowania	2,00

Na podstawie informacji o liczbie sprzedanych biletów oraz wystawionych zawiadomień można podsumować funkcjonowanie SPP w 2013 r.

Łącznie nakłady finansowe poniesione w związku z uruchomieniem Strefy wyniosły 53 801,87 zł. Natomiast wpływy ze Strefy uzyskane w 2013 roku wyniosły **277 747,00 zł**.

Wykres 11. Wpływy z funkcjonowania strefy płatnego parkowania w 2013 r.



Biorąc pod uwagę jedynie dochód z biletów oraz z abonamentu, średnio miesięczne wpływy wyniosły 11 364,70 zł. W kolejnych latach należy spodziewać się wzrostu wpływu ze sprzedaży biletów i abonamentu w stosunku do pozostałych opłat. Jest to związane z rosnącą świadomością osób korzystających z płatnych miejsc postojowych.

Biorąc pod uwagę cel wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania w Siedlcach należy uznać, że spełnia ona swoje zadania. Płatne parkowanie zachęca do korzystania z komunikacji publicznej w podróżach codziennych. Funkcjonowanie Strefy przyczyniło się do większej rotacji miejsc postojowych, co zwiększyło dostępność do miejsc użyteczności publicznej oraz do towarów i usług, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych. Dzięki czemu omawiane rozwiązanie przyczynia się do realizacji zasady zrównoważonego rozwoju transportu.

Mając na uwadze powyższe wnioski należałoby rozważyć możliwość rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania o kolejne ulice położone w centrum miasta.

REKLAMA PRZYSTANKOWA

Gabloty reklamowe mogą być wykorzystywane do finansowania utrzymania wiaty przystankowej lub na potrzeby informacyjne właściciela wiaty. Wykorzystane do ekspozycji rozkładów jazdy, map komunikacyjnych, map i informacji turystycznych stanowią element Systemu Informacji Miejskiej. Jeśli w gablotach występują Instalacje elektryczne to powinny one spełniać normy pozwalające na oznakowanie ich symbolem CE.

W 2013 roku Miasto Siedlce z tytułu dzierżawy powierzchni reklamowej w wiatkach przystankowych uzyskało kwotę 16 236 zł. Natomiast docelowa wielkość tych przychodów w roku 2022 powinna kształtować się na poziomie około 100 tys. zł rocznie.

Reklama może się też znajdować wewnątrz pojazdów transportu publicznego w gablotach reklamowych. Obecnie MPK w Siedlcach oferuje usługi w zakresie umieszczania reklam na zewnątrz autobusów (w formie oklejenia pojazdów), a także wewnątrz.

8.4. Prognoza wydatków na lokalny transport zbiorowy

W celu określenia wydatków na transport zbiorowy na lata 2014-2022 wychodzimy z wielkości tych środków wydawanych obecnie. Po drugie do ich prognozowania na następne lata stosujemy ceny stałe, czyli pomijamy efekt inflacji, zakładając, że ma jednakowy wpływ tak na przychody jak i koszty.

Wielkość **refundacji do stosowanych ulg** w roku 2013 wyniosła 7.317.998. Na wielkość tą ma wpływ przede wszystkim liczba osób uprawnionych do przejazdów ulgowych, szczególnie dotyczy to młodzieży szkolnej i emerytów. Między rokiem 2014 a 2022 wzrośnie ona o 12%. Zgodnie z prognozą GUS należy przyjąć założenie, że wielkość refundacji wzrośnie w tym okresie o taką samą wielkość, jak wielkość osób uprawnionych do korzystania z tych ulg. Dlatego prognozowana wielkość refundacji, przy tym założeniu, w 2022 roku wyniesie 4 703,3 tys. zł.

W przypadku **zwrotu kosztów przez Miasto Siedlce dla MPK w ramach umowy powierzenia zadań o charakterze użyteczności publicznej** wielkość **rekompensaty** (bez wyrównania) w roku 2012 wyniosła 3 650,00 tys. zł., a w 2013 roku 3 100,00 tys. zł. Z uwagi na konieczność poprawy jakości transportu w mieście oraz podnoszenie jej konkurencyjności przyjęto założenie, że w cenach stałych wydatki na przestrzeni następnych 10 lat wzrosną o 10% do roku 2022.

Ponadto w celu poprawy jakości transportu publicznego przyjęto założenie, że od roku 2013 przez najbliższe 10 lat rocznie będzie się wymieniać co najmniej kilka wiat przystankowych. W roku 2013 wydatki na utrzymanie infrastruktury przystankowej wyniosły 264 199,00 zł, w tym 164 000,00 zł na zakup wiat przystankowych. Na rok 2014 zaplanowano natomiast środki w wysokości 242 000,00 zł. W następnych latach pożądanym stanem byłoby utrzymanie podobnych wielkości środków na utrzymanie i zakup wiat przystankowych.

Podstawowym źródłem utrzymania infrastruktury przystankowej zgodnie z ustawą o *publicznym transporcie zbiorowym* są opłaty za korzystanie z przystanków komunikacyjnych, których właścicielem albo zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego. Stanowią one dochód gminy, który może zostać przeznaczony na utrzymanie przystanków oraz ich budowę, przebudowę lub remont.

Wpływy z opłat za przystanki w 2013 roku wyniosły 178 487,01 zł. Dochody z tego tytułu w 2014 roku zaplanowano na poziomie 180 000,00 zł. Należy dążyć do utrzymania wpływów na podobnym poziomie w planowanym okresie.

9. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW

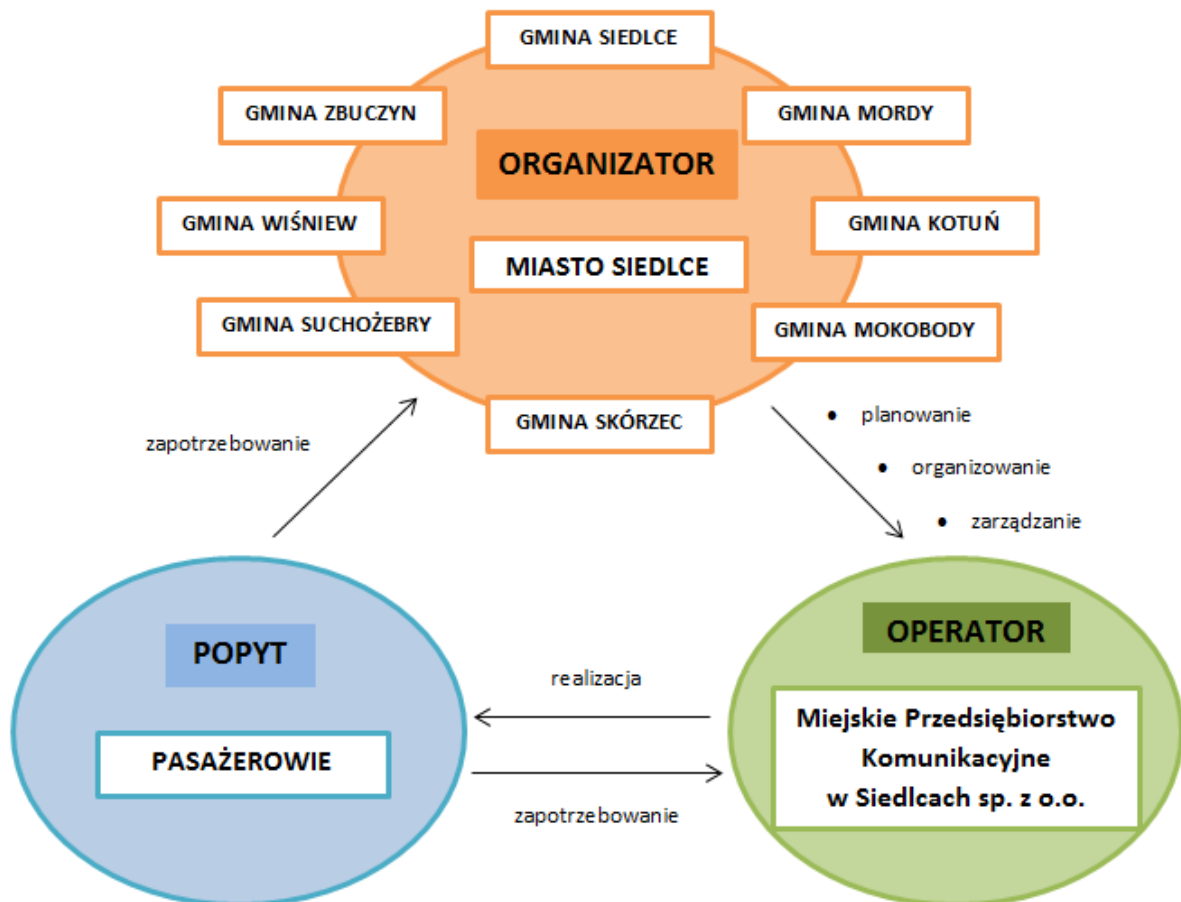
9.1. Określenie właściwości rzeczowej oraz kompetencji organizatorów transportu

Przedmiotem niniejszego planu transportowego jest komunikacja miejska, czyli gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta i gmin sąsiadujących, z którymi miasto zawarło stosowne porozumienia w celu wspólnej realizacji zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego.

Takie porozumienia zawarło Miasto Siedlce z otaczającymi je gminami: Gminą Siedlce (30 listopada 2011 r.), Miastem i Gminą Mordy (16 grudnia 2011 r.), Gminą Kotuń (14 grudnia 2011 r.), Gminą Mokobody (30 listopada 2011 r.), Gminą Skórzec (8 grudnia 2011 r.), Gminą Suchożebry (22 stycznia 2012 r.), Gminą Wiśniew (30 listopada 2011 r.) i Gminą Zbuczyn (1 grudnia 2011 r.).

Wskazać należy też w tym miejscu, że stosownie do przepisu art. 74 ust. 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. 1990 Nr 16, poz. 95 ze zm.) gmina wykonująca zadania publiczne objęte porozumieniem przejmuje prawa i obowiązki pozostałych gmin, związane z powierzonymi jej zadaniami, a gminy te mają obowiązek udziału w kosztach realizacji powierzonego zadania.

Rysunek 1. Uczestnicy rynku przewozów komunikacji miejskiej w Siedlcach



Źródło: Opracowanie własne

Oznacza to, że Prezydent Miasta Siedlce wykonuje zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego na obszarze miasta Siedlce oraz na liniach komunikacyjnych określonych w porozumieniach międzygminnych. W pozostałej części zadanie organizowania publicznego transportu na obszarze poszczególnych gmin będzie realizowała dana gmina.

Zgodnie z przepisami art. 8 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* do zadań organizatora należy planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego i zarządzanie nim. Poszczególne kompetencje organizatora przedstawione zostały w poniższej tabeli.

Tabela 25. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w Siedlcach

Lp.	Podmiot	Funkcja	Podstawa prawna
1	Rada Miasta Siedlce	Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat za usługi świadczone przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. - <i>Prawo przewozowe</i> (Dz. U. 2012, poz. 1173 ze zm.) Uchwała Nr XXXVI/675/2013 Rady Miasta Siedlce z dnia 29 listopada 2013 r.
2	Prezydent Miasta Siedlce	Regulamin Usług Przewozowych MPK w Siedlcach Sp. z o.o.	Zarządzenie Nr 117/2012 Prezydenta Miasta Siedlce z dnia 30 marca 2012 roku zmienione Zarządzeniem Nr 485/2013 Prezydenta Miasta Siedlce z dnia 30 grudnia 2013 roku
3	Prezydent Miasta Siedlce	Wykonywanie zadań w zakresie transportu publicznego	Rozporządzenie WE 1370/2007, art. 7 ust. 2
4	Prezydent Miasta Siedlce	Podjęcie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu	Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o <i>publicznym transporcie zbiorowym</i> (Dz. U. 2011 Nr 5, poz. 13 ze zm.)
5	Prezydent Miasta Siedlce	Zawieranie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o <i>publicznym transporcie zbiorowym</i> (Dz. U. 2011 Nr 5, poz. 13 ze zm.) Rozporządzenie WE 1370/2007
6	Prezydent Miasta Siedlce	Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o <i>publicznym transporcie zbiorowym</i> (Dz. U. 2011 Nr 5, poz. 13 ze zm.)
7	Prezydent Miasta Siedlce (w drodze negocjacji)	Ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora	Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o <i>publicznym transporcie zbiorowym</i> (Dz. U. 2011 Nr 5, poz. 13 ze zm.)
8	Prezydent Miasta Siedlce	Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o <i>publicznym transporcie zbiorowym</i> (Dz. U. 2011 Nr 5, poz. 13 ze zm.)
9	Rada Miasta Siedlce	Określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów	Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o <i>publicznym transporcie zbiorowym</i> (Dz. U. 2011 Nr 5, poz. 13 ze zm.)
10	Prezydent Miasta Siedlce	Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności poprzez: – standardy dotyczące przystanków komunikacyjnych oraz dworców – funkcjonowanie zintegrowanych węzłów przesiadkowych – funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego – system informacji dla pasażera	Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o <i>publicznym transporcie zbiorowym</i> (Dz. U. 2011 Nr 5, poz. 13 ze zm.)
11	Prezydent Miasta Siedlce	Określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o <i>publicznym transporcie zbiorowym</i> (Dz. U. 2011 Nr 5, poz. 13 ze zm.) Umowa pomiędzy Miastem Siedlce i MPK
12	Prezydent Miasta Siedlce	Ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Umowa pomiędzy Miastem Siedlce i MPK

9.2. Określenie trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego odnosi się m.in. do trybu wyborów operatorów publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z definicją art. 4 ust. 1 pkt 8 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* operator publicznego transportu zbiorowego to samorządowy zakład budżetowy albo przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.

Zgodnie z przepisami art. 19 ust. 1 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* organizator może dokonać wyboru operatora w trzech trybach:

- ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - *Prawo zamówień publicznych* (Dz. U. 2010 Nr 113, poz. 759 ze zm.),
- ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o *koncesji na roboty budowlane lub usługi* (Dz. U. 2009 Nr 19, poz. 101 ze zm.),
- art. 22 ust. 1 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* (tj. poprzez wybór bezpośredni, mówiąc zaś językiem Prawa zamówień publicznych – z wolnej ręki).

Dopuszczalne jest również wykonywanie przewozów przez samego organizatora w formie samorządowego zakładu budżetowego (art. 19 ust. 1).

Ustawa stwarza możliwość bezpośredniego zawarcia umowy w kilku przypadkach (art. 22). Jednym z nich jest sytuacja, w której świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Takim podmiotem jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Siedlcach sp. z o.o. , z którym Miasto Siedlce zawarło umowę Nr 5/6K/10 z 17 lutego 2010 r. W okresie objętym Planem Transportowym nie planuje się zmiany trybu wyboru operatora. Umowa zawarta jest na okres od dnia 1 stycznia 2010 roku do dnia 31 grudnia 2019 roku. Określono w niej m.in.: opis usług wynikających z zamówienia, sieć komunikacyjną, warunki dotyczące norm jakości oraz podnoszenia jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

W umowie wskazano też zasady rozliczeń, w szczególności zasady podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania przez operatora ulg ustawowych oraz ulg ustanowionych na obszarze właściwości organizatora.

W umowie określono sposób dystrybucji biletów, sposób obliczania rekompensaty oraz zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów.

9.3. Zasada zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Zrównoważony rozwój jest fundamentem, na którym powinny opierać się dokumenty strategiczne, krajowe i lokalne, w odniesieniu do wszelkich dziedzin, społecznych i gospodarczych, funkcjonowania kraju i jego poszczególnych regionów. Dotyczy to szczególnie miast - poprawa stanu środowiska naturalnego wpłynie na poprawę warunków życia ich mieszkańców, w konsekwencji, więc spowoduje, że miasta w dłuższej perspektywie pozostaną miejscami zamieszkiwania, nauki, pracy i odpoczynku, postępu społecznego, wzrostu, innowacji, rozwoju.

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój miast. Biorąc pod uwagę poziom jego negatywnego oddziaływania na środowisko, należy kłaść szczególny nacisk na zrównoważony rozwój systemu transportowego. Podstawową determinantą rozwoju transportu publicznego w Siedlcach jest więc konieczność poprawy jego jakości przez:

- prowadzenie polityki zrównoważonego rozwoju miasta, ukierunkowanej na unikanie niepotrzebnego wzrostu mobilności,
- prowadzenie polityki transportowej, zmierzającej do uzyskania równowagi między transportem publicznym a samochodem osobowym,
- prowadzenie polityki ekologicznej ukierunkowanej na promowanie transportu publicznego o napędzie nieszkodliwym dla środowiska, dostępnego dla wszystkich użytkowników, również dla osób niepełnosprawnych,
- prowadzenie polityki budżetowej i fiskalnej zmierzającej do uwzględnienia w całkowitych kosztach związanych ze świadczeniem usług transportowych wszystkich kosztów zewnętrznych i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury transportowej,
- prowadzenie polityki konkurencyjności zapewniającej otwieranie rynku usług przewozowych.

Aktywne wdrażanie zrównoważonego rozwoju opiera się przede wszystkim na ograniczaniu zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną. Niebagatelne znaczenie ma tu też ograniczanie natężenia ruchu: decyzje polegające na wprowadzaniu ulic jednokierunkowych, ograniczaniu prędkości maksymalnie do 30 lub 40 km/godz., czy też redukcji miejsc parkingowych, mimo iż są niepopularne, przynoszą oczekiwany efekt środowiskowy. Ważnym elementem sprawnie funkcjonującego transportu miejskiego jest również rozwinięta, reprezentująca odpowiedni poziom techniczny i jakościowy infrastruktura.

Wdrażanie zrównoważonego rozwoju oznacza także kreowanie nowych wzorców zachowań komunikacyjnych (m.in. kampanie promujące ruch rowerowy, szczególnie te adresowane do dzieci i młodzieży) oraz rozwijanie i popieranie tańszych, mniej uciążliwych dla środowiska systemów transportu:

- kolejowego - zadaniem aglomeracji miejskich jest wykorzystanie infrastruktury kolejowej (i zainwestowanie w nową), by doprowadzić do elastycznego, efektywnego systemu komunikacji regionalnej,
- rowerowego - istotny jest rozwój bezpiecznej i zapewniającej wygodne poruszanie się infrastruktury w postaci dróg rowerowych, stref uspokojonego ruchu i parkingów rowerowych. Istotna jest również koordynacja z komunikacją publiczną w postaci możliwości przewozu rowerów w pojazdach transportu publicznego,
- pieszego - poprawa warunków ruchu pieszych jest często najważniejszym krokiem w programach rewitalizacji centralnych, historycznych części miast. Dzięki zwiększeniu liczby pieszych obszary te odzyskują funkcje turystyczne, rekreacyjne i handlowe.

Realizacja zasady zrównoważonego rozwoju transportu publicznego jest możliwa dzięki oparciu działań o takie zasady jak: uprzywilejowanie ruchu komunikacji publicznej, integracji transportu miejskiego z regionalnym, czy integracji transportu publicznego z indywidualnym. Poszczególne zasady zostały opisane w następnych częściach opracowania.

9.4. Uprzywilejowanie ruchu komunikacji publicznej

Zgodnie z informacjami dotyczącymi podziału zadań przewozowych w Siedlcach udział samochodów osobowych w podróżach zwiększa się z każdym rokiem. Dodatkowo, brak dobrze wykształconego, typowo obwodowego układu ulic stanowi pewien mankament systemu transportowego miasta. Wobec braku tras obwodowych, obsługujących ruch zewnętrzny (poza DK 2), głównie na drogach wojewódzkich i powiatowych, obsługa ruchu tranzytowego odbywa się ulicami miejskimi. Tym samym dochodzi do koncentrowania się ruchu na głównych ciągach ulicznych. Takie ukształtowanie węzła dróg zewnętrznych powoduje:

- a) ograniczenie swobody prowadzenia ruchu lokalnego i pogorszenie jego bezpieczeństwa z uwagi na brak segregacji ruchu na głównych ulicach miasta,
- b) nadmierne niszczenie infrastruktury transportowej (nawierzchnia),
- c) występowanie uciążliwości wywołanych ruchem samochodów (wibracje, hałas, emisje zanieczyszczeń).

W celu zapobiegania powyższemu zjawiskom należy zadbać o wzrost konkurencyjności transportu publicznego. Służy temu m.in. wprowadzenie priorytetów dla komunikacji miejskiej. Na świecie stosowane są różne metody organizacyjne, prawne i finansowe umożliwiające przejazd tylko pojazdom transportu publicznego. Do najważniejszych należy zaliczyć:

- wydzielone pasy dla autobusów, umożliwiające indywidualny, niezależny przejazd pojazdu na odcinku, gdzie występowały trudności z planowym przejazdem, spowodowane zatorami, niską przepustowością, czy geometrią odcinka;
- zatoki lub antyzatoki przystankowe, które spowalniają ruch w rejonie przystanku, a tym samym podnoszą poziom bezpieczeństwa pasażerów;
- specjalna sygnalizacja dla autobusów na skrzyżowaniach oraz na przystankach, która pozwala na sprawniejszy przejazd przez skrzyżowania oraz wyjazd z przystanków;
- detektory, pętle indukcyjne itp. urządzenia wykrywające pojazd komunikacji miejskiej i pozwalające mu na priorytetowy przejazd przed innymi uczestnikami ruchu;
- ograniczenie wjazdu do ścisłego centrum miasta pojazdów indywidualnych.

Nadanie w Siedlcach uprzywilejowania komunikacji miejskiej powinno przede wszystkim zostać wprowadzone w korytarzach autobusowych wysokiej jakości, zwłaszcza w centrum miasta, a w następnej kolejności w miejscach, gdzie komunikacja zbiorowa ma trudności z normalnym funkcjonowaniem:

- na całych ciągach komunikacyjnych
- na newralgicznych skrzyżowaniach
- w miejscach z trudnym przejazdem - skrzyżowania i odcinki międzywęzłowe.

Jednak z uwagi na zwarty charakter zabudowy miasta możliwość uprzywilejowania komunikacji publicznej poprzez wprowadzenie bus-pasów jest ograniczona. Jednym z sugerowanych rozwiązań jest natomiast wykorzystanie na skrzyżowaniach pasa do prawoskrętu przez autobus jadący prosto. Należałoby rozważyć również wprowadzenie systemu sterowania sygnalizacją świetlną z priorytetem dla autobusów na skrzyżowaniach, gdzie pojawiają się problemy z przepustowością. Takie sterowanie może być wdrożone na standardowych, istniejących skrzyżowaniach:

- bez wydzielania pasów autobusowych,
- z częściowym wydzieleniem pasa (np. na pasie dla prawoskrętów z wjazdem w otwartą zatokę).

Sterowanie za pomocą sygnalizacji może mieć także zastosowanie poza skrzyżowaniami dla wspomaganie zmiany pasa ruchu przez autobus, także przy wyjeździe z zatok.

Efektywne wdrożenie systemu sterowania sygnalizacją z priorytetem dla autobusów w Siedlcach powinno być poprzedzone szczegółową analizą ruchu wraz z techniczną analizą wykonalności.

Rozwiązaniem znacznie podnoszącym atrakcyjność transportu publicznego jest ograniczenie wjazdu do ścisłego centrum Siedlec samochodów osobowych.

9.5. Integracja transportu publicznego miejskiego i regionalnego

W każdym mieście, posiadającym komunikację pasażerską, krzyżują się, co najmniej dwa rodzaje transportu. Jest to transport miejski i lokalny. Pierwszy obsługuje podróże wewnątrzmięskie, drugi podróże do miasta. Transport zbiorowy w systemie zintegrowanym, to nie tylko linie obsługiwane przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, lecz także:

- linie autobusowe obsługiwane przez przewoźników komercyjnych
- linie autobusowe obsługiwane przez innych operatorów (właściwych organizatorom wyższego szczebla),
- linie kolejowe.

Wszystkie te linie tworzą na danym obszarze system transportowy, uzupełniając się nawzajem i dając pasażerowi możliwość swobodnego poruszania się. Skuteczne wykonywanie wspomnianego zadania jest możliwe dzięki integracji systemu transportu publicznego – autobusowego (miejskiego i regionalnego) oraz kolejowego na następujących poziomach:

- dostępności w czasie i przestrzeni do punktów węzłowych, wspólnego użytkowania torów kolejowych przez PKP oraz innych operatorów
- koordynacji linii oraz rozkładów jazdy;
- wspólnego systemu taryfowego i biletowego;
- systemów informatycznych, zarządzania przewozami, zarządzania ruchem.

Pierwszy ze wspomnianych poziomów integracji w Siedlcach jest możliwy do osiągnięcia dzięki lokalizacji dworców kolejowego i autobusowego. Obydwa dworce położone są blisko siebie, w bezpośrednim sąsiedztwie centrum miasta i są obsługiwane przez komunikację miejską. Dworzec kolejowy stanowi przystanek krańcowy 14 linii podmiejskich i 4 linii miejskich. Każdy autobus MPK wyjeżdżający lub dojeżdżający do dworca kolejowego przejeżdża przez ul. Armii Krajowej, przy której zlokalizowany jest dworzec autobusowy. W ten sposób, w niedużej odległości od siebie usytuowane są trzy systemy transportu zbiorowego - kolejowy, autobusowy miejski oraz lokalny i regionalny. W celu zapewnienia dogodnych warunków przesiadkowych niezbędne jest jednak stworzenie Zintegrowanego Węzła Wymiany Pasażerskiej. Jego położenie zostało określone w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Należy dążyć do wyznaczenia również innych ważnych punktów węzłowych na obszarze działania operatora, w których obecnie krzyżują się różne środki transportu i stworzenie tam zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Aby wspomniane węzły przesiadkowe spełniały swoją funkcję niezbędne jest skoordynowanie połączeń różnych środków transportu (przebiegu linii oraz godzin przyjazdu i odjazdu). Integracja systemu biletowego i koordynacja rozkładu jazdy w przypadku Siedlec i otaczających gmin jest zapewniona – w odniesieniu do przewozów gminnych – dzięki pełnieniu funkcji operatora przez jeden podmiot. Z kolei integracja transportu miejskiego i regionalnego jest utrudniona ze względu na ilość podmiotów świadczących usługi przewozowe oraz zasięg ich działania. Dlatego istotnym rozwiązaniem, decydującym o dostępności do transportu publicznego jest stworzenie wspólnego systemu informacji pasażerskiej dla wszystkich połączeń wykonywanych na obszarze miasta.

Na obszarze miasta powinny dominować przewozy wykonywane środkami komunikacji miejskiej. W przypadku autobusowych linii podmiejskich, obsługiwanych przez rejsowe autobusy przewoźników komercyjnych, ich funkcjonowanie w systemie miejskim powinno być oparte na następujących zasadach:

- zaczynać i kończyć swój bieg na jednym z dwóch dworców w Siedlcach: kolejowym lub autobusowym,
- w mieście powinny zatrzymywać się tylko na przystankach węzłowych (możliwość przesiadek),
- powinny realizować czytelną trasę przebiegu od dworca do punktu docelowego.

Należy bowiem dążyć do racjonalizacji przewozów komercyjnych, w taki sposób, aby stanowiły one uzupełnienie transportu publicznego. Służą temu wyznaczanie linii o charakterze użyteczności publicznej, które dzięki otrzymywaniu dofinansowania ze strony organizatorów zostają uprzywilejowane w stosunku do przewozów komercyjnych. Takie rozwiązanie nie wyklucza możliwości prowadzenia konkurencyjnych połączeń, jednak są one uruchamiane na własne ryzyko przewoźnika.

Z jednej strony na szczeblu powiatowym i wojewódzkim linie powinny być wyznaczone w taki sposób, aby jak najmniej zakłócały funkcjonowanie komunikacji miejskiej (tzn. powinny spełniać wymogi wymienione w powyższych punktach). Z drugiej strony, Prezydent Miasta Siedlce, chociaż nie ma wpływu na realizację połączeń regionalnych i ponadregionalnych, to ma obowiązek zintegrować komunikację miejską z ofertą organizatorów wyższego szczebla.

Bardzo ważne znaczenie dla mieszkańców Siedlec i okolic mają połączenia kolejowe. Warszawa, jako miejsce pracy i nauki, stanowi główny cel codziennych podróży pociągami. Tym bardziej, że stacja w Siedlcach została wymieniona w Krajowym Planie Transportowym, jako potencjalny punkt postojów handlowych, który może pełnić funkcje zintegrowanego węzła przesiadkowego. Możliwość dotarcia i powrotu z różnych części miasta i powiatu na dworzec kolejowy jest niezbędna w celu zapewnienia ciągłości i komplementarności transportu publicznego. Istotne znaczenie ma czas oczekiwania na kolejne połączenie. Ze względu na częste zmiany rozkładów jazdy dokonywane przez przewoźnika kolejowego, koordynacja rozkładów jazdy jest utrudniona. Sposobem na zminimalizowanie tych niedogodności dla pasażera jest zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów. Obecnie odjazdy i przyjazdy autobusów MPK są w miarę możliwości dostosowywane do połączeń kolejowych. Ponadto, w zależności od wniosków mieszkańców rozkłady jazdy MPK Sp. z o. o są integrowane z konkretnymi odjazdami pociągów.

Kolejnym elementem ułatwiającym integrację różnych środków transportu jest stworzenie wspólnego systemu taryfowo-biletowego. Jest to korzystne rozwiązanie dla mieszkańców, którzy w podróżach do celu muszą korzystać z dwóch lub więcej środków transportu. Jest to dodatkowy aspekt, który ułatwia sprawne poruszanie się po mieście, ponieważ podróżny nie musi zapoznawać się ze skomplikowaną ofertą różnych przewoźników. Aby system ten spełniał swoje zadanie cena wspólnego biletu powinna być niższa w porównaniu do kosztów podróży odbywanej kilkoma środkami. Wprowadzenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego jest możliwe tylko przy współpracy organizatorów różnego szczebla i przewoźników.

Integracja obejmująca wszystkie wymienione powyżej wzmacnia pozycję transportu publicznego, który staje się bardziej konkurencyjny w stosunku do komunikacji indywidualnej. Na integracji korzystają przede wszystkim pasażerowie, jednak dzięki zwiększonemu popytowi jej pozytywne skutki odczuwają również wszystkie podmioty włączone we wspólny system.

Zarządzanie transportem zbiorowym ułatwia niewątpliwie zastosowanie nowoczesnych technologii informatycznych, czyli tworzenie inteligentnych systemów transportowych (ITS). Pozwalają one na monitorowanie tras i rozkładów jazdy, rzeczywistego położenia pojazdu, sterowanie priorytetem w ruchu oraz wspomagają system informacji pasażerskiej czy system zarządzania bezpieczeństwem ruchu.

9.6. Integracja transportu publicznego z indywidualnym

Zróżnicowanie rodzajów przewozów i odległości wymaga koordynacji poszczególnych podsystemów oraz gałęzi transportowych w mieście poprzez usprawnienie całego cyklu podróży w mieście w zakresie:

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

Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju obowiązującymi w Unii Europejskiej podział zadań przewozowych w transporcie powinien kształtować się w proporcji 75 % transport publiczny - 25 % transport indywidualny. Jednak biorąc pod uwagę rzeczywistą sytuację ruchu w mieście - powszechne dążenie do posiadania samochodów prywatnych, jako minimalne proporcje przyjmuje się podział 50 % - 50 %.

Zwiększanie atrakcyjności komunikacji miejskiej, z jednoczesnym zmniejszaniem poziomu korzystania z transportu indywidualnego, można uzyskać poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej pod względem dostępności, niezawodności, podniesienia poziomu bezpieczeństwa, komfortu i elastyczności.

Obydwa rodzaje transportu powinny się wspomagać. Transport publiczny przede wszystkim powinien dominować w przewozach miejskich, w relacjach dom - praca i dom - szkoła oraz w innych podróżach do centrum miasta. Ponadto należy dążyć do zintegrowania transportu publicznego z transportem indywidualnym także poprzez tworzenie wspólnej infrastruktury:

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

Ważnym elementem polityki transportowej miasta jest polityka parkingowa. W ostatnich latach wzrasta znaczenie tej formy zarządzania transportem. Do jej zadań należy określenie i zaspokojenie potrzeb parkingowych mieszkańców. Należy jednak pamiętać, że wzrastająca liczba miejsc parkingowych zachęca do korzystania z transportu indywidualnego przez mieszkańców. Inwestycje takie są niezbędne, jednak ważne jest odpowiednie usytuowanie miejsc parkingowych, w taki sposób, aby zachęcić do korzystania z komunikacji miejskiej. Najlepszą lokalizacją dla tego typu przedsięwzięć są obrzeża miasta lub inne punkty pozwalające na dogodnie przesiadki. Właśnie za pomocą tego narzędzia można wpłynąć na integrację transportu indywidualnego z komunikacją miejską oraz zachęcić do korzystania ze środków publicznego transportu zbiorowego.

Integracja transportu publicznego i indywidualnego powinna więc opierać się na systemie Park&Ride - czyli na systemie, gdzie pasażer podjeżdża swoim samochodem do wyznaczonego miejsca i dalszą podróż odbywa środkami komunikacji publicznej. Siedlce są zbyt małym miastem, by system ten funkcjonował z korzyścią dla mieszkańców miasta, jednak mógłby on być atrakcyjny dla przyjezdnych oraz dla turystów, szczególnie turystów jednodniowych. Podróże miejskie odbywałyby się na przykład na podstawie karty parkingowej, która upoważniałaby do przejazdów autobusami. Jest to ściśle powiązane z dostosowaniem Siedleckiej Karty Miejskiej, która mogłaby służyć także, jako karta parkingowa.

W Siedlcach daje się zauważyć niedostatek miejsc parkingowych. Na terenach należących do miasta, zlokalizowanych w dogodnych miejscach w bezpośredniej bliskości komunikacji publicznej, istnieje 9 parkingów oferujących 600 miejsc parkingowych (w tym 1 parking „Park&Ride” z 47 miejscami parkingowymi).

10. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO ORAZ JEGO MONITOROWANIE

Planowanie rozwoju transportu powinno być skoordynowane z innymi strategiami rozwoju miasta, przede wszystkim z planowaniem przestrzennym, społecznym i gospodarczym. Tylko zintegrowane działania mogą doprowadzić do rozwiązania obecnych problemów komunikacyjnych i wpłynąć na poprawę jakości życia mieszkańców². Kierunki rozwoju transportu publicznego w Siedlcach i gminach ościennych powinny być zgodne ze „zrównoważonym rozwojem podstawowych funkcji zagospodarowania miasta, zakładającym harmonizowanie interesów publicznych i prywatnych z zachowaniem wartości przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych”.

Strategicznym dokumentem wyznaczającym podstawowe kierunki rozwoju Siedlec jest *Strategia rozwoju miasta Siedlce do roku 2015, której aktualizacja została przyjęta* na podstawie uchwały Nr XXI/229/2007 Rady Miasta Siedlce z dnia 30 listopada 2007 r. W poniższym zestawieniu przedstawiono działania, które są związane z funkcjonowaniem publicznego transportu zbiorowego.

W Siedlcach w najbliższej przyszłości planowane są następujące, podane w poniższej tabeli, inwestycje mające na celu poprawienie dostępności komunikacyjnej miasta.

Tabela 26. Poprawa dostępności komunikacyjnej miasta

Cel działania	Horyzont czasowy	Źródła finansowania	Rola miasta
Modernizacja połączeń drogowych z siecią dróg krajowych oraz planowaną autostradą	2008 – 2015	budżet miasta, środki zewnętrzne	inicjator, inwestor
Usprawnienie ruchu tranzytowego w mieście poprzez budowę tras pierścieniowych	2008 – 2015	budżet miasta, środki zewnętrzne	inwestor, organizator
Modernizacja infrastruktury kolejowej	2008 – 2015	środki PKP SA, środki zewnętrzne	współinicjator
Budowa tunelu pod torami kolejowymi i parkingów w sąsiedztwie stacji PKP	2013/2014	środki PKP SA, budżet miasta, środki zewnętrzne	współinicjator współinwestor

Źródło: *Strategia rozwoju miasta Siedlce do roku 2015, s. 21*

Siedlce mają być miastem zrównoważonego rozwoju w harmonii z otoczeniem i w tym celu usprawniany jest układ drogowo-uliczny jak podano w poniższej tabeli.

Tabela 27. Usprawnienie układu drogowo-ulicznego

Cel działania	Horyzont czasowy	Źródła finansowania	Rola miasta
Poprawa układu komunikacyjnego w mieście poprzez budowę nowych ulic, przebudowę istniejących skrzyżowań, przebudowę istniejących ciągów komunikacyjnych	2007 – 2015	budżet miasta, środki zewnętrzne	inicjator, inwestor
Poprawa warunków do jazdy rowerem na terenie miasta poprzez tworzenie ciągów komunikacyjnych dla rowerów	2007 – 2015	budżet miasta, środki zewnętrzne	inicjator, inwestor
Zwiększenie ilości miejsc parkingowych na terenie miasta	2007 – 2015	budżet miasta, środki zewnętrzne	inicjator, inwestor

Źródło: *Strategia rozwoju miasta Siedlce do roku 2015, s. 26*

W mieście rozwijana jest komunikacja publiczna zgodnie z następującymi celami:

² Por. W. Starowicz, *Ekspertyza: Koncepcja rozwoju transportu publicznego w miastach*, Politechnika Krakowska, Zakład Organizacji i Ekonomiki Transportu, Kraków 2010 r., s.43

Tabela 28. Rozwój komunikacji publicznej

Cel działania	Horyzont czasowy	Źródła finansowania	Rola miasta
Rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportu zbiorowego	2007 – 2015	środki MPK sp. z o.o., PKS SA, PKP SA, środki zewnętrzne	współinicjator, współorganizator
Unowocześnienie parku autobusowego	2007 – 2015	środki MPK sp. z o.o., PKS SA, środki zewnętrzne	współinicjator, współorganizator
Integracja różnych form transportu zbiorowego na obszarze miasta	2007 – 2015	środki MPK sp. z o.o., PKS SA, PKP SA, środki zewnętrzne	współinicjator, współorganizator

Źródło: Strategia rozwoju miasta Siedlce do roku 2015, s. 29

Podsumowanie działań zawiera sprawozdanie z realizacji *Strategii rozwoju miasta Siedlce do roku 2015* obejmujące okres od 01.01.2011 r. do 31.12.2012 r. Wybrane zagadnienia są zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju, tym samym wpisując się w cel. Uwzględniając zrealizowane inwestycje Plan Transportowy określa ogólne i szczegółowe kierunki dalszego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Planowanie rozwoju transportu publicznego w Siedlcach oraz w gminach, z którymi Miasto Siedlce podpisało porozumienia, powinno uwzględniać:

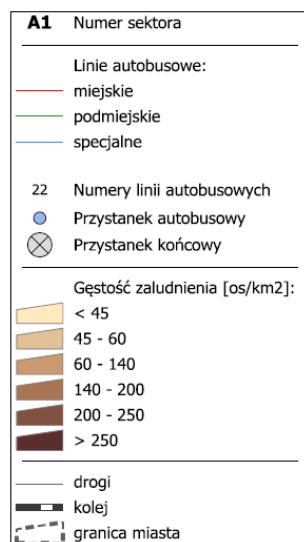
- prognozy popytu na transport zbiorowy, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze, źródła ruchu;
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne oraz kierunki zagospodarowania przestrzennego miasta, szczegółowo opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- założenia rozwoju systemu komunikacyjnego;
- zasady dostępu do infrastruktury komunikacyjnej;
- uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego.

W Planie Transportowym założono, że w ciągu pierwszych lat jego wdrażania nastąpi zwiększenie konkurencyjności i atrakcyjności transportu publicznego w Siedlcach, co spowoduje zahamowanie tendencji spadkowej ilości osób korzystających z niego. Dlatego w drugim okresie prognozowania, czyli po roku 2017 jest planowany lekki, czteroprocentowy wzrost podróży komunikacją miejską.

Poniżej przedstawiamy prognozowaną więźbę podróży publicznego transportu zbiorowego w Siedlcach:

- dla roku 2005 – na podstawie historycznych pomiarów ruchu
- dla roku 2012 – na podstawie aktualnych pomiarów ruchu
- dla roku 2017 oraz 2022 – na podstawie własnych prognoz.

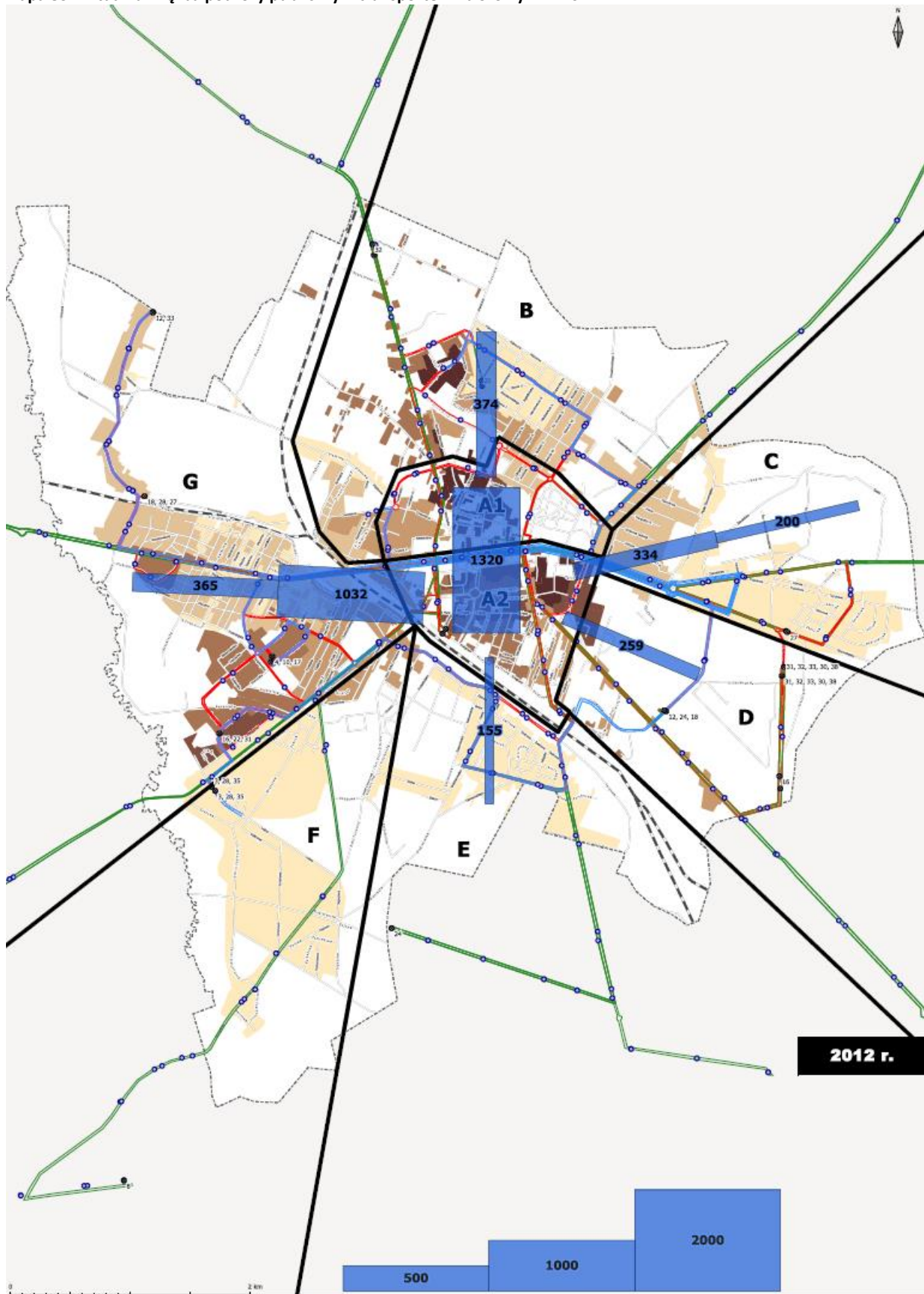
Większy format map znajduje się w odrębnym dokumencie dołączonym do Planu Transportowego Siedlec. Legenda do poniższych map więźby transportowej jest następująca:



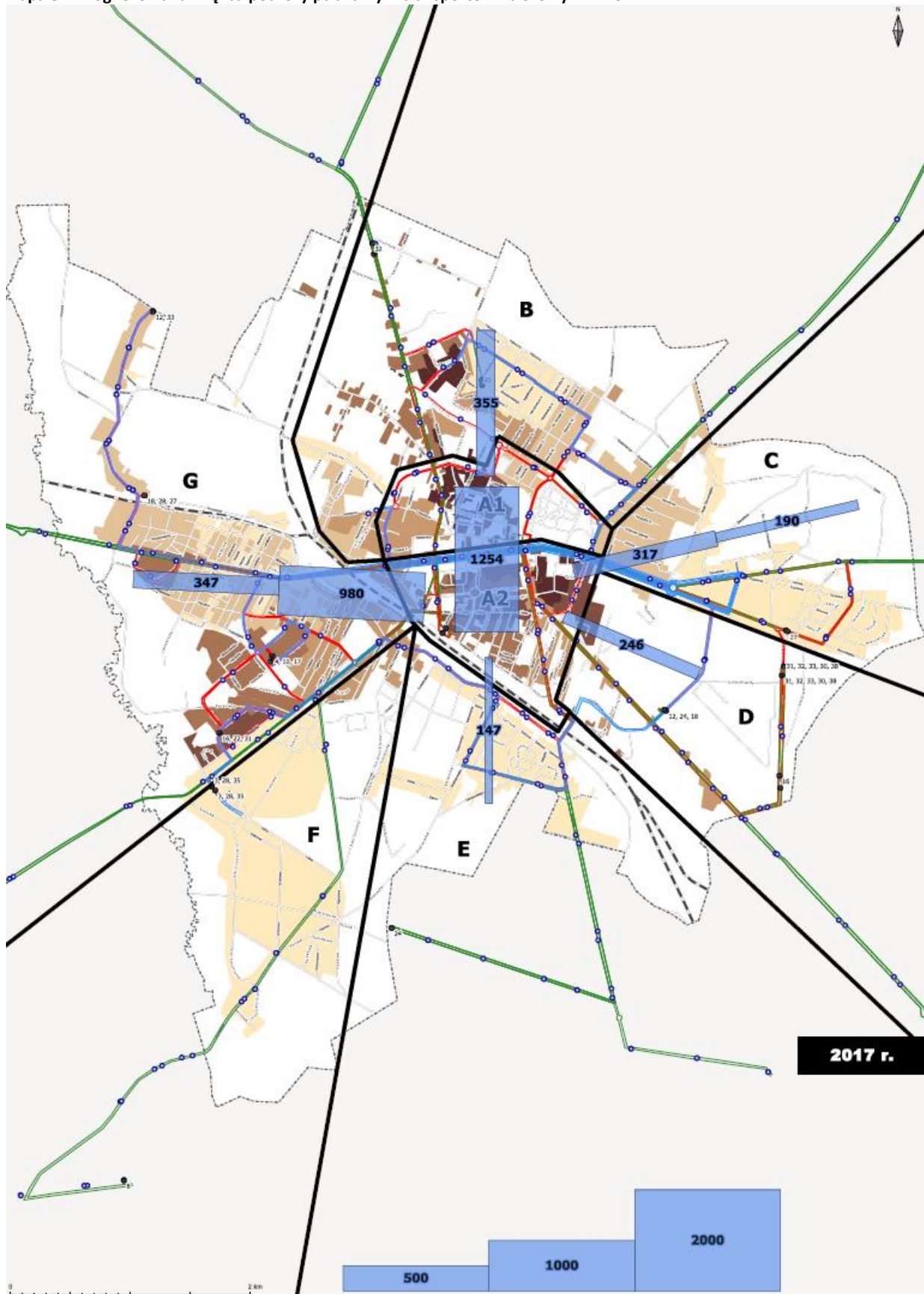
Mapa 82. Historyczna więźba podróży publicznym transportem zbiorowym w 2005r.



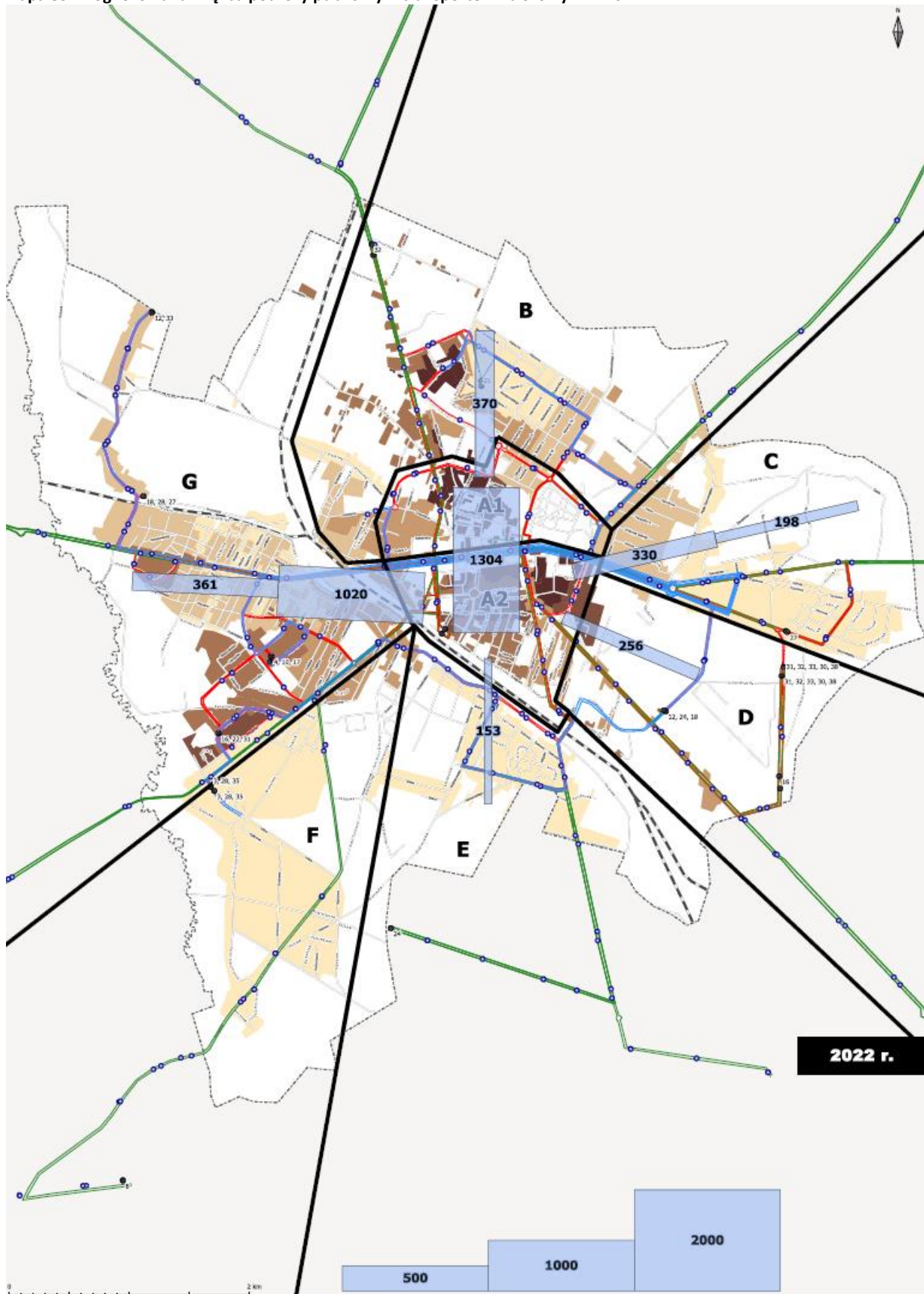
Mapa 83. Aktualna więźba podróży publicznym transportem zbiorowym w 2012 r.



Mapa 84. Prognozowana więźba podróży publicznym transportem zbiorowym w 2017 r.



Mapa 85. Prognozowana więźba podróży publicznym transportem zbiorowym w 2022 r.



Przewiduje się, że zewnętrzny układ transportu publicznego w dalszym ciągu oparty będzie na sieci połączeń drogowych przewoźników regionalnych i kolei. Kierunki rozwoju tego segmentu podaży usług przewozów o charakterze użyteczności publicznej, zostaną określone w planie zintegrowanego rozwoju transportu publicznego województwa mazowieckiego.

W okresie planowania (do 2022 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

1. Regularne prowadzenie badań marketingowych, co 3-4 lata:
 - a. wielkości popytu;
 - b. przekrojowej struktury popytu;
 - c. rentowności kursów wykonywanych poza granice miasta
 - d. preferencji komunikacyjnych mieszkańców.
2. Do 2017 r. przeprowadzone zostaną kompleksowe badania potrzeb przewozowych, popytu oraz preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Siedlec, których wyniki stanowiąc będą wytyczne dla kształtowania oferty przewozowej i określania wymogów technicznych w stosunku do taboru operatora.
3. Rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych.
4. Realizowane inwestycje taborowe i infrastrukturalne będą uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych.

Podsumowując, zrównoważony rozwój może zostać osiągnięty poprzez realizację wielu różnorodnych zadań, wśród których można wyróżnić:

Zadania w zakresie uprzywilejowania ruchu komunikacji miejskiej

1. Reorganizacja układu połączeń i rozkładów linii. Usprawnienie połączeń i lepsza obsługa obszaru poprzez wytyczenie:
 - głównych korytarzy komunikacyjnych, w których stosowane są priorytety dla komunikacji publicznej, zapewniające bezpośredni dostęp do centrum miasta i innych ważnych z punktu widzenia użytkowników komunikacji publicznej części miasta,
 - podstawowych korytarzy komunikacyjnych, którymi będą biegły linie autobusowe o mniejszej częstotliwości kursowania lub linie dowożące pasażerów do linii kursujących głównymi korytarzami komunikacyjnymi, w których wprowadzone są usprawnienia dla komunikacji miejskiej (np. eliminacja progów zwalniających, pierwszeństwo dla ulic zgodnie z przebiegiem linii autobusowych itp.)
2. Budowa III i IV etapu obwodnicy, umożliwiająca wyprowadzenie ruchu indywidualnego i ciężarowego z centrum miasta. W dalszej kolejności zrealizowanie inwestycji uzupełniających układ komunikacyjny Siedlec tak, by powstały kręgi komunikacyjne- wewnętrzny i zewnętrzny - przecinane głównymi korytarzami komunikacyjnymi.
3. Wprowadzenie w głównych korytarzach komunikacyjnych priorytetów dla autobusów w sterowaniu sygnalizacją uliczną dla skrócenia czasów ich przejazdów.
4. Rozszerzenie Strefy Płatnego Parkowania do około 1000 miejsc.

Zadania w zakresie integracji różnych podsystemów transportu

1. Dalsza współpraca z gminami ościennymi w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
2. Modernizacja dróg lokalnych i pętli w rejonach peryferyjnych dla usprawnienia możliwości obsługi komunikacją zbiorową
3. Budowa Zintegrowanego Węzła Wymiany Pasażerskiej w rejonie dworca kolejowego
4. Modernizacja infrastruktury pod kątem usprawnienia powiązań pomiędzy różnymi formami transportu.
5. Wprowadzenie wspólnego systemu taryfowo- biletowego dla regionu siedleckiego
6. Budowa systemu „Park&Ride”.

Zadania w zakresie zmniejszenia uciążliwości transportu publicznego dla środowiska

1. Dalsze inwestycje taborowe i wymiana pozostałych autobusów starszych niż 10 lat.
2. Zakup taboru z silnikami zasilanymi ekologicznym paliwem, lub o napędzie alternatywnym z przyszłej perspektywy budżetu Unii Europejskiej na lata 2014-2020.
3. Dostosowanie zaplecza technicznego do obsługi pojazdów z napędem ekologicznym.
4. Stworzenie warunków do przewozu rowerów środkami transportu publicznego na wybranych trasach.

Zadania w zakresie zwiększenia dostępności komunikacyjnej i poprawy jakości usług:

1. Budowa i modernizacja przystanków i ich otoczenia pod kątem dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych. Budowa systemu „bez barier”.
2. Wyposażenie przystanków w elementy poprawiające warunki oczekiwania na pojazd (ławki, wiaty) oraz informacje o usługach.
3. Stworzenie Systemu Informacji Pasażerskiej obejmującego wszystkie podmioty świadczące usługi przewozowe na obszarze miasta.
4. Wprowadzenie dynamicznej informacji pasażerskiej na przystankach stanowiących główne punkty przesiadkowe.
5. Budowa Centrum Obsługi Pasażera.
6. Uwzględnienie postulatów przewoźnych mieszkańców.

Realizacja Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego w Siedlcach przyczyni się do zachęcenia mieszkańców do korzystania z transportu publicznego poprzez:

- usprawnienie jego funkcjonowania,
- wykształcenie nowoczesnych i wygodnych węzłów integracyjnych oraz punktów obsługi pasażera,
- skrócenie czasów podróży,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- podniesienie komfortu podróżowania, estetyki i czystości pojazdów,
- zwiększenie liczby pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych,
- integrację komunikacji miejskiej z transportem indywidualnym,
- wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań taryfowo-biletowych,
- stabilny system finansowania transportu publicznego.

Załącznik 1. Miejsca użyteczności publicznej w Siedlcach

W poniższej tabeli przedstawiono zestawienie najważniejszych miejsc użyteczności publicznej w Siedlcach. Miejsca te zostały uszeregowane według typów: E – edukacja, K - jednostka kultury, S - funkcje społeczne, U – urząd, Z - służba zdrowia. Zostały także przyporządkowane do odpowiednich obwodów wyborczych tak, by można było zorientować się, gdzie znajduje się najwięcej tych miejsc – mapy znajdujące się w tekście ukazują to w czytelnej formie.

Tabela 29. Miejsca użyteczności publicznej w Siedlcach

Lp.	Nazwa jednostki	ulica	Typ: E / K / S / U / Z	Obwód
1	Miejskie Przedszkole Nr 1	ul. Wiązowa 7	E	11
2	Miejskie Przedszkole Nr 3	ul. Stefana Batorego 4	E	1
3	Miejskie Przedszkole Nr 4	ul. Ściegiennego 19	E	19
4	Miejskie Przedszkole Nr 6	ul. Pułaskiego 59	E	14
5	Miejskie Przedszkole Nr 9	ul. gen. Orlicz-Dreszera 7	E	26
6	Miejskie Przedszkole Nr 13	ul. Woszczerowicza 9	E	15
7	Miejskie Przedszkole Nr 14	ul. Mieszka I 12	E	5
8	Miejskie Przedszkole Nr 15	ul. Osiedlowa 5	E	2
9	Miejskie Przedszkole Nr 17	ul. Prymasa Stefana Wyszyńskiego 6	E	20
10	Miejskie Przedszkole Integracyjne Nr 20	ul. Osiedlowa 3	E	2
11	Miejskie Przedszkole Nr 21 z Oddziałami Integracyjnymi	ul. Żwirowa 20	E	25
12	Miejskie Przedszkole Nr 22	ul. Podlaska 8	E	35
13	Miejskie Przedszkole Nr 23	ul. Ogrodowa 43	E	10
14	Miejskie Przedszkole Nr 25	ul. Okrzei 22	E	8
15	Miejskie Przedszkole Nr 26	ul. Mazurska 6	E	36
16	Miejskie Przedszkole Nr 27 z Oddziałami Integracyjnymi w Siedlcach	ul. Karpacka 2	E	31
17	Szkoła Podstawowa Nr 4	ul. 10-ego Lutego 18	E	13
18	Szkoła Podstawowa z Oddziałami Integracyjnymi Nr 6	ul. Sienkiewicza 49	E	16
19	Szkoła Podstawowa Nr 7	ul. Starowiejska 23	E	24
20	Szkoła Podstawowa Nr 10	ul. Mazurska 10	E	36
21	Szkoła Podstawowa Nr 11	ul. Wiśniowa 5	E	9
22	Szkoła Podstawowa Nr 12	ul. Unitów Podlaskich 16	E	28
23	Publiczne Gimnazjum Nr 1	ul. Konarskiego 5	E	9
24	Publiczne Gimnazjum Nr 2	ul. Szkolna 2	E	17
25	Publiczne Gimnazjum z Oddziałami Integracyjnymi Nr 3	ul. Sekuńska 10	E	19
26	Publiczne Gimnazjum Nr 4	ul. Pescantina 2	E	31
27	Zespół Szkół Nr 1 (Szkoła Podstawowa Nr 9 w Siedlcach, Publiczne Gimnazjum Nr 5 w Siedlcach)	ul. Graniczna 1	E	7
28	Zespół Szkół Nr 2 (Szkoła Podstawowa Nr 5 w Siedlcach, Publiczne Gimnazjum Nr 6 w Siedlcach)	ul. Orlicz-Dreszera 3	E	26
29	I Liceum Ogólnokształcące im. B. Prusa	ul. Floriańska 10	E	18
30	II Liceum Ogólnokształcące z oddziałami dwujęzycznymi im. Św. Królowej Jadwigi	ul. B. Prusa 12	E	9
31	IV Liceum Ogólnokształcące im. hetmana St. Żółkiewskiego	ul. Konarskiego 1	E	9
32	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 1 im. Stanisława Staszica	ul. Konarskiego 11	E	9
33	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 2 im. Mikołaja Kopernika	ul. Oskara Lange 8	E	13
34	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 3 im. Stanisława Staszica	ul. ks. Jerzego Popiełuszki 8	E	13
35	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 4 im. Kazimierza Wielkiego	ul. Bema 4	E	10
36	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 5 im. gen. Władysława E. Sikorskiego	ul. Brzeska 95	E	18
37	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 6 im. gen. Józefa Bema	ul. Szopena 10	E	13
38	Centrum Kształcenia Ustawicznego	ul. Browarna 4	E	12
39	Centrum Kształcenia Praktycznego	ul. Konarskiego 9	E	9
40	Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy	ul. Sienkiewicza 20	E	16
41	Samorządowe Centrum Doradztwa i Doskonalenia Nauczycieli	ul. Pescantina 2	E	31
42	Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna	ul. Kleeberga 2	E	18
43	Niepubliczne Przedszkole im. Kubusia Puchatka	ul. Wyszyńskiego 21	E	21
44	Niepubliczne Przedszkole "Słoneczna Dolina"	ul. Sokółowska 30	E	2
45	Niepubliczne Przedszkole „Pinokio”	ul. Woszczerowicza 5	E	15

L.p.	Nazwa jednostki	ulica	Typ: E / K / S / U / Z	Obwód
46	Niepubliczne Przedszkole "Stokrotka"	ul. Pomorska 7	E	30
47	Niepubliczne Przedszkole „Siódemka”	ul. Kilińskiego 13	E	16
48	Niepubliczne Przedszkole „11 Krasnoludków”	ul. 11-ego Listopada 16	E	2
49	Niepubliczne Przedszkole „Wesołe Skrzaty”	ul. Składowa 45	E	25
50	Niepubliczne Przedszkole „Calineczka”	ul. Wyszyńskiego 3	E	20
51	Prywatne Przedszkole Muzyczne”Nutka”	ul. Vogla 41	E	35
52	Niepubliczne Przedszkole „Tęczowa Chatka”	ul. Ogrodowa 82	E	10
53	Niepubliczne Przedszkole „Kraina Fantazji”	ul. Sekulska	E	19
54	Niepubliczne Przedszkole „Bajkowa Kraina”	ul. Bajkowa 12	E	38
55	Niepubliczne Przedszkole „Tęczowe Przedszkole”	ul. Warszawska 160	E	34
56	Niepubliczne Przedszkole „Wesoły Smyk”	ul. Starowiejska 223	E	11
57	Niepubliczne Przedszkole Mały Europejczyk	ul. Chrobrego 13	E	4
58	Niepubliczne Przedszkole Aktywności Twórczej Montessori „Zameczek”	ul. Grabianowska 50	E	38
59	Niepubliczne Przedszkole „Baśniowy Zamek”	ul. Korczaka 11	E	25
60	Punkt Przedszkolny „Jaś i Małgosia”	ul. Dzieci Zamojszczyzny 39	E	27
61	Katolicka Szkoła Podstawowa w Siedlcach	ul. Sokołowska 172	E	5
62	Katolickie Gimnazjum w Siedlcach	ul. Sokołowska 172	E	5
63	Spółeczna Szkoła Podstawowa Społecznego Towarzystwa Oświatowego	ul. Mireckiego 28	E	8
64	Spółeczne Gimnazjum Społecznego Towarzystwa Oświatowego, STO	ul. Mireckiego 28	E	8
65	Gimnazjum z Oddziałami Przystosowanymi do Pracy w Siedlcach	ul. Szkolna 33	E	17
66	Zasadnicza Szkoła Zawodowa	ul. Szkolna 33	E	17
67	I Katolickie Liceum Ogólnokształcące im. Świętej Rodziny	ul. Bpa Ignacego Świrskiego 54	E	12
68	Niepubliczna Zasadnicza Szkoła Zawodowa Zakładu Doskonalenia Zawodowego	ul. Sokołowska 28	E	2
69	Policealne Studium Zawodowe dla Dorosłych Zakładu Doskonalenia Zawodowego	ul. Sokołowska 28	E	2
70	Niepubliczne Technikum Zakładu Doskonalenia Zawodowego	ul. Sokołowska 28	E	2
71	Niepubliczne Technikum Zawodowe dla Dorosłych Zakładu Doskonalenia Zawodowego	ul. Sokołowska 28	E	2
72	Zakład Doskonalenia Zawodowego w Warszawie Centrum Kształcenia w Siedlcach	ul. Sokołowska 28	E	2
73	Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych Towarzystwa Wiedzy Powszechnej	ul. Sokołowska 37	E	2
74	Uzupełniające Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych Towarzystwa Wiedzy Powszechnej	ul. Sokołowska 37	E	2
75	Szkoła Policealna dla Dorosłych Towarzystwa Wiedzy Powszechnej	ul. Sokołowska 37	E	2
76	Bursa Św. Stanisława Kostki dla Młodzieży Męskiej Szkół Ponadpodstawowych	ul. Bpa Ignacego Świrskiego 56	E	12
77	Policealne Studium Menedżerskie NOVUM	ul. Dylewicza 10	E	37
78	Niepubliczne Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych	ul. Dylewicza 10	E	37
79	Uzupełniające Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych	ul. Dylewicza 10	E	37
80	Policealna Szkoła Służby Ochrony „COBRA- SIEDLCE”	ul. Floriańska 55	E	18
81	Policealna Szkoła Służby Ochrony i Detektywów w Siedlcach	ul. Sekulska 10	E	19
82	Policealna Szkoła Administracji "Żak"	ul. Kilińskiego 16/9	E	16
83	Policealna Szkoła Kosmetyki "Żak"	ul. Kilińskiego 16/9	E	16
84	Policealna Szkoła Logistyki "Żak"	ul. Kilińskiego 16/9	E	16
85	Policealna Szkoła Zawodowa "Żak"	ul. Kilińskiego 16/9	E	16
86	Policealna Szkoła Centrum Nauki i Biznesu "Żak"	ul. Kilińskiego 16/9	E	16
87	Ośrodek Szkoleniowy Centrum Nauki i Biznesu "Żak"	ul. Kilińskiego 16/9	E	16
88	Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych "Żak"	ul. Kilińskiego 16/9	E	16
89	Uzupełniające Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych "Żak"	ul. Kilińskiego 16/9	E	16
90	AP Edukacja Gimnazjum dla Dorosłych	ul. Sz. Asza 2	E	14
91	AP Edukacja Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych w Siedlcach	ul. Sz. Asza 2	E	14
92	AP Edukacja Uzupełniające Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych w Siedlcach	ul. Sz. Asza 2	E	14
93	AP Edukacja Policealna Szkoła Zawodowa w Siedlcach	ul. Sz. Asza 2	E	14
94	AP Edukacja -Centrum Szkoleniowe dla Dorosłych w Siedlcach	ul. Sz. Asza 2	E	14
95	Niepubliczna Placówka Kształcenia Ustawicznego dla Dorosłych w Siedlcach	ul. 3 Maja 28	E	15
96	Niepubliczne Policealne Studium Farmaceutyczne	ul. 3 Maja 54	E	15
97	Zaoczne Liceum Ogólnokształcące COSINUS w Siedlcach	ul. Sokołowska 47	E	6
98	Zaoczne Uzupełniające Liceum Ogólnokształcące COSINUS w Siedlcach	ul. Sokołowska 47	E	6
99	Zaoczna Policealna Szkoła Technik Administracji COSINUS w Siedlcach	ul. Sokołowska 47	E	6
100	Zaoczna Policealna Szkoła "COSINUS I" w Siedlcach	ul. Sokołowska 47	E	6

L.p.	Nazwa jednostki	ulica	Typ: E / K / S / U / Z	Obwód
101	Zaoczna Policealna Szkoła Technik Prac Biurowych COSINUS w Siedlcach	ul. Sokołowska 47	E	6
102	Zaoczna Policealna Szkoła Technik Logistyki COSINUS w Siedlcach	ul. Sokołowska 47	E	6
103	Zaoczna Policealna Szkoła Ochrony Fizycznej Osób i Mienia COSINUS w Siedlcach	ul. Sokołowska 47	E	6
104	Prywatne Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych "Twoja Szkoła"	ul. Szkolna 2	E	17
105	Prywatne Uzupełniające Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych "Twoja Szkoła"	ul. Szkolna 2	E	17
106	Redicus Szkolenia w Siedlcach	Plac Tysiąclecia 23	E	16
107	Policealna Szkoła Edicus w Siedlcach	Plac Tysiąclecia 23	E	16
108	Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych Edicus	Plac Tysiąclecia 23	E	16
109	Policealna Szkoła Akademia Sukcesu w Siedlcach	ul. Flariańska 10	E	18
110	Prywatna Placówka Oświatowo Wychowawcza-Szkoła Języków Obcych ALMA MATER w Siedlcach	ul. Wojskowa 3	E	13
111	Instytut Służby Społecznej im. Hansa Christiana Kofeda w Siedlcach	ul. Podmiejska 3	E	31
112	Ośrodek Szkoleniowy Oddziału Okręgowego w Warszawie Stowarzyszenia Księgowych w Polsce	ul. Świętojańska 7	E	16
113	Centrum Kształcenia Kadr Sportu	ul. Starowiejska 24/18A	E	24
114	Szkoła Języków Obcych EUROSCHOOL GRUPA	ul. Wojskowa 16/2	E	13
115	Uniwersytet Przyrodniczo – Humanistyczny w Siedlcach	ul. Konarskiego 2 - siedziba*	E	9
116	Wydział Humanistyczny	ul. 3 Maja 49	E	15
117	Wydział Nauk Ścisłych	ul. 3 Maja 54	E	15
118	Wydział Przyrodniczy	ul. Bolesława Prusa 14	E	9
119	Wydział Zarządzania	ul. Bema 1	E	9
120	Biblioteka Główna	ul. ks. Jerzego Popiełuszki 9	E	13
121	Collegium Mazovia Innowacyjna Szkoła Wyższa w Siedlcach	ul. Sokołowska 161	E	5
122	Instytut Teologiczny	ul. Sokołowska 128	E	5
123	Miejski Żłobek	ul. Batorego 2	E	1
124	Klub Malucha „Wesoły Smyk”	ul. Starowiejska 223	E	11
125	Żłobek Niepubliczny „Jaś i Małgosia”	ul. Ogińskich 45	E	10
126	Centrum Kultury i Sztuki im. Andrzeja Meżeryckiego Scena Teatralna Miasta Siedlce	ul. Bp. Świrskiego 31	K	12
127	Miejski Ośrodek Kultury	ul. Pułaskiego 6	K	14
128	Sala Podlasie	ul. Sienkiewicza 63	K	16
129	Amfiteatr	ul. Wiszniewskiego	K	24
130	Agencja Rozwoju Miasta Siedlce (stadion)	ul. Jana Pawła II 6	K	10
131	Ośrodek Sportu (hala sportowa – lodowisko – stadion lekkoatletyczny – skateplaza)	ul. Prusa 6	K	9
132	Miejska Biblioteka Publiczna	ul. Pułaskiego 5	K	14
133	Miejska Biblioteka Publiczna – filia	ul. Hozera 2	K	26
134	Miejska Biblioteka Publiczna – filia	ul. Kaszubska 1	K	31
135	Miejska Biblioteka Publiczna – filia	ul. Graniczna 9	K	7
136	Miejska Biblioteka Publiczna – filia	ul. Młynarska 19	K	22
137	Miejska Biblioteka Publiczna – filia	ul. Okrzei 22.	K	8
138	Muzeum Regionalne i Okręgowe	ul. Piłsudskiego 1	K	14
139	Muzeum Diecezjalne	ul. Świrskiego 56	K	12
140	Miejski Ośrodek Pomocy Rodzinie	ul. Sienkiewicza 32	S	16
141	Dom Pomocy Społecznej „Dom nad Stawami”	ul. Poniatowskiego 32	S	9
142	Dom Dziecka „Dom pod Kasztanami”	ul. Daszyńskiego 10	S	37
143	Rodziny Dom Dziecka Nr 1	ul. Dzieci Zamojszczyzny 39	S	27
144	Polski Komitet Pomocy Społecznej	ul. 3 Maja 28	S	15
145	Magazyn PKPS	ul. Starzyńskiego 4	S	11
146	Bank Żywności	ul. 3 Maja 28	S	15
147	Środowiskowy Dom Samopomocy dla osób niepełnosprawnych intelektualnie i osób z autyzmem	ul. Dzieci Zamojszczyzny 39/5	S	27
148	Stowarzyszenie Pomocy Społecznej, Rehabilitacji i Resocjalizacji im. H.Ch. Kofoeda	ul. Podmiejska 3	S	31
148	Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna	ul. Poniatowskiego 31	U	9
149	Mazowiecki Urząd Wojewódzki w Warszawie Delegatura w Siedlcach	ul. Józefa Piłsudskiego 38	U	14
150	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego Delegatura w Siedlcach	ul. Wiszniewskiego 4	U	24
151	Urząd Gminy Siedlce	ul. Mieczysława Aslanowicza 10	U	12
152	Starostwo Powiatowe w Siedlcach	ul. Józefa Piłsudskiego 40	U	14
153	Zakład Ubezpieczeń Społecznych	ul. Browarna 12	U	12
154	Kasa Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego	ul. Brzeska 39	U	18

L.p.	Nazwa jednostki	ulica	Typ: E / K / S / U / Z	Obwód
155	Komenda Miejska Policji	ul. Starowiejska 66	U	10
156	Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej	ul. Czerwonego Krzyża 45	U	12
157	Komenda Straży Miejskiej	ul. Świętojańska 4	U	16
158	Państwowa Inspekcja Pracy	ul. Brzeska 97	U	18
159	Prokuratura Rejonowa	ul. Brzeska 97	U	18
160	Sąd Okręgowy w Siedlcach	ul. Sądowa 2	U	14
161	Sąd Rejonowy w Siedlcach	ul. Biskupa Ignacego Świrskiego 17	U	12
162	Powiatowy Inspektorat Weterynarii Wojewódzki Inspektorat Weterynarii z siedzibą w Siedlcach	ul. Kazimierzowska 29	U	10
163	Powiatowy Urząd Pracy w Siedlcach Wojewódzki Urząd Pracy w Warszawie, filia w Siedlcach	ul. Pułaskiego 19/21	U	14
164	Urząd Celny	ul. Brzeska 76	U	18
165	Urząd Skarbowy	ul. Józefa Piłsudskiego 68	U	14
166	Urząd Skarbowy	ul. Wojskowa 24	U	14
167	Urząd Kontroli Skarbowej	ul. Brzeska 102	U	18
168	Urząd Stanu Cywilnego	ul. Biskupa Ignacego Świrskiego 6	U	12
169	Urząd Miasta Siedlce	Skwer Niepodległości 2	U	14
170	Urząd Statystyczny w Warszawie Oddział w Siedlcach	ul. Kazimierza Pułaskiego 19/21	U	14
171	Urząd Dozoru Technicznego Oddział w Siedlcach	ul. Brzeska 122	U	18
172	Wschodnia Izba Przemysłowo- Handlowa	ul. 3 Maja 28	U	15
173	Regionalna Izba Obrachunkowa	ul. Józefa Piłsudskiego 40	U	14
174	Samorządowe Kolegium Odwoławcze	ul. Józefa Piłsudskiego 38	U	14
175	Wojewódzki Inspektorat Inspekcji Farmaceutycznej	ul. Józefa Piłsudskiego 38	U	14
176	Wojewódzki Inspektorat Inspekcji Handlowej	ul. Władysława Jagiełły 10	U	6
177	Urząd Pocztowy nr 1	ul. Józefa Piłsudskiego 2	U	14
178	Urząd Pocztowy nr 2	Pl. Stanisława Zdanowskiego	U	16
179	Urząd Pocztowy nr 3	ul. Armii Krajowej 13	U	16
180	Urząd Pocztowy nr 3, Filia	ul. Mazurska 2	U	36
181	Urząd Pocztowy nr 4	ul. Unitów Podlaskich	U	28
182	Urząd Pocztowy nr 5	ul. Warszawska 93	U	34
183	Urząd Pocztowy nr 6	ul. Bolesława Chrobrego 17	U	4
184	Bank PKO S.A. Grupa Pekao S.A.	ul. Wojskowa 24	U	13
185	Bank PKO S.A. Grupa Pekao S.A. - Filia	ul. Brzeska 76	U	18
186	Bank PKO S.A. Grupa Pekao S.A. - Filia	ul. Księcia Józefa Poniatowskiego 26	U	9
187	Bank Gospodarki Żywnościowej S.A. - Oddział	ul. Bolesława Chrobrego 11	U	4
188	Bank Gospodarki Żywnościowej S.A. - Oddział	ul. Berka Joselewicza 3	U	16
189	Bank Gospodarki Żywnościowej S.A. - Filia	ul. Kaszubska 2	U	31
190	Bank Spółdzielczy	ul. Pusta 5/9	U	14
191	ING Bank Śląski S.A.	ul. Sokołowska 56	U	6
192	Kredyt Bank	ul. Józefa Piłsudskiego 70	U	14
193	Kredyt Bank	ul. Czerwonego Krzyża 41	U	12
194	Lubelski Bank Regionalny S.A. w Lublinie Oddział w Siedlcach	ul. Sz. Asza 4	U	14
195	PKO BP I Oddział Siedlce	ul. Biskupa Ignacego Świrskiego 45	U	12
196	PKO BP II Oddział Siedlce	ul. Józefa Piłsudskiego 40	U	14
197	PKO BP Ekspozytura Nr 1	ul. Młynarska 15	U	22
198	PKO BP Ekspozytura Nr 2	ul. Mazurska 2	U	36
199	"Bank Przemysłowo Handlowy PBK S.A. I Oddział w Siedlcach"	ul. Starowiejska 6	U	24
200	Spółdzielcza Kasa Oszczędnościowo-Kredytowa Oddział Siedlce	ul. Jana Kochanowskiego 7a	U	14
201	Bank Pocztowy S. A.	ul. Józefa Piłsudskiego 2	U	14
202	"Lukas" S. A. Filia	ul. Józefa Piłsudskiego 56	U	14
203	Narodowy Fundusz Zdrowia	ul. Józefa Piłsudskiego 4	U	14
204	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej	ul. Kilińskiego 29	Z	16
205	Szpital Miejski	ul. Starowiejska 15	Z	24
206	Zakład Opiekuńczo – Lecznicy Hospicjum	ul. Bema 22	Z	9
207	Mazowiecki Szpital Wojewódzki Sp. z o.o	ul. Poniatowskiego 26	Z	9
208	Centralny Szpital Kliniczny MSW i A w Warszawie Poliklinika w Siedlcach	ul. Starowiejska 66	Z	10
209	Polski Związek Głuchych Specjalistyczny Ośrodek Diagnostyki i Rehabilitacji Dzieci i Młodzieży z Wadą Słuchu	ul. Aslanowicza 32	Z	12

L.p.	Nazwa jednostki	ulica	Typ: E / K / S / U / Z	Obwód
210	SP ZOZ „RMeditrans” Stacja Pogotowia Ratunkowego i Transportu Sanitarnego	ul. Świrskiego 38	Z	12
211	NZOZ Ośrodek Medycyny Pracy	ul. Kleeberga 2	Z	18
212	NZOZ „Medica” Zespół Lekarzy Specjalistów	ul. 3 Maja 3	Z	15
213	Firma Handlowo Usługowa New Art. MEDICA s.c.	ul. 3 Maja 28	Z	15
214	NZOZ „SALUS”	ul. Kilińskiego 34	Z	16
215	NZOZ „CENTRUM”	ul. Niedziałka 14	Z	2
216	NZOZ „ESKULAP”	ul. Rynkowa 4	Z	2
217	NZOZ „LE – MED”	ul. Wyszyńskiego 18	Z	21
218	Przychodnia POZ „Omega”	ul. Świrskiego 34	Z	12
219	NZOZ „APASIONATA”	ul. Dylewicza 22	Z	37
220	NZOZ „ALERGOVITA	ul. Poznańska 119	Z	34
221	NZOZ „FEMINA” s.c.	ul. Wojska Polskiego 34A	Z	13
222	NZOZ „ARKA” Poradnia Zdrowia Psychicznego	ul. Młyn 3	Z	12
223	NZOZ Specjalistyczna Przychodnia Okulistyczna s.c.	ul. Wyszyńskiego 18	Z	21
224	NZOZ Poradnia Endokrynologiczna	ul. Katedralna 32	Z	12
225	NZOZ „AURIS” SP. z o.o. Centrum Laryngologii	ul. 3 Maja 28	Z	15
226	NZOZ Poradnia Dermatologiczna	ul. Chłodna 4	Z	19
227	Klinika Stomatologiczna „ZDROWIE”	ul. Kilińskiego 31	Z	16
228	NZOZ Przychodnia Stomatologiczna „LUX – DENTAL”	ul. Bema 1	Z	9
229	Prywatna Przychodnia Stomatologiczna „Baks-Dental”	ul. Kilińskiego 39	Z	16
230	Prywatna Przychodnia Stomatologiczna „Stomatodent BJB”	ul. Wojska Polskiego 38	Z	13
231	NZOZ Centrum Stomatologiczne Przychodnia	ul. Sienkiewicza 54	Z	16
232	NZOZ Specjalistyczna Przychodnia Stomatologiczna „VITA-DENT”	ul. Czerwonego Krzyża 41	Z	12
233	DENTICA Przychodnia Stomatologiczna	ul. Piłsudskiego 20	Z	14
234	NZOZ „Stomatologia”	ul. Starowiejska 66	Z	10
235	„AS-MED.” SP. z o.o.	ul. Sienkiewicza 11	Z	16
236	Specjalistyczna Przychodnia Lekarska „PANMED”	ul. Błonie 8	Z	24
237	Powiatowy Zespół Orzekania o Stopniu Niepełnosprawności	ul. Sienkiewicza 32	Z	16

Załącznik 2. Uchwały Rady Miasta Siedlce w sprawie opłat

Ogłoszono w Dz.U.W.: 09.12.2013

UCHWAŁA NR XXXVI/675/2013

Rady Miasta Siedlce

z dnia 29 listopada 2013 r.

w sprawie ustalenia opłat za usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez Gminę Miasto Siedlce środkami lokalnego transportu zbiorowego oraz w sprawie ustalenia kategorii osób uprawnionych do przejazdów ulgowych.

Na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 4, art. 40 ust. 1 i art. 41 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2013 r. poz. 594 z późn. zm.), art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. b i art. 15 ust. 1 pkt 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2011 r., Nr 5, poz.13) oraz art.18a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. z 2012 r., poz. 1265 z późn. zm.) Rada Miasta Siedlce uchwala, co następuje:

§ 1 .

Ustala się cztery strefy biletowe na obszarze objętym usługami przewozowymi o charakterze użyteczności publicznej, organizowanymi przez Gminę Miasto Siedlce, świadczonymi w ramach publicznego transportu zbiorowego przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Siedlcach Spółka z o.o.:

- 1) I strefę biletową – obejmującą wyłącznie Miasto Siedlce.
- 2) II strefę biletową – obejmującą obszar Gmin: Kotuń, Siedlce, Skórzec, Wiśniew oraz wieś Borki Siedleckie w Gminie Suchożebry.
- 3) III strefę biletową – obejmującą obszar Gmin: Mokobody, Zbuczyn oraz wsie Przygody i Suchożebry w Gminie Suchożebry.
- 4) IV strefę biletową - obejmującą obszar Gminy Mordy.

§ 2 .

Ustala się opłaty za usługi przewozu osób, bagażu oraz zwierząt środkami lokalnego transportu zbiorowego na obszarze objętym usługami przewozowymi o charakterze użyteczności publicznej, organizowanymi przez Gminę Miasto Siedlce, zgodnie z załącznikiem nr 1 do uchwały.

§ 3 .

1. Ustala się kategorie osób uprawnionych do przejazdów ulgowych środkami lokalnego transportu zbiorowego na wszystkich liniach komunikacyjnych w Siedlcach (w granicach administracyjnych Miasta Siedlce), zgodnie z załącznikiem nr 2 do uchwały.

2. Ustala się kategorie osób uprawnionych do przejazdów ulgowych środkami lokalnego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych w II i III strefie biletowej, przebiegających na obszarach Gmin, objętych usługami przewozowymi o charakterze użyteczności publicznej, organizowanymi przez Gminę Miasto Siedlce w oparciu o zawarte porozumienia międzygminne, zgodnie z załącznikiem nr 3 do uchwały.

§ 4 .

Warunki zwrotu kosztów związanych z uprawnieniami do przejazdów ulgowych reguluje umowa zawarta pomiędzy Miastem Siedlce a Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Siedlcach Spółka z o.o., świadczącym usługę przewozu o charakterze użyteczności publicznej.

§ 5 .

W środkach lokalnego transportu zbiorowego na obszarze objętym usługami przewozowymi o charakterze użyteczności publicznej, organizowanymi przez Gminę Miasto Siedlce ważne są wyłącznie bilety operatora świadczącego usługę przewozu, który ma zawartą umowę z Miastem Siedlce.

§ 6 .

Wykonanie Uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Siedlce.

§ 7 .

Traci moc Uchwała Nr XXIX/552/2013 Rady Miasta Siedlce z dnia 29 marca 2013 r. w sprawie ustalenia opłat za usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez Gminę Miasto Siedlce środkami lokalnego transportu zbiorowego oraz w sprawie ustalenia kategorii osób uprawnionych do przejazdów ulgowych na wszystkich liniach komunikacyjnych w granicach administracyjnych Miasta Siedlce.

§ 8 .

Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Mazowieckiego z mocą obowiązującą od dnia 1 stycznia 2014 roku.

Przewodniczący Rady
Henryk Niedziółka

Załącznik Nr 1
do Uchwały Nr XXXVI/675/2013
Rady Miasta Siedlce
z dnia 29 listopada 2013 r.

Opłaty za usługi przewozu osób, bagażu oraz zwierząt środkami lokalnego transportu zbiorowego na obszarze objętym usługami przewozowymi o charakterze użyteczności publicznej, organizowanymi przez Gminę Miasto Siedlce

1. Bilety w granicach administracyjnych Miasta Siedlce (I Strefa):

L.p.	Rodzaj biletu	Wysokość opłaty za bilet		
		normalny	ulgowy 50%	ulgowy 25%
I. Bilety jednorazowe				
1.	przewóz jednej osoby	2,80	1,40	2,10
2.	przewóz jednej osoby (bilet zakupiony u kierowcy autobusu)	3,40	1,70	2,55
3.	przewóz bagażu o wymiarach przekraczających 60x40x20 oraz przewóz zwierząt	2,80	-	-
4.	przewóz bagażu o wymiarach przekraczających 60x40x20 oraz przewóz zwierząt (bilet zakupiony u kierowcy autobusu)	3,40	-	-
II. Bilety okresowe imienne o nielimitowanej liczbie przejazdów				
5.	na określony miesiąc	96,00	48,00	72,00
6.	na okres 30 dni z określonymi datami obowiązywania	96,00	48,00	72,00

2. Bilety w II Strefie, obejmującej swym zasięgiem: wieś Gręzów w gminie Kotuń; wsie Białki, Błogoszcz, Chodów, Golice, Grabianów, Grubale, Nowe Iganie, Nowe Opole, Stare Opole, Osiny, Ostrówek, Pieńki Pruszyńskie, Pruszyń, Pruszynek, Purzec, Pustki, Rakowiec, Stok Lacki, Strzała, Strzałka, Ujrzanów, Wołyńce, Żabokliki, Żelków-Kolonia w gminie Siedlce; Żelków w gminie Skórzec; Borki Siedleckie w gminie Suchożebry; Zachojniak w gminie Wiśniew:

L.p.	Rodzaj biletu	Wysokość opłaty za bilet	
		normalny	ulgowy 50%
I. Bilety jednorazowe			
1.	przewóz jednej osoby w strefie I i II	3,80	1,90
2.	przewóz jednej osoby w strefie II i III	2,20	1,10
3.	przewóz bagażu o wymiarach przekraczających 60x40x20 oraz przewóz zwierząt	3,80	-
II. Bilety okresowe imienne o nielimitowanej liczbie przejazdów w strefie I i II			
4.	na określony miesiąc	130,00	65,00
5.	na okres 30 dni z określonymi datami obowiązywania	130,00	65,00

3. Bilety w III Strefie, obejmującej swym zasięgiem: wsie Niwiski, Wyłazy w gminie Mokobody; Przygody, Suchożebry w gminie Suchożebry, Borki Wyrki, Bzów, Cielemęc, Choja, Chromna, Czuryły, Ługi Rętki, Ługi Wielkie, Rętki, Rządźew, Świercze, Świercze Kolonia, Tarcze, Zbuczyn, Zdany w gminie Zbuczyn:

L.p.	Rodzaj biletu	Wysokość opłaty za bilet	
		normalny	ulgowy 50%
I. Bilety jednorazowe			
1.	przewóz jednej osoby w strefie I, II i III	4,80	2,40
2.	przewóz jednej osoby w strefie II i III	2,20	1,10
3.	przewóz bagażu o wymiarach przekraczających 60x40x20 oraz przewóz zwierząt	4,80	-
II. Bilety okresowe imienne o nielimitowanej liczbie przejazdów w strefie I, II i III			
4.	na określony miesiąc	160,00	80,00
5.	na okres 30 dni z określonymi datami obowiązywania	160,00	80,00

4. Bilety w IV Strefie, obejmującej swym zasięgiem: wsie Krzymosze, Leśniczówka, Radzików Stopki, Wielgorz, Wyczołki w gminie Mordy:

L.p.	Rodzaj biletu	Wysokość opłaty za bilet
		normalny
I. Bilety jednorazowe		
1.	przewóz jednej osoby w strefie IV	4,80
2.	przewóz bagażu o wymiarach przekraczających 60x40x20 oraz przewóz zwierząt	4,80
II. Bilety okresowe imienne o nielimitowanej liczbie przejazdów w strefie IV		
3.	na określony miesiąc	160,00
4.	na okres 30 dni z określonymi datami obowiązywania	160,00

Załącznik Nr 2
do Uchwały Nr XXXVI/675/2013
Rady Miasta Siedlce
z dnia 29 listopada 2013 r.

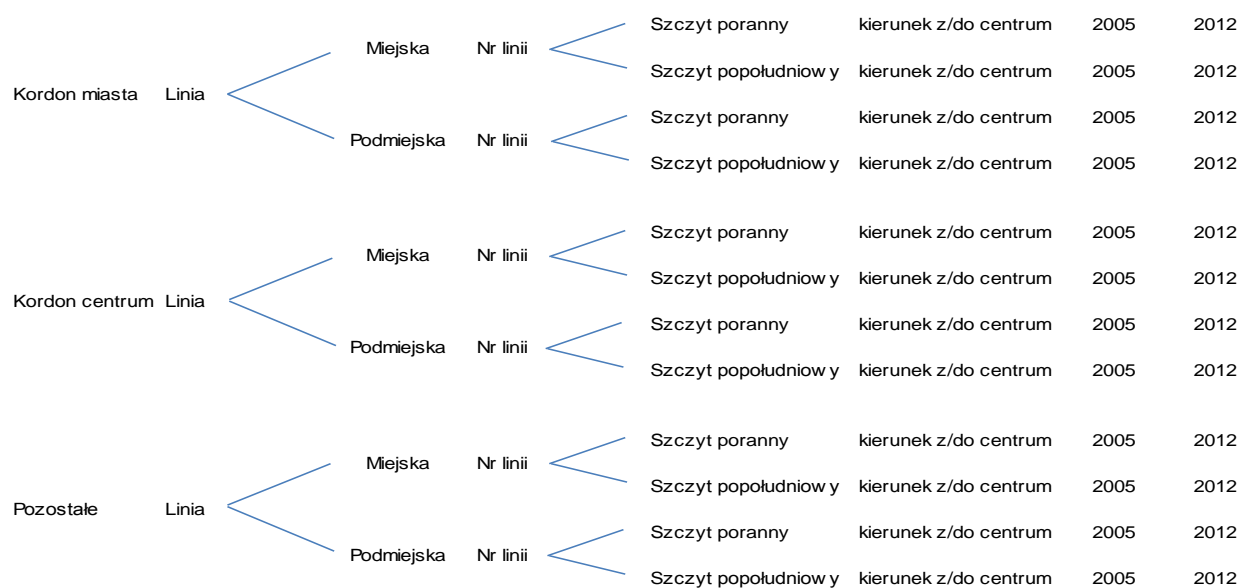
Kategorie osób uprawnionych do przejazdów ulgowych
środkami lokalnego transportu zbiorowego na wszystkich liniach komunikacyjnych
w Siedlcach (w granicach administracyjnych Miasta Siedlce)

1. Ustala się następujące kategorie osób uprawnionych do przejazdów z biletem ze zniżką 100% na wszystkich liniach komunikacyjnych w Siedlcach (w granicach administracyjnych Miasta Siedlce):
 - 1) dzieci - do czasu rozpoczęcia nauki szkolnej,
 - 2) dzieci i młodzież dotknięta inwalidztwem lub niepełnosprawna nie dłużej, niż do ukończenia 24 roku życia. Uprawnienie to obejmuje wyłącznie przejazd z miejsca zamieszkania lub miejsca pobytu do - przedszkola, szkoły, placówki opiekuńczo-wychowawczej, oświatowo – wychowawczej, specjalnego ośrodka szkolno- wychowawczego, specjalnego ośrodka wychowawczego, ośrodka umożliwiającego dzieciom i młodzieży spełnianie obowiązku szkolnego i obowiązku nauki, ośrodka rehabilitacyjno – wychowawczego, domu pomocy społecznej, ośrodka wsparcia, zakładu opieki zdrowotnej, poradni psychologiczno - pedagogicznej i z powrotem,
 - 3) pełnoletni opiekunowie dzieci i młodzieży, o których mowa w pkt 2, którzy podróżują z uprawnionym, podróżują po uprawnionego lub po odwiezieniu uprawnionego wyłącznie na trasie: miejsce zamieszkania – miejsce, o którym mowa w pkt 2,
 - 4) osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji, inwalidzi zaliczani do I grupy inwalidzkiej wraz z towarzyszącym im w czasie podróży pełnoletnim opiekunem,
 - 5) osoby niewidome i ociemniałe wraz z towarzyszącym im w podróży jednym przewodnikiem; przewodnikiem osoby niewidomej może być osoba, która ukończyła 13 lat albo pies przewodnik,
 - 6) osoby, które ukończyły 70 rok życia,
 - 7) honorowi dawcy krwi, którzy oddali, co najmniej 20 litrów krwi,
 - 8) policjanci Komendy Miejskiej Policji w Siedlcach i strażnicy Straży Miejskiej w Siedlcach w trakcie wykonywania czynności służbowych.
 - 9) pasażerowie, za okazaniem ważnego dowodu rejestracyjnego pojazdu, w Dniu Bez Samochodu podczas obchodów Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu.
2. Do przejazdów za okazaniem biletu ze zniżką 50% uprawnieni są uczniowie szkół podstawowych, gimnazjów oraz szkół ponadgimnazjalnych – nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia.
3. Do przejazdów za okazaniem biletu ze zniżką 25% uprawnieni są emeryci i renciści.

Przewodniczący Rady
Henryk Niedziółka

Załącznik 3. Pomiary napętnień w kordonach/ekranach

Dane zostały przedstawione wg poniższego schematu:



1. Kordon miasta

1.1. Ulica: **Janowska**, odcinek: **granica miasta**, linie podmiejskie2. kierunek: **do miasta**, szczyt: **poranny**

Linia:	Napętnienie 2005	Napętnienie 2012
26	47%	36%
27	70%	48%

3. kierunek: **do miasta**, szczyt: **popołudniowy**

Linia:	Napętnienie 2005	Napętnienie 2012
26	40%	30%
27	38%	28%

4. kierunek: **z miasta**, szczyt: **poranny**

Linia:	Napętnienie 2005	Napętnienie 2012
26	20%	20%
27	10%	18%

5. kierunek: **z miasta**, szczyt: **popołudniowy**

Linia:	Napętnienie 2005	Napętnienie 2012
16	55%	53%
26	55%	24%
27	50%	47%

1.2. Ulica: **Warszawska**, odcinek: **granica miasta**, linie podmiejskie2. kierunek: **do miasta**, szczyt: **poranny**

Linia:	Napętnienie 2005	Napętnienie 2012
12	65%	44%
19	-	40%
27	55%	48%

3. kierunek: **do miasta**, szczyt: **popołudniowy**

Linia:	Napełnienie 2005	Napełnienie 2012
13	20%	15%
30	4%	31%
33	30%	9%
43	25%	13%

4. kierunek: **z miasta**, szczyt: **poranny**

Linia:	Napełnienie 2005	Napełnienie 2012
12	3%	11%
13	50%	10%
19	-	27%
27	-	14%

5. kierunek: **z miasta**, szczyt: **popołudniowy**

Linia:	Napełnienie 2005	Napełnienie 2012
13	40%	27%
18	10%	19%
27	-	7%
28	-	15%
30	28%	9%
33	40%	29%
43	50%	33%

3.2 Kordon centrum2.1. Ulica: **Brzeska**, odcinek: **Kleeberga – 3 Maja**1. kierunek: **do centrum**, szczyt: **poranny**

Linia:	Napełnienie 2005	Napełnienie 2012
miejska		
12	3%	3%
31	4%	3%
podmiejska		
21	-	3%

2. kierunek: **do centrum**, szczyt: **popołudniowy**

Linia:	Napełnienie 2005	Napełnienie 2012
miejska		
31	30%	18%
33	-	4%
38	11%	9%
podmiejska		
21	33%	25%
30	28%	68%
38	13%	9%

3. kierunek: **z centrum**, szczyt: **poranny**

Linia:	Napełnienie 2005	Napełnienie 2012
miejska		
12	6%	50%
31	28%	44%
32	85%	13%
podmiejska		
11	40%	25%

4. kierunek: **z centrum, szczyt: popołudniowy**

Linia:	Napełnienie 2005	Napełnienie 2012
miejska		
12	8%	6%
31	5%	1%
32	6%	5%
33	1%	4%
podmiejska		
21	-	41%
30	0%	3%

2.2. Ulica: **Sokołowska**, odcinek: **Aślanowicza – Cmentarna**1. kierunek: **do centrum, szczyt: poranny**

Linia:	Napełnienie 2005	Napełnienie 2012
miejska		
4	27%	21%
9	45%	6%
32	40%	9%
podmiejska		
17	13%	14%

2. kierunek: **do centrum, szczyt: popołudniowy**

Linia:	Napełnienie 2005	Napełnienie 2012
miejska		
4	38%	20%
32	3%	6%
podmiejska		
10	30%	14%
17	21%	13%
42	3%	6%
43	10%	8%

3. kierunek: **z centrum, szczyt: poranny**

Linia:	Napełnienie 2005	Napełnienie 2012
miejska		
3	42%	27%
podmiejska		
17	24%	58%

4. kierunek: **z centrum, szczyt: popołudniowy**

Linia:	Napełnienie 2005	Napełnienie 2012
miejska		
3	18%	23%
podmiejska		
10	20%	16%
17	14%	18%
38	40%	5%
42	10%	5%

3.3. Ulica: **Starowiejska**, odcinek: **Młynarska – Kazimierzowska**1. kierunek: **do centrum, szczyt: poranny**

Linia:	Napełnienie 2005	Napełnienie 2012
miejska		
16	10%	6%

18	-	9%
podmiejska		
14	47%	18%
23	50%	13%
26	5%	27%

2. kierunek: **do centrum**, szczyt: **popołudniowy**

Linia:	Napełnienie 2005	Napełnienie 2012
miejska		
16	-	10%
18	-	32%
podmiejska		
14	20%	13%
23	50%	15%
26	20%	27%

3. kierunek: **z centrum**, szczyt: **poranny**

Linia:	Napełnienie 2005	Napełnienie 2012
miejska		
16	-	19%
18	-	12%
podmiejska		
14	8%	27%
26	9%	22%

4. kierunek: **z centrum**, szczyt: **popołudniowy**

Linia:	Napełnienie 2005	Napełnienie 2012
miejska		
16	-	15%
18	18%	14%
podmiejska		
14	55%	29%
23	50%	18%
26	38%	22%

3.3 Pomiary pozostałe (wewnątrz kordonu centrum)3.1. Ulica: **Armii Krajowej**, odcinek: **Pułaskiego - Sienkiewicza**1. kierunek: **do centrum**, szczyt: **poranny**

Linia:	Napełnienie 2005	Napełnienie 2012
miejska		
3	68%	13%
9	-	8%
31	64%	26%
podmiejska		
5	85%	8%
7	-	9%
13	20%	10%
14	0%	4%
15	20%	9%
17	20%	11%
19	-	33%
21	-	2%
23	-	4%
26	6%	5%
16	-	25%

2. kierunek: **do centrum**, szczyt: **popołudniowy**

Linia:	Napełnienie 2005	Napełnienie 2012
miejska		
3	24%	45%
22	-	4%
31	4%	36
podmiejska		
5	20%	26%
7	20%	29%
10	40%	33%
13	40%	20%
14	40%	9%
17	28%	22%
19	20%	40%
21	-	2%
26	70%	10%
42	40%	15%

3. kierunek: **z centrum**, szczyt: **poranny**

Linia:	Napełnienie 2005	Napełnienie 2012
miejska		
3	21%	29%
16	20%	9%
22	-	6%
31	6%	8%
podmiejska		
5	5%	4%
10	-	5%
11	20%	2%
13	40%	4%
14	20%	2%
15	20%	2%
16	20%	9%
17	3%	26%
19	-	17%
25	0%	11%

4. kierunek: **z centrum**, szczyt: **popołudniowy**

Linia:	Napełnienie 2005	Napełnienie 2012
miejska		
3	32%	25%
16	-	15%
22	-	12%
31	18%	13%
podmiejska		
7	4%	23%
10	30%	9%
13	4%	23%
14	0%	9%
15	8%	16%
17	15%	6%
19	20%	29%
21	-	10%
26	1%	28%
42	20%	9%

3.2. Ulica: **Floriańska**, odcinek: **Skorupki – 3 Maja**1. kierunek: **do centrum**, szczyt: **poranny**

Linia:	Napełnienie 2005	Napełnienie 2012
miejska		

9	50%	18%
35	40%	15%
podmiejska		
7	50%	31%

2. kierunek: **do centrum**, szczyt: **popołudniowy**

Linia:	Napełnienie 2005	Napełnienie 2012
miejska		
35	20%	9%
22	-	18%
podmiejska		
7	20%	17%

3. kierunek: **z centrum**, szczyt: **poranny**

Linia:	Napełnienie 2005	Napełnienie 2012
miejska		
35	4%	10%
podmiejska		
7	25%	22%
22	-	28%

4. kierunek: **z centrum**, szczyt: **popołudniowy**

Linia:	Napełnienie 2005	Napełnienie 2012
miejska		
35	48%	13%
22	-	49%
podmiejska		
7	25%	24%

3.3. Ulica: **Piłsudskiego**, odcinek: **Armii Krajowej - Kochanowskiego**1. kierunek: **do centrum**, szczyt: **poranny**

Linia:	Napełnienie 2005	Napełnienie 2012
miejska		
4	46%	23%
18	57%	13%
32	55%	24%
podmiejska		
11	10%	4%
14	6%	9%
15	4%	3%
22	-	3%
25	9%	11%
26	13%	4%

2. kierunek: **do centrum**, szczyt: **popołudniowy**

Linia:	Napełnienie 2005	Napełnienie 2012
miejska		
4	23%	23%
12	-	9%
18	15%	22%
22	-	10%
31	5%	6%
32	9%	1%
33	19%	14%
podmiejska		
5	24%	2%
7	13%	16%
14	40%	10%
15	18%	13%

16	-	7%
21	-	16%
23	25%	35%
26	40%	23%
30	6%	6%

3. kierunek: **z centrum**, szczyt: **poranny**

Linia:	Napełnienie 2005	Napełnienie 2012
miejska		
3	10%	18%
12	8%	9%
16	5%	6%
18	-	1%
31	8%	3%
podmiejska		
5	13%	4%
7	13%	24%
14	13%	27%
15	15%	10%
16	-	6%
25	4%	1%

4. kierunek: **z centrum**, szczyt: **popołudniowy**

Linia:	Napełnienie 2005	Napełnienie 2012
miejska		
3	23%	28%
18	40%	19%
31	48%	36%
33	29%	13%
podmiejska		
5	20%	16%
7	6%	16%
15	15%	2%
16	-	10%
23	25%	4%
26	6%	8%
30	28%	8%
38	26%	19%

Załącznik 4. Pomiary napełnień w autobusach

Poniższe tabele prezentują liczby pasażerów jadących pomiędzy kolejnymi przystankami. Podane liczby są wartościami uśrednionymi, liczonymi z kilku kursów jadących daną linią, w podany dzień, wymienioną niżej porą dnia.

Tabela 1. Linia 3 – dzień powszedni, nie targowy - rano

Przystanek	Liczba pasażerów
Leśna	8
Garwolińska-Leśna	13
Unitów Podlaskich	34
Romanówka	37
Partyzantów-Artyleryjska	41
Partyzantów-Zajezdnia PKS	42
Armii Krajowej dw.PKS	38
Wojskowa	29
Sokołowska-Pomnik	27
Rynkowa	23
Jagiełły-Jagiellońska	23
Jagiełły-WSS	23
Jagiełły-Chrobrego	23
Chrobrego-Pawilon	28
Mireckiego-Graniczna	29
Mireckiego-Jagiellońska	30
Dąbrowskiego-Reja	30
Poniatowskiego-Szpital 1	25
Bema-Szpital	23
Bema-Akademik	19
Kazimierzowska-Mleczarnia	19
Kazimierzowska-Starowiejska	16
Wyszyńskiego	15
Brzeska-3-go Maja	12
Floriańska-Prus	12
Piłsudskiego Jacek	11
Piłsudskiego Urząd Miasta	10
Armii Krajowej Z.K.	9
Świętojańska	9
Partyzantów-Zajezdnia PKS	7
Partyzantów-Artyleryjska	5
Romanówka	5
Unitów Podlaskich	2
Leśna	0

Tabela 2. Linia 3 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia

Przystanek	Liczba pasażerów
Leśna	2
Garwolińska-Leśna	3

Unitów Podlaskich	15
Romanówka	17
Partyzantów-Artyleryjska	18
Partyzantów-Zajezdnia PKS	21
Armii Krajowej dw.PKS	22
Wojskowa	21
Sokołowska-Pomnik	20
Rynkowa	22
Jagiełły-Jagiellońska	22
Jagiełły-WSS	23
Jagiełły-Chrobrego	23
Chrobrego-Pawilon	24
Mireckiego-Graniczna	24
Mireckiego-Jagiellońska	24
Dąbrowskiego-Reja	24
Poniatowskiego-Szpital 1	25
Bema-Szpital	25
Bema-Akademik	23
Kazimierzowska-Mleczarnia	24
Kazimierzowska-Starowiejska	23
Wyszyńskiego	21
Brzeska-3-go Maja	20
Floriańska-Prus	21
Piłsudskiego Jacek	22
Piłsudskiego Urząd Miasta	23
Armii Krajowej Z.K.	23
Świętojańska	25
Partyzantów-Zajezdnia PKS	23
Partyzantów-Artyleryjska	18
Romanówka	13
Unitów Podlaskich	4
Leśna	0

Tabela 3. Linia 3 – dzień powszedni, nie targowy – po południu

Przystanek	Liczba pasażerów
Leśna	2
Garwolińska-Leśna	3
Unitów Podlaskich	8
Romanówka	9
Partyzantów-Artyleryjska	10
Partyzantów-Zajezdnia PKS	11
Armii Krajowej dw.PKS	10
Wojskowa	12
Sokołowska-Pomnik	11
Rynkowa	12
Jagiełły-Jagiellońska	12
Jagiełły-WSS	12
Jagiełły-Chrobrego	12

Chrobrego-Pawilon	12
Mireckiego-Graniczna	12
Mireckiego-Jagiellońska	13
Dąbrowskiego-Reja	12
Poniatowskiego-Szpital 1	14
Bema-Szpital	15
Bema-Akademik	16
Kazimierzowska-Mleczarnia	16
Kazimierzowska-Starowiejska	16
Wyszyńskiego	14
Brzeska-3-go Maja	14
Floriańska-Prus	15
Piłsudskiego Jacek	18
Piłsudskiego Urząd Miasta	22
Armii Krajowej Z.K.	24
Świętojańska	28
Partyzantów-Zajezdnia PKS	27
Partyzantów-Artyleryjska	24
Romanówka	21
Unitów Podlaskich	7
Leśna	0

Tabela 4. Linia 4 – dzień powszedni, nie targowy - rano

Przystanek	Liczba pasażerów
Kurpiowska-Pętla	11
Kraszewskiego-Szkoła	15
Monte Cassino-Kościół	26
Warszawska-Monte Casino	30
Warszawska-Łukasińskiego	30
Piłsudskiego-10 Lutego	28
Piłsudskiego-Urząd Skarbowy	25
Piłsudskiego-Starostwo Powiatowe	19
Floriańska-Prus	18
Brzeska	18
Wyszyńskiego	19
Kazimierzowska-Starowiejska	19
Prusa-Amfiteatr	15
Poniatowskiego-Bema	14
Poniatowskiego-Szpital 1	12
Dąbrowskiego-Reja	12
Mireckiego-Jagiellońska	12
Mireckiego-Graniczna	13
Chrobrego-Pawilon	15
Sokołowska-Chemia	15
Sokołowska-Żytia	17
Sokołowska-Pomnik	17
Piłsudskiego-Bank	15

Piłsudskiego-10 Lutego	14
Warszawska-Łukasińskiego	14
Monte Cassino-Warszawska	10
Monte Cassino-Kościół	6
Kurpiowska-Pętla	0

Tabela 5. Linia 4 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia

Przystanek	Liczba pasażerów
Kurpiowska-Pętla	9
Kraszewskiego-Szkoła	12
Monte Cassino-Kościół	19
Warszawska-Monte Casino	22
Warszawska-Łukasińskiego	22
Piłsudskiego-10 Lutego	22
Piłsudskiego-Urząd Skarbowy	20
Piłsudskiego-Starostwo Powiatowe	17
Floriańska-Prus	17
Brzeska	19
Wyszyńskiego	20
Kazimierzowska-Starowiejska	22
Prusa-Amfiteatr	23
Poniatowskiego-Bema	23
Poniatowskiego-Szpital 1	23
Dąbrowskiego-Reja	23
Mireckiego-Jagiellońska	23
Mireckiego-Graniczna	23
Chrobrego-Pawilon	23
Sokołowska-Chemia	24
Sokołowska-Żytia	22
Sokołowska-Pomnik	19
Piłsudskiego-Bank	20
Piłsudskiego-10 Lutego	22
Warszawska-Łukasińskiego	21
Monte Cassino-Warszawska	17
Monte Cassino-Kościół	10
Kurpiowska-Pętla	0

Tabela 6. Linia 4 – dzień powszedni, nie targowy – po południu

Przystanek	Liczba pasażerów
Kurpiowska-Pętla	7
Kraszewskiego-Szkoła	9
Monte Cassino-Kościół	15
Warszawska-Monte Casino	18
Warszawska-Łukasińskiego	19
Piłsudskiego-10 Lutego	19
Piłsudskiego-Urząd Skarbowy	15
Piłsudskiego-Starostwo Powiatowe	14

Floriańska-Prus	15
Brzeska	17
Wyszyńskiego	18
Kazimierzowska-Starowiejska	18
Prusa-Amfiteatr	27
Poniatowskiego-Bema	27
Poniatowskiego-Szpital 1	30
Dąbrowskiego-Reja	29
Mireckiego-Jagiellońska	29
Mireckiego-Graniczna	29
Chrobrego-Pawilon	27
Sokołowska-Chemia	27
Sokołowska-Żytia	29
Sokołowska-Pomnik	30
Piłsudskiego-Bank	27
Piłsudskiego-10 Lutego	27
Warszawska-Łukasińskiego	26
Monte Cassino-Warszawska	19
Monte Cassino-Kościół	11
Kurpiowska-Pętla	0

Tabela 7. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – rano – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich

Przystanek	Liczba pasażerów
Mostostal-Pętla	1
Terespolska-Mostostal	1
Terespolska-ZPP	1
Starowiejska-Terespolska	7
Starowiejska-Starzyńskiego	8
Starowiejska-Geodetów	10
Starowiejska-Kino	8
Piłsudskiego Jacek	4
Piłsudskiego Urząd Miasta	3
Armii Krajowej Z.K.	0
Świętojańska	0
Partyzantów-Zajezdnia PKS	1
Kurpiowska-Kraszewskiego	1
Kurpiowska-Pętla	1
Partyzantów-Artyleryjska	2
Niepodległości I	2
Niepodległości II	2
Unitów Podlaskich-Pętla	0

Tabela 8. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich

Przystanek	Liczba pasażerów
Mostostal-Pętla	6

Terespolska-Mostostal	17
Terespolska-ZPP	17
Starowiejska-Terespolska	17
Starowiejska-Starzyńskiego	19
Starowiejska-Geodetów	20
Starowiejska-Kino	19
Piłsudskiego Jacek	19
Piłsudskiego Urząd Miasta	18
Armii Krajowej Z.K.	19
Świętojańska	22
Partyzantów-Zajezdnia PKS	22
Kurpiowska-Kraszewskiego	19
Kurpiowska-Pętla	13
Partyzantów-Artyleryjska	12
Niepodległości I	8
Niepodległości II	5
Unitów Podlaskich-Pętla	0

Tabela 9. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – po południu – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich

Przystanek	Liczba pasażerów
Mostostal-Pętla	4
Terespolska-Mostostal	10
Terespolska-ZPP	10
Starowiejska-Terespolska	12
Starowiejska-Starzyńskiego	14
Starowiejska-Geodetów	14
Starowiejska-Kino	14
Piłsudskiego Jacek	12
Piłsudskiego Urząd Miasta	17
Armii Krajowej Z.K.	20
Świętojańska	25
Partyzantów-Zajezdnia PKS	25
Kurpiowska-Kraszewskiego	21
Kurpiowska-Pętla	14
Partyzantów-Artyleryjska	13
Niepodległości I	9
Niepodległości II	6
Unitów Podlaskich-Pętla	0

Tabela 10. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – rano – kursy w kierunku ul. Terespolskiej

Przystanek	Liczba pasażerów
Unitów Podlaskich-Pętla	15
Unitów Podlaskich	23

Romanówka	23
Monte Cassino-Podlaska	23
Kurpiowska-Pętla	32
Kraszewskiego-Podlaska	37
Partyzantów-Zajezdnia PKS	43
Armii Krajowej dw.PKS	32
Piłsudskiego-Urząd Skarbowy	34
Piłsudskiego-Starostwo Powiatowe	32
Piłsudskiego Stary Kościół	23
Starowiejska-Kino	12
Starowiejska-Geodetów	11
Starowiejska-Starzyńskiego	11
Starowiejska-Terespolska	5
Terespolska-ZPP	5
Terespolska-Mostostal	1
Mostostal-Pętla	0

Tabela 11. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku ul. Terespolskiej

Przystanek	Liczba pasażerów
Unitów Podlaskich-Pętla	2
Unitów Podlaskich	6
Romanówka	6
Monte Cassino-Podlaska	6
Kurpiowska-Pętla	10
Kraszewskiego-Podlaska	10
Partyzantów-Zajezdnia PKS	11
Armii Krajowej dw.PKS	10
Piłsudskiego-Urząd Skarbowy	10
Piłsudskiego-Starostwo Powiatowe	11
Piłsudskiego Stary Kościół	15
Starowiejska-Kino	16
Starowiejska-Geodetów	15
Starowiejska-Starzyńskiego	12
Starowiejska-Terespolska	6
Terespolska-ZPP	6
Terespolska-Mostostal	3
Mostostal-Pętla	0

Tabela 12. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – po południu – kursy w kierunku ul. Terespolskiej

Przystanek	Liczba pasażerów
Unitów Podlaskich-Pętla	0
Unitów Podlaskich	6
Romanówka	6

Monte Cassino-Podlaska	6
Kurpiowska-Pętla	8
Kraszewskiego-Podlaska	8
Partyzantów-Zajezdnia PKS	10
Armii Krajowej dw.PKS	9
Piłsudskiego-Urząd Skarbowy	9
Piłsudskiego-Starostwo Powiatowe	8
Piłsudskiego Stary Kościół	15
Starowiejska-Kino	19
Starowiejska-Geodetów	19
Starowiejska-Starzyńskiego	16
Starowiejska-Terespolska	1
Terespolska-ZPP	1
Terespolska-Mostostal	1
Mostostal-Pętla	0

Tabela 13. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – rano – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich, ulicami Janowską i Kasztanową

Przystanek	Liczba pasażerów
Mostostal-Pętla	5
Terespolska-Mostostal	6
Terespolska-ZPP	6
Starowiejska-Rondo	6
Kasztanowa II	10
Kasztanowa I	10
Janowska-Wiązowa	10
Janowska-Cmentarz	10
Janowska-Żaboklicka	10
Starowiejska-Geodetów	12
Starowiejska-Kino	11
Piłsudskiego Jacek	10
Piłsudskiego Urząd Miasta	6
Armii Krajowej Z.K.	3
Świętojańska	4
Partyzantów-Zajezdnia PKS	3
Kurpiowska-Kraszewskiego	3
Kurpiowska-Pętla	2
Partyzantów-Artyleryjska	2
Niepodległości I	1
Niepodległości II	1
Unitów Podlaskich-Pętla	0

Tabela 14. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich, ulicami Janowską i Kasztanową

Przystanek	Liczba pasażerów
Mostostal-Pętla	0
Terespolska-Mostostal	1
Terespolska-ZPP	1
Starowiejska-Rondo	3
Kasztanowa II	3
Kasztanowa I	4
Janowska-Wiązowa	4
Janowska-Cmentarz	5
Janowska-Żaboklicka	6
Starowiejska-Geodetów	6
Starowiejska-Kino	6
Piłsudskiego Jacek	4
Piłsudskiego Urząd Miasta	4
Armii Krajowej Z.K.	4
Świętojańska	4
Partyzantów-Zajezdnia PKS	5
Kurpiowska-Kraszewskiego	5
Kurpiowska-Pętla	3
Partyzantów-Artyleryjska	3
Niepodległości I	1
Niepodległości II	0
Unitów Podlaskich-Pętla	0

Tabela 15. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – po południu – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich, ulicami Janowską i Kasztanową

Brak jest kursu popołudniowego w tym kierunku jadącego ulicami Janowską i Kasztanową

Tabela 16. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – rano – kursy w kierunku ul. Terespolskiej, ulicami Janowską i Kasztanową

Przystanek	Liczba pasażerów
Unitów Podlaskich-Pętla	6
Unitów Podlaskich	8
Romanówka	8
Monte Cassino-Podlaska	8
Kurpiowska-Pętla	18
Kraszewskiego-Podlaska	18
Partyzantów-Zajezdnia PKS	20
Armii Krajowej dw.PKS	20
Piłsudskiego-Urząd Skarbowy	20
Piłsudskiego-Starostwo Powiatowe	19
Piłsudskiego Stary Kościół	18
Starowiejska-Kino	15
Starowiejska-Geodetów	13

Janowska-Żaboklicka	12
Janowska-Cmentarz	9
Janowska-Wiązowa	7
Kasztanowa I	6
Kasztanowa II	5
Starowiejska-Rondo	2
Terespolska-ZPP	2
Terespolska-Mostostal	2
Mostostal-Pętla	0

Tabela 17. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku ul. Terespolskiej, ulicami Janowską i Kasztanową

Przystanek	Liczba pasażerów
Unitów Podlaskich-Pętla	2
Unitów Podlaskich	5
Romanówka	5
Monte Cassino-Podlaska	5
Kurpiowska-Pętla	13
Kraszewskiego-Podlaska	14
Partyzantów-Zajezdnia PKS	14
Armii Krajowej dw.PKS	15
Piłsudskiego-Urząd Skarbowy	17
Piłsudskiego-Starostwo Powiatowe	17
Piłsudskiego Stary Kościół	14
Starowiejska-Kino	18
Starowiejska-Geodetów	16
Janowska-Żaboklicka	15
Janowska-Cmentarz	9
Janowska-Wiązowa	7
Kasztanowa I	6
Kasztanowa II	6
Starowiejska-Rondo	3
Terespolska-ZPP	3
Terespolska-Mostostal	3
Mostostal-Pętla	0

Tabela 18. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – po południu – kursy w kierunku ul. Terespolskiej, ulicami Janowską i Kasztanową

Przystanek	Liczba pasażerów
Unitów Podlaskich-Pętla	0
Unitów Podlaskich	2
Romanówka	6
Monte Cassino-Podlaska	6
Kurpiowska-Pętla	5

Kraszewskiego-Podlaska	5
Partyzantów-Zajezdnia PKS	6
Armii Krajowej dw.PKS	10
Piłsudskiego-Urząd Skarbowy	23
Piłsudskiego-Starostwo Powiatowe	22
Piłsudskiego Stary Kościół	24
Starowiejska-Kino	23
Starowiejska-Geodetów	23
Janowska-Żaboklicka	21
Janowska-Cmentarz	20
Janowska-Wiązowa	18
Kasztanowa I	11
Kasztanowa II	3
Starowiejska-Rondo	3
Terespolska-ZPP	3
Terespolska-Mostostal	3
Mostostal-Pętla	0

Tabela 19. Linia 28 – dzień powszedni, nie targowy – rano – kursy w kierunku ul. Leśnej

Przystanek	Liczba pasażerów
Działki	2
Daszyńskiego	12
Plażowa	15
Poznańska I	16
Poznańska II	20
Warszawska-Mazowiecka	21
Monte Cassino-Warszawska	21
Kurpiowska-Kraszewskiego	7
Kurpiowska-Pętla	6
Kaszubska	1
Unitów Podlaskich-Pętla	0
Leśna	0

Tabela 20. Linia 28 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia– kursy w kierunku ul. Leśnej

Przystanek	Liczba pasażerów
Działki	1
Daszyńskiego	5
Plażowa	5
Poznańska I	5
Poznańska II	7
Warszawska-Mazowiecka	8
Monte Cassino-Warszawska	7

Kurpiowska-Kraszewskiego	6
Kurpiowska-Pętla	3
Kazubska	2
Unitów Podlaskich-Pętla	1
Leśna	0

Tabela 21. Linia 28 – dzień powszedni, nie targowy – po południu– kursy w kierunku ul. Leśnej

Przystanek	Liczba pasażerów
Działki	2
Daszyńskiego	3
Plażowa	4
Poznańska I	5
Poznańska II	5
Warszawska-Mazowiecka	5
Monte Cassino-Warszawska	4
Kurpiowska-Kraszewskiego	3
Kurpiowska-Pętla	2
Kazubska	2
Unitów Podlaskich-Pętla	1
Leśna	0

Tabela 22. Linia 28 – dzień powszedni, nie targowy – rano – kursy w kierunku Działek

Przystanek	Liczba pasażerów
Leśna	1
Garwolińska-Leśna	1
Unitów Podlaskich-Pętla	4
Kazubska	4
Mazurska	7
Warszawska-Monte Casino	7
Warszawska-Mazowiecka	5
Warszawska-Zalew	4
Daszyńskiego	1
Działki	0

Tabela 23. Linia 28 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia– kursy w kierunku Działek

Przystanek	Liczba pasażerów
Leśna	1
Garwolińska-Leśna	1
Unitów Podlaskich-Pętla	2
Kazubska	3
Mazurska	7

Warszawska-Monte Casino	7
Warszawska-Mazowiecka	5
Warszawska-Zalew	4
Daszyńskiego	1
Działki	0

Tabela 24. Linia 28 – dzień powszedni, nie targowy – po południu– kursy w kierunku Działek

Przystanek	Liczba pasażerów
Leśna	2
Garwolińska-Leśna	3
Unitów Podlaskich-Pętla	4
Kaszubska	5
Mazurska	12
Warszawska-Monte Casino	12
Warszawska-Mazowiecka	11
Warszawska-Zalew	4
Daszyńskiego	1
Działki	0

Tabela 25. Linia 18 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku MPK Starzyńskiego

Przystanek	Liczba pasażerów
Działki	1
Daszyńskiego	11
Plażowa	14
Poznańska I	15
Poznańska II	20
Warszawska-Mazowiecka	23
Warszawska-Monte Casino	25
Warszawska-Łukasińskiego	23
Piłsudskiego-10 Lutego	20
Piłsudskiego-Urząd Skarbowy	14
Piłsudskiego-Starostwo Powiatowe	12
Piłsudskiego Stary Kościół	9
Starowiejska-Kino	5
Starowiejska-Geodetów	5
Starowiejska-Starzyńskiego	4
Starzyńskiego I	2
MPK STARZYŃSKIEGO	1

Tabela 26. Linia 18 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku MPK Starzyńskiego

Przystanek	Liczba pasażerów
------------	------------------

Działki	2
Daszyńskiego	10
Plażowa	13
Poznańska I	14
Poznańska II	14
Warszawska-Mazowiecka	16
Warszawska-Monte Casino	17
Warszawska-Łukasińskiego	16
Piłsudskiego-10 Lutego	14
Piłsudskiego-Urząd Skarbowy	12
Piłsudskiego-Starostwo Powiatowe	9
Piłsudskiego Stary Kościół	7
Starowiejska-Kino	6
Starowiejska-Geodetów	5
Starowiejska-Starzyńskiego	4
Starzyńskiego I	1
MPK STARZYŃSKIEGO	0

Tabela 27. Linia 18 – dzień powszedni, targowy – po południu – kursy w kierunku MPK Starzyńskiego

Przystanek	Liczba pasażerów
Działki	2
Daszyńskiego	8
Plażowa	11
Poznańska I	12
Poznańska II	15
Warszawska-Mazowiecka	18
Warszawska-Monte Casino	18
Warszawska-Łukasińskiego	17
Piłsudskiego-10 Lutego	15
Piłsudskiego-Urząd Skarbowy	10
Piłsudskiego-Starostwo Powiatowe	8
Piłsudskiego Stary Kościół	7
Starowiejska-Kino	6
Starowiejska-Geodetów	5
Starowiejska-Starzyńskiego	4
Starzyńskiego I	2
MPK STARZYŃSKIEGO	1

Tabela 28. Linia 18 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku Działek

Przystanek	Liczba pasażerów
MPK Starzyńskiego	2

Starzyńskiego I	3
Starowiejska-Starzyńskiego	3
Starowiejska-Geodetów	4
Starowiejska-Kino	4
Piłsudskiego Jacek	5
Piłsudskiego Urząd Miasta	6
Piłsudskiego-Bank	6
Piłsudskiego-10 Lutego	4
Warszawska-Łukasińskiego	3
Warszawska-Monte Casino	2
Warszawska-Mazowiecka	2
Warszawska-Zalew	2
Daszyńskiego	1
DZIAŁKI	

Tabela 29. Linia 18 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku Dziełek

Przystanek	Liczba pasażerów
MPK Starzyńskiego	2
Starzyńskiego I	4
Starowiejska-Starzyńskiego	5
Starowiejska-Geodetów	6
Starowiejska-Kino	7
Piłsudskiego Jacek	10
Piłsudskiego Urząd Miasta	13
Piłsudskiego-Bank	18
Piłsudskiego-10 Lutego	18
Warszawska-Łukasińskiego	17
Warszawska-Monte Casino	16
Warszawska-Mazowiecka	14
Warszawska-Zalew	8
Daszyńskiego	3
DZIAŁKI	

Tabela 30. Linia 18 – dzień powszedni, targowy – po południu – kursy w kierunku Dziełek

Przystanek	Liczba pasażerów
MPK Starzyńskiego	4
Starzyńskiego I	9
Starowiejska-Starzyńskiego	10
Starowiejska-Geodetów	12
Starowiejska-Kino	19
Piłsudskiego Jacek	25

Piłsudskiego Urząd Miasta	30
Piłsudskiego-Bank	34
Piłsudskiego-10 Lutego	33
Warszawska-Łukasińskiego	31
Warszawska-Monte Casino	27
Warszawska-Mazowiecka	15
Warszawska-Zalew	11
Daszyńskiego	3
DZIAŁKI	

Tabela 31. Linia 27 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku ul. Starowiejskiej

Przystanek	Liczba pasażerów
Działki	2
Daszyńskiego	17
Warszawska-Zalew	20
Warszawska-Mazowiecka	25
Warszawska-Monte Casino	30
Warszawska-Łukasińskiego	31
10 Lutego	23
Popieluszki II	22
Popieluszki I	19
Rynkowa	13
Prusa	14
Poniatowskiego-Bema	13
Bema-Szpital	12
Bema-Akademik	8
Kazimierzowska-Mleczarnia	8
Kazimierzowska-Starowiejska	8
Starowiejska-Geodetów	7
Janowska-Żaboklicka	6
Janowska-Cmentarz	5
Janowska-Wiązowa	4
Kasztanowa I	4
Kasztanowa II	3
Starowiejska-Rondo	0

Tabela 32. Linia 27 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku ul. Starowiejskiej

Przystanek	Liczba pasażerów
Działki	1
Daszyńskiego	6
Warszawska-Zalew	9

Warszawska-Mazowiecka	10
Warszawska-Monte Casino	9
Warszawska-Łukasińskiego	9
10 Lutego	9
Popieluszki II	9
Popieluszki I	8
Rynkowa	6
Prusa	6
Poniatowskiego-Bema	6
Bema-Szpital	6
Bema-Akademik	4
Kazimierzowska-Mleczarnia	4
Kazimierzowska-Starowiejska	7
Starowiejska-Geodetów	6
Janowska-Żaboklicka	5
Janowska-Cmentarz	4
Janowska-Wiązowa	4
Kasztanowa I	3
Kasztanowa II	1
Starowiejska-Rondo	1

Tabela 33. Linia 27 – dzień powszedni, targowy – po południu – kursy w kierunku ul. Starowiejskiej

Przystanek	Liczba pasażerów
Działki	0
Daszyńskiego	2
Warszawska-Zalew	5
Warszawska-Mazowiecka	5
Warszawska-Monte Casino	6
Warszawska-Łukasińskiego	6
10 Lutego	6
Popieluszki II	7
Popieluszki I	8
Rynkowa	6
Prusa	6
Poniatowskiego-Bema	6
Bema-Szpital	6
Bema-Akademik	7
Kazimierzowska-Mleczarnia	6
Kazimierzowska-Starowiejska	8
Starowiejska-Geodetów	8
Janowska-Żaboklicka	6
Janowska-Cmentarz	5

Janowska-Wiązowa	3
Kasztanowa I	1
Kasztanowa II	0
Starowiejska-Rondo	0

Tabela 34. Linia 27 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku Dziełek

Przystanek	Liczba pasażerów
Starowiejska-Rondo	2
Kasztanowa II	6
Kasztanowa I	9
Janowska-Wiązowa	11
Janowska-Cmentarz	11
Janowska-żaboklicka	12
Starowiejska-Geodetów	14
Kazimierzowska-Starowiejska	11
Kazimierzowska-Mleczarnia	14
Bema-Akademik	18
Bema-Szpital	19
Poniatowskiego-Bema	21
Prusa	20
Rynkowa	17
Popiełuszki I	13
Popiełuszki II	13
10 Lutego	11
Piłsudskiego-10 Lutego	11
Warszawska-Łukasińskiego	11
Warszawska-Monte Casino	10
Warszawska-Mazowiecka	8
Warszawska-Zalew	7
Daszyńskiego	4

Tabela 35. Linia 27 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku Dziełek

Przystanek	Liczba pasażerów
Starowiejska-Rondo	1
Kasztanowa II	2
Kasztanowa I	3
Janowska-Wiązowa	4
Janowska-Cmentarz	5
Janowska-Żaboklicka	4
Starowiejska-Geodetów	3
Kazimierzowska-Starowiejska	3

Kazimierzowska-Mleczarnia	3
Bema-Akademik	4
Bema-Szpital	4
Poniatowskiego-Bema	5
Prusa	5
Rynkowa	9
Popiełuszki I	9
Popiełuszki II	8
10 Lutego	8
Piłsudskiego-10 Lutego	9
Warszawska-Łukasińskiego	8
Warszawska-Monte Casino	8
Warszawska-Mazowiecka	6
Warszawska-Zalew	4
Daszyńskiego	2

Tabela 36. Linia 27 – dzień powszedni, targowy – po południu – kursy w kierunku Działek

Przystanek	Liczba pasażerów
Starowiejska-Rondo	1
Kasztanowa II	2
Kasztanowa I	3
Janowska-Wiązowa	5
Janowska-Cmentarz	5
Janowska-żaboklicka	6
Starowiejska-Geodetów	5
Kazimierzowska-Starowiejska	5
Kazimierzowska-Mleczarnia	5
Bema-Akademik	8
Bema-Szpital	9
Poniatowskiego-Bema	9
Prusa	9
Rynkowa	9
Popiełuszki I	8
Popiełuszki II	9
10 Lutego	9
Piłsudskiego-10 Lutego	12
Warszawska-Łukasińskiego	11
Warszawska-Monte Casino	11
Warszawska-Mazowiecka	9
Warszawska-Zalew	7
Daszyńskiego	2

Tabela 37. Linia 12 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku: Piaski Zamiejskie

Przystanek	Liczba pasażerów
MPK Starzyńskiego	0
Brzeska-Zespół Szkół Budowlanych	0
Brzeska-PSI	2
Brzeska-3-go Maja	4
Floriańska-Prus	5
Piłsudskiego Jacek	6
Piłsudskiego Urząd Miasta	6
Piłsudskiego-Bank	6
Piłsudskiego-10 Lutego	6
Warszawska-Łukasińskiego	6
Warszawska-Monte Casino	6
Warszawska-Mazowiecka	5
Warszawska-Zalew	3
Daszyńskiego	1
Piaski Zamiejskie I	1
Piaski Zamiejskie II	1
Piaski Zamiejskie III	1
Piaski Zamiejskie IV	0
Piaski Zamiejskie-Pętla	0

Tabela 38. Linia 12 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku: Piaski Zamiejskie

Przystanek	Liczba pasażerów
MPK Starzyńskiego	0
Brzeska-Zespół Szkół Budowlanych	2
Brzeska-PSI	3
Brzeska-3-go Maja	4
Floriańska-Prus	8
Piłsudskiego Jacek	8
Piłsudskiego Urząd Miasta	10
Piłsudskiego-Bank	14
Piłsudskiego-10 Lutego	15
Warszawska-Łukasińskiego	15
Warszawska-Monte Casino	14
Warszawska-Mazowiecka	12
Warszawska-Zalew	10
Daszyńskiego	5
Piaski Zamiejskie I	3
Piaski Zamiejskie II	2
Piaski Zamiejskie III	2
Piaski Zamiejskie IV	0

Piaski Zamiejskie-Pętla	0
-------------------------	---

Tabela 39. Linia 12 – dzień powszedni, targowy – po południu – kursy w kierunku: Piaski Zamiejskie

Przystanek	Liczba pasażerów
MPK Starzyńskiego	3
Brzeska-Zespół Szkół Budowlanych	4
Brzeska-PSI	4
Brzeska-3-go Maja	6
Floriańska-Prus	6
Piłsudskiego Jacek	11
Piłsudskiego Urząd Miasta	20
Piłsudskiego-Bank	23
Piłsudskiego-10 Lutego	24
Warszawska-Łukasińskiego	24
Warszawska-Monte Casino	24
Warszawska-Mazowiecka	20
Warszawska-Zalew	16
Daszyńskiego	8
Piaski Zamiejskie I	7
Piaski Zamiejskie II	6
Piaski Zamiejskie III	6
Piaski Zamiejskie IV	0
Piaski Zamiejskie-Pętla	0

Tabela 40. Linia 12 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku: MPK Starzyńskiego

Przystanek	Liczba pasażerów
Piaski Zamiejskie-Pętla	2
Piaski Zamiejskie IV	6
Piaski Zamiejskie III	8
Piaski Zamiejskie II	16
Piaski Zamiejskie I	18
Daszyńskiego	33
Warszawska-Zalew	38
Warszawska-Mazowiecka	44
Warszawska-Monte Casino	47
Warszawska-Łukasińskiego	47
Piłsudskiego-10 Lutego	37
Piłsudskiego-Urząd Skarbowy	28
Piłsudskiego-Starostwo Powiatowe	22
Floriańska-Prus	15
Brzeska-3-go Maja	9

Brzeska-PSI	7
Brzeska-Zespół Szkół Budowlanych	4
MPK Starzyńskiego	4

Tabela 41. Linia 12 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku: MPK Starzyńskiego

Przystanek	Liczba pasażerów
Piaski Zamiejskie-Pętla	2
Piaski Zamiejskie IV	3
Piaski Zamiejskie III	5
Piaski Zamiejskie II	6
Piaski Zamiejskie I	6
Daszyńskiego	10
Warszawska-Zalew	12
Warszawska-Mazowiecka	13
Warszawska-Monte Casino	14
Warszawska-Łukasińskiego	15
Piłsudskiego-10 Lutego	12
Piłsudskiego-Urząd Skarbowy	9
Piłsudskiego-Starostwo Powiatowe	7
Floriańska-Prus	5
Brzeska-3-go Maja	5
Brzeska-PSI	5
Brzeska-Zespół Szkół Budowlanych	0
MPK Starzyńskiego	0

Tabela 42. Linia 12 – dzień powszedni, targowy – po południu – kursy w kierunku: MPK Starzyńskiego

Przystanek	Liczba pasażerów
Piaski Zamiejskie-Pętla	0
Piaski Zamiejskie IV	0
Piaski Zamiejskie III	3
Piaski Zamiejskie II	5
Piaski Zamiejskie I	5
Daszyńskiego	8
Warszawska-Zalew	8
Warszawska-Mazowiecka	8
Warszawska-Monte Casino	8
Warszawska-Łukasińskiego	7
Piłsudskiego-10 Lutego	4
Piłsudskiego-Urząd Skarbowy	5
Piłsudskiego-Starostwo Powiatowe	3
Floriańska-Prus	1

Brzeska-3-go Maja	0
Brzeska-PSI	0
Brzeska-Zespół Szkół Budowlanych	0
MPK Starzyńskiego	0

Tabela 43. Linia 22 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich

Przystanek	Liczba pasażerów
Dworzec PKP	1
Armii Krajowej dw.PKS	2
Piłsudskiego-Urząd Skarbowy	3
Piłsudskiego Starostwo Powiatowe	5
Floriańska-Prus	7
Floriańska-3-go Maja	7
Floriańska-Fabryczna	7
Torowa-Sulimów	6
Łukowska-Żwirowa	5
Południowa II	4
Południowa I	4
Grabianowska II	3
Grabianowska I	3
Składowa-WORD	3
Zbrojna-Dreszera	2
Partyzantów-Zajezdnia PKS	2
Partyzantów-Artyleryjska	1
Niepodległości I	1
Niepodległości II	1
Unitów Podlaskich Pętla	0

Tabela 44. Linia 22 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku Dworca PKP

Przystanek	Liczba pasażerów
Unitów Podlaskich Pętla	0
Unitów Podlaskich	2
Romanówka	3
Partyzantów-Artyleryjska	4
Partyzantów-Zajezdnia PKS	4
Zbrojna-Dreszera	5
Składowa-WORD	5
Grabianowska I	6
Grabianowska II	8
Południowa I	10
Południowa II	12

Łukowska-Żwirowa	17
Torowa-Sulimów	15
Floriańska-Fabryczna	15
Floriańska-3-go Maja	14
Floriańska-Prus	12
Piłsudskiego Jacek	9
Piłsudskiego Urząd Miasta	7
Armii Krajowej Z.K.	3
Armii Krajowej dw.PKS	1
Dworzec PKP	0

Tabela 45. Linia 33 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku: Piaski Zamiejskie

Przystanek	Liczba pasażerów
Terespolska-ZPP	0
Terespolska-Mostostal	1
Ujrzanowska	1
Brzeska-Renault	1
Brzeska-Centrum Handlowe	2
Brzeska-Starzyńskiego	5
Brzeska-Zespół Szkół Budowlanych	7
Brzeska-PSI	7
Brzeska-3-go Maja	9
Floriańska-Prus	10
Piłsudskiego Jacek	13
Piłsudskiego Urząd Miasta	15
Piłsudskiego-Bank	22
Piłsudskiego-10 Lutego	28
Warszawska-Łukasińskiego	28
Warszawska-Monte Casino	27
Warszawska-Mazowiecka	23
Warszawska-Zalew	20
Daszyńskiego	13
Piaski Zamiejskie I	10
Piaski Zamiejskie II	7
Piaski Zamiejskie III	5
Piaski Zamiejskie IV	3
Piaski Zamiejskie-Pętla	0

Tabela 46. Linia 33 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku ul. Terespolskiej

Przystanek	Liczba pasażerów
Piaski Zamiejskie-Pętla	1
Piaski Zamiejskie IV	3

Piaski Zamiejskie III	3
Piaski Zamiejskie II	4
Piaski Zamiejskie I	6
Daszyńskiego	9
Warszawska-Zalew	10
Warszawska-Mazowiecka	11
Warszawska-Monte Casino	10
Warszawska-Łukasińskiego	10
Piłsudskiego-10 Lutego	8
Piłsudskiego-Urząd Skarbowy	8
Piłsudskiego-Starostwo Powiatowe	7
Floriańska-Prus	6
Brzeska-3-go Maja	7
Brzeska-PSI	7
Brzeska-Zespół Szkół Budowlanych	7
Brzeska-Starzyńskiego	6
Brzeska-Centrum Handlowe	6
Brzeska-Renault	5
Ujrzanowska	3
Terespolska-Mostostal	0
Terespolska-ZPP	0

Tabela 47. Linia 3 – sobota – do południa

Przystanek	Liczba pasażerów
Leśna	2
Garwolińska-Leśna	4
Unitów Podlaskich	15
Romanówka	16
Partyzantów-Artyleryjska	17
Partyzantów-Zajezdnia PKS	17
Armii Krajowej dw.PKS	14
Wojskowa	10
Sokołowska-Pomnik	10
Rynkowa	11
Jagiełły-Jagiellońska	11
Jagiełły-WSS	11
Jagiełły-Chrobrego	11
Chrobrego-Pawilon	13
Mireckiego-Graniczna	13
Mireckiego-Jagiellońska	14
Dąbrowskiego-Reja	13
Poniatowskiego-Szpital 1	12

Bema-Szpital	12
Bema-Akademik	11
Kazimierzowska-Mleczarnia	11
Kazimierzowska-Starowiejska	10
Wyszyńskiego	10
Brzeska-3-go Maja	9
Floriańska-Prus	10
Piłsudskiego Jacek	9
Piłsudskiego Urząd Miasta	9
Armii Krajowej Z.K.	10
Świętojańska	12
Partyzantów-Zajezdnia PKS	11
Partyzantów-Artyleryjska	9
Romanówka	7
Unitów Podlaskich	3
Leśna	0

Tabela 48. Linia 3 – sobota – po południu

Przystanek	Liczba pasażerów
Leśna	2
Garwolińska-Leśna	2
Unitów Podlaskich	7
Romanówka	9
Partyzantów-Artyleryjska	10
Partyzantów-Zajezdnia PKS	10
Armii Krajowej dw.PKS	10
Wojskowa	10
Sokołowska-Pomnik	10
Rynkowa	10
Jagiełły-Jagiellońska	10
Jagiełły-WSS	10
Jagiełły-Chrobrego	9
Chrobrego-Pawilon	9
Mireckiego-Graniczna	9
Mireckiego-Jagiellońska	8
Dąbrowskiego-Reja	8
Poniatowskiego-Szpital 1	8
Bema-Szpital	8
Bema-Akademik	8
Kazimierzowska-Mleczarnia	7
Kazimierzowska-Starowiejska	7
Wyszyńskiego	6
Brzeska-3-go Maja	6

Floriańska-Prus	7
Piłsudskiego Jacek	7
Piłsudskiego Urząd Miasta	9
Armii Krajowej Z.K.	9
Świętojańska	12
Partyzantów-Zajezdnia PKS	11
Partyzantów-Artyleryjska	9
Romanówka	6
Unitów Podlaskich	1
Leśna	0

Tabela 49. Linia 4 – sobota – do południa

Przystanek	Liczba pasażerów
Kurpiowska-Pętla	7
Kraszewskiego-Szkoła	9
Monte Cassino-Kościół	13
Warszawska-Monte Casino	15
Piłsudskiego-10 Lutego	14
Piłsudskiego-Urząd Skarbowy	12
Piłsudskiego-Starostwo Powiatowe	10
Floriańska-Prus	10
Brzeska	10
Wyszyńskiego	10
Kazimierzowska-Starowiejska	9
Prusa-Amfiteatr	10
Poniatowskiego-Bema	10
Poniatowskiego-Szpital 1	9
Dąbrowskiego-Reja	9
Mireckiego-Jagiellońska	9
Mireckiego-Graniczna	10
Chrobrego-Pawilon	11
Sokołowska-Chemia	12
Sokołowska-Żytńia	12
Sokołowska-Pomnik	11
Piłsudskiego-Bank	11
Piłsudskiego-10 Lutego	12
Warszawska-Łukasińskiego	12
Monte Cassino-Warszawska	9
Monte Cassino-Kościół	5
Kurpiowska-Pętla	1

Tabela 50. Linia 4 – sobota – po południu

Przystanek	Liczba pasażerów
Kurpiowska-Pętla	4
Kraszewskiego-Szkoła	6
Monte Cassino-Kościół	9
Warszawska-Monte Casino	12
Piłsudskiego-10 Lutego	13
Piłsudskiego-Urząd Skarbowy	12
Piłsudskiego-Starostwo Powiatowe	11
Floriańska-Prus	11
Brzeska	11
Wyszyńskiego	12
Kazimierzowska-Starowiejska	12
Prusa-Amfiteatr	12
Poniatowskiego-Bema	12
Poniatowskiego-Szpital 1	11
Dąbrowskiego-Reja	11
Mireckiego-Jagiellońska	11
Mireckiego-Graniczna	10
Chrobrego-Pawilon	10
Sokołowska-Chemia	9
Sokołowska-Żytnia	9
Sokołowska-Pomnik	10
Piłsudskiego-Bank	13
Piłsudskiego-10 Lutego	13
Warszawska-Łukasińskiego	12
Monte Cassino-Warszawska	10
Monte Cassino-Kościół	4
Kurpiowska-Pętla	0

Tabela 51. Linia 12 – sobota – do południa – kursy w kierunku: Piaski Zamiejskie

Przystanek	Liczba pasażerów
MPK Starzyńskiego	1
Brzeska-Zespół Szkół Budowlanych	1
Brzeska-PSI	1
Brzeska-3-go Maja	2
Floriańska-Prus	5
Piłsudskiego Jacek	6
Piłsudskiego Urząd Miasta	9
Piłsudskiego-Bank	14

Piłsudskiego-10 Lutego	14
Warszawska-Łukasińskiego	14
Warszawska-Monte Casino	13
Warszawska-Mazowiecka	11
Warszawska-Zalew	9
Daszyńskiego	6
Piaski Zamiejskie I	4
Piaski Zamiejskie II	3
Piaski Zamiejskie III	2
Piaski Zamiejskie IV	0
Piaski Zamiejskie-Pętla	0

Tabela 52. Linia 12 – sobota – do południa – kursy w kierunku MPK Starzyńskiego

Przystanek	Liczba pasażerów
Piaski Zamiejskie-Pętla	1
Piaski Zamiejskie IV	3
Piaski Zamiejskie III	5
Piaski Zamiejskie II	6
Piaski Zamiejskie I	8
Daszyńskiego	16
Warszawska-Zalew	21
Warszawska-Mazowiecka	24
Warszawska-Monte Casino	23
Warszawska-Łukasińskiego	23
Piłsudskiego-10 Lutego	17
Piłsudskiego-Urząd Skarbowy	10
Piłsudskiego-Starostwo Powiatowe	6
Floriańska-Prus	4
Brzeska-3-go Maja	5
Brzeska-PSI	5
Brzeska-Zespół Szkół Budowlanych	3
MPK Starzyńskiego	0

Tabela 53. Linia 33– sobota – po południu – kursy w kierunku: Piaski Zamiejskie

Przystanek	Liczba pasażerów
Terespolska-ZPP	0
Terespolska-Mostostal	2
Ujrzanowska	2
Brzeska-Renault	2
Brzeska-Centrum Handlowe	5
Brzeska-Starzyńskiego	11
Brzeska-Zespół Szkół Budowlanych	13
Brzeska-PSI	12

Brzeska-3-go Maja	12
Floriańska-Prus	12
Piłsudskiego Jacek	13
Piłsudskiego Urząd Miasta	16
Piłsudskiego-Bank	26
Piłsudskiego-10 Lutego	28
Warszawska-Łukasińskiego	27
Warszawska-Monte Casino	25
Warszawska-Mazowiecka	22
Warszawska-Zalew	14
Daszyńskiego	2
Piaski Zamiejskie I	1
Piaski Zamiejskie II	0
Piaski Zamiejskie III	0
Piaski Zamiejskie IV	0
Piaski Zamiejskie-Pętla	0

Tabela 54. Linia 33– sobota – po południu – kursy w kierunku ul. Terespolskiej

Przystanek	Liczba pasażerów
Piaski Zamiejskie-Pętla	1
Piaski Zamiejskie IV	3
Piaski Zamiejskie III	4
Piaski Zamiejskie II	4
Piaski Zamiejskie I	5
Daszyńskiego	11
Warszawska-Zalew	18
Warszawska-Mazowiecka	18
Warszawska-Monte Casino	18
Warszawska-Łukasińskiego	17
Piłsudskiego-10 Lutego	16
Piłsudskiego-Urząd Skarbowy	13
Piłsudskiego-Starostwo Powiatowe	6
Floriańska-Prus	3
Brzeska-3-go Maja	2
Brzeska-PSI	2
Brzeska-Zespół Szkół Budowlanych	2
Brzeska-Starzyńskiego	2
Brzeska-Centrum Handlowe	0
Brzeska-Renault	0
Ujrzanowska	0
Terespolska-Mostostal	0
Terespolska-ZPP	0

Tabela 55. Linia 16 – sobota – do południa – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich

Przystanek	Liczba pasażerów
Mostostal-Pętla	2
Terespolska-Mostostal	2
Terespolska-ZPP	2
Starowiejska-Terespolska	5
Starowiejska-Starzyńskiego	5
Starowiejska-Geodetów	8
Starowiejska-Kino	6
Piłsudskiego Jacek	6
Piłsudskiego Urząd Miasta	5
Armii Krajowej Z.K.	4
Świętojańska	5
Partyzantów-Zajezdnia PKS	6
Kurpiowska-Kraszewskiego	6
Kurpiowska-Pętla	5
Partyzantów-Artyleryjska	3
Niepodległości I	2
Niepodległości II	2
Unitów Podlaskich-Pętla	0

Tabela 56. Linia 16 – sobota – po południu – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich

Przystanek	Liczba pasażerów
Mostostal-Pętla	2
Terespolska-Mostostal	6
Terespolska-ZPP	7
Starowiejska-Terespolska	9
Starowiejska-Starzyńskiego	17
Starowiejska-Geodetów	18
Starowiejska-Kino	16
Piłsudskiego Jacek	17
Piłsudskiego Urząd Miasta	16
Armii Krajowej Z.K.	14
Świętojańska	12
Partyzantów-Zajezdnia PKS	12
Kurpiowska-Kraszewskiego	11
Kurpiowska-Pętla	7
Partyzantów-Artyleryjska	7
Niepodległości I	5
Niepodległości II	4
Unitów Podlaskich-Pętla	0

Tabela 57. Linia 16 – sobota – do południa – kursy w kierunku ul. Terespolskiej

Przystanek	Liczba pasażerów
Unitów Podlaskich-Pętla	2
Unitów Podlaskich	11
Romanówka	11
Monte Cassino-Podlaska	11
Kurpiowska-Pętla	18
Kraszewskiego-Podlaska	18
Partyzantów-Zajezdnia PKS	19
Armii Krajowej dw.PKS	15
Piłsudskiego-Urząd Skarbowy	14
Piłsudskiego-Starostwo Powiatowe	12
Piłsudskiego Stary Kościół	11
Starowiejska-Kino	11
Starowiejska-Geodetów	9
Starowiejska-Starzyńskiego	4
Starowiejska-Terespolska	1
Terespolska-ZPP	1
Terespolska-Mostostal	0
Mostostal-Pętla	0

Tabela 58. Linia 16 – sobota – po południu – kursy w kierunku ul. Terespolskiej

Przystanek	Liczba pasażerów
Unitów Podlaskich-Pętla	2
Unitów Podlaskich	5
Romanówka	5
Monte Cassino-Podlaska	10
Kurpiowska-Pętla	13
Kraszewskiego-Podlaska	14
Partyzantów-Zajezdnia PKS	14
Armii Krajowej dw.PKS	9
Piłsudskiego-Urząd Skarbowy	11
Piłsudskiego-Starostwo Powiatowe	9
Piłsudskiego Stary Kościół	9
Starowiejska-Kino	9
Starowiejska-Geodetów	8
Starowiejska-Starzyńskiego	8
Starowiejska-Terespolska	3
Terespolska-ZPP	3
Terespolska-Mostostal	1
Mostostal-Pętla	0

Tabela 59. Linia 18 – sobota – kursy w kierunku MPK Starzyńskiego

Przystanek	Liczba
------------	--------

	pasażerów
Działki	6
Daszyńskiego	12
Plażowa	14
Poznańska I	16
Poznańska II	21
Warszawska-Mazowiecka	21
Warszawska-Monte Cassino	19
Warszawska-Łukasińskiego	20
Piłsudskiego-10 Lutego	18
Piłsudskiego-Urząd Skarbowy	13
Piłsudskiego Starostwo Powiatowe	6
Piłsudskiego Stary Kościół	5
Starowiejska-Kino	4
Starowiejska-Geodetów	4
Starowiejska-Starzyńskiego	1
Starzyńskiego I	0
MPK Starzyńskiego	0

Tabela 60. Linia 18 – sobota – kursy w kierunku Działek

Przystanek	Liczba pasażerów
MPK Starzyńskiego	0
Starzyńskiego I	3
Starowiejska-Starzyńskiego	3
Starowiejska-Geodetów	7
Starowiejska-Kino	8
Piłsudskiego Jacek	9
Piłsudskiego Urząd Miasta	7
Piłsudskiego-Bank	15
Piłsudskiego-10 Lutego	15
Warszawska-Łukasińskiego	15
Warszawska-Monte Casino	14
Warszawska-Mazowiecka	12
Warszawska-Zalew	8
Daszyńskiego	4
Działki	0

Tabela 61. Linia 27 – sobota – kursy w kierunku Dworca PKP

Przystanek	Liczba pasażerów
Starowiejska-Rondo	1
Kasztanowa II	3
Kasztanowa I	5
Janowska-Wiązowa	9

Janowska-Cmentarz	13
Janowska-żaboklicka	13
Starowiejska-Geodetów	15
Kazimierzowska-Starowiejska	14
Kazimierzowska-Mleczarnia	14
Bema-Akademik	15
Bema-Szpital	13
Poniatowskiego-Bema	14
Prusa	13
Rynkowa	11
Popiełuszki I	10
Popiełuszki II	9
10 Lutego	8
Piłsudskiego-10 Lutego	7
Armii Krajowej Z.K.	2
Armii Krajowej dw.PKS	5
Dworzec PKP	0

Tabela 62. Linia 27 – sobota – kursy w kierunku ul. Starowiejskiej

Przystanek	Liczba pasażerów
Dworzec PKP	1
Armii Krajowej dw.PKS	4
Piłsudskiego-10 Lutego	3
10 Lutego	4
Popiełuszki II	3
Popiełuszki I	4
Rynkowa	12
Prusa	13
Poniatowskiego-Bema	13
Bema-Szpital	13
Bema-Akademik	12
Kazimierzowska-Mleczarnia	12
Kazimierzowska-Starowiejska	12
Starowiejska-Geodetów	12
Janowska-żaboklicka	12
Janowska-Cmentarz	4
Janowska-Wiązowa	2
Kasztanowa I	2
Kasztanowa II	1
Starowiejska-Rondo	0

Spis tabel

Tabela 1. Najważniejsze miejsca użyteczności publicznej.....	10
Tabela 2. Struktura ludności miasta Siedlce wg grup ekonomicznych.....	15
Tabela 3. Liczba osób kształcących się z podziałem na rodzaje szkół	15
Tabela 4. Struktura ludności Gminy Siedlce wg grup wiekowych	18
Tabela 5. Struktura ludności Gminy Wiśniew wg grup wiekowych.....	21
Tabela 6. Struktura ludności Gminy Zbuczyn wg grup wiekowych	23
Tabela 7. Struktura ludności Miasta i Gminy Mordy wg grup wiekowych	25
Tabela 8. Struktura ludności Gminy Suchożebry wg grup wiekowych.....	27
Tabela 9. Struktura ludności Gminy Mokobody wg grup wiekowych	29
Tabela 10. Struktura ludności Gminy Kotuń wg grup wiekowych.....	31
Tabela 11. Struktura ludności Gminy Skórzec wg grup wiekowych	33
Tabela 12. Długość dróg w Siedlcach [km].....	36
Tabela 13. Struktura taboru autobusowego	42
Tabela 14. Autobusy niskopodłogowe w Siedlcach	42
Tabela 15. Odnowa taboru autobusowego.....	43
Tabela 16. Liczba pasażerów przewiezionych w latach 1993-2013	74
Tabela 17. Postulaty przewozowe mieszkańców oraz pożądany standard usług	82
Tabela 18. Emisja zanieczyszczeń z zakładów szczególnie uciążliwych w Siedlcach w latach 2006-2011	84
Tabela 19. Emisja zanieczyszczeń do powietrza z kotłowni PEC Sp. z o.o. w Siedlcach w latach 2009-2012	85
Tabela 20. Finansowanie usług transportu publicznego w Siedlcach w latach 2010-2013.....	96
Tabela 21. Wysokość dopłaty rocznej płaconej przez gminy (zł)	97
Tabela 22. Dynamika cen biletów i inflacji	97
Tabela 23. Osoby uprawnione do ulg ustawowych	98
Tabela 24. Wysokość opłat	101
Tabela 25. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w Siedlcach	104
Tabela 26. Poprawa dostępności komunikacyjnej miasta	111
Tabela 27. Usprawnienie układu drogowo-ulicznego	111
Tabela 28. Rozwój komunikacji publicznej.....	112
Tabela 29. Miejsca użyteczności publicznej w Siedlcach	119

Spis map

Mapa 1. Położenie Siedlec na mapie Mazowsza	9
Mapa 2. Planowanie przestrzenne miasta Siedlce	10
Mapa 3. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej i przystanków – miejsca najważniejsze	11
Mapa 4. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej i przystanków	12
Mapa 5. Gęstość zaludnienia w Siedlcach wraz z trasami autobusów.....	14
Mapa 6. Gmina Siedlce	20
Mapa 7. Gmina Wiśniew	22
Mapa 8. Gmina Zbuczyn.....	24
Mapa 9. Gmina Mordy	26
Mapa 10. Gmina Suchożebry	28
Mapa 11. Gmina Mokobody	30
Mapa 12. Gmina Kotuń	32
Mapa 13. Gmina Skórzec	34
Mapa 14. Docelowy układ małej obwodnicy	39
Mapa 15. Połączenie małej obwodnicy z planowanym tunelem pod torami	40
Mapa 16. Miasto Siedlce oraz gminy obsługiwane przez MPK w Siedlcach	41
Mapa 17. Przystanki autobusowe w powiecie siedleckim i w mieście Siedlce oraz strefy biletowe	47
Mapa 18. Linia 3 – dzień powszedni, nie targowy - rano	50
Mapa 19. Linia 3 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia.....	50
Mapa 20. Linia 3 – dzień powszedni, nie targowy – po południu	50
Mapa 21. Linia 4 – dzień powszedni, nie targowy - rano	51
Mapa 22. Linia 4 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia.....	51
Mapa 23. Linia 4 – dzień powszedni, nie targowy – po południu	51
Mapa 24. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – rano – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich.....	52
Mapa 25. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich	52
Mapa 26. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – po południu – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich	52
Mapa 27. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – rano – kursy w kierunku ul. Terespolskiej	53
Mapa 28. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku ul. Terespolskiej.....	53
Mapa 29. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – po południu – kursy w kierunku ul. Terespolskiej	53
Mapa 30. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – rano – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich, ulicami Janowską i Kasztanową	54
Mapa 31. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich, ulicami Janowską i Kasztanową	54
Mapa 32. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – po południu – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich, ulicami Janowską i Kasztanową	54
Mapa 33. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – rano – kursy w kierunku ul. Terespolskiej, ulicami Janowską i Kasztanową	55
Mapa 34. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku ul. Terespolskiej, ulicami Janowską i Kasztanową	55
Mapa 35. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – po południu – kursy w kierunku ul. Terespolskiej, ulicami Janowską i Kasztanową	55
Mapa 36. Linia 28 – dzień powszedni, nie targowy – rano – kursy w kierunku ul. Leśnej	56
Mapa 37. Linia 28 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia– kursy w kierunku ul. Leśnej	56
Mapa 38. Linia 28 – dzień powszedni, nie targowy – po południu– kursy w kierunku ul. Leśnej	56
Mapa 39. Linia 28 – dzień powszedni, nie targowy – rano – kursy w kierunku Działek.....	57
Mapa 40. Linia 28 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia– kursy w kierunku Działek.....	57
Mapa 41. Linia 28 – dzień powszedni, nie targowy – po południu– kursy w kierunku Działek	57
Mapa 42. Linia 18 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku MPK Starzyńskiego.....	58
Mapa 43. Linia 18 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku MPK Starzyńskiego	58
Mapa 44. Linia 18 – dzień powszedni, targowy – po południu – kursy w kierunku MPK Starzyńskiego	58

Mapa 45. Linia 18 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku Działek	59
Mapa 46. Linia 18 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku Działek	59
Mapa 47. Linia 18 – dzień powszedni, targowy – po południu – kursy w kierunku Działek	59
Mapa 48. Linia 27 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku Starowiejska-Pętla	60
Mapa 49. Linia 27 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku Starowiejska-Pętla	60
Mapa 50. Linia 27 – dzień powszedni, targowy – po południu – kursy w kierunku Starowiejska-Pętla	60
Mapa 51. Linia 27 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku Działek	61
Mapa 52. Linia 27 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku Działek	61
Mapa 53. Linia 27 – dzień powszedni, targowy – po południu – kursy w kierunku Działek	61
Mapa 54. Linia 12 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku: Piaski Zamiejskie	62
Mapa 55. Linia 12 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku: Piaski Zamiejskie	62
Mapa 56. Linia 12 – dzień powszedni, targowy – po południu – kursy w kierunku: Piaski Zamiejskie	62
Mapa 57. Linia 12 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku: MPK Starzyńskiego	63
Mapa 58. Linia 12 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku: MPK Starzyńskiego	63
Mapa 59. Linia 12 – dzień powszedni, targowy – po południu – kursy w kierunku: MPK Starzyńskiego	63
Mapa 60. Linia 22 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich	64
Mapa 61. Linia 22 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku Dworca PKP	64
Mapa 62. Linia 33 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku: Piaski Zamiejskie	65
Mapa 63. Linia 33 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku ul. Terespolskiej	65
Mapa 64. Linia 3 – sobota – do południa	66
Mapa 65. Linia 3 – sobota – po południu	66
Mapa 66. Linia 4 – sobota – do południa	67
Mapa 67. Linia 4 – sobota – po południu	67
Mapa 68. Linia 12 – sobota – do południa – kursy w kierunku: Piaski Zamiejskie	68
Mapa 69. Linia 12 – sobota – do południa – kursy w kierunku MPK Starzyńskiego	68
Mapa 70. Linia 33 – sobota – po południu – kursy w kierunku: Piaski Zamiejskie	69
Mapa 71. Linia 33 – sobota – po południu – kursy w kierunku ul. Terespolskiej	69
Mapa 72. Linia 16 – sobota – do południa – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich	70
Mapa 73. Linia 16 – sobota – po południu – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich	70
Mapa 74. Linia 16 – sobota – do południa – kursy w kierunku ul. Terespolskiej	71
Mapa 75. Linia 16 – sobota – po południu – kursy w kierunku ul. Terespolskiej	71
Mapa 76. Linia 18 – sobota – kursy w kierunku MPK Starzyńskiego	72
Mapa 77. Linia 18 – sobota – kursy w kierunku Działek	72
Mapa 78. Linia 27 – sobota – kursy w kierunku Dworca PKP	73
Mapa 79. Linia 27 – sobota – kursy w kierunku ul. Starowiejskiej	73
Mapa 80. Rozplanowanie przestrzenne linii i przystanków autobusowych na tle odległości od centrum Siedlec	92
Mapa 81. Strefa płatnego parkowania w Siedlcach	100
Mapa 82. Historyczna więźba podróży publicznym transportem zbiorowym w 2005r.	113
Mapa 83. Aktualna więźba podróży publicznym transportem zbiorowym w 2012 r.	114
Mapa 84. Prognozowana więźba podróży publicznym transportem zbiorowym w 2017 r.	115
Mapa 85. Prognozowana więźba podróży publicznym transportem zbiorowym w 2022 r.	116

Spis wykresów

Wykres 1. Liczba bezrobotnych w mieście Siedlce w latach 2007 – 2013	16
Wykres 2. Stopa bezrobocia w latach 2007 – 2013	17
Wykres 3. Struktura wiekowa autobusów	43
Wykres 4. Dane historyczne i prognoza zmiany liczby samochodów osobowych w Siedlcach	45
Wykres 5. Liczba pasażerów przewiezionych w latach 1993-2013	75
Wykres 6. Dane historyczne i prognoza zmian liczby mieszkańców Siedlec wg GUS – razem oraz w rozbiciu na poszczególne grupy wiekowe	76
Wykres 7. Dane historyczne i prognoza zmian liczby mieszkańców Siedlec wg GUS – udział poszczególnych grup wiekowych	76
Wykres 8. Dane historyczne i prognoza całkowitego popytu efektywnego na bazie danych historycznych, z uwzględnieniem czynników demograficznych	77
Wykres 9. Prognoza całkowitego popytu efektywnego na bazie danych historycznych, z uwzględnieniem czynników demograficznych i społecznych	77
Wykres 10. Dane historyczne i prognoza popytu efektywnego na bazie danych historycznych, z uwzględnieniem czynników zmodyfikowanych	78
Wykres 11. Wpływy z funkcjonowania strefy płatnego parkowania w 2013 r.	101