



URZĄD MIASTA SIEDLCE

Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Siedlcach (Plan Transportowy)

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, grudzień 2012

Spis treści

1.	Wstęp.....	5
1.1.	Czym jest Plan Transportowy?	5
1.2.	Streszczenie dokumentu	7
1.3.	Słownik pojęć używanych w dokumencie	8
1.4.	Zestawienie rekomendacji zawartych w dokumencie.....	9
2.	Charakterystyka obszaru objętego planem transportowym.....	12
2.1.	Powierzchnia obszaru	12
2.2.	Charakterystyka demograficzno–społeczna.....	13
2.2.1.	Liczba mieszkańców w tym gęstość zaludnienia obszaru.....	13
2.2.2.	Struktura wiekowa mieszkańców	18
2.2.3.	Struktura społeczno-zawodowa mieszkańców.....	19
2.2.4.	Aktywność zawodowa mieszkańców.....	20
2.3.	Edukacja.....	21
2.4.	Ochrona zdrowia	22
2.5.	Obiekty użyteczności publicznej.....	22
3.	Ocena i prognozy potrzeb przewozowych.....	26
3.1.	Uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego	26
3.1.1.	Określenie obszarów o największym potencjalnym zapotrzebowaniu na przewozy.....	27
3.1.2.	Uwarunkowania rozwiązań przestrzennych powiązanych z działalnością transportową.....	29
3.1.3.	Kierunki rozwoju przestrzennego miasta w powiązaniu z działalnością transportową	38
3.1.4.	Kierunki rozwoju przestrzennego – rekomendacje.....	39
3.1.5.	Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego.....	40
4.	Określenie sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	46
4.1.	Określenie obszaru objętego siecią komunikacyjną.....	46
4.2.	Charakterystyka istniejącej sieci komunikacyjnej	47
4.2.1.	Gmina Siedlce	49
4.2.2.	Gmina Wiśniew.....	51
4.2.3.	Gmina Zbuczyn	53
4.2.4.	Miasto i Gmina Mordy.....	55
4.2.5.	Gmina Suchożebry	57
4.2.6.	Gmina Mokobody	59
4.2.7.	Gmina Kotuń.....	61
4.2.8.	Gmina Skórzec	63
4.3.	Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej.....	65
4.3.1.	Dane ogólne.....	65
4.3.2.	Wyznaczenie głównych ciągów komunikacji miejskiej.....	66
4.3.3.	Określenie parametrów do kategoryzacji tras i linii komunikacyjnej miejskiej	69
4.3.4.	Określenie standardów częstotliwości kursowania.....	69
4.3.5.	Określenie niezbędnej liczby pojazdów w ruchu w porach dnia o różnym zapotrzebowaniu na komunikację miejską,	69
4.3.6.	Pomiary napełnień.....	70
5.	Finansowanie usług przewozowych	96
5.1.	Źródła finansowania	96
5.2.	Przychody działalności przewozowej.....	97
5.3.	Źródła finansowania inwestycji	98
5.4.	Pozostałe źródła przychodów	100
5.4.1.	Płatne parkowanie.....	100
5.4.2.	Reklama przystankowa	101
5.4.3.	Inne źródła przychodów	101

5.5.	Prognoza wydatków na lokalny transport zbiorowy	102
6.1.	Postulaty przewozowe mieszkańców	105
6.2.	Obecny podział zadań przewozowych.....	107
6.2.1.	System transportowy	107
6.2.2.	Specyfika transportu publicznego	108
6.2.3.	Podział zadań przewozowych	108
6.2.4.	System „optymalny”	109
6.3.	Zrównoważony rozwój, z uwzględnieniem infrastruktury obszaru.....	110
6.3.1.	Infrastruktura transportowa.....	110
6.3.2.	Tabor.....	111
6.3.3.	Uprzywilejowanie ruchu komunikacji publicznej	113
6.3.4.	Integracja transportu publicznego miejskiego i regionalnego	115
6.3.5.	Integracja transportu publicznego z indywidualnym	116
6.3.6.	Zadania	117
6.4.	Zdolność przewozowa środków transportu	118
6.5.	Transport zrównoważony.....	119
6.6.1.	Mocne strony transportu publicznego	122
6.6.2.	Słabe strony transportu publicznego.....	122
6.6.3.	Szanse transportu publicznego.....	123
6.6.4.	Zagrożenia transportu publicznego.....	123
6.7.	Uwarunkowania rozwoju transportu publicznego - identyfikacja problemów.....	124
7.1.	Określenie właściwości rzeczowej oraz kompetencji organizatorów transportu	126
7.2.	Określenie trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego	127
7.3.	Zasady integracji taryfowo-biletowej i koordynacji rozkładów jazdy.	129
7.4.	Zasady oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	131
7.5.	Obowiązki uwzględnienia ustawowych ulg przejazdowych	131
7.6.	Organizacja rynku przewozów.....	133
8.	Określenie pożądanego standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.	135
8.1.	Ochrona środowiska naturalnego.	136
8.1.1.	Aktualny stan ochrony środowiska naturalnego miasta	138
8.1.2.	Preferowanie energooszczędnych i mało obciążających środowisko środków transportu ...	140
8.2.	Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.....	142
8.2.1.	Określenie zapotrzebowania na pojazdy niskopodłogowe wyposażone w system informacji dla osób niepełnosprawnych (niewidomych, niedosłyszących).....	143
8.3.	Dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej.	144
8.3.1.	Zasady bezpiecznej lokalizacji przystanków na danym obszarze.	146
8.3.2.	Określenie zasad budowania sieci przystanków i ich standaryzacja.	147
8.4.	Określenie standardów usług przewozowych,	150
9.	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	151
9.1.	System informacji pasażerskiej (SIP)	152
9.1.1.	Statyczna informacja pasażerska.....	152
9.1.2.	Dynamiczny system informacji pasażerskiej (w czasie rzeczywistym)	152
9.1.3.	Węzły przesiadkowe	155
9.2.	Rozkład jazdy komunikacji miejskiej.....	155
9.2.1.	Godziny przyjazdu lub odjazdu	157
9.2.2.	Obowiązujące opłaty za przejazd	160
9.2.3.	Obowiązujące uprawnienia do przejazdów ulgowych	161
9.2.4.	Liczba i struktura przewozów pasażerów	163
9.3.	Koordinacja połączeń różnych rodzajów środków transportu	164

9.3.1. Koleje Mazowieckie	164
9.3.2. Inni przewoźnicy	168
10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz jego monitorowanie.....	169
Załącznik 1. Miejsca użyteczności publicznej w Siedlcach	176
Załącznik 2. Uchwała Rady Miasta Siedlce w sprawie ulg	181
Załącznik 3. Pomiary napełnień w kordonach/ekranach.....	183
Załącznik 4. Pomiary napełnień w autobusach	190
Spis tabel	209
Spis map	210
Spis rysunków	212

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 (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. W przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, obowiązek opracowania planu ma:

1. gmina:
 - a. licząca, co najmniej 50.000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
 - b. której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 80.000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
2. związek międzygminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80.000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
3. powiat:
 - a. liczący, co najmniej 80.000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 120.000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
4. związek powiatów obejmujący obszar liczący, co najmniej 120.000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
5. województwo:
 - a. w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
 - b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
6. minister właściwy do spraw transportu - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Gminy, związki międzygminne i powiaty o mniejszej liczbie mieszkańców, niż podano powyżej, mogą, ale nie muszą opracowywać planów transportowych. Plan transportowy uchwalony w gminie, powiecie, województwie jest aktem prawa miejscowego, co oznacza, że podlega kontroli w trybie przewidzianym dla tych 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.

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

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

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

- 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 ograniczeniem 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 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: gminę Siedlce oraz Mokobody, Suchożebry, Mordy, Zbuczyn, Wiśniew, Skórzec oraz Kotuń.

Niniejsze opracowanie rozpoczyna się omówieniem charakterystyki całego obszaru objętego Planem Transportowym, prezentując go z punktu widzenia transportu oraz prognoz rozwojowych. Następnie dyskutowane są potrzeby przewozowe na tle istniejącej sieci komunikacyjnej i infrastruktury drogowej. W kolejnej części dokumentu omówiono charakterystykę obecnie działającej komunikacji miejskiej oraz wymagane standardy odnośnie do komfortu jazdy oraz chęci korzystania z transportu przez mieszkańców,

Dalej zwrócono uwagę na jakże istotny aspekt finansowania transportu miejskiego: źródła finansowania oraz przychody z działalności transportowej, z omówieniem propozycji rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania. Przechodzimy następnie do dyskusji nad transportem zrównoważonym, uwarunkowaniami rozwoju transportu publicznego, zasadami organizacji rynku przewozów oraz nad ochroną środowiska naturalnego i dostępem dla osób niepełnosprawnych.

Bardzo istotnym elementem, któremu warto poświęcić uwagę 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.

Dokument omawia następnie propozycje możliwej organizacji obowiązkowego Systemu Informacji Pasażerskiej, z uwzględnieniem dyskusji nad taryfami przejazdowymi oraz współpracą z innymi przewoźnikami – z punktu widzenia wygody pasażerów.

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. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Siedlcach jest 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 m.in. 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.
5	Kordon	Przekrój wokół pewnego obszaru, np. wokół śródmieścia miasta lub granica administracyjna miasta.
6	Ekran	Przekrój tworzący bariery, np. most lub linia kolejowa.
7	Rekompensata	Środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Przyznawane albo z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg (ustawowych / wprowadzonych przez organizatora), albo poniesionych kosztów związanych ze świadczeniem usług w zakresie transportu zbiorowego, z uwzględnieniem wysokości tzw. „słusznego zysku”.
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. W Siedlcach jest to kwota 1,00 zł, wynikająca z porozumienia zawartego między miastem Siedlce, a 8 gminami, obsługiwanymi transportowo przez MPK w Siedlcach.

1.4. Zestawienie rekomendacji zawartych w dokumencie

Lp	Rozdział	Tematyka	Rekomendacja
1.	2.2.2	Struktura wiekowa mieszkańców	Uwzględnienie w programie „3+ Siedlecka Duża Rodzina” zniżek na przejazdy środkami publicznego transportu zbiorowego.
2.	3.1.1	Obszary o potencjalnym zapotrzebowaniu na przewozy	Rozbudowa sieci komunikacyjnej w obrębie miasta Siedlce oraz gmin okalających.
3.	3.1.3	Kierunki rozwoju przestrzennego miasta w powiązaniu z działalnością transportową	<ul style="list-style-type: none"> • Modernizacja połączeń drogowych z siecią dróg krajowych oraz planowaną autostradą • Usprawnienie ruchu tranzytowego w mieście poprzez budowę tras pierścieniowych • Modernizacja infrastruktury kolejowej • Budowa tunelu pod torami kolejowymi i parkingów w sąsiedztwie stacji PKP • Modernizacja dworca PKS
4.	3.1.4	Kierunki rozwoju przestrzennego	Na ul. Brzeskiej w kierunku centrum, przy skrzyżowaniu w kierunku PSI absolutnie konieczne jest wprowadzenie na lewym pasie pasa w możliwym kierunku ruchu w lewo ORAZ prosto. Na skrzyżowaniu tym tworzą się niepotrzebne korki, zaś lewy pas jest w większości pusty.
5.	3.1.4	Kierunki rozwoju przestrzennego	Na ulicy Warszawskiej w kierunku centrum, przy zjeździe z wiaduktu ważną inwestycją byłoby wprowadzenie dodatkowego pasa ruchu dla pojazdów skręcających w prawo w ul. Wojska Polskiego. Mogłoby to wymagać wzmocnienia i poszerzenia nasypu (między innymi w celu zachowania pop obu stronach ulicy niezbędnych w całym ciągu wiaduktu chodników), jednakże zredukowało korki w tym miejscu.
6.	3.1.4	Kierunki rozwoju przestrzennego	Ważne i celowe jest przedłużenie ul. Północnej do Janowskiej / Terespolskiej, zamykające północno-wschodni kierunek obwodowy miasta – dokończenie III i IV etapu budowy obwodnicy.
7.	3.1.4	Kierunki rozwoju przestrzennego	Istotne jest także przedłużenie ciągu ul. Kaczyńskiego i Kaczorowskiego do ul. Łukasińskiego i dalej do ul. Składowej, zamykające południowo-zachodni kierunek obwodowy miasta – dokończenie III i IV etapu obwodnicy.
8.	3.1.4	Kierunki rozwoju przestrzennego	Należy zapewnić autobusom MPK możliwość jak najbardziej płynnej jazdy w centrum miasta. W tym celu warto rozważyć wprowadzenie krótkich buspasów, o długościach ok. 100 m przed przystankami położonymi wzdłuż ul. Piłsudskiego. Rozwiązanie takie funkcjonuje już w okolicy Skweru Niepodległości. Należy je powtórzyć w kierunku wschodnim od ul. Kilińskiego do przystanku autobusowego oraz na dwóch przystankach w kierunku zachodnim.
9.	3.1.4	Kierunki rozwoju przestrzennego	Należy zapewnić autobusom MPK możliwość płynnej jazdy w godzinach szczytu: przy szczytce porannym (7:00-9:00) w kierunku do centrum, zaś przy szczytce popołudniowym (14:00-16:00) w kierunku od centrum. Są to takie miejsca, jak: <ul style="list-style-type: none"> a. ul. Garwolińska / ul. Partyzantów począwszy od ul. Artyleryjskiej b. ul. Brzeska przy PSI c. ul. Warszawska d. ul. Sokołowska począwszy od ul. Rynkowej e. ul. Janowska począwszy od Ronda Starowiejska f. popołudniowy wyjazd z Dworca PKP ulicą Armii Krajowej – ten odcinek jest zwłaszcza uciążliwy i wymaga pilnego przemyślenia

Lp	Rozdział	Tematyka	Rekomendacja
10.	3.1.4	Kierunki rozwoju przestrzennego	Przy planowanej przebudowie okolic Dworca PKP należy tak przemyśleć ostateczny układ ulic, aby: <ul style="list-style-type: none"> a. Zapewnić dobry dostęp pasażerom MPK przesiadającym się do pociągów b. Zapewnić dobry dostęp pasażerom MPK przesiadającym się z pociągów c. Zapewnić dobry dojazd autobusom do i z pętli końcowej
11.	3.1.4	Kierunki rozwoju przestrzennego	Modernizacja Dworca Kolejowego / stworzenie zintegrowanego Dworca Komunikacji Publicznej wraz z budową tunelu komunikacyjnego
12.	4.2	Całościowa sieć komunikacyjna	Zmiany w sieci komunikacyjnej w obrębie miasta Siedlce oraz ośmiu gmin współpracujących
13.	4.2.1.	Gmina Siedlce	Zmiany w sieci komunikacyjnej
14.	4.2.2.	Gmina Wiśniew	Zmiany w sieci komunikacyjnej
15.	4.2.3.	Gmina Zbuczyn	Zmiany w sieci komunikacyjnej
16.	4.2.4.	Gmina Mordy	Zmiany w sieci komunikacyjnej
17.	4.2.5.	Gmina Suchożebry	Zmiany w sieci komunikacyjnej
18.	4.2.6.	Gmina Mokobody	Zmiany w sieci komunikacyjnej
19.	4.2.7.	Gmina Kotuń	Zmiany w sieci komunikacyjnej
20.	4.2.8.	Gmina Skórzec	Zmiany w sieci komunikacyjnej
21.	5.2	Przychody działalności przewozowej	Podniesienie cen biletów jednorazowych do 2,80 zł za bilet normalny (bez ulg) oraz biletów miesięcznych o około 10%, począwszy od stycznia 2013 roku. Korekta ta pozwoli zwiększyć przychody z tytułu usług o około 700 tys. zł rocznie.
22.	5.2	Wielkość dopłaty do 1 wzkm	3,46 zł (kwota dla 1 wzkm) minus przychody z 1 wzkm z usługi przewozowej dla linii objętej dopłatą (bez wliczania refundacji i rekompensaty).
23.	5.4.1	Strefa płatnego parkowania	Rozszerzenie strefy do około 1.000 miejsc parkingowych. Szacowany docelowy roczny przychód wynosi ok. 3 mln zł.
24.	6.1.	Postulaty przewozowe mieszkańców	Szczegółowa tabela – w treści dokumentu – dotyczy następujących parametrów: <ul style="list-style-type: none"> • Punktualność • Wygoda • Niezawodność • Dostępność • Regularność • Częstotliwość • Prędkość • Bezpośredniość połączeń • Koszt • Informacja
25.	6.3.2	Odnowa taboru	Dalsza dbałość o odnowę taboru, wnioskowanie o kolejne inwestycje z puli UE w latach 2014 i następnym, mające na celu zachowanie wysokiej jakości taboru.
26.	6.3.3	Uprzywilejowanie ruchu komunikacji publicznej	<ul style="list-style-type: none"> • Buspasy przed skrzyżowaniami • Zatoki, antyzatoki
27.	6.6	Analiza SWOT	Szczegółowa analiza silnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń.
28.	8.1	Ochrona środowiska	Struktura pojazdów w inwentarzu w przekroju norm czystości spalin.

Lp	Rozdział	Tematyka	Rekomendacja
29.	8.2	Dostęp osób niepełnosprawnych	Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.
30.	9	Obsługa pasażerów	<ul style="list-style-type: none"> • Stworzenie Centrum Obsługi Pasażerów (COP) • Zwiększenie dostępności zakupu biletów w kluczowych punktach miasta poprzez biletomaty • Kompleksowe badania marketingowe potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań transportowych
31.	9.1.2	Dynamiczny system informacji pasażerskiej	Połączenie istniejącego systemu z ulicznymi wyświetlaczami w kluczowych punktach przesiadkowych oraz w centrum miasta.
32.	9.2	Rozkład jazdy komunikacji miejskiej	Przeprowadzanie przez MPK przynajmniej raz na 2-3 lata badania obciążeń poszczególnych linii autobusowych
33.	9.3	Koordinacja połączeń	Koordinacja połączeń z Kolejami Mazowieckimi.

2. Charakterystyka obszaru objętego planem transportowym.

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 i północny obszar województwa lubelskiego.

2.1. Powierzchnia obszaru

Siedlce leżą we wschodniej części województwa mazowieckiego na Wysoczyźnie Siedleckiej, która geograficznie jest częścią Niziny Południowo-podlaskiej; między rzekami Muchawką i Helenką. Współrzędne geograficzne: 52°169 szerokości północnej, 22°280 długości wschodniej.

Miasto Siedlce 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)

Mapa 1. Położenie Siedlec na mapie Mazowsza



Miasto zajmuje powierzchnię 3186 ha. Grunty zabudowane i zurbanizowane zajmują 57% całkowitej powierzchni miasta. Powierzchnia miasta pozostaje niezmienną. 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.

Mapa 2. Dzielnice Siedlec



Dzielnice Siedlec – źródło BIP Siedlec

Tabela 1. Powierzchnia miasta Siedlec

	Rodzaj użytku	Powierzchnia w [ha] za lata			
		2007	2008	2009	2010
1.	Użytki rolne	1133	1130	1121	1109
2.	Grunty zabudowane i zurbanizowane	1796	1799	1808	1815
2.1.	Grunty komunikacyjne	434	423	427	431
2.2.	Tereny mieszkaniowe	620	627	636	640
2.3.	Tereny przemysłowe	252	257	266	266
2.4.	Inne	490	492	479	478
3.	Tereny pod lasami i zakrzewieniami	201	201	201	208
4.	Tereny różne	6	6	6	6
5.	Nieużytki	15	15	15	13
6.	Pod wodami	35	35	35	35
	Razem	3186	3186	3186	3186

Źródło: dane Urzędu Miasta w Siedlcach- Wydział Geodezji i Gospodarki Nieruchomościami, stan w dniu 31.XII

2.2. Charakterystyka demograficzno–społeczna

2.2.1. Liczba mieszkańców w tym gęstość zaludnienia obszaru

Na koniec 2010 roku w Siedlcach zamieszkiwało 77 392 osoby, w tym 40 679 kobiet. Liczba ludności miasta systematycznie rośnie. Współczynnik feminizacji utrzymuje się na dość wysokim poziomie i wynosi 111 kobiet na 100 mężczyzn. W latach 2007-2010 ludność miasta wzrosła o 453 osoby, tj. o 0,49%. W roku 2010 przyrost naturalny był dodatni i wyniósł 335 osób; zawarto 539 małżeństw. W roku 2002 po raz pierwszy wystąpiło ujemne saldo migracji i wyniosło -50 osób. Zjawisko to się pogłębia. W roku 2010 saldo migracji wyniosło -262 osoby, w tym saldo migracji wewnętrznej -256 osób. Głównym kierunkiem migracji odpływowej jest Warszawa, gdzie „ucieka” wykształcona młodzież poszukująca atrakcyjnej pracy. Siedlce są natomiast miejscem docelowym migracji ludzi młodych, pochodzących z terenów wiejskich, poszukujących pracy lub kontynuujących edukację. Obrazuje to poniższa tabela.

Tabela 2. Ludność miasta Siedlce w latach 2007-2010 (według faktycznego miejsca zamieszkania).

Wyszczególnienie	stan na 31.12.				dynamika % (5:2)
	2007	2008	2009	2010	
Ogółem, w tym:	76939	77185	77319	77392	100,6
Kobiety	40464	40562	40602	40679	100,5
Mężczyźni	36475	36623	36717	36713	100,7
Ruch naturalny					
Urodzenia	833	884	896	933	112,0
Zgony	581	557	605	598	102,9
Przyrost naturalny	252	327	291	335	132,9
Zawarte małżeństwa	529	591	554	539	101,9
Saldo migracji wewnętrznej	-370	-114	-168	-256	69,2
Saldo migracji zagranicznej	-28	18	10	-6	21,4

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

Strukturę ludności miasta Siedlce w latach 2007-2010 wg grup ekonomicznych przedstawia poniższa tabela.

Tabela 3. Struktura ludności miasta Siedlce wg grup ekonomicznych

	2007		2008		2009		2010		Dynamika % (7:1)
	Ludność	%	Ludność	%	Ludność	%	Ludność	%	
	1	2	3	4	5	6	7	8	
Ogółem	76939	100	77185	100	77319	100	77392	100	100,6
Wiek przedprodukcyjny	15146	19,7	15001	19,4	14904	19,2	14835	19,1	97,9
Wiek produkcyjny	51614	67,1	51551	66,8	51392	66,5	51002	65,9	98,8
Wiek poprodukcyjny	10179	13,2	10633	13,8	11023	14,3	11555	15,0	113,5

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 2010 stanowiła 65,9 % ogółu mieszkańców, podczas gdy średnia w woj. mazowieckim wyniosła 63,6 %. Grupa osób w wieku przedprodukcyjnym stanowiła 19,1%, natomiast w wieku poprodukcyjnym - 14,3 %. Obserwuje się systematyczny spadek ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym przy wzroście ludności w wieku poprodukcyjnym. Świadczy to o demograficznym starzeniu się społeczeństwa.

Liczba ludności zamieszkującej na 1km² wynosi 2429 osób. Jest to największa gęstość zaludnienia wśród miast na prawach powiatu w województwie mazowieckim. Dla porównania gęstość zaludnienia w Płocku wynosi 1432 osoby/1km².

Jest to o tyle istotne, że ze względów transportowych miasto Siedlce prezentuje zabudowę bardzo zwartą, co ma istotny wpływ na charakter publicznego transportu drogowego.

Dane zawarte w tabeli 3 ilustrują niekorzystną strukturę aktywności zawodowej mieszkańców.

Na przestrzeni ostatnich czterech lat zmniejszyła się nieznacznie liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym (o około 1,2% w latach 2007-2010), natomiast w tym samym czasie wzrosła liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym (o 13,5%). Prognozy demograficzne dla województwa mazowieckiego zakładają utrzymanie się tych tendencji do 2022 r.

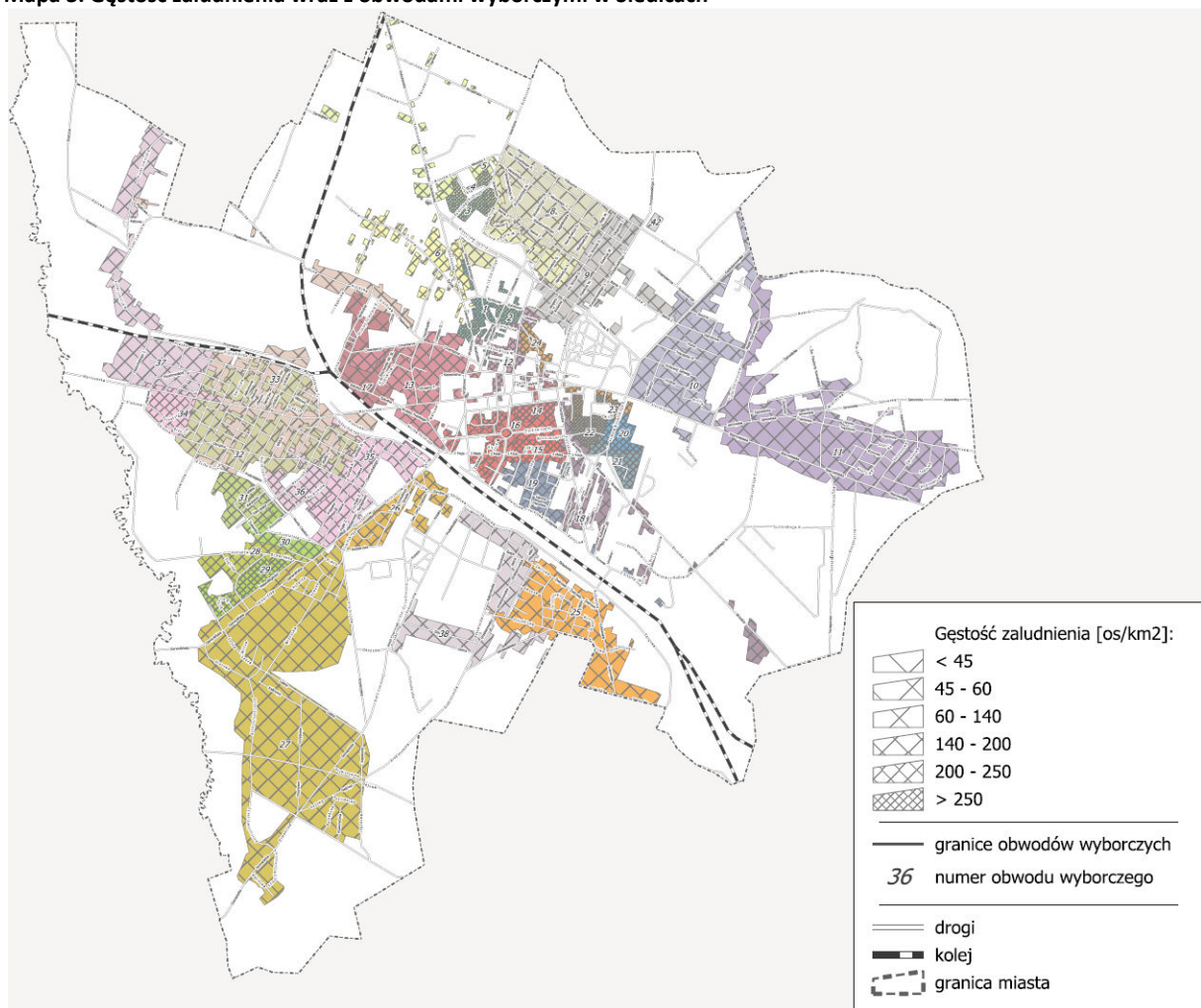
Liczba ludności miasta Siedlce wyniesie – wg danych GUS – w 2017 r. i 2022 r. odpowiednio 78,8 i 79,2 tys. W konsekwencji przewidywanych zmian w strukturze demograficznej mieszkańców Siedlec, należy liczyć się z lekkim zmniejszeniem się o około 2-3% do 2022 r. liczby pasażerów kupujących bilety normalne (pełnopłatne) siedleckiej komunikacji miejskiej i z jednoczesnym zwiększeniem 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.

Podsumowując:

1. Ludność miasta Siedlce w latach 2007-2010 wzrosła o 453 osoby, tj. o 0,49%.
2. W roku 2010 przyrost naturalny był dodatni i wyniósł 335 osób.
3. W roku 2010 saldo migracji wyniosło –262 osoby.
4. Gęstość zaludnienia jest najwyższa ze wszystkich miast w województwie mazowieckim i wynosi 2 429 osób na 1km².
5. W najbliższych latach zakładany jest lekki wzrost liczby mieszkańców do 79,2 tys w roku 2022.
6. W najbliższych latach zakładany jest lekki spadek liczby mieszkańców w wieku produkcyjnym przy większym wzroście mieszkańców w wieku poprodukcyjnym

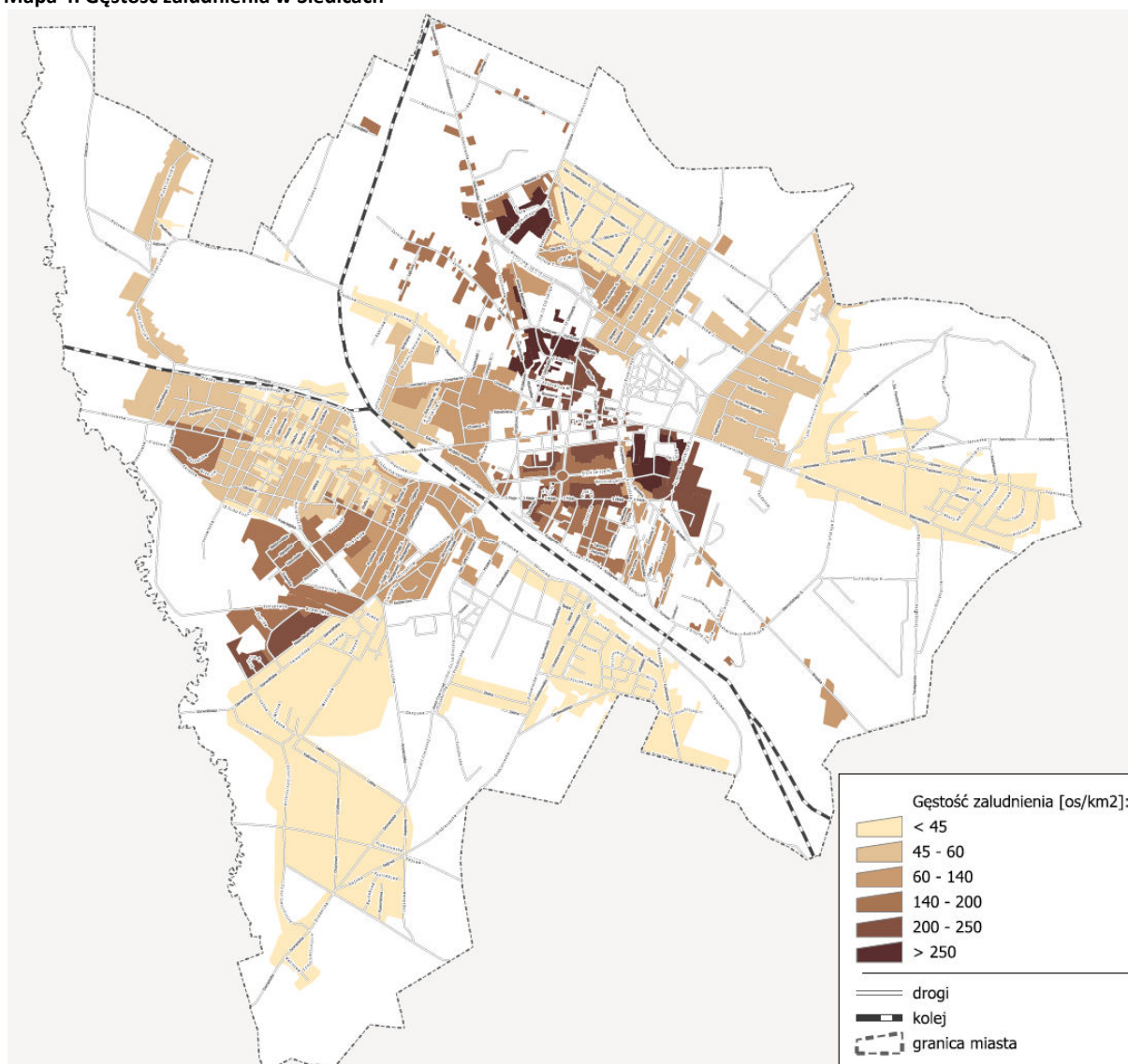
Poniższa mapa przedstawia podział miasta Siedlce na obwody wyborcze wraz z gęstością zaludnienia. Można dzięki niej zorientować się w potrzebach transportowych mieszkańców.

Mapa 3. Gęstość zaludnienia wraz z obwodami wyborczymi w Siedlcach



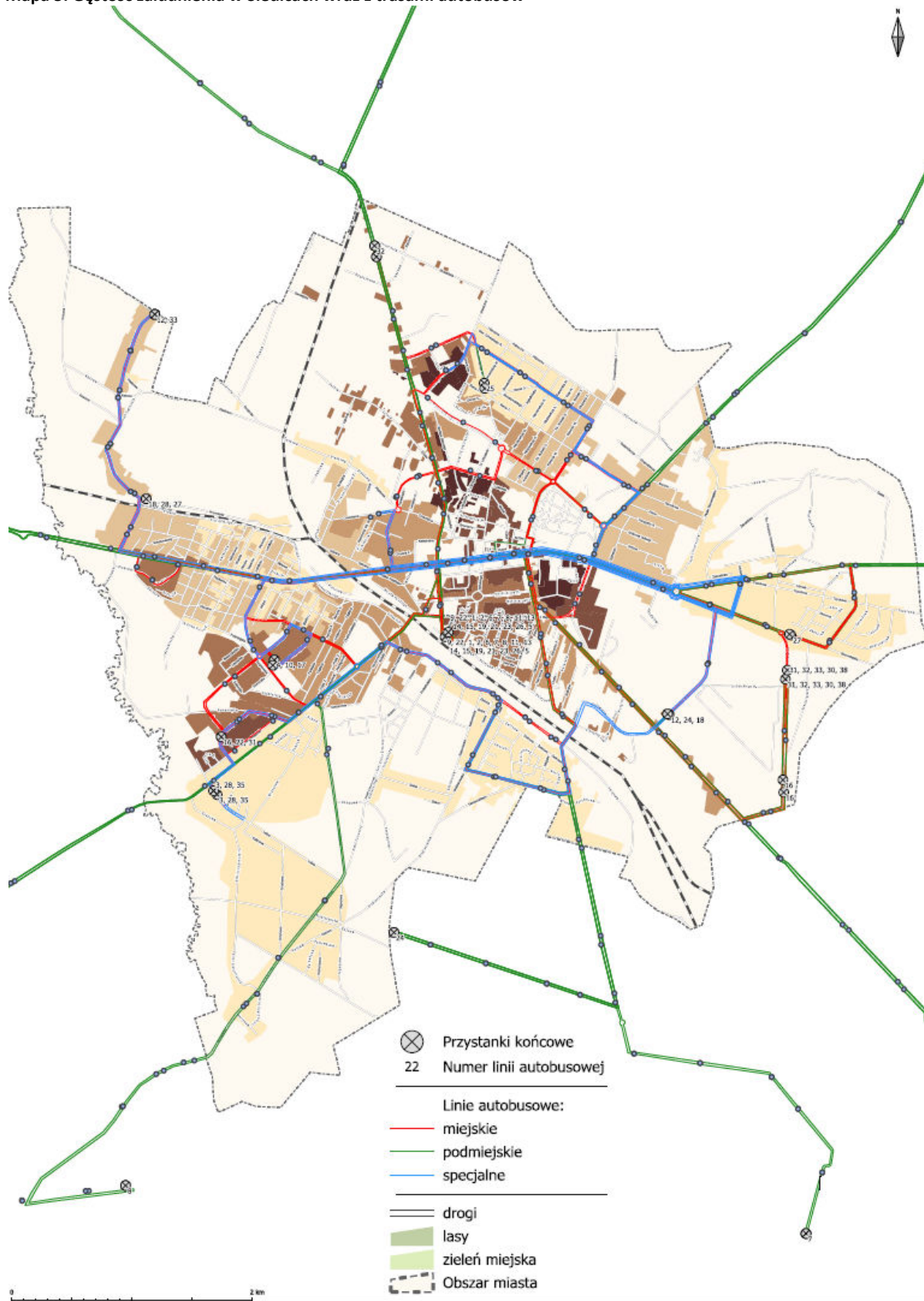
Samą gęstość zaludnienia w mieście przedstawiono w czytelny sposób na poniższej mapie.

Mapa 4. Gęstość zaludnienia w Siedlcach



Na kolejnej 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



2.2.2. Struktura wiekowa mieszkańców

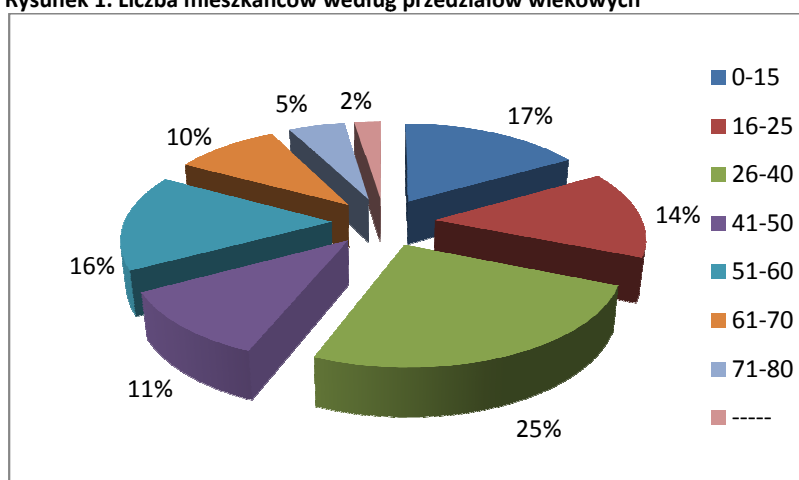
Strukturę wiekową mieszkańców obrazuje poniższa tabela:

Tabela 4. Liczba mieszkańców według przedziałów wiekowych na koniec 2011 roku.

Przedziały wiekowe	Liczba mieszkańców
0-15	12888
16-25	11143
26-40	19334
41-50	8564
51-60	12177
61-70	7400
71-80	3960
-----	1856

Źródło: Dane statystyczne miasta Siedlce, stan w dniu 31 XII 2011 r.

Rysunek 1. Liczba mieszkańców według przedziałów wiekowych



Źródło: Dane statystyczne miasta Siedlce, stan w dniu 31 XII 2011 r.

Powyższa tabela i wykres przedstawiają procentowy udział poszczególnych grup wiekowych w ogólnej liczbie ludności w Siedlcach. Najwięcej jest osób w wieku od 26 do 40 lat, 19 334 osób, drugą, co do wielkości grupą są dzieci od 0 do 15 lat, 12 888 osób, natomiast trzecią grupą są osoby w wieku od 51 do 60 lat, 12 177 osób.

Wydaje się, że struktura wiekowa mieszkańców Siedlec będzie się zmieniała podobnie do zmiany struktury ludności w Polsce. Oznacza to:

- systematyczne zmniejszanie się liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym w wyniku spadającej liczby urodzeń,
- stosunkowo dużą liczbę ludności w wieku produkcyjnym, tj. 19-59 lat dla kobiet i 19-64 lata dla mężczyzn,
- stałe zwiększanie się liczby ludności w wieku poprodukcyjnym, wyraźne starzenie się społeczeństwa na skutek spadku liczby urodzeń i wydłużenia średniej długości życia.

Analiza struktury wiekowej mieszkańców Siedlec (rys. 2) wskazuje, że około 39% stanowią mieszkańcy w wieku, w którym przysługują uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. Ponadto należy dodać około 14 tys. studentów którym przysługują uprawnienia do przejazdów ulgowych co stanowi około 18% mieszkańców Siedlec. Prognozy demograficzne przewidują, że do 2022 r. zmniejszać się będzie udział osób w wieku 25-65 lat, a więc z przedziału wiekowego korzystającego w komunikacji miejskiej przeważnie z biletów normalnych (pełnopłatnych). Wzrośnie jednocześnie odsetek osób nabywających uprawnienia ze względu na wiek (część segmentu pasażerów komunikacji miejskiej w wieku pow. 65 roku życia).

W Siedlcach znajduje się 250 rodzin wielodzietnych, czyli rodzin posiadających przynajmniej trójkę dzieci, czyli tzw. 3+. Jest to liczba niewielka, zaś średnia liczba dzieci przypadająca na jedną rodzinę nie gwarantuje zastępowalności pokoleń.

Sytuacja demograficzna Polski będzie główną barierą rozwojową w perspektywie kilku i kilkunastu najbliższych lat (a także, co oczywiste, i później), szczególnej wagi nabiera rozważne ukształtowanie polityki ludnościowej państwa. Analiza aktualnej struktury demograficznej, a także prognozy jej zmian wskazują, iż przy obecnym braku polityki rodzinnej i funkcjonującym systemie zabezpieczenia społecznego nie uzyska się równowagi i stabilności finansów publicznych w długim okresie. Jedynie natychmiastowe podjęcie działań w obszarze polityki rodzinnej może przynieść złagodzenie efektów depresji demograficznej w perspektywie choćby średniookresowej.

Począwszy od 1989 r. w każdym kolejnym roku Polska osiąga dzietność poniżej prostej zastępowalności pokoleń. Wskaźnik dzietności powyżej 2,1 został po raz ostatni zarejestrowany w 1988 r. Od tego czasu następuje niemal ciągły spadek liczby urodzeń, a wskaźnik dzietności trwale utrzymuje się na jednym z najniższych poziomów w Europie. W XXI wiek Polska wkroczyła z ujemnym przyrostem naturalnym i dalszym spadkiem dzietności. W ciągu najbliższych 25 lat liczba osób w wieku produkcyjnym przypadających na osobę w wieku poprodukcyjnym spadnie o prawie 50%. Starzenie się ludności pociąga za sobą oczywisty wzrost wydatków państwa na rzecz świadczeń emerytalnych oraz opiekę zdrowotną, lub też znaczące ograniczenie transferów adresowanych do osób starszych, co implikuje zaburzenie równowagi płatników i konsumentów w tych zakresach.

Obecnie w wielu krajach UE możemy zaobserwować proces wzrastającej dzietności, który wydaje się być rezultatem prowadzenia konsekwentnej polityki nakierowanej na odbudowę kapitału ludzkiego.

W wielu miastach w Polsce np. w Grodzisku Mazowieckim czy Tychach wprowadzono Kartę Dużej Rodziny. Jest to system zniżek w zakresie komunikacji, edukacji pozaszkolnej, kultury i rozrywki ułatwiający korzystanie z tych dóbr i usług rodzinom z trojgiem, czworgiem lub więcej dzieci. Karta jest wyrazem świadomości i symbolem doceniania tego, jak ważną pracę wykonują rodzice wychowując dzieci. Ich wkład w dobro wspólne proporcjonalnie wzrasta wraz z wielkością rodziny. Warto pamiętać, że wraz z liczebnością rodziny zwiększa się trudność dodatkowego zarobkowania przez drugiego z małżonków przy jednocześnie wyższych kosztach utrzymania całego gospodarstwa domowego. W Siedlcach również funkcjonuje program „3+ Siedlecka Duża Rodzina”, ale nie obejmuje on swoim zakresem komunikacji publicznej. Mając na uwadze powyższe argumenty rekomendujemy uwzględnienie w programie „3+ Siedlecka Duża Rodzina” zniżek na przejazdy środkami publicznego transportu zbiorowego.

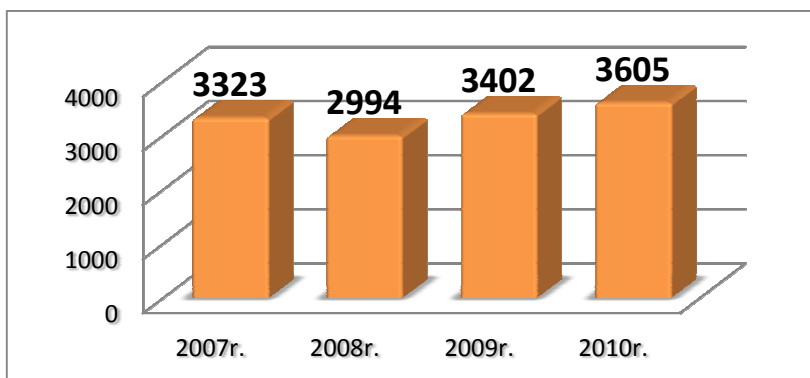
2.2.3. Struktura społeczno-zawodowa mieszkańców

Na koniec grudnia 2010r. w ewidencji Powiatowego Urzędu Pracy w Siedlcach zarejestrowanych było 3605 osób bezrobotnych z miasta Siedlce. Oznacza to, że od 2007 r. liczba bezrobotnych wzrosła o 282 osoby (o 8,5%).

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.

Rysunek 2. Liczba bezrobotnych w mieście Siedlce w latach 2007 – 2010

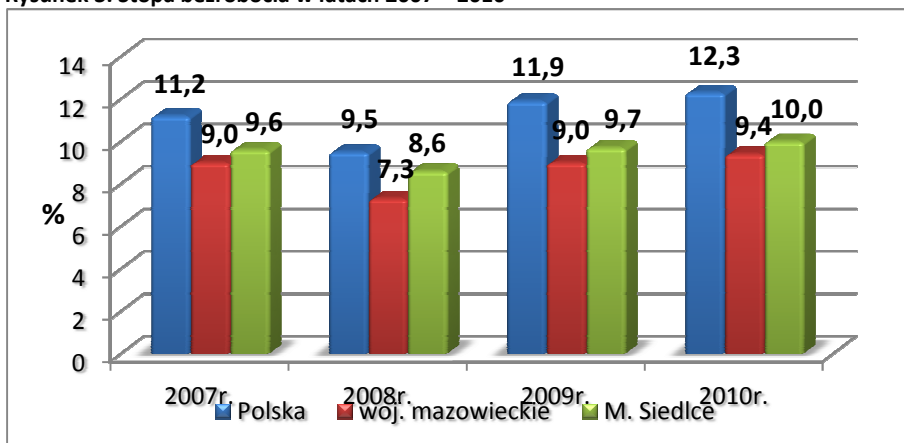


Źródło: Dane Powiatowego Urzędu Pracy w Siedlcach

Sytuację na rynku pracy odzwierciedla wskaźnik stopy bezrobocia. Jest to wyrażony w procentach stosunek liczby zarejestrowanych bezrobotnych do liczby cywilnej ludności aktywnej zawodowo, czyli pracujących i bezrobotnych (bez osób odbywających czynną służbę wojskową oraz pracowników resortów obrony narodowej i spraw wewnętrznych) według stanu na koniec okresu sprawozdawczego. Miernik ten obliczany jest przez Główny Urząd Statystyczny.

Stopa bezrobocia w końcu grudnia 2010r. w stosunku do czynnych zawodowo dla Miasta Siedlce wynosiła 10,0%, natomiast w województwie mazowieckim 9,4%, w kraju 12,3%.

Rysunek 3. Stopa bezrobocia w latach 2007 – 2010



Źródło: GUS

2.2.4. Aktywność zawodowa mieszkańców

Siedlce są jednym z największych ośrodków gospodarczych wschodniego Mazowsza. Na koniec roku 2008 w mieście było zarejestrowanych 8014 podmiotów gospodarczych w tym 7819 firm prywatnych (98%) i 195 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 listopadzie 2009 roku Polimex-Mostostal otworzył nowy zakład produkcyjny w Siedlcach o powierzchni 35 000 m² i o możliwościach produkcyjnych ponad 2000 ton konstrukcji stalowych miesięcznie. 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, PZL-Wola S.A. - Zakłady Mechaniczne w Siedlcach Sp. z o.o. i 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 Tarnobrzeszkiej 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.

2.3. Edukacja

Samorządowe władze Siedlec od lat przykładają ogromną wagę do spraw edukacji, zarówno dzieci i młodzieży, jak i osób dorosłych. Świadczą o tym nakłady finansowe na przedszkola, wszystkie typy szkół i placówki oświatowe, które znacznie przekraczają subwencje i dotacje otrzymywane na ten cel z budżetu państwa. Miasto Siedlce prowadzi 16 przedszkoli, 67 szkół i placówek zorganizowanych w 42 jednostki budżetowe. Uzupełnieniem oferty szkół i placówek publicznych są 63 szkoły i placówki niepubliczne prowadzone przez osoby prawne i fizyczne.

Siedleckie szkoły i placówki cieszą się opinią nowoczesnych i dobrze wyposażonych, w których zadania dydaktyczne, wychowawcze i opiekuńcze realizuje bardzo dobrze przygotowana i wykształcona kadra.

Obecnie Miasto Siedlce będące miastem na prawach powiatu prowadzi:

- w ramach zadań gminnych: 16 przedszkoli, 8 szkół podstawowych i 6 gimnazjów.
- w ramach zadań powiatowych: 8 liceów ogólnokształcących dla młodzieży i 1 dla dorosłych, 1 uzupełniające liceum dla dorosłych, 5 zasadniczych szkół zawodowych, 2 licea profilowane dla młodzieży, 6 techników dla młodzieży, 2 technika uzupełniające dla dorosłych, 1 szkołę policealną dla dorosłych, specjalny ośrodek szkolno-wychowawczy, placówkę kształcenia praktycznego, poradnię psychologiczno-pedagogiczną oraz placówkę doskonalenia nauczycieli.
- w Siedlcach mają siedzibę szkoły wyższe: Uniwersytet Przyrodniczo – Humanistyczny, Collegium Mazovia Innowacyjna Szkoła Wyższa, Nauczycielskie Kolegium Języków Obcych, które mają prawie 14 000 studentów.

Ponadto, istnieje kilkanaście prywatnych przedszkoli, a także prywatne szkoły podstawowe i gimnazja.

Łącznie liczba przedszkolaków kształtuje się na poziomie ok. 2800, zaś liczba uczniów wynosi: szkoły podstawowe ok. 4900, szkoły gimnazjalne – ok. 2700, zaś szkoły ponadgimnazjalne – ok. 11 000.

Największy udział w strukturze osób kształcących się (liczony od uczniów szkoły podstawowej do studiów wyższych uczelni) stanowią studenci (ok. 42%). Liczba studentów w stosunku do liczby mieszkańców Siedlec wynosi około 18% i jest jedną z najwyższych w kraju.

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.

Poniżej prezentujemy zestawienie za okres 2007-2010.

Tabela 5. Liczba osób kształcących się z podziałem na rodzaje szkół

	2007	2008	2009	2010
Liczba przedszkoli	25	25	27	31
Liczba uczniów	2 225	2 389	2 609	2 820
Liczba szkół podstawowych	11	10	10	10
Liczba uczniów	5 211	5 068	4 970	4 932
Liczba szkół gimnazjalnych	10	10	10	11
Liczba uczniów	3 072	2 961	2 869	2 733
Liczba szkół ponadgimnazjalnych	61	67	61	65
Liczba uczniów	10 916	11 403	10 650	11 128
Liczba szkół wyższych	3	3	3	2
Liczba studentów	14 599	13 870	13 960	13 542

Źródło: Wydział Edukacji UM Siedlce

2.4. Ochrona zdrowia

Podstawowa opieka zdrowotna to powszechnie dostępna część systemu opieki zdrowotnej. Świadczenia w POZ są udzielane osobom, które dokonały wyboru lekarza, pielęgniarki, położnej. Realizowane są najczęściej w warunkach ambulatoryjnych, w przypadkach uzasadnionych medycznie – w warunkach domowych. Pacjent nie ma obowiązku wybrania wszystkich zakresów świadczeń POZ w tej samej przychodni.

W ramach POZ prowadzone są między innymi: profilaktyka chorób układu krążenia, cukrzycy, gruźlicy; porady patronażowe; badania bilansowe; szczepienia ochronne; świadczenia laboratoryjne; skierowania na rehabilitację; skierowania na leczenie uzdrowiskowe; zlecenia na transport sanitarny.

W Siedlcach funkcjonuje 9 zakładów, z którymi zawarto umowy o udzielenie świadczeń zdrowotnych w zakresie podstawowej opieki zdrowotnej.

Dodatkowo w Siedlcach funkcjonuje także Miejski Żłobek. Jest to placówka realizująca zadania opiekuńczo-wychowawcze dla dzieci zdrowych w wieku od 4 miesiąca do 3 lat, w czterech grupach wiekowych w zależności od wieku dzieci:

Żłobek realizuje zadania służące zachowaniu i poprawie zdrowia dzieci, w szczególności:

- sprawuje opiekę nad bezpieczeństwem i prawidłowym rozwojem dziecka,
- współpracuje z rodziną, pomagając jej w wychowaniu dziecka,
- wspomaga indywidualny rozwój dziecka zgodnie z zasadami nauk pedagogicznych i psychologicznych,
- zapewnia warunki materialne i kadrowe do rozwoju dziecka.

2.5. Obiekty użyteczności publicznej

Poniższa mapa przedstawia lokalizację 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. Na mapie wyraźnie widać brak przystanków autobusowych w okolicach

przecięcia ulic Sienkiewicza i Kilińskiego oraz Czerwonego Krzyża i Aślanowicza, gdzie znajduje się bardzo dużo obiektów użyteczności publicznej oddalonych o ponad 200 metrów od najbliższego przystanku autobusowego.

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

Tabela 6. Najważniejsze miejsca użyteczności publicznej.

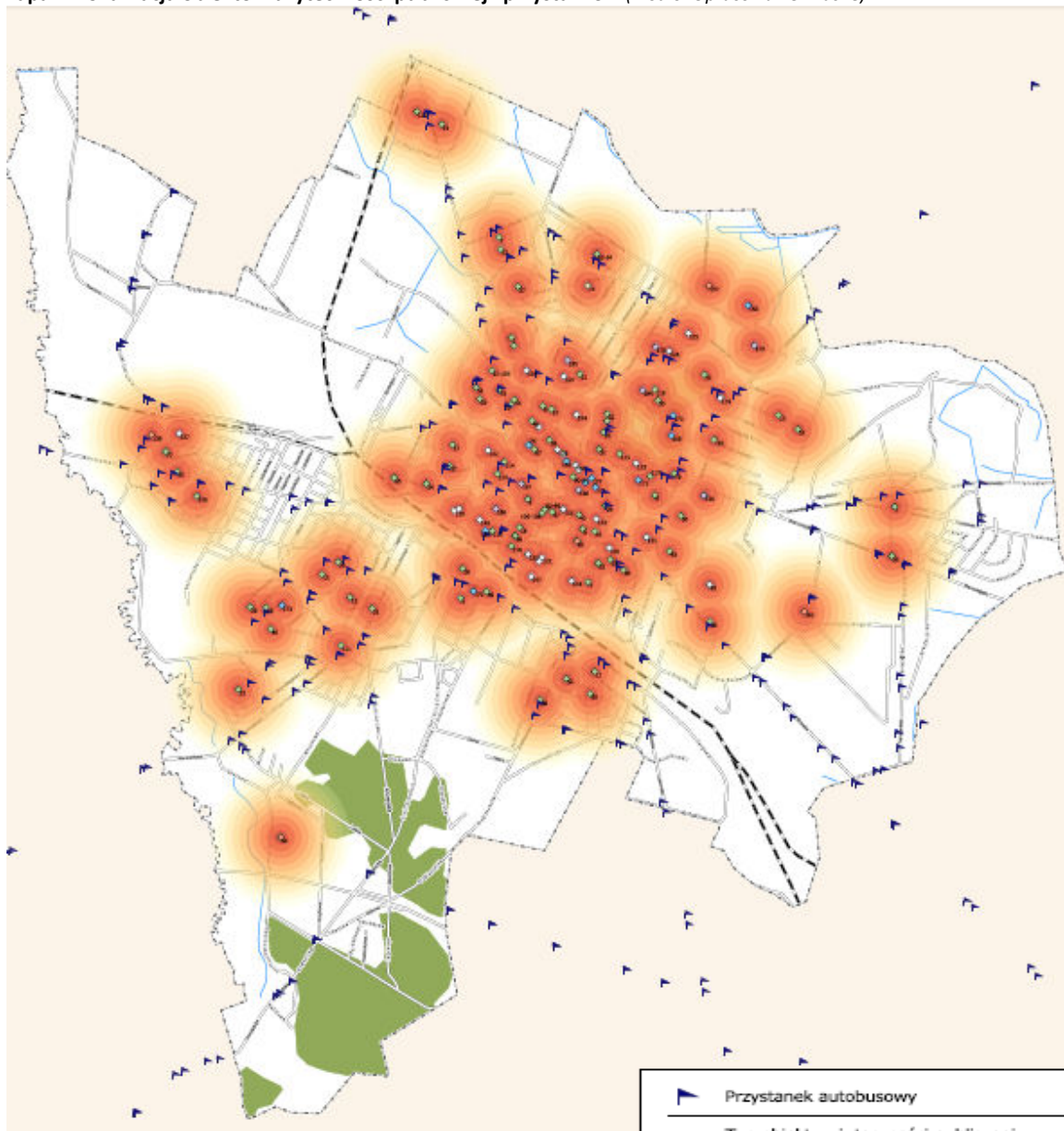
Lp.	Nazwa	Adres
1	Komenda Miejska Policji	ul. Prusa
2	Komenda Miejska Policji	ul. Starowiejska 66
3	Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej	ul. Czerwonego Krzyża 45
4	Straż Miejska	ul. Świętojańska 4
5	Urząd Miasta	Skwer Niepodległości 2
6	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej	ul. Kilińskiego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

Wszystkie miejsca użyteczności publicznej zobrazowane są na poniższych mapach oraz podane w Załączniku 1.

Mapa 6. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej i przystanków – miejsca najważniejsze



Mapa 7. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej i przystanków (Źródło: Opracowanie własne)

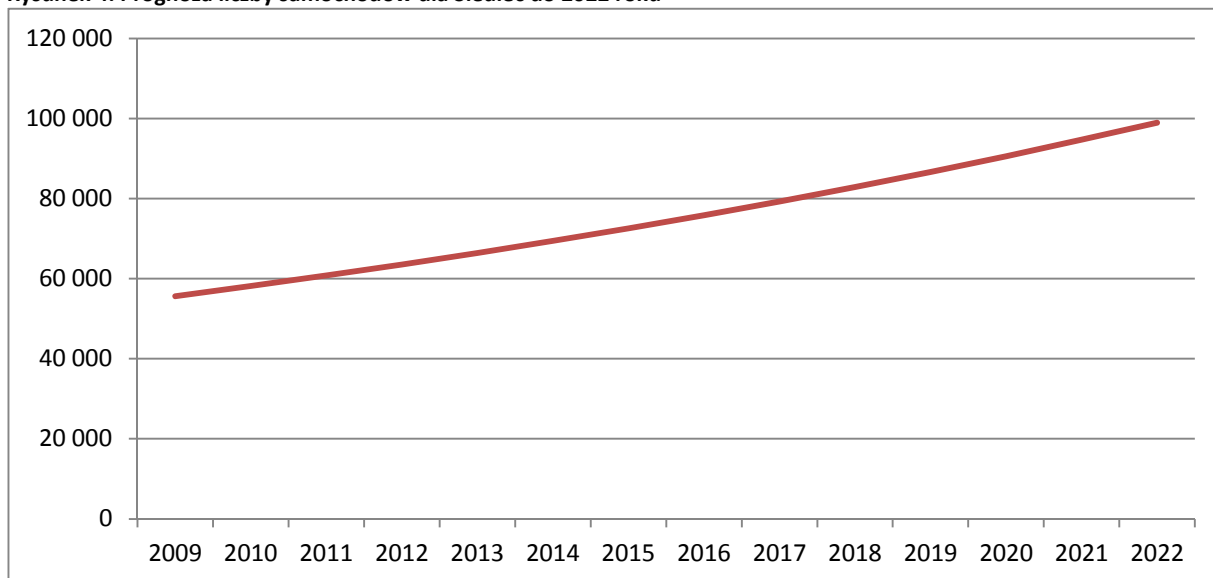


	Przystanek autobusowy
Typ obiektu użyteczności publicznej:	
	edukacja (E)
	kultura (K)
	edukacja i kultura (E,K)
	funkcje społeczne (S)
	urząd (U)
	szpital
122	Indywidualny numer obiektu
Odległość od obiektów użyteczności publicznej [m]	
	0 - 50
	50 - 100
	100 - 150
	150 - 200
	200 - 250
	250 - 300
	300 - 350
	350 - 400
	400 - 450
	450 - 500
	cieki
	lasy
	zielen miejska
	drogi
	kolej
	granica miasta

2.6. Liczba samochodów osobowych

Według Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego w Siedlcach znajdowało się 55 620 pojazdów samochodowych w 2009 roku i 58 141 pojazdów w 2010 roku. Dane te dają roczny wzrost na poziomie około 4,5% i pozwalają zaprognozować, że w 2022 roku w Siedlcach będzie prawie 99 000 samochodów. Prognozowany wzrost przedstawia wykres umieszczony poniżej.

Rysunek 4. Prognoza liczby samochodów dla Siedlec do 2022 roku



Źródło: Opracowanie własne

Dane dotyczące liczby samochodów w mieście dają wskaźnik motoryzacji wynoszący ponad 719 samochodów na 1000 mieszkańców w 2009 roku i ponad 751 w 2010 roku.

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. To stanowi oczywiście 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 jak pociąg czy autobusy dalekobieżne oraz na podniesienie atrakcyjności finansowej transportu publicznego chociażby poprzez wprowadzenie strefy płatnego parkowania w całym centrum Siedlec.

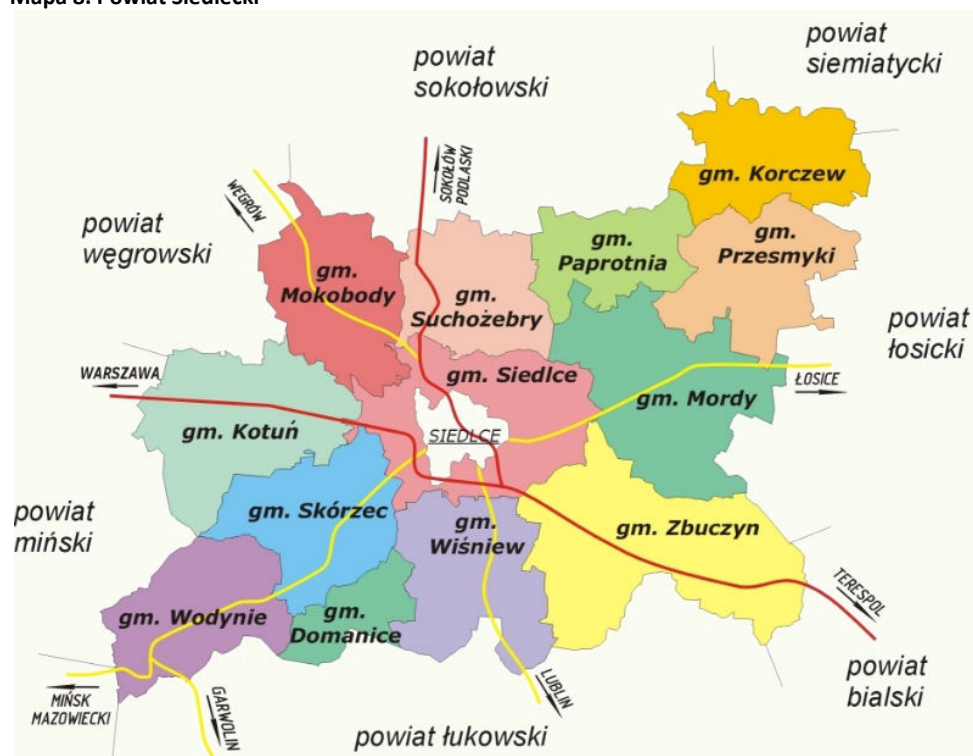
3. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych

3.1. Uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego

Jak wspomniano, Siedlce są miastem na prawach powiatu położonym we wschodniej części województwa mazowieckiego przy drodze krajowej nr 2 między Warszawą, a Terespołem i są czwartym miastem pod względem liczby ludności w województwie mazowieckim po Warszawie, Radomiu i Płocku. Poniższa mapa przedstawia powiat siedlecki, wraz z podziałem na następujące gminy:

- gmina Domanice,
- gmina Korczew,
- gmina Kotuń,
- gmina Mokobody,
- gmina Mordy,
- gmina Paprotnia,
- gmina Przesmyki,
- gmina Siedlce,
- gmina Skórzec,
- gmina Suchożebry,
- gmina Wiśniew,
- gmina Wodynie,
- gmina Zbuczyn.

Mapa 8. Powiat Siedlecki



Źródło: www.powiatsiedlecki.pl

Cały powiat siedlecki zajmuje 160 322 ha i na tę powierzchnię składa się:

- 124 345 ha - użytków rolnych, w tym: 88 094 ha gruntów ornych, 965 ha sadów, 21 057 ha łąk trwałych, 9 717 ha pastwisk trwałych, 4 512 ha gruntów pod zabudowę, stawami i rowami,
- 29 668 ha lasów i gruntów zadrzewionych i zakrzewionych,
- 6 309 ha - pozostałych gruntów.

Powiat liczy ponad 82 tysiące mieszkańców, z czego najmniej mieszkańców ma gmina Domanice, a najwięcej gmina Siedlce. Średnia gęstość zaludnienia od kilku lat utrzymuje się na stałym poziomie i wynosi 51 osób na km². Na obszarze powiatu znajduje się tylko jedno miasto - Mordy, liczące około 2 tysiące mieszkańców. W powiecie jest ponad 15 tys. gospodarstw rolnych i średnia powierzchnia gospodarstwa wynosi 8 ha.

Na koniec roku 2010 łączna długość dróg w Siedlcach wynosiła 181,32 km.

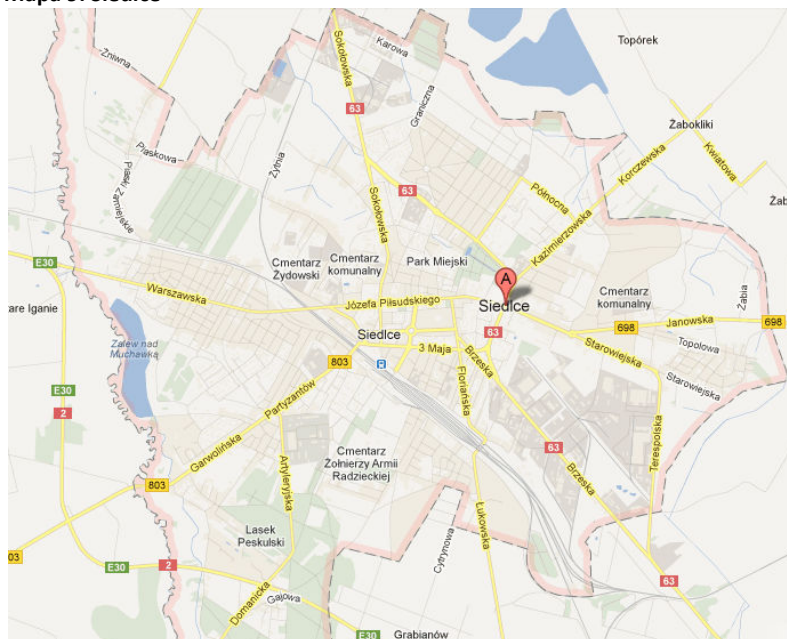
Tabela 7. Długości dróg w Siedlcach (stan na koniec 2010 r.)

	Długość dróg [km]
Drogi krajowe	6,54
Drogi wojewódzkie	6,84
Drogi powiatowe	24,30
Drogi gminne	134,84
Drogi wewnętrzne	8,80
Razem	181,32

(źródło: Wydział Gospodarki Komunalnej w Siedlcach, 25.02.2011)

3.1.1. Określenie obszarów o największym potencjalnym zapotrzebowaniu na przewozy

Mapa 9. Siedlce



Źródło: maps.google.pl

Obszary o największym potencjalnym zapotrzebowaniu na przewozy są zgodne z systemem komunikacyjnym miasta. Mają one charakter promienisto-rusztowy, tak jak widać na powyższej mapie, którego podstawę stanowi centrum i osiem ciągów ulicznych zlokalizowanych promieniście do centrum miasta:

1. Centrum – między ulicami Armii Krajowej, Piłsudskiego, Floriańskiej 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,

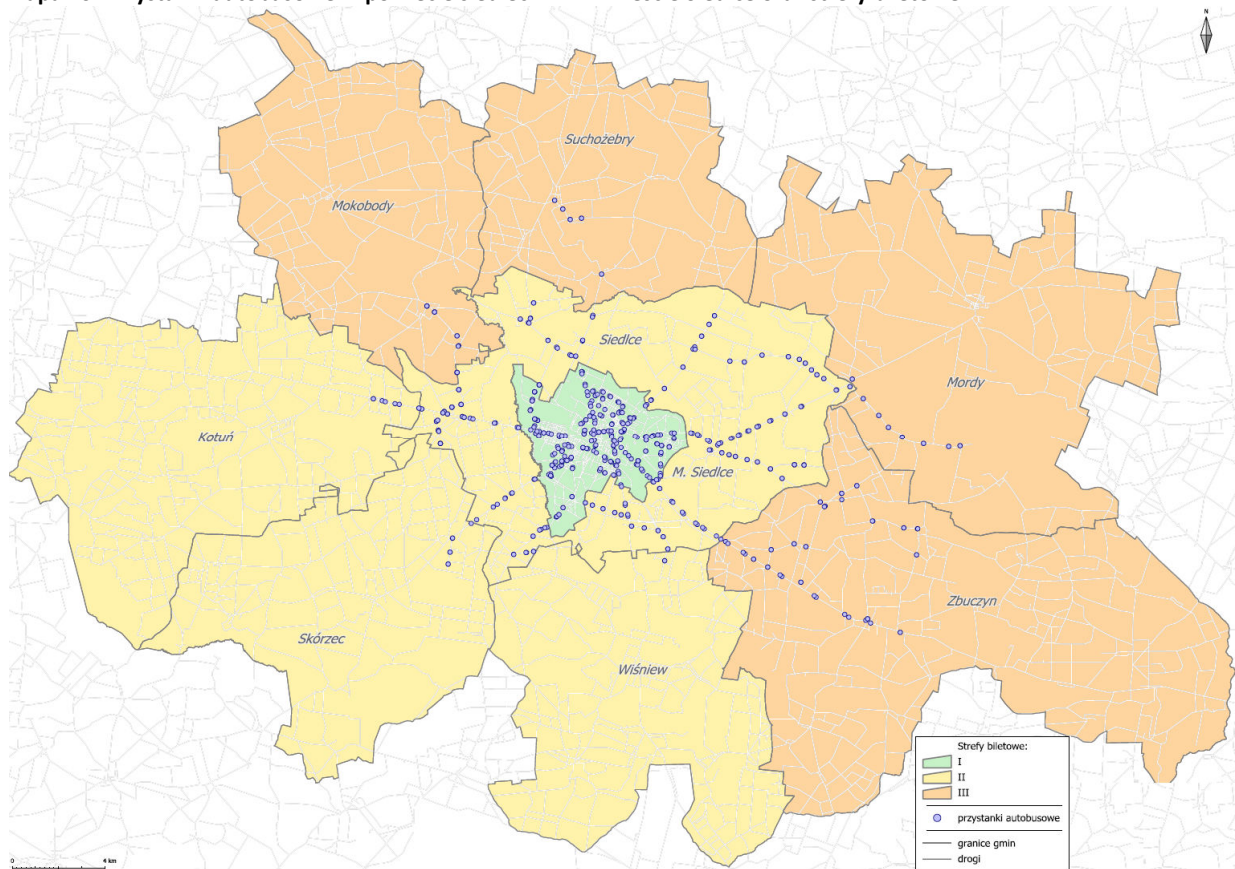
7. wzdłuż ulic Floriańskiej i Łukowskiej,
8. wzdłuż ulic Partyzantów i Garwolińskiej,
9. wzdłuż ulic Piłsudskiego i Warszawskiej.

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 z wielkiej płyty (4 i 11- piętrowymi);
- Osiedle Żytunia, 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 Pracownice 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;
- Zakład Mechaniczny PZL-Wola położony w południowo-zachodniej części miasta za Osiedlem Dreszera;
- Południowa Dzielnica Przemysłowa położona na południowym wschodzie, w której znajdują się zakłady przemysłowo-handlowe.

3.1.2. Uwarunkowania rozwiązań przestrzennych powiązanych z działalnością transportową

Mapa 10. Przystanki autobusowe w powiecie siedleckim i w mieście Siedlce oraz strefy biletowe

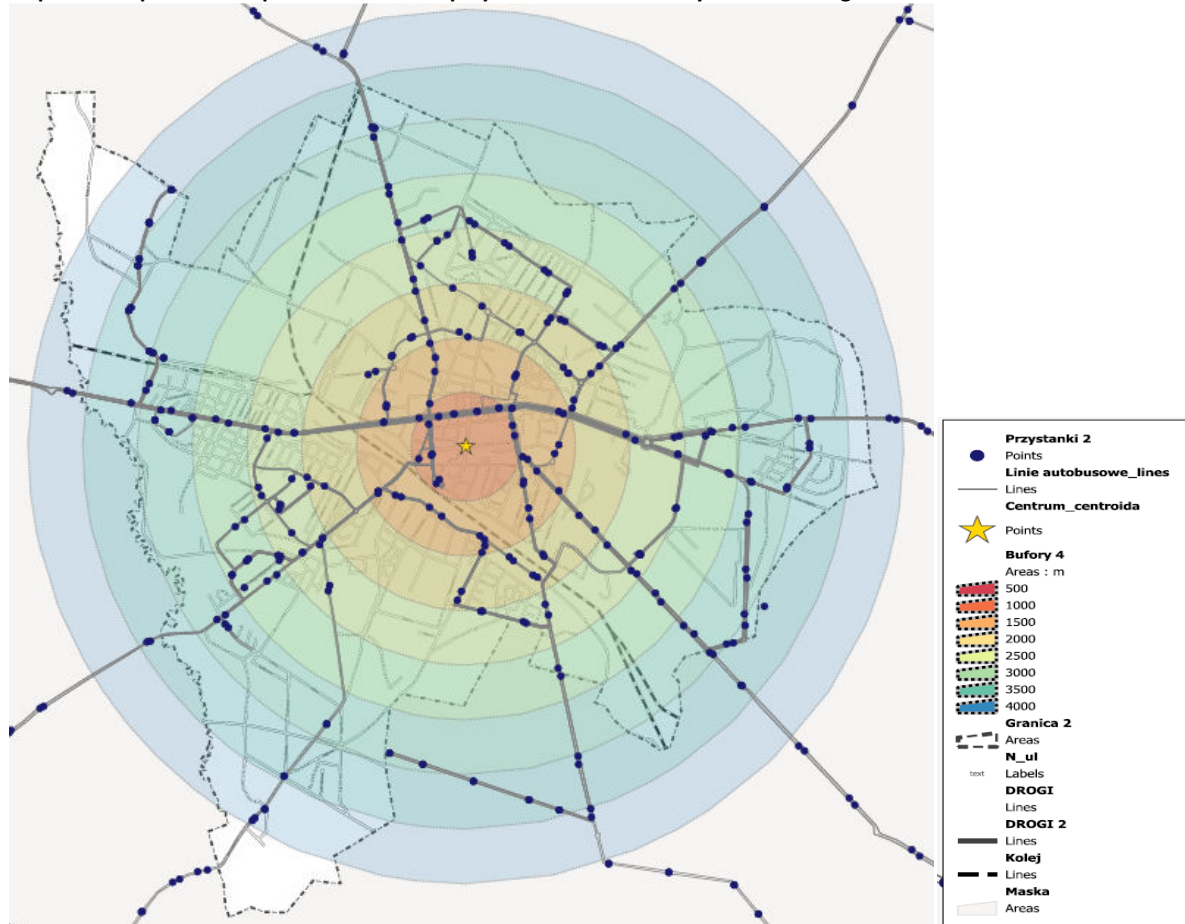


Źródło: Opracowanie własne

Powyższa mapa przedstawia przystanki autobusowe w powiecie siedleckim i w mieście Siedlce. Przystanki autobusowe znajdują się we wszystkich gminach wokół gminy Siedlce. Najwięcej przystanków, oprócz gminy Siedlce okalającej miasto o tej samej nazwie, znajduje się w gminie Zbuczyn położonej na południowy wschód od miasta. Natomiast najmniej w leżącej na południe od miasta gminie Wiśniew.

Miasto Siedlce znajduje się w I strefie biletowej oznaczonej na zielono, gminy: Siedlce, Wiśniew, Skórzec oraz Kotuń są w II strefie oznaczonej na żółto. Natomiast gminy Mokobody, Suchożebry, Mordy oraz Zbuczyn są w III strefie oznaczonej na pomarańczowo. Ceny biletów zależą od strefy, najtańsze są w I strefie, a najdroższe w III strefie.

Mapa 11. Rozplanowanie przestrzenne linii i przystanków autobusowych na tle odległości od centrum

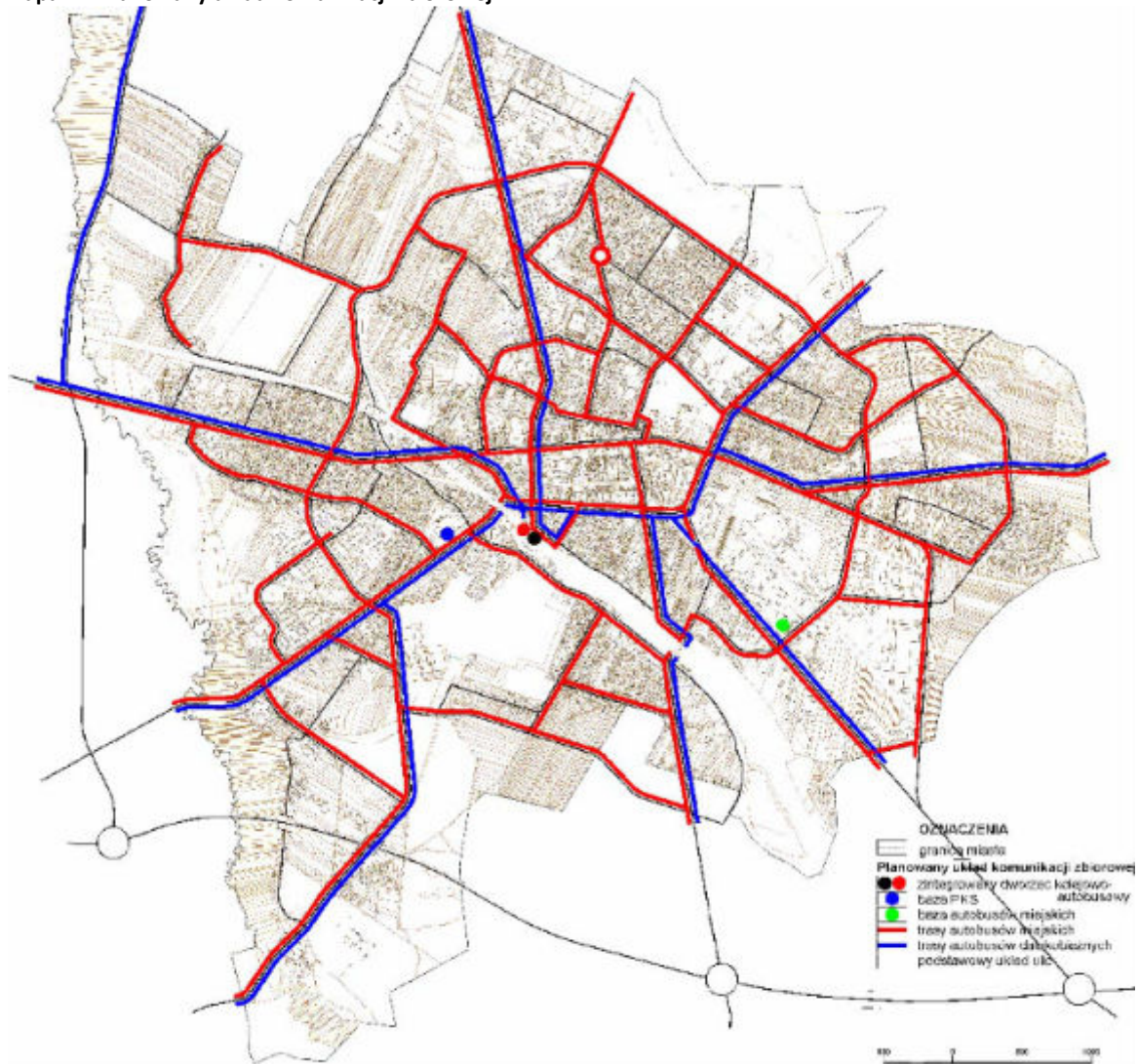


Źródło: Opracowanie własne

Zgodnie z powyższą mapą rozplanowania przestrzennego linii i przystanków na tle odległości od centrum największy wpływ na rozwiązania przestrzenne powiązane z działalnością transportową ma odległość od centrum oraz promienisto-rusztowe rozplanowanie ulic w Siedlcach. Dodatkowo, oprócz ośmiu najważniejszych ciągów ulicznych autobusy są obecne na:

- Osiedlu Tysiąclecia,
- Nowych Siedlcach,
- Osiedlu Błonie,
- Południowej Dzielnicy Przemysłowej,
- Osiedlu Żwirowa-Południowa,
- Grabianowie,
- Osiedlu Dreszera,
- Sekule,
- Roskoszy,
- Osiedlu Warszawska,
- Piaskach Zamiejskich,
- Osiedlu Reymonta.

Mapa 12. Planowany układ komunikacji zbiorowej



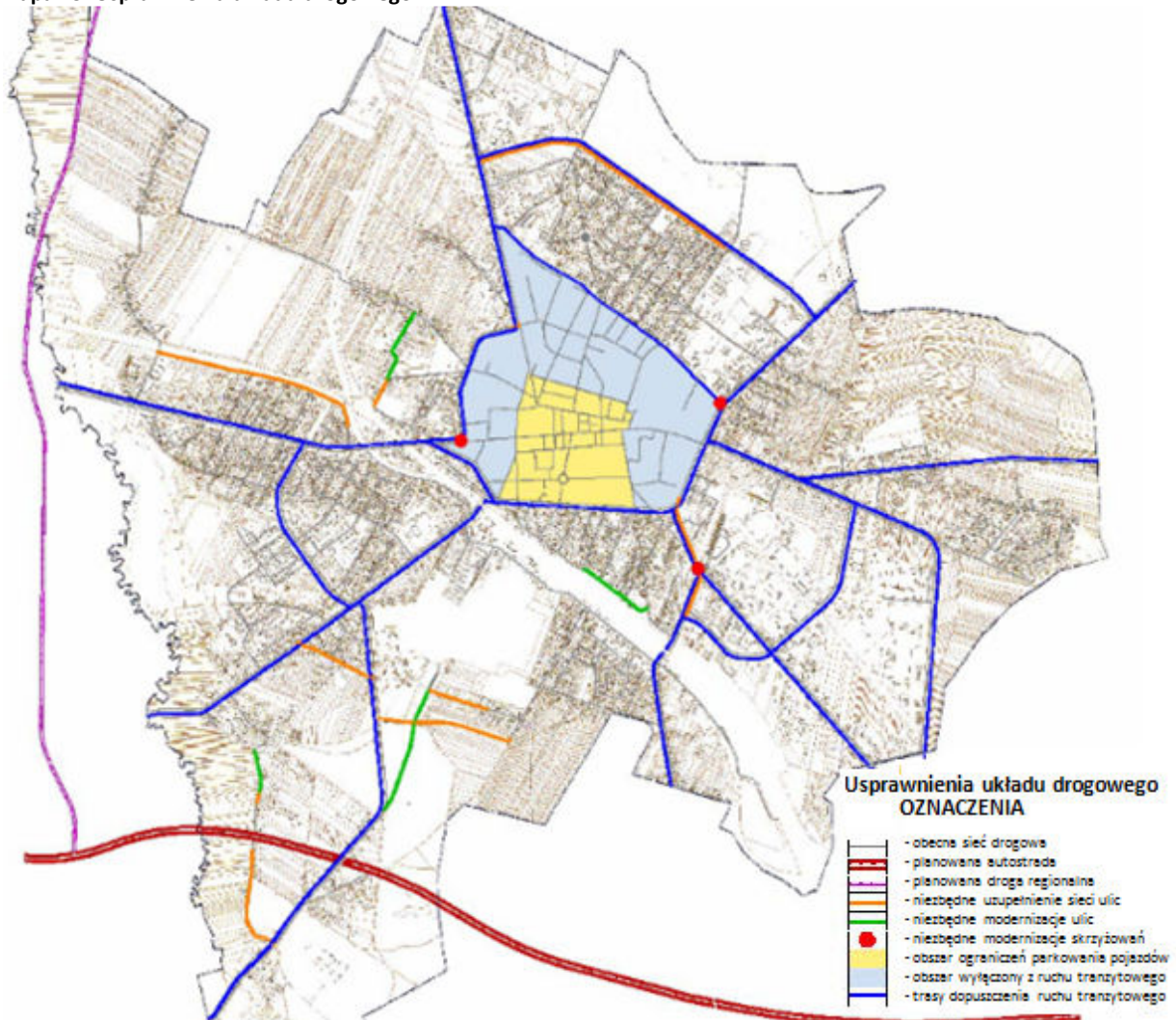
Źródło: Urząd Miasta Siedlce

Powyższa mapa przedstawia planowany układ komunikacji zbiorowej. Trasy autobusów miejskich oznaczone są na czerwono i tworzą sieć łączącą dzielnice mieszkalne i ważne obiekty użyteczności publicznej. Wyraźnie widać rozbudowę połączeń w stosunku do obecnych połączeń w rejonie:

- Nowych Siedlec, między ulicami Sokołowską, a Kazimierzowską,
- północno-wschodniej części miasta między ulicami Kazimierzowską i Janowską,
- połączenie ulic Łukowskiej z Artyleryjską,
- połączenie ulic Domanickiej z Garwolińską
- oraz zwiększenie ilości połączeń między ulicą Warszawską, a Sokołowską.

Trasy autobusów dalekobieżnych, oznaczone na niebiesko, łączą centrum miasta, wzdłuż najważniejszych ciągów komunikacyjnych z graniczącymi z Siedlcami gminami.

Mapa 13. Usprawnienia układu drogowego

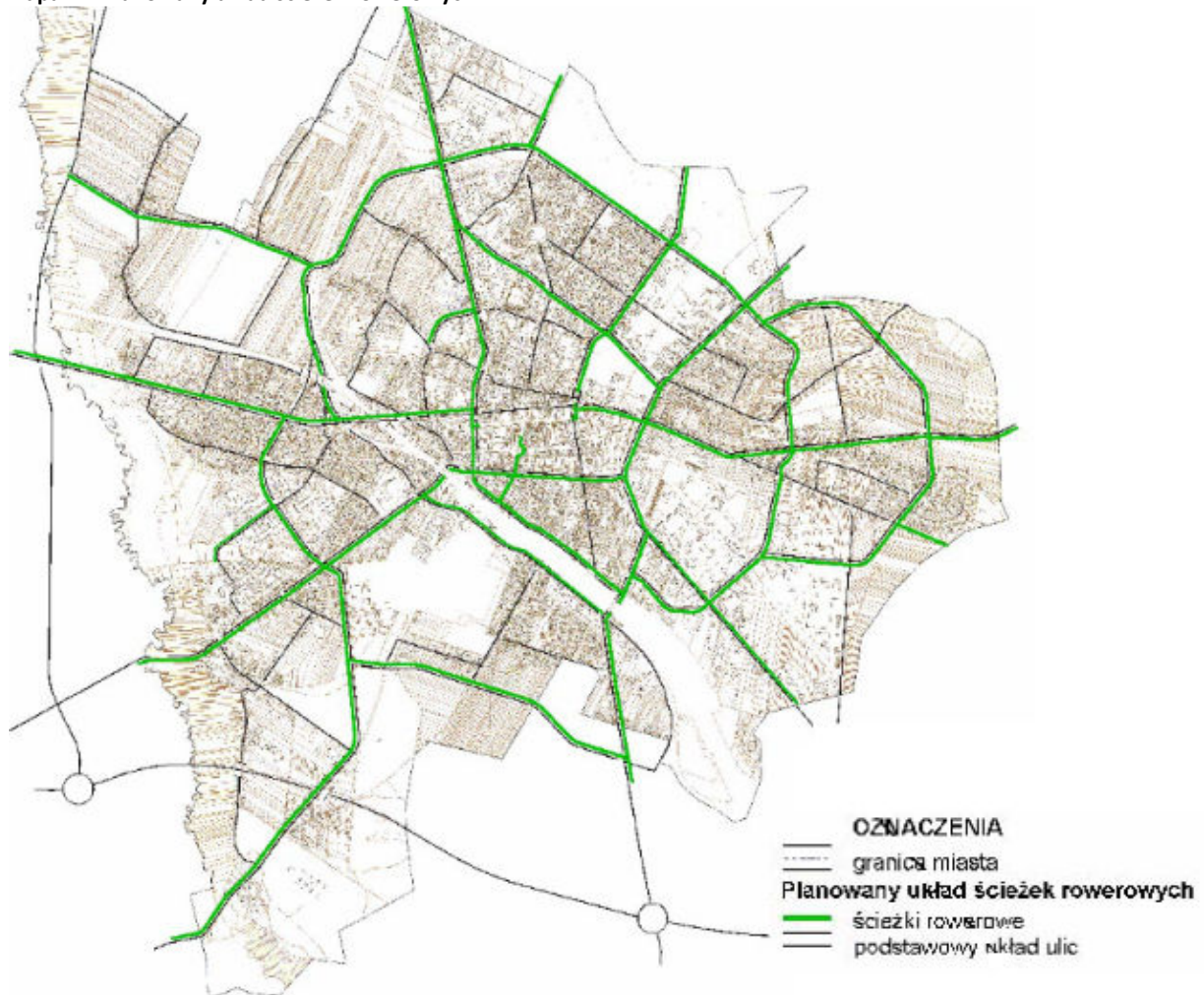


Źródło: Urząd Miasta Siedlce

Na powyższej mapie usprawnień ruchu drogowego widać, że w mieście będą modernizowane następujące drogi i skrzyżowania:

- główne drogi zaznaczone na niebiesko mają być dopuszczone do ruchu tranzytowego;
- południowa obwodnica miasta będąca drogą krajową ma stać się autostradą, oznaczona na czerwono;
- na zachód od miasta ma powstać droga regionalna, oznaczona na fioletowo;
- oznaczone na pomarańczowo ulice m. in: Prądyńskiego, Przerwy Tetmajera, Drobika, Północna, Brzeska, Buczyńskiej, Okopowa, Myśliwska i Dzieci Zamojszczyzny mają zostać uzupełnione;
- oznaczone na zielono: Przerwy Tetmajera, Kolejowa, Armii Czerwonej i Dzieci Zamojszczyzny mają zostać zmodernizowane;
- skrzyżowania: Piłsudskiego z Wojska Polskiego, Kazimierzowska z Prusa i Brzeska z Buczyńskiej, oznaczone na czerwono, mają zostać zmodernizowane;
- Centrum, oznaczone na żółto, ma stać się obszarem ograniczeń parkowania pojazdów;
- obszar oznaczony na niebiesko ma stać się obszarem wyłączonym z ruchu tranzytowego.

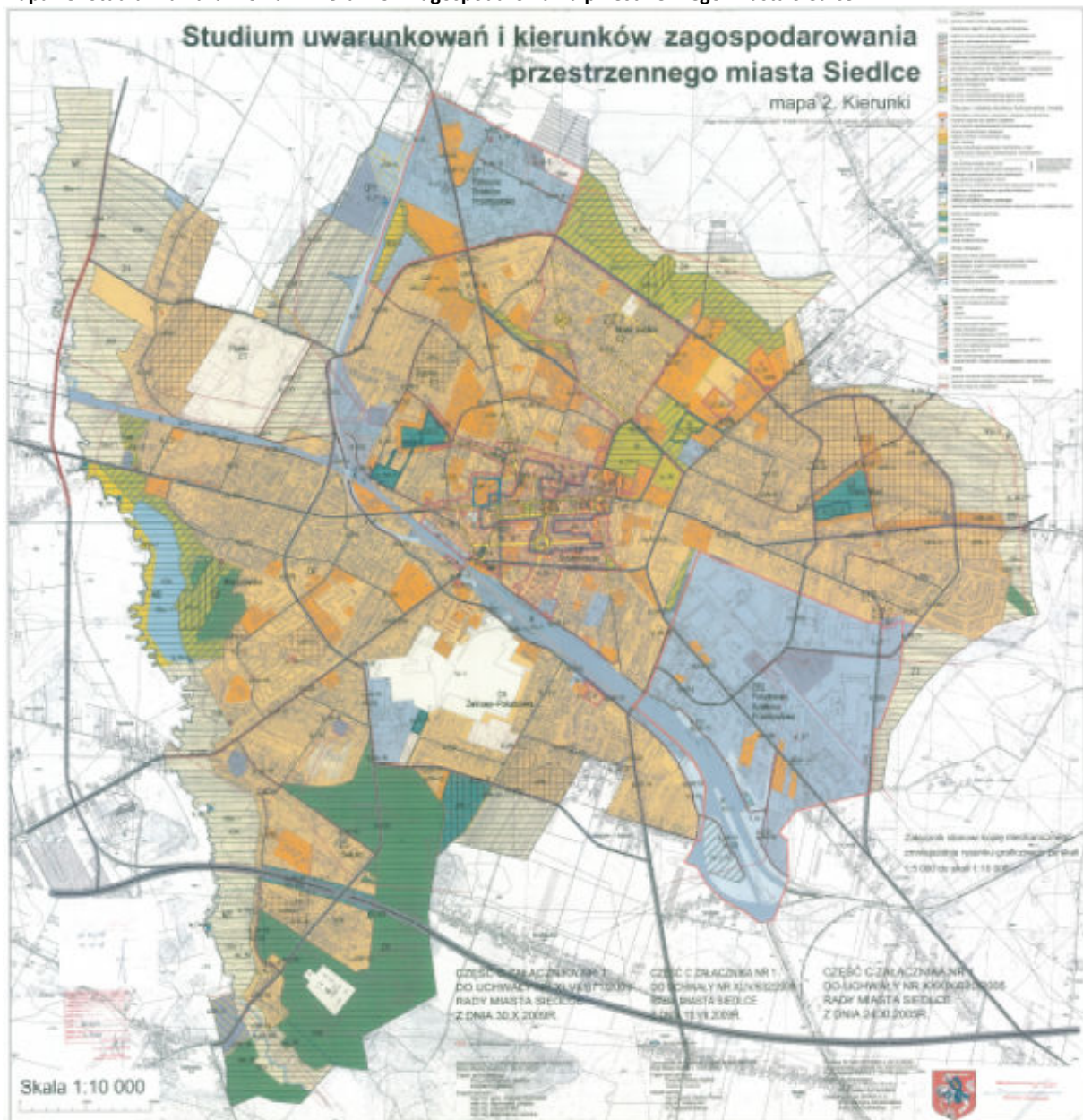
Mapa 14. Planowany układ ścieżek rowerowych



Źródło: Urząd Miasta Siedlce

Powyższa mapa przedstawia planowany układ ścieżek rowerowych przedstawionych na zielono. Ścieżki pokrywają się z głównymi i bocznymi drogami Siedlce tworząc sieć komunikacyjną.

Mapa 15. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Siedlce



Źródło: Urząd Miasta Siedlce

Powyższa mapa przedstawia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Siedlce. Widać na niej, że bardzo duży wpływ na rozwiązania przestrzenne powiązane z działalnością transportową mają kolej oraz dzielnice mieszkalne i przemysłowe. Prawie w centrum miasta znajduje się stacja kolejowa oraz zaplecze kolejowe, które utrudniają rozwój miasta w południową stronę. Dodatkowo za terenami kolejowymi w stronę południową jest 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. Innymi rozwiązaniami przestrzennymi powiązаныmi z działalnością transportową są dwie obwodnice. Obwodnica Siedlec – obwodnica o długości około 10 km, która przebiega ok. 3 km na południe od centrum miasta. Obwodnica jest częścią drogi krajowej nr 2 Świecko - Terespol. Druga obwodnica, zwana potocznie małą jest w fazie projektowo-wykończeniowej i będzie zamykała miasto od północy (tzw. mała obwodnica). 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).

W dalszych latach planuje się wybudowanie kolejnych odcinków, m.in. III etapu – odcinek od jednego z końców II etapu (skrzyżowanie z ul. Prądzyńskiego), dalej "karierem" pod wiaduktem na ul. Warszawskiej aż do ul. Zbrojnej przez wybudowanie wiaduktu nad ul. Partyzantów (równoległe do istniejącego wiaduktu kolejowego zwanego "garwolińskim"), a także odłożonego dawnego III etapu, (obecnie nazywanego IV) między ul. Kazimierzowską a ul. Starowiejską przez ul. Janowską

- **I etap** – odcinek północny
ul. Jana Pawła II, ul. Północna, ul. ppłk Mariana Drobika – od ul. Kazimierzowskiej 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 rondo na skrzyżowaniach z ulicą Sokołowską i ulicą Kazimierzowską oraz pasa pieszo-jezdnego na odcinku ul. J. Poniatowskiego – ul. Graniczna).
- **II etap** – odcinek zachodni
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. Prądzyńskiego, dalej do ul. Kruszcowej z włączeniem końca II etapu obwodnicy do ul. Warszawskiej (w postaci ronda) na wysokości skrzyżowania ul. Monte Cassino).

Mapa 16. I i II etap małej obwodnicy

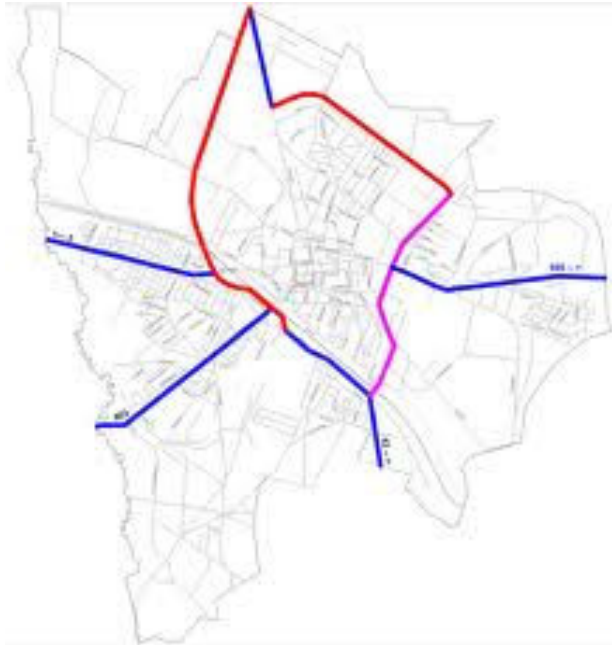


Źródło: Urząd Miasta Siedlce

- **III etap** – odcinek wschodni
łącznik pomiędzy jednym z końców II etapu (na wysokości skrzyżowania z ul. Prądzyńskiego) do ul. Zbrojnej tzw. "karierem" pod wiaduktem ul. Warszawskiej oraz wiaduktem nad ul. Partyzantów (równoległym do istniejącego wiaduktu kolejowego zwanego "garwolińskim").

- **IV etap** (w poprzedniej koncepcji nazywany III etapem)
 łącznik pomiędzy ul. Kazimierzowską a ul. Starowiejską z włączeniem końca IV etapu obwodnicy do ul. Starowiejskiej. Przecinający wcześniej ulicę Janowską.

Mapa 17. Docelowy układ małej obwodnicy



Źródło: Urząd Miasta Siedlce

Miasto uzyskało dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej w ramach Indywidualnych Projektów Kluczowych dla Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego (RPO WM) na lata 2007–2013. Priorytet III – Regionalny system transportowy. Wartość projektu wynosi 58.500.000 zł, w tym dofinansowanie – 49.725.000 zł, co stanowi 85% wartości inwestycji.

Z badań ruchu przeprowadzonych w czerwcu br. wynika, że największy wzrost ilości pojazdów został zanotowany na granicy miasta na ulicy Sokołowskiej (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 części północnej i zachodniej obwodnicy. Na pewno zakończenie II etapu czyli otwarcie w roku bieżącym 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 ruchu z centrum miasta. Wzrost liczby samochodów oraz natężenie ruchu z przeprowadzonej analizy badań czerwcowych pokazuje wyraźny wzrost ilości pojazdów na granicach miasta średnio o około 14-18%. To wskazuje na szybką konieczność dokończenia inwestycji w obwodnicę.

Modernizacja Dworca Kolejowego wraz z budową tunelu komunikacyjnego

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.

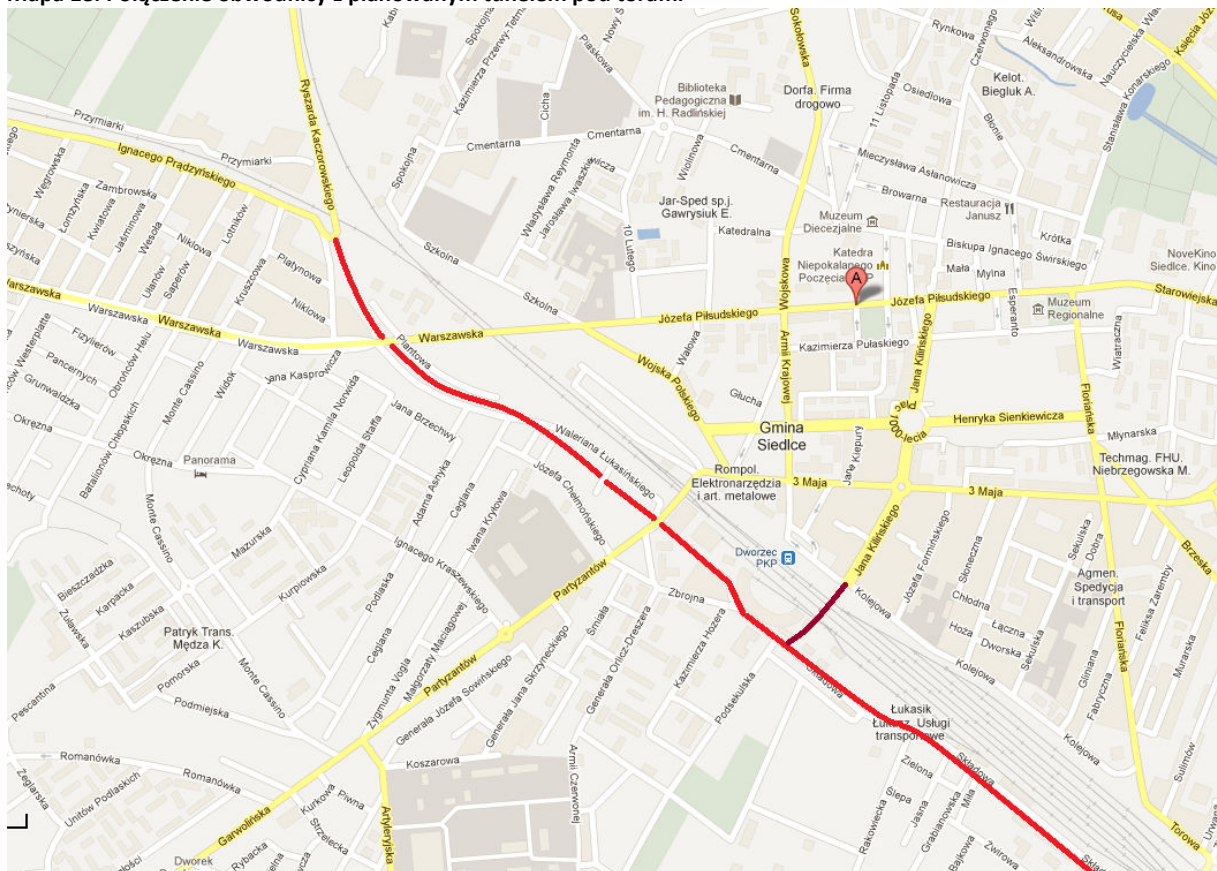
Przebudowa dworca kolejowego to w Siedlcach wraz z budową tunelu jest jedną z najważniejszych inwestycji miasta w najbliższych latach, które mają poprawić komfort życia mieszkańców.

Jego 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. Teraz jest tam za mało miejsc postojowych.

Obiekty obsługi podróżnych, w tym tunel dla pieszych, na stacji Siedlce mają zostać przebudowane lub zlikwidowane ramach II etapu modernizacji linii Warszawa-Terespol (projekt POIŚ 7-1.9-1), zadanie inwestycyjne LCS Łuków. W ramach uzgodnień projektu, firma PKP PLK S.A. zawarła z Urzędem Miasta Siedlce porozumienie o wspólnym finansowaniu ciągu drogowo-pieszego łączącego ulicę Kilińskiego z ulicą Składową. Projekt przewiduje również zagospodarowanie terenów przyległych do pasa kolejowego łącznie z nowymi rozwiązaniami dla układu komunikacyjnego miasta Siedlce. Zadanie to jest przygotowane do realizacji i posiada stosowne zezwolenia umożliwiające rozpoczęcie i zakończenie robót w terminie 30 miesięcy. Ponadto omawiana inwestycja została oceniona, że nie ma negatywnego oddziaływania na środowisko, w tym na obszar Natura 2000.

Przebudowa stacji i budowa tunelu pod torami mają rozpocząć się wiosną 2013 roku, a zakończyć – w 2014 roku.

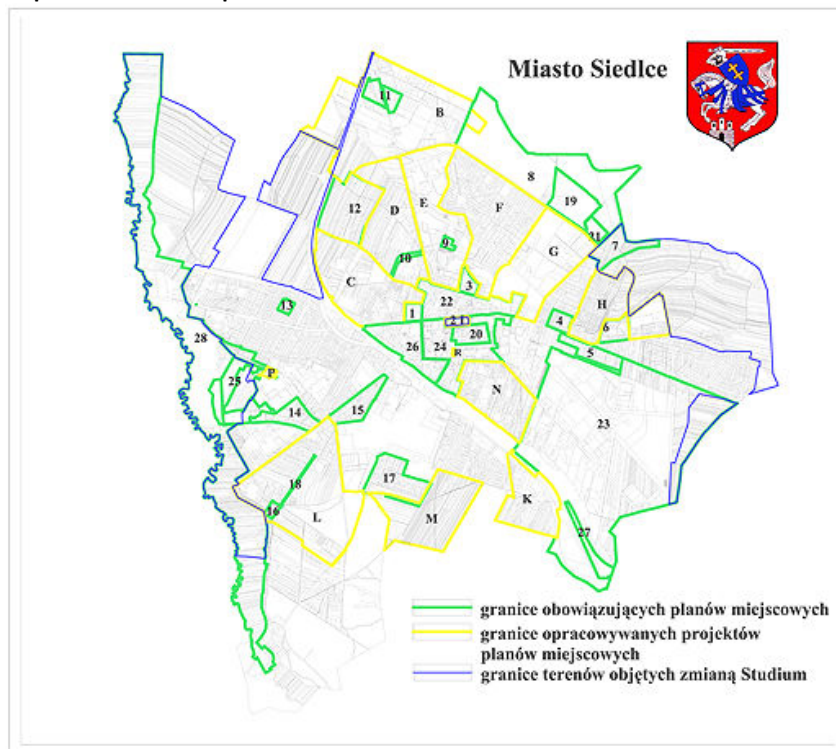
Mapa 18. Połączenie obwodnicy z planowanym tunelem pod torami



3.1.3. Kierunki rozwoju przestrzennego miasta w powiązaniu z działalnością transportową

Miasto Siedlce posiada miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dla 24 obszarów, dla 6 obszarów plany są w stadium przygotowań. Na poniższej mapie przedstawione są granice obowiązujących planów miejscowych i granice opracowywanych projektów planów miejscowych. Obowiązujące plany dostępne są na stronie internetowej miasta: http://www.siedlce.pl/plan_zagospodarowania/index.php.

Mapa 19. Planowanie przestrzenne miasta Siedlce



Źródło: Urząd Miasta Siedlce

Powyższa mapa przedstawia planowanie przestrzenne miasta Siedlce. Pod kątem planu transportowego, plany miejscowe zlokalizowane wewnątrz miasta mają z reguły wystarczające połączenia komunikacyjne.

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

Tabela 7. 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	2008 – 2013	środki PKP SA, budżet miasta, środki zewnętrzne	współinicjator współinwestor
Modernizacja dworca PKS	2009 – 2010	środki PKS SA, środki zewnętrzne	współinicjator

Źródło: Urząd Miasta Siedlce

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 8. 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: Urząd Miasta Siedlce

W mieście rozwijana jest komunikacja publiczna zgodnie z danymi w poniższej tabeli.

Tabela 9. 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: Urząd Miasta Siedlce

3.1.4. Kierunki rozwoju przestrzennego – rekomendacje

Powierzchnia terenu, będącego w granicach administracyjnych miasta zajmuje 3187 ha, z czego grunty Skarbu Państwa stanowią 22%, grunty osób fizycznych 47%, grunty komunalne Miasta Siedlce 22%. Na terenie miasta użytki rolne zajmują powierzchnię 30,3%. Tereny zabudowane i zurbanizowane zajmują powierzchnię 1797 ha (52,5%), w tym tereny mieszkaniowe 615 ha, tereny przemysłowe 248 ha, zurbanizowane tereny niezabudowane to 109 ha, tereny rekreacyjno-wypoczynkowe 64 ha, drogi i koleje 446 ha.

W zakresie kierunków rozwoju przestrzennego, można wymienić następujące rekomendacje:

1. Na ul. Brzeskiej w kierunku centrum, przy skrzyżowaniu w kierunku PSI absolutnie konieczne jest wprowadzenie na lewym pasie w możliwym kierunku ruchu w lewo oraz prosto. Na skrzyżowaniu tym tworzą się niepotrzebne korki, zaś lewy pas jest w większości pusty.
2. Na ulicy Warszawskiej w kierunku centrum, przy zjeździe z wiaduktu ważną inwestycją byłoby wprowadzenie dodatkowego pasa ruchu dla pojazdów skręcających w prawo w ul. Wojska Polskiego. Z pewnością wymagałoby to wzmocnienia i poszerzenia nasypu, jednakże zredukowałoby korki w tym miejscu.

3. Ważne i celowe jest przedłużenie ul. Północnej do ul. Janowskiej / Terespolskiej, zamykające północno-wschodni kierunek obwodowy miasta – dokończenie budowy III i IV etapu obwodnicy.
4. Istotne jest także przedłużenie ciągu ul. Kaczyńskiego i Kaczorowskiego do ul. Łukasińskiego i dalej do ulicy Składowej, zamykające południowo-zachodni kierunek obwodowy miasta – dokończenie budowy III i IV etapu obwodnicy.
5. Należy zapewnić autobusom MPK możliwość jak najbardziej płynnej jazdy w centrum miasta. W tym celu warto rozważyć wprowadzenie krótkich buspasów, o długościach ok. 100 m przed przystankami położonymi wzdłuż ul. Piłsudskiego. Rozwiązanie takie funkcjonuje już w okolicy Skweru Niepodległości. Należy je powtórzyć w kierunku wschodnim od ul. Kilińskiego do przystanku autobusowego oraz na dwóch przystankach w kierunku zachodnim.
6. Należy zapewnić autobusom MPK możliwość płynnej jazdy w godzinach szczytu: przy szczycie porannym (7:00-9:00) w kierunku do centrum, zaś przy szczycie popołudniowym (14:00-16:00) w kierunku od centrum. Są to takie miejsca, jak:
 - a. ul. Garwolińska / ul. Partyzantów począwszy od ul. Artyleryjskiej
 - b. ul. Brzeska przy PSI
 - c. ul. Warszawska
 - d. ul. Sokołowska począwszy od ul. Rynkowej
 - e. ul. Janowska począwszy od Ronda Starowiejska
 - f. popołudniowy wyjazd z dworca PKP ulicą Armii Krajowej – ten odcinek jest zwłaszcza uciążliwy i wymaga pilnego przemyślenia
7. Przy planowanej przebudowie okolic dworca PKP należy tak przemyśleć ostateczny układ ulic, aby:
 - a. zapewnić dobry dostęp pasażerom MPK przesiadającym się do pociągów
 - b. zapewnić dobry dostęp pasażerom MPK przesiadającym się z pociągów
 - c. zapewnić dobry dojazd autobusom do i z pętli końcowej.

3.1.5. Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego

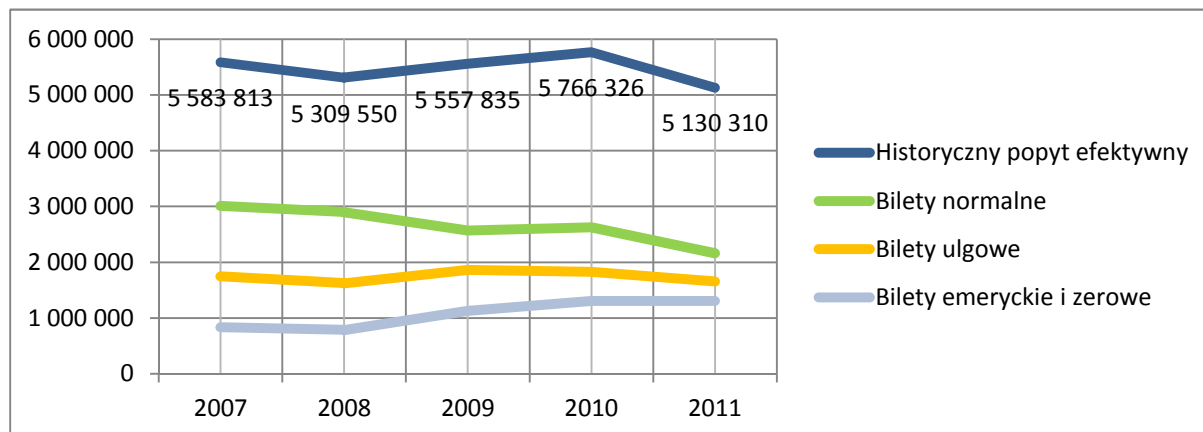
Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego można podzielić na popyt efektywny i potencjalny.

- **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. W latach 2007-2011 kształtował się on następująco:

Tabela 10. Popyt efektywny – całkowity oraz w rozbiciu na poszczególne składowe



Jak widać na wykresie, trudno jest określić cechę charakterystyczną całkowitego popytu efektywnego. Obserwowane załamania wykresu (przełom lat 2007-2008, gdzie obserwujemy znacznie większy spadek niż w latach poprzednich oraz przełom lat 2010-2011) 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.

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.

Tabela 11. Dane historyczne i prognoza zmian liczby mieszkańców Siedlec wg GUS – razem oraz w rozbiciu na poszczególne grupy wiekowe

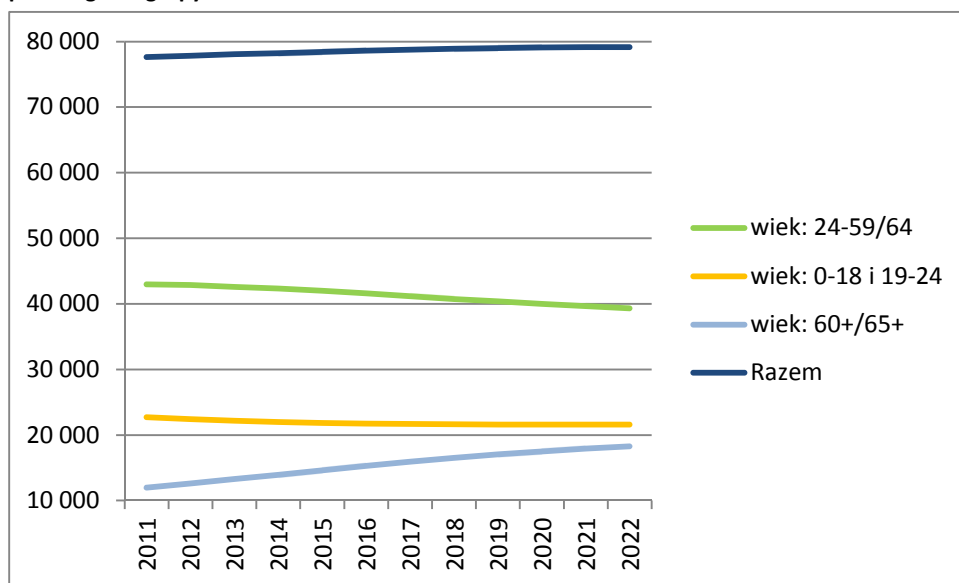
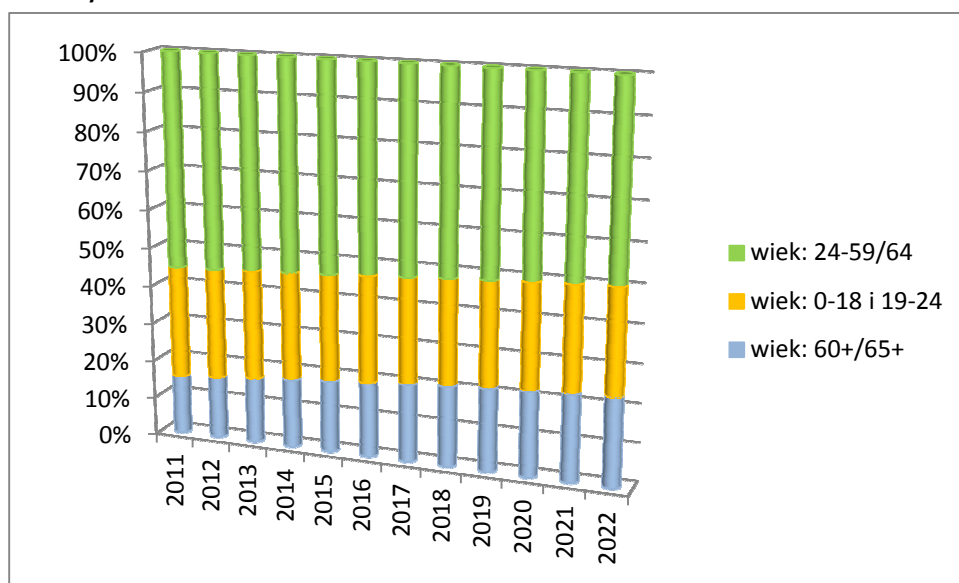


Tabela 12. Dane historyczne i prognoza zmian liczby mieszkańców Siedlec wg GUS – udział poszczególnych grup wiekowych



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%,

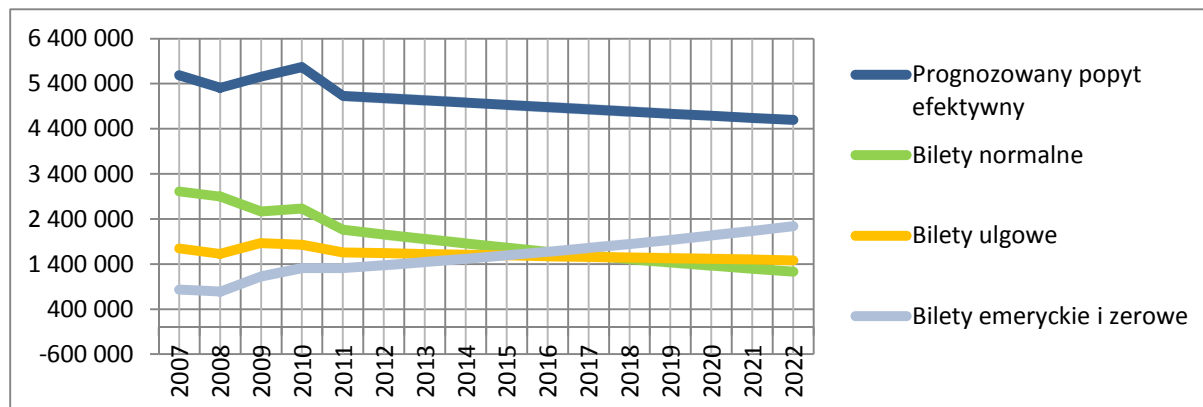
przy niewielkim, 2% wzroście łącznej liczby mieszkańców.

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.

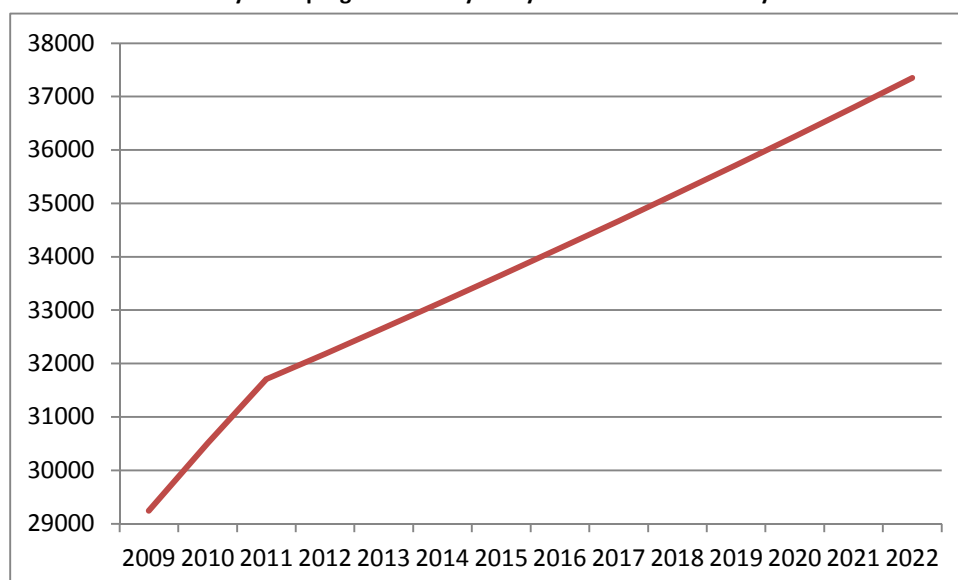
Tabela 13. Dane historyczne i prognoza całkowitego popytu efektywnego na bazie danych historycznych, z uwzględnieniem czynników demograficznych



Wariant drugi: dane historyczne z uwzględnieniem czynników demograficznych i społecznych

Rysunek 4 w niniejszym Planie Transportowym przedstawia prognozę łącznej liczby samochodów dla Siedlec do 2022 roku. Tutaj zajmiemy się wyłącznie samochodami osobowymi. Według Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego w Siedlcach w 2010 znajdowało się 30 511 samochodów osobowych i 31 708 samochodów w 2011 roku. Dane te dają dotychczasowy roczny wzrost na poziomie około 3,9%, jednakże uwzględniając nasycenie rynku i zakładając wzrost na poziomie 2% rocznie, możemy zaprognozować, że w 2022 roku w Siedlcach będzie prawie 38 000 samochodów osobowych.

Tabela 14. Dane historyczne i prognoza zmiany liczby samochodów osobowych w Siedlcach



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

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

gdzie:

P0 – popyt efektywny w roku bazowym

Im0 – liczba mieszkańców w roku bazowym

Ips0 – liczba posiadaczy samochodów osobowych w roku bazowym

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

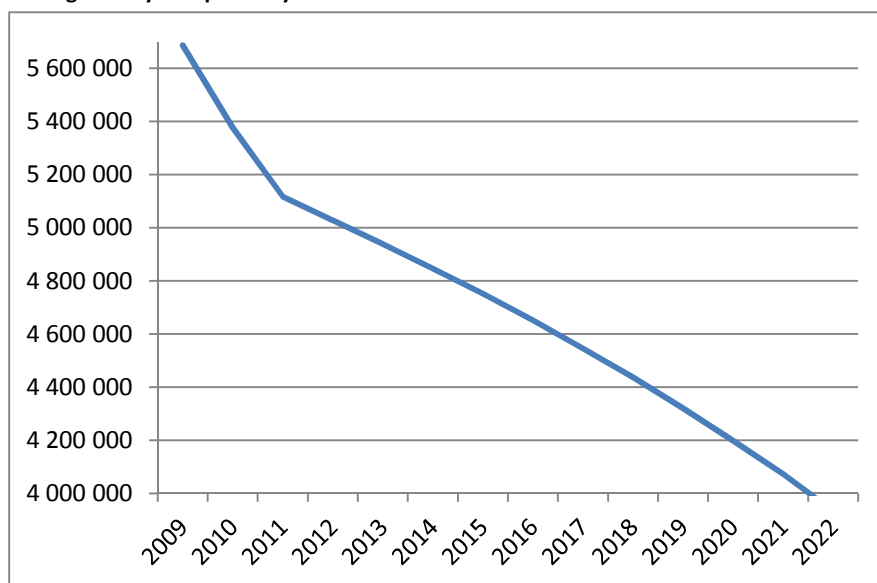
ip - średnioroczna ilość przejazdów

Podstawiając odpowiednio: P0 = 5 130 310, Im0=77 657, Ips0=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 znacząco spada w porównaniu z wariantem pierwszym i wynika ze znacznego zakładanego wzrostu

Tabela 15. Prognoza całkowitego popytu efektywnego na bazie danych historycznych, z uwzględnieniem czynników demograficznych i społecznych

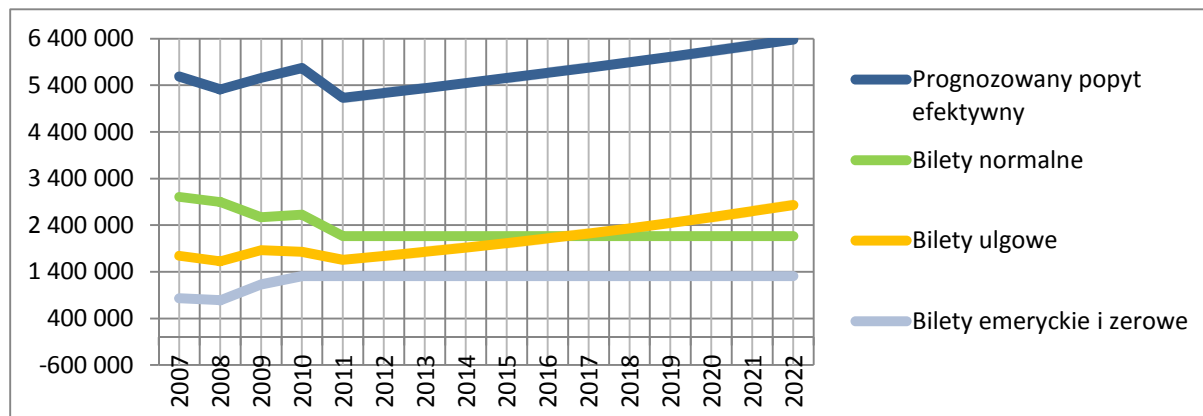


Wariant trzeci: dane historyczne z uwzględnieniem zmodyfikowanych czynników demograficznych i społecznych

Wariant trzeci jest podobny do wariantu pierwszego, z tą istotną różnicą, przyjęto w nim zmodyfikowane założenia odnośnie do zmian w liczebności poszczególnych grup wiekowych, w przybliżeniu podobnych do kupujących 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 prognozowanego całkowitego popytu efektywnego średnio o 2% rocznie.

Tabela 16. Dane historyczne i prognoza popytu efektywnego na bazie danych historycznych, z uwzględnieniem czynników zmodyfikowanych



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 and 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).

4. Określenie sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

4.1. Określenie obszaru objętego siecią komunikacyjną

Rejony komunikacyjne

Liczba rejonów komunikacyjnych niezbędna do budowy modelu ruchu zależy od dwóch zasadniczych elementów:

- a. powierzchni obszaru analizy,
- b. struktury przestrzenno-demograficznej czyli rozmieszczenia generatorów i absorbentów ruchu w analizowanym obszarze.

Granice poszczególnych rejonów komunikacyjnych powinny przebiegać na naturalnych przeszkodach terenowych takich jak: rzeki, wąwozy, jeziora, linie kolejowe, ewentualnie przebiegać przez tereny niezabudowane. W gęstych sieciach często konieczne jest także wykorzystanie liniowych elementów infrastruktury transportu. W takiej sytuacji wyznaczanie granic rejonów zależy od wielkości potencjału danego rejonu komunikacyjnego lub stopnia obsługi otoczenia zewnętrznego przez daną drogę (ulicę).

Wydzielić można przede wszystkim 9 rejonów komunikacyjnych, których granice stanowią granice administracyjne dzielnic należących do miasta. Dodatkowo można dokonać dalszego podziału rejonów, wykorzystując dane o zagospodarowaniu przestrzennym (istniejącym i planowanym) oraz danych statystycznych (liczba mieszkańców, liczba zatrudnionych, liczba zatrudnionych w usługach oraz liczba uczniów).

Z uwagi na wystarczającą dla celów planistycznych dokładność analiz w miastach uwzględniane są 3 podstawowe kategorie dróg miejskich:

- ulica główna ruchu przyspieszonego – GP – jako kontynuacja dróg III klasy technicznej lub też połączenie układu dróg miejskich z drogami I, II i III klasy,
- ulica główna – G – jako kontynuacja dróg IV klasy i połączenie dróg miejskich z drogami II i III klasy; wprowadzono zróżnicowanie na odcinki jedno i dwujezdniowe,
- ulica zbiorcza – Z – jako kontynuacja dróg V i VI klasy i ulica obsługująca zespoły osiedli, dzielnice, itp.; ulica o przekroju jednojezdniowym, z jednym pasem ruchu na kierunek.

W praktyce bardzo trudno jest uzyskać jednorodny charakter wszystkich rejonów komunikacyjnych (w obszarze tym powinny znajdować się spójne logicznie generatory lub absorbenty ruchu: osiedla, domy (liczba mieszkań), uczelnie, szkoły, szpitale, zakłady przemysłowe, centra handlowo-usługowe, tereny zielone).

Główne ciągi komunikacyjne

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- Wszyńskiego- Kazimierzowską- Prusa- Jagiełły- Sokołowską.
- DW 698 Mordy – Siedlce, w ciągu miasta ulicą Janowską,

- DW 803 Garwolin – Stoczek Łukowski – Siedlce; w ciągu miasta ulicami: Garwolińską, Partyzantów, 3 Maja i Armii Krajowej.
- oraz drogi powiatowe, które umożliwiają powiązania dróg krajowych i wojewódzkich z miastem i sąsiednimi miejscowościami.

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

- ul. Warszawska (od strony zachodniej),
- ul. Sokołowska (od strony północno-zachodniej),
- ul. Kazimierzowska (od strony północno-wschodniej),
- ul. Janowska (od strony wschodniej),
- ul. Terespolska-Starowiejska (od południowo-wschodniej),
- ul. Brzeska (od południowo-wschodniej),
- ul. Łukowska – Torowa - Floriańska (od strony południowej),
- ul. Garwolińska - Partyzantów (od strony południowo-zachodniej).

oraz ruszt śródmiejski ograniczony 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,
- ciąg uliczny o charakterze obwodowym: Jagiełły - Prusa – Kazimierzowską,
- ciągi w układzie promienistym o mniejszym znaczeniu funkcjonalno-ruchowym: ul. Piaskowa, ul. Poniatowskiego, ul. Grabianowska, Domanicka - Armii Czerwonej – Podsekulska,
- ciągi w układzie obwodowym o mniejszym znaczeniu funkcjonalno-ruchowym: 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 – Szkolna - Reymonta - Popiełuszki stanowi trasę obwodową, przy bardzo zróżnicowanym standardzie przekroju poprzecznego ulic, oraz zróżnicowanych warunkach przejazdu przez skrzyżowania z ulicami poprzecznymi.

4.2. Charakterystyka istniejącej sieci komunikacyjnej

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Siedlcach Sp. z o.o. jest spółką prawa handlowego, której jedynym właścicielem jest Miasto Siedlce (posiada 100% udziałów). MPK w Siedlcach Sp. z o.o. we własnym zakresie projektuje sieć komunikacyjną, prowadzi badania marketingowe oraz konstruuje rozkłady jazdy.

MPK obsługuje:

- miasto Siedlce (linie nr: 3, 4, 9, 12, 16, 18, 22, 27, 28, 31, 32, 33 i 35)
- 8 gmin, w tym
 - gminę Siedlce (linie nr: 1, 5, 6, 7, 8, 10, 15, 23, 24, 25, 26 i 30)
 - Kotuń (linie nr: 19 i 43)
 - Mokobody (linia nr 13)
 - Mordy (linia nr14)

- 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 o 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. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.). Na mocy tych porozumień gminy powierzają Miastu Siedlce prowadzenie lokalnego transportu zbiorowego na ich terenie i zobowiązują się do częściowego ponoszenia kosztów realizacji powierzonego Miastu Siedlce zadania własnego.

Mapa 20. Miasto Siedlce oraz gminy obsługiwane przez MPK w Siedlcach



Mapa bazowa do pozostałych map w tym rozdziale: www.powiatsiedlecki.pl

4.2.1. Gmina Siedlce

Gmina Siedlce jest gminą wiejską zamieszkałą przez 16 700 osób, oskrzydającą miasto Siedlce.

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.

Obszar gminy obejmuje 14.154 ha, w tym:

- 9.375 ha to użytki rolne,
- 1,478 ha zajmują lasy.

Gęstość zaludnienia wynosi 114 osób/km².

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, Ujżanów, Wołyńce, Wołyńce-Kolonia, Wólka Leśna, Żabokliki, Żabokliki - Kolonia, Żelków - Kolonia, Żytnia.

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

Gmina Siedlce posiada dobre połączenia drogowe i kolejowe – trasa kolejowa o znaczeniu międzynarodowym Moskwa-Berlin, droga szybkiego ruchu K-2 Świecko-Poznań-Warszawa-Terespol.

Gmina Siedlce jest w bardzo dobrym stopniu pokryta pojazdami MPK. Teren gminy obsługiwany jest przez następujące 11 linii autobusów MPK:

- linia nr 1 –Nowe Iganie, Stare Iganie; Stare Opole;
- linia nr 5 - Golice, Żabokliki i Żabokliki-Kolonia;
- linia nr 6 - Stok Lacki, Pustki, Grubale i Osiny;
- linia nr 7 - Grabianów i Białki;
- linia nr 8- Rakowiec i Wołyńce
- linia nr 10 - Strzała i Chodów;
- linia nr 15 - Żabokliki, Żabokliki-Kolonia, Golice, Błogoszcz, Pruszynek, Pruszyń- Kolonia, Pruszyń;
- linia nr 23 - Stok Lacki;
- linia nr 24 - Grabianów;
- linia nr 25 - Grabianów;
- linia nr 26 - Stok Lacki, Pustki, Grubale, Tarcze, Cielemeńc;
- linia nr 30 - Nowe Iganie, Stare Iganie; Stare Opole.

Mapa 21. Gmina Siedlce



4.2.2. Gmina Wiśniew

Gmina Wiśniew leży w południowej części powiatu siedleckiego, 100 km od Warszawy. Przez jej teren przechodzą ważne krajowe szlaki: magistrala kolejowa Moskwa – Berlin i droga krajowa nr 63 Węgorzewo – Sławatycze.

Według danych na koniec 2010 r gminę zamieszkiwało 5842 osób. W gminie jest 7 szkół podstawowych i gimnazjów.

Gmina Wiśniew ma obszar 125,87 km², w tym:

- użytki rolne: 72%
- użytki leśne: 21%

Gmina stanowi 7,85% powierzchni powiatu siedleckiego

Sołectwa:

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

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

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, jednakże kursują one bardzo nieregularnie.

Istnieje możliwość i potrzeba uruchomienia nowej linii autobusowej MPK, obsługującej między innymi miejscowości Myrcha, Stok Wiśniewski oraz Wólka Wiśniewska. Z uwagi na niewystarczającą liczbę pasażerów, gmina Wiśniew musiałaby do tej linii wносить wyższe dopłaty za wozokilometr.

Mapa 22. Gmina Wiśniew



4.2.3. Gmina Zbuczyn

Gmina Zbuczyn leży w południo-wschodniej części powiatu siedleckiego i jest gminą typowo rolniczą.

Według danych na koniec 2010 r. gminę zamieszkiwało 10 027 osób. Na terenie gminy jest 14 szkół podstawowych i gimnazjów.

Gmina Zbuczyn ma obszar 210,75 km², w tym:

- użytki rolne: 79%
- użytki leśne: 14%

Gmina stanowi 13,15% powierzchni powiatu siedleckiego i jest największą gminą w powiecie siedleckim.

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, Rzążew, Smolanka, Sobicze, Stary Krzesk, Świercze, Tarcze, Tchórzew, Tchórzew-Plewki, Tęczki, Wesółka, Wólka Kamienna, Zawady, Zbuczyn (3 sołectwa), Zdany.

Miejscowości bez statusu sołectwa: Kijki, Koryta, Ługi-Gołacze.

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 Koroszczynie, w odległości 90 km, od wschodniej strony i bliskość Warszawy, w podobnej odległości, od strony zachodniej.

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.

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, Cielemęc, Chromna, Czuryły, Ługi Wielkie, Rętki, Rzążew, Rzążew Kolonia i Tarcze.
- linia nr 21 obsługuje miejscowości: Borki Wyrki, Świercze, Chromna, Zdany i Zbuczyn.
- autobusy linii 26 dojeżdżają do miejscowości: Choja, Cielemęc, Czuryły, Osiny, Rzążew i Rzążew Kolonia.

Istnieje możliwość i potrzeba uruchomienia nowej linii autobusowej MPK, obsługującej między innymi miejscowości Zbuczyn oraz Bzów. Z uwagi na niewystarczającą liczbę pasażerów, gmina Zbuczyn musiałaby do tej linii wносить wyższe dopłaty za wozokilometr.

Mapa 23. Gmina Zbuczyn



4.2.4. 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. Siedzibą gminy jest miasto Mordy, które położone jest w odległości 19 km od Siedlec i posiada 1800 mieszkańców, zaś całą gminę zamieszkuje 6200 osób.

Gmina Mordy ma obszar 170,17 km², w tym:

- użytki rolne: 76%
- użytki leśne: 19%

Gmina stanowi 10,61% powierzchni powiatu.

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

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, Wielgórz, Wojnów, Wólka Biernaty, Wólka Soseńska i Wyczółki.

Autobusy MPK wjeżdżają do gminy Mordy na długość od 0,5 do 6,5 km – jedna linia (nr 14) w trzech wariantach. Dojeżdżają one do miejscowości: Leśniczówka, Krzymosze i Wyczółki.

Gmina Mordy jest także obsługiwana przez autobusy PKS Siedlce, PKS Łosice, PKS Biała Podlaska oraz linię kolejową PKP.

Udział zarejestrowanych bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym wynosi 6.4% i jest wyższy niż w powiecie siedleckim (5.7%). Wg danych gminy do pracy w gminie Mordy dojeżdża ok 45 osób z innych gmin, zaś wyjeżdża ok. 430 osób.

Istnieje możliwość uruchomienia nowej linii autobusowej MPK w Siedlcach do samych Mordów. Z uwagi na niewystarczającą liczbę pasażerów, gmina Mordy musiałaby do tej linii wносить wyższe dopłaty za wozokilometr.

Mapa 24. Gmina Mordy



4.2.5. Gmina Suchożebry

Gmina Suchożebry leży w północnej części powiatu siedleckiego. 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
- 2 443 kobiety

Gmina Suchożebry ma obszar 100,71 km², w tym:

- użytki rolne: 80%
- użytki leśne: 13%

Gmina stanowi 6,28% powierzchni powiatu.

Gmina obejmuje następujące sołectwa:

Borki Siedleckie, Brzozów, Kopcie, Kownaciska, Krynica, Krześlin, Krześlinek, Nakory, Podnieśno, 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
10. Firma Drogowo-Inżynierska „Dorfa” w Woli Suchożebrskiej
11. Spółdzielnia Usług Rolniczo-Transportowych w Woli Suchożebrskiej

W Gminie Suchożebry obowiązuje uchwalona w dn. 20 stycznia 2012 Wieloletnia Prognoza Finansowa Gminy Suchożebry na lata 2012-2015. W jej ramach Wójt Gminy Suchożebry upoważniony jest do zaciągania zobowiązań związanych z realizacją przedsięwzięć wchodzących w skład wspomnianej Wieloletniej Prognozy Finansowej, takich jak np. budowa sieci kanalizacyjnej z przyłączami czy remonty świetlic wiejskich.

Autobusy MPK (dwie linie: 17 i 38) wjeżdżają w granice gminy Suchożebry na odległość 4,2 km. Obie linie obsługują miejscowości: Borki Siedleckie i Przygody. Gmina Suchożebry jest także obsługiwana przez autobusy PKS Siedlce oraz prywatne busy z Sokołowa Podlaskiego.

Istnieje możliwość przedłużenia obecnej linii autobusowej MPK w Siedlcach do Woli Suchożebrskiej. Z uwagi na niewystarczającą liczbę pasażerów, gmina Suchożebry musiałaby do tej linii wносить wyższe dopłaty za wozokilometr.

Mapa 25. Gmina Suchożebry



4.2.6. Gmina Mokobody

Gmina Mokobody leży na skraju Wysoczyzny Siedleckiej, w północno-zachodniej części powiatu siedleckiego. 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.

Według danych z 2004 r. gminę zamieszkiwały 5343 osoby.

Gmina Mokobody ma obszar 119,17 km², w tym:

- użytki rolne: 78%
- użytki leśne: 17%

Gmina stanowi 7,43% powierzchni powiatu.

W skład Gminy wchodzi następujące Sołectwa:

Bale, Dąbrowa, Jeruzale, Kapuściaki, Kisielany-Kuce, Kisielany-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-Emilianowska, Wólka Proszewska, Wólka Żukowska, Wyłazy, Zaliwie-Brzozówka, Zaliwie-Piegawki, Zaliwie-Szpinki, Zemły, Ziomaki, Żuków.

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

Mapa 26. Gmina Mokobody



4.2.7. Gmina Kotuń

Gmina Kotuń leży w zachodniej części powiatu siedleckiego. Siedziba gminy to wieś Kotuń.

Według danych z 2004 r. gminę zamieszkiwało 8471 osób.

Gmina Kotuń ma obszar 149,87 km², w tym:

- użytki rolne: 65%
- użytki leśne: 22%

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.

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, Ryczyca, Sionna, Sosnowe, Trzemuska, Tymianka, Wilczonek, Żdzar, 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.

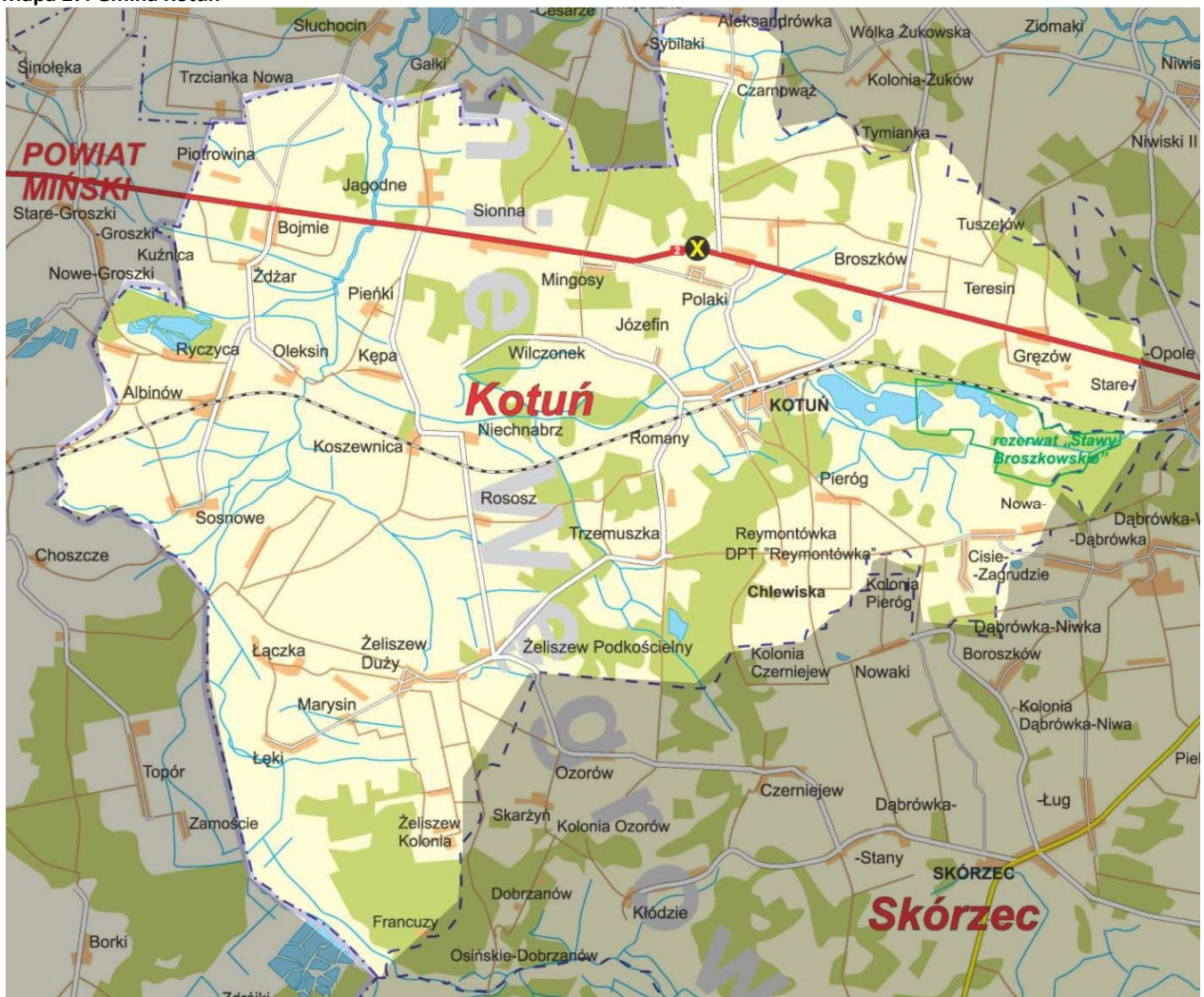
Na terenie Gminy Kotuń realizowane są projekty zewnętrzne:

- Stowarzyszenie Nasz Kotuń realizuje projekt „Wiejski Uniwersytet III Wieku w Gminie Kotuń” dofinansowany przez Wojewodę Mazowieckiego
- Stowarzyszenie Nasz Kotuń realizuje projekt Wolontariat międzypokoleniowy - wymiana doświadczeń dofinansowany przez Fundację Współpracy Polsko Niemieckiej w Warszawie
- Stowarzyszenie Rozwoju Żeliszewa Żeliszewiaczy realizuje projekt "Organizacja zajęć dla dzieci i poradnictwo dla rodzin wymagających wsparcia w Żeliszewie, Gmina Kotuń" dofinansowany przez Wojewodę Mazowieckiego
- Stowarzyszenie Boska Wioska i Gmina Kotuń od 1 sierpnia 2012 r do 30 maja 2013 r realizuje dwa projekty Unii Europejskiej: "Edukacja i aktywność w gminie Kotuń" oraz "Edukacyjna Wioska" Oba projekty dotyczą zajęć językowych dla dzieci
- Gmina Kotuń w partnerstwie z Gminą Oberkramer, pięcioma szkołami oraz dwoma stowarzyszeniami otrzymała z Komisji Europejskiej w ramach Programu Europa Dla Obywateli Działanie Programu 1: 1.1 Spotkanie mieszkańców miast "Spotkania obywatelskie", dofinansowanie organizacji w Kotuniu Międzynarodowego Forum Wymiany Międzypokoleniowej
- Fundacja Rozwoju Demokracji Lokalnej Centrum Mazowsze w partnerstwie z Gminą Kotuń, Gmina Ceglów, Gmina Jakubów, Gmina Miastków Kościelny, Miastem Żelechów i Gminą Paprotnia realizuje projekt " My się zmian nie boimy" w ramach Priorytetu V Dobre rządzenie, Działanie 5.2 Wzmocnienie potencjału administracji samorządowej, Poddziałanie 5.2.1 Modernizacja zarządzania w administracji samorządowej POKL : Cel projektu: Poprawa standardów zarządzania oraz podniesienia jakości usług publicznych świadczonych przez w/w gminy na podstawie wyników samooceny CAF w okresie 09.2012 do 08.2014
- Projekt systemowy: " Lepsze wykształcenie -nadzieją na lepsze jutro."
- Pilotażowy projekt Rządowego programu „Cyfrowa szkoła” w okresie VII 2012 - VIII 2013

Autobusy MPK (linie: 19 i 43) wjeżdżają w granice gminy Kotuń na odległość 2,5 km i docierają do miejscowości Grzędów. Gmina Kotuń jest także obsługiwana przez autobusy PKS, kolej oraz prywatnych przewoźników.

Istnieje możliwość przedłużenia obecnej linii autobusowej MPK w Siedlcach do Broszkowa. Z uwagi na niewystarczającą liczbę pasażerów, gmina Kotuń musiałaby do tej linii wносить wyższe dopłaty za wozokilometr.

Mapa 27. Gmina Kotuń



4.2.8. 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. 7 200 osób.

Gmina Skórzec ma obszar 118,91 km², w tym:

- użytki rolne: 80%
- użytki leśne: 15%

Gmina stanowi 7,42% powierzchni powiatu.

W skład Gminy wchodzi Sołectwa:

Broszków, Czarniejew, Dąbrówka-Niwka, Dąbrówka-Ług, Dąbrówka-Stany, Dąbrówka-Wyłązy (sołectwa: Dąbrówka-Wyłązy I i Dąbrówka-Wyłązy II), Dobrzanów, Drupia, Gołąbek, Grala-Dąbrowizna, Kłódzie, Nowaki, Ozorów, Skarżyn, Skórzec, Stara Dąbrówka, Teodorów, Trzciniec, Wólka Kobyła, Żebrak, Żelków (sołectwa: Żelków I i Żelków II).

Edukacja odbywa się w 4 szkołach podstawowych i gimnazjum.

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.

Autobusy MPK (linie: 2 i 42) wjeżdżają w granice gminy Skórzec na odległość 2,6 km, dojeżdżając do miejscowości Żelków.

Istnieje możliwość i potrzeba uruchomienia nowej linii autobusowej MPK w Siedlcach do samego Skórcza. W alternatywnym wariantcie istniałaby możliwość pętli obecnie kursującej linii. Z uwagi na niewystarczającą liczbę pasażerów, gmina Skórzec musiałaby do tej linii wносить wyższe dopłaty za wozokilometr.

Mapa 28. Gmina Skórzec



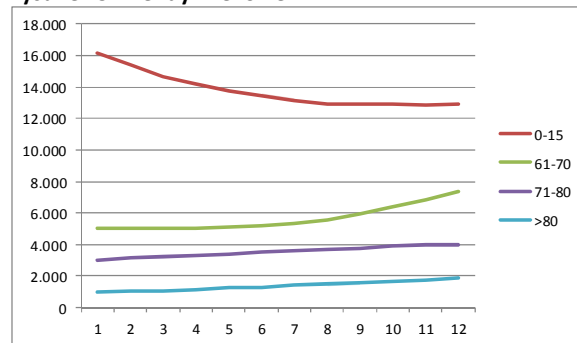
4.3. Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej

4.3.1. Dane ogólne

Większość danych statystycznych jest zawarta w rozdziale 1, w tym punkcie dokonamy syntetycznego zgrupowania danych aby w sposób bardziej pełniejszy przedstawić wnioski.

Siedlce liczą ponad 77.300 mieszkańców. Trendy w grupach wiekowych do 15 roku i powyżej 60 roku życia w okresie 2000-2011 są następujące:

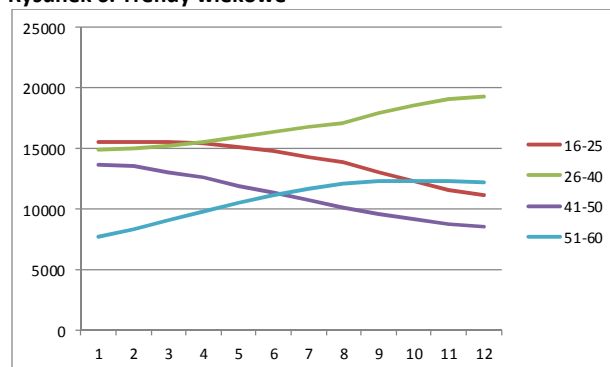
Rysunek 5. Trendy wiekowe



Maleje grupa najmłodszych mieszkańców, potencjalnych użytkowników komunikacji publicznej, rośnie grupa wiekowa obywateli o najmniejszej ruchliwości – na podstawie tych trendów można wywnioskować, że liczba pasażerów komunikacji publicznej z tych grup wiekowych będzie malała.

Grupy wiekowe o największej ruchliwości – w wieku od 16 do 60 lat również nie wyglądają optymistycznie.

Rysunek 6. Trendy wiekowe



Na podstawie powyższych trendów można zauważyć, że sumaryczna liczba tych grup wiekowych maleje, trendy spadkowe grup 16-25 i 41-50 są wyższe od przyrostów w grupach 26-40 i 51-60, mimo ogólnego wzrostu liczby mieszkańców. Tak, więc, chcąc zwiększyć liczbę pasażerów w komunikacji publicznej należy zadbać o atrakcyjną ofertę.

Centralną część miasta stanowi obszar ograniczony ulicami: Piłsudskiego, Wojskową, Sokołowską, Asłanowicza, Konarskiego, Prusa, Kazimierzowską, Wyszyńskiego, Floriańską, Torową, a następnie wiaduktem Łukowskim oraz ulicami Składową i Łukasieńskiego, granicą terenów kolejowych i ul. Warszawską. W obszarze tym koncentrują się usługi ogólnomiejskie, handel, gastronomia, placówki kulturalne, szkolnictwo i ochrona zdrowia. Strefa śródmiejska objęta jest ochroną konserwatorską, a liczne obiekty mieszkalne i użyteczności publicznej wpisane są do rejestru zabytków.

Główne obszary zabudowy mieszkaniowej zlokalizowane są w rejonach otaczających obszar centralny (osiedla: 1000-lecia, Nowe Siedlce, Warszawska, Młynarska, Wyszyńskiego). W nieco większym oddaleniu od centrum miasta położone jest osiedle Roskosz, charakteryzujące się wysoką intensywnością zabudowy.

Największe zakłady pracy mieszczą się poza śródmieściem, w dwóch dzielnicach przemysłowych: północnej i południowej. Do najbardziej znanych należą: „Polimex- Mostostal” S.A., Siedleckie Zakłady Drobiarskie „Drosed” S.A., Podlaska Wytwórnia Wódek „Polmos” S.A., Fabryka Narzędzi Skrawających „Fenes” S.A., Stadler Polska Sp. z o.o., PSI Spółdzielczy Producent Sprężyn. W rejonach obydwu dzielnic przemysłowych występują znaczne rezerwy terenów i pomieszczeń składowych, które mogą być wykorzystane pod działalność gospodarczą.

Od 1969 roku Siedlce są również ośrodkiem akademickim, w którym funkcjonuje Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny, Collegium Mazovia Innowacyjna Szkoła Wyższa i Nauczycielskie Collegium Języków Obcych.

Szkolnictwo ponadpodstawowe obejmuje: 8 gimnazjów, 9 liceów ogólnokształcących oraz 6 zespołów szkół zawodowych.

4.3.2. Wyznaczenie głównych ciągów komunikacji miejskiej

W ostatnich latach daje się zauważyć odpływ pasażerów z komunikacji zbiorowej do komunikacji indywidualnej. Przyczyny tego stanu są dwie. Pierwsza to duży udział starego taboru, niska jakość usług, niska prędkość komunikacyjna. Druga to polityka pro motoryzacyjna rządu. Przy poziomie PKB per capita 20.330 USD Polacy posiadają ok. 450 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców (w Warszawie 600, w UE 470). Niestety, za szybkim wzrostem liczby pojazdów nie nadąża rozwój infrastruktury drogowej. Efektem tego stanu rzeczy jest często występujący paraliż komunikacyjny.

Planowanie zmian w komunikacji miejskiej powinno odbywać się głównie przy uwzględnieniu planów zagospodarowania przestrzennego, strategii rozwoju układu drogowego, analiz aktualnych potrzeb przewozowych oraz wpływających na bieżąco uzasadnionych postulatów od władz samorządowych, organizacji społecznych i innych instytucji i osób prywatnych.

Aby zmiany w obsłudze komunikacyjnej mogły być opracowywane i wprowadzane w sposób gwarantujący harmonijny rozwój sieci komunikacyjnej Siedlec, celowe jest określenie i stosowanie ogólnych zasad kształtowania sieci komunikacyjnej we wszystkich aspektach (trasy i powiązania wzajemne linii, skoordynowane rozkłady jazdy różnych środków transportu itd.).

W układzie komunikacyjnym funkcjonuje 35 linii autobusowych, w tym:

- a. 13 linii miejskich (strefa I),
- b. 22 linie podmiejskie (strefy II i III).

Długość tras komunikacyjnych wynosi 157 km, natomiast łączna długość wszystkich linii 393 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.

Trasy linii autobusowych przebiegają niemal wyłącznie przez ciągi uliczne wyznaczające podstawowy układ komunikacyjny miasta. Do ulic, przez które przebiega największa liczba linii autobusowych należą:

- a) ul. Armii Krajowej - 23 linie
- b) ul. Piłsudskiego - 21 linii,
- c) ul. Floriańska - 14 linii,

- d) ul. Partyzantów - 11 linii,
- e) ul. Brzeska i Warszawska – po 10 linii.

Na terenie miasta funkcjonuje 231 przystanków autobusowych, z tego 78 posiadają wiaty przystankowe.

Ukształtowanie układu linii autobusowych zapewnia dobre powiązanie z dworcami PKP i PKS. Dworzec PKP stanowi przystanek krańcowy 14 linii podmiejskich i 3 linii miejskich. Każdy autobus MPK wyjeżdżający lub dojeżdżający do dworca PKP przejeżdża przez ul. Armii Krajowej, przy której zlokalizowany jest przystanek - dworzec PKS.

Obecnie przez stację Siedlce przejeżdża 25 par pociągów eksploatowanych przez spółkę „Koleje Mazowieckie - KM”.

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 bezpieczeństwa ruchu 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).

Linie miejskie

Linie miejskie 3,4 i 9 są tzw. obwodowymi – początek i koniec trasy w tym samym miejscu

3.	Leśna - Garwolińska - Unitów Podlaskich - Romanówka - Garwolińska - Partyzantów - 3-go Maja - Armii Krajowej - Wojskowa - Sokołowska - Rynkowa - Czerwonego Krzyża - Jagiełły - Chrobrego - Graniczna - Mireckiego - Dąbrowskiego - Poniatowskiego - Bema - Kazimierzowska - Prusa - Wyszynskiego - Brzeska - Floriańska - Piłsudskiego - Armii Krajowej - Świętojańska - Partyzantów - Garwolińska - Romanówka - Unitów Podlaskich - Garwolińska - Leśna .
4.	Kurpiowska - Kraszewskiego - Mazurska - Monte Cassino - Warszawska - Piłsudskiego - Floriańska - Brzeska - Wyszynskiego - Kazimierzowska - Prusa - Poniatowskiego - Dąbrowskiego - Mireckiego - Graniczna - Chrobrego - Sokołowska - Wojskowa - Piłsudskiego - Warszawska - Monte Cassino - Mazurska - Kurpiowska .
9.	Dworzec PKP - Armii Krajowej - Sienkiewicza - Świętojańska - Partyzantów - Zbrojna - Składowa - Grabianowska - Południowa - Łukowska - Torowa - Floriańska - Kościuszki - Konarskiego - Prusa - Kazimierzowska - Bema - Poniatowskiego - Dąbrowskiego - Mireckiego - Graniczna - Chrobrego - Sokołowska - Dworzec PKP .

Linie miejskie nieobwodowe są następujące:

12.	MPK Starzyńskiego - Brzeska - Floriańska - Piłsudskiego - Warszawska - Daszyńskiego - Piaski Zamiejskie .
16.	Unitów Podlaskich - Romanówka - Garwolińska - Monte Cassino - Kurpiowska - Kraszewskiego - Partyzantów - 3-go Maja - Armii Krajowej - Piłsudskiego - Starowiejska - Terespolska - Mostostal .
18.	MPK - Starzyńskiego - Starowiejska - Piłsudskiego - Warszawska - Poznańska - Daszyńskiego - Piaski Zamiejskie Działki .
22.	Unitów Podlaskich - Romanówka - Garwolińska - Partyzantów - Zbrojna - Składowa - Torowa - Floriańska - Piłsudskiego - Armii Krajowej - Dworzec PKP .
27.	Piaski Zam./Działki (Dworzec PKP - Armii Krajowej) - Daszyńskiego - Warszawska - Piłsudskiego - - 10-Lutego - Popiełuszki - Czerwonego Krzyża - Prusa - Bema - Poniatowskiego - Kazimierzowska - Starowiejska - Janowska - Kasztanowa - Starowiejska .
28.	Piaski Zamiejskie Działki - Warszawska - Poznańska - Warszawska - Monte Cassino - Okrężna - Kurpiowska - Mazurska - Kaszubska - Unitów Podlaskich - Garwolińska - Leśna .
31	Unitów Podlaskich - Romanówka - Garwolińska - Monte Cassino - Mazurska - Kurpiowska - Kraszewskiego - Partyzantów - 3-go Maja - Armii Krajowej - Piłsudskiego - Floriańska - Brzeska - Ujrzanowska - Terespolska - ZPP Auto .
32.	ZPP Auto - Terespolska - Brzeska - Floriańska - Piłsudskiego - Wojskowa - Sokołowska/Uczelnia .
33.	ZPP Auto - Terespolska - Brzeska - Floriańska - Piłsudskiego - Warszawska - Daszyńskiego - Piaski Zamiejskie .
35.	LEŚNA - Garwolińska - Unitów Podlaskich - Żeglarska - Kaszubska - Mazurska - Kurpiowska - Kraszewskiego - Partyzantów - Zbrojna - Składowa - Torowa - Floriańska - Piłsudskiego - Kościuszki - Świrskiego - Konarskiego - Poniatowskiego - Dąbrowskiego - Mireckiego - Graniczna - Mieszka I - Sokołowska - Uczelnia .

Linie podmiejskie

1.	Dworzec PKP - Armii Krajowej - Piłsudskiego - Warszawska - Iganie - Opole.
Koniec trasy leży w gminie Siedlce, ok. 8 km na zachód od Siedlec, 800 mieszkańców.	
2.	Dworzec PKP - Armii Krajowej – Sienkiewicza - Świętojańska - Partyzantów - Garwolińska - Żelków.
Koniec trasy leży w gminie Skórczec, ok. 5 km na południowy zachód od Siedlec, 1.200 mieszkańców.	
5.	Dworzec PKP /Unitów Podlaskich - Romanówka – Garwolińska - Partyzantów – 3-go Maja/ - Armii Krajowej - Piłsudskiego - Starowiejska - Kazimierzowska - Żabokliki - Golice.
Koniec trasy leży w gminie Siedlce, ok. 5 km na północny wschód od Siedlec, 500 mieszkańców.	
6.	Dworzec PKP - Armii Krajowej - Piłsudskiego - Starowiejska - Janowska - Stok Lacki - Pustki - Grubale - Osiny.
Koniec trasy leży w gminie Siedlce, ok. 9 km na wschód od Siedlec, 100 mieszkańców.	
7.	Dworzec PKP - Armii Krajowej - Piłsudskiego - Floriańska - Torowa - Łukowska - Grabianów - Białki - Zachojniak.
Koniec trasy leży w gminie Siedlce, ok. 9 km na wschód od Siedlec, niedaleko DK 63.	
8.	Dworzec PKP - Armii Krajowej – Sienkiewicza - Świętojańska - Partyzantów - Artyleryjska - Domanicka - Rakowiec - Wotyńce.
Koniec trasy leży w gminie Wiśniew, ok. 9 km na wschód od Siedlec, przy drodze Siedlce-Domanice, 400 mieszkańców.	
10.	Kurpiowska - Kraszewskiego - Partyzantów - 3-go Maja - Armii Krajowej - Wojskowa - Sokołowska - Strzała - Chodów.
Koniec trasy leży w gminie Siedlce, pomiędzy drogami DK63 i DW 696 - kierunek Węgrów, 1.100 mieszkańców.	
11.	Dworzec PKP - Armii Krajowej - Piłsudskiego - Floriańska - Brzeska - Ujrzanów - Świercze -/Ługi Wielkie - Bzów/.
Koniec trasy leży w gminie Zbuczyn.	
13.	Dworzec PKP - Armii Krajowej - Piłsudskiego - Warszawska - Iganie - Opole - Ostrówek - Wylazy - Niwiski.
Koniec trasy leży w gminie Mokobody, nad rzeką Liwiec.	
14.	Dworzec PKP - Armii Krajowej - Piłsudskiego - Starowiejska - Janowska - Stok Lacki - Pierki Pruszyńskie - /Krzymosze/ - Wycółki.
Koniec trasy leży w gminie Mordy, 300 mieszkańców.	
15.	Dworzec PKP - Armii Krajowej - Piłsudskiego - Starowiejska - Kazimierzowska - Żabokliki - Golice - Błogoszcz – Pruszynek - Prusznyn.
Koniec trasy leży w gminie Siedlce, 10 km na północny wschód, 350 mieszkańców.	
17.	Kurpiowska - Kraszewskiego - Partyzantów - 3-go Maja - Armii Krajowej - Wojskowa - Sokołowska - Strzała - Strzałka - Purzec - Borki Siedleckie – Przygody - Suchożebry.
Koniec trasy leży w gminie Siedlce.	
19.	Dworzec PKP - Armii Krajowej - Piłsudskiego - Warszawska - Iganie - Opole - Gręzów.
Koniec trasy leży w gminie Kotuń, 10 km na zachód od Siedlec przy DK2, 500 mieszkańców.	
21.	Dworzec PKP - Armii Krajowej - Piłsudskiego - Floriańska - Brzeska – Ujrzanów – Świercze – Chromna – Zdany - Zbuczyn.
Koniec trasy leży w gminie Zbuczyn.	
23.	Dworzec PKP - Armii Krajowej - Piłsudskiego - Starowiejska – Kasztanowa - Janowska - Stok Lacki.
Koniec trasy leży w gminie Siedlce, 5 km na wschód od Siedlec przy DW 688 Siedlce - Łosice, 750 mieszkańców.	
24.	MPK Starzyńskiego - Brzeska - Floriańska - Piłsudskiego - Armii Krajowej - Świętojańska – Partyzantów - Zbrojna - Składowa - Grabianowska - Południowa - Łukowska - Grabianów.
Koniec trasy leży w gminie Siedlce, 5 km na południe od Siedlec, 950 mieszkańców.	
25.	Plac Wolności - Broniewskiego - Mireckiego - Dąbrowskiego - Poniatowskiego - Bema – Kazimierzowska - Prusa - Konarskiego - Świrskiego - Orzeszkowej - Piłsudskiego - Armii Krajowej - Świętojańska - Partyzantów – Zbrojna - Składowa - Grabianowska - Południowa - Łukowska - Grabianów.
Koniec trasy leży w gminie Siedlce, 5 km na południe od Siedlec, 950 mieszkańców.	
26.	Dworzec PKP - Armii Krajowej - Piłsudskiego - Starowiejska - Janowska - Stok Lacki - Pustki - Grubale - Tarcze - Cielemęc - Czuryły.
Koniec trasy leży w gminie Zbuczyn, 200 mieszkańców.	
30.	ZPP Auto - Terespolska - Ujrzanowska - Brzeska - Floriańska - Piłsudskiego - Warszawska - Iganie – Opole Seminarium.
Koniec trasy leży w gminie Siedlce, 7 km na zachód od Siedlec.	
38.	ZPP Auto - Terespolska - Ujrzanowska – Brzeska – Floriańska – Piłsudskiego – Wojskowa – Sokołowska – Strzała –Strzałka – Purzec - Borki Siedleckie –Przygody - Suchożebry.
Koniec trasy leży w gminie Siedlce.	
42.	Uczelnia – Sokołowska – Wojskowa - Armii Krajowej – Świętojańska – Partyzantów – Garwolińska - Żelków.
Koniec trasy leży w gminie Skórczec, ok. 5 km na południowy zachód od Siedlec, 1.200 mieszkańców.	
43.	Uczelnia – Sokołowska – Wojskowa – Piłsudskiego – Warszawska – Iganie – Opole - Gręzów.
Koniec trasy leży w gminie Kotuń, 10 km na zachód od Siedlec przy DK2, 500 mieszkańców.	

Źródło: MPK w Siedlcach

4.3.3. Określenie parametrów do kategoryzacji tras i linii komunikacyjnej miejskiej

Linie komunikacyjne, co do zasady, powinny być sklasyfikowane w podziale na

- 1) typy, ze względu na spełniane zadania w układzie komunikacyjnym miasta (podział funkcjonalny):
 - a) linie główne – o dużej częstotliwości kursowania i przebiegu od osiedli mieszkaniowych do centrum. Linie te charakteryzować się powinny prostym przebiegiem i dużą podażą miejsc. Stanowią one mają „kręgosłup” układu komunikacji zbiorowej;
 - b) linie pomocnicze – o przebiegu międzydzielnicowym i roli środka dowozowego do linii głównych. Linie te mogą mieć przebieg bardziej skomplikowany niż linie główne i służyć zmniejszeniu stref dojścia pieszego do przystanków komunikacji miejskiej;
 - c) linie peryferyjne – linie obsługujące osiedla o małej gęstości zamieszkania, położone w peryferyjnych rejonach miasta lub gminach podmiejskich. Częstotliwość kursowania pojazdów tych linii, ze względu na występujące małe potoki pasażerskie jest zdecydowanie słabsza niż w dwóch pozostałych typach linii, chyba, że przyjęty zostanie wariant wyższej częstotliwości przy mniejszej pojemności jednostkowej pojazdu.

- 2) Rodzaje, ze względu na prędkość przejazdu:

Istotnym elementem poprawy komfortu podróży środkami miejskiej komunikacji publicznej jest skrócenie czasu jazdy. Założono, że dla miasta wielkości Siedlec graniczną wartością czasu podróży z rejonów w granicach miasta do centrum jest 15-20 minut, i taki czas jest obecnie osiągany przez komunikację miejską w Siedlcach.

W mieście wielkości Siedlec nie ma potrzeby stosowania kryterium prędkości, jako funkcji liczby i rozmieszczenia przystanków na trasie – wystarczą linie zwykłe, nie ma potrzeby uruchamiania linii ekspresowych czy przyspieszonych.

4.3.4 Określenie standardów częstotliwości kursowania

Co do zasady, częstotliwość kursowania pojazdów zależy od potoku pasażerskiego, użytego środka transportu i przyjętego standardu poziomu, jakości usług. Aby komunikacja publiczna była akceptowalna, częstotliwość kursowania w obszarze miasta nie powinna być mniejsza, niż co 15-30 minut w szczytach komunikacyjnych i 30-60 minut w tzw. międzyszczytce, poza szczytami a także w soboty, niedziele i święta (w innym przypadku pasażer nie będzie chciał oczekiwać na pojazd).

4.3.5. Określenie niezbędnej liczby pojazdów w ruchu w porach dnia o różnym zapotrzebowaniu na komunikację miejską,

Niezbędna liczba pojazdów w ruchu wynika bezpośrednio z wielkości potoków pasażerskich niezbędnych do obsłużenia oraz pojemnością pojazdów i przyjętym standardem jakości.

Praca przewozowa wykonywana przez 1 autobus MPK w Siedlcach Sp. z o.o. zbliżona jest do średniej krajowej. Można podjąć próby zmian w funkcjonowaniu niektórych linii i próbować podnieść wydajność pracy jednostek taboru.

Tabela 17. Praca przewozowa w Siedlcach

Miasto	Roczna liczba mln wzkm	Inwentarz	Tabor Ruch	Gotowość techniczna	Wzkm / 1 autobus
Siedlce	2,19	44	33	75,0%	49 773

Źródło: opracowanie własne

4.3.6. Pomiary napełnień

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

1. W czerwcu br. badano liczby 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 br. badano liczby 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 przedstawione są poniżej, natomiast szczegółowe liczby pasażerów jadących pomiędzy kolejnymi przystankami zawarto w Załączniku 4.

Poniższe 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:

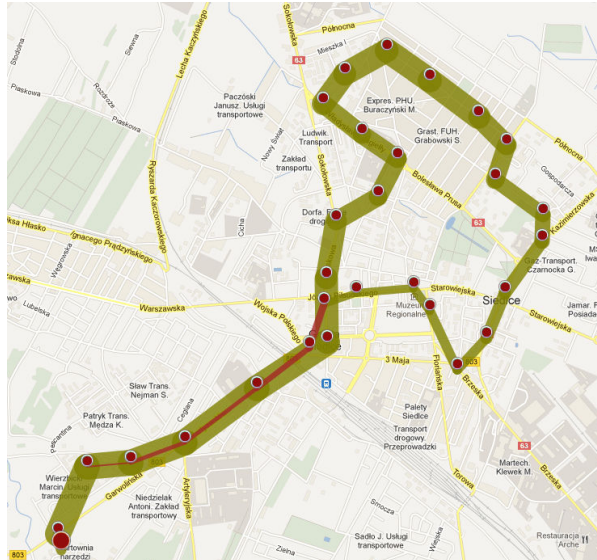
1. Linia 3 – kolor oliwkowy (początkowy odcinek trasy) oraz brązowy (dla odróżnienia dwóch kierunków jazdy na fragmencie trasy)
2. Linia 4 – kolor ciemnoniebieski (początkowy odcinek trasy) oraz jasnoniebieski (dla odróżnienia dwóch kierunków jazdy na fragmencie trasy)
3. Linia 12 – kolor pomarańczowy
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:

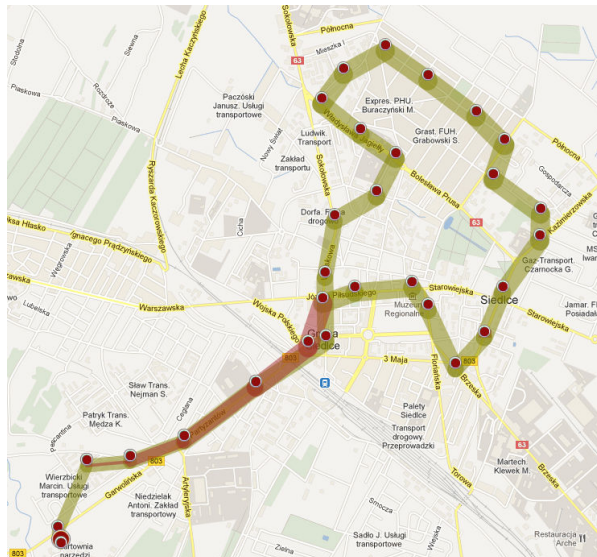
1. Linia 3 w dni powszednie – jest napełniona w stopniu wystarczającym i spełnia swoje zadanie
2. Linia 4 w dni powszednie – jest napełniona w stopniu wystarczającym i spełnia swoje zadanie
3. Linia 16 w dni powszednie w kierunku ul. Unitów Podlaskich – rano napełniona jest tylko do centrum miasta, na 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 Kurpiowska/Kraszewskiego.
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 dni sobotę jest napełniona w stopniu wystarczającym i spełnia swoje zadanie
15. Linia 4 w dni 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.

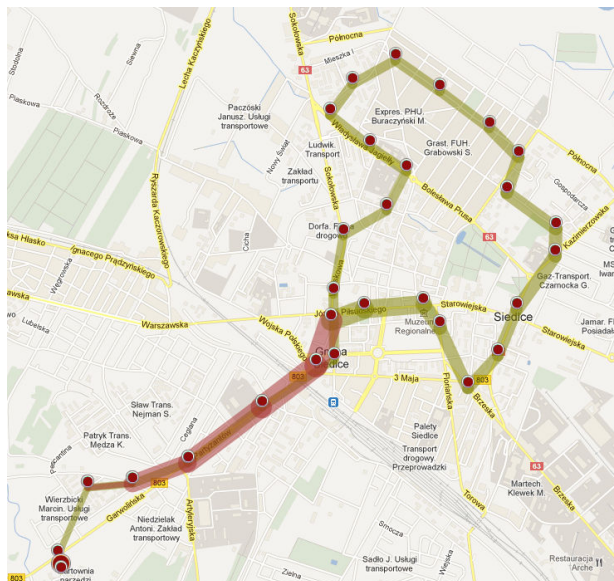
Mapa 29. Linia 3 – dzień powszedni, nie targowy - rano



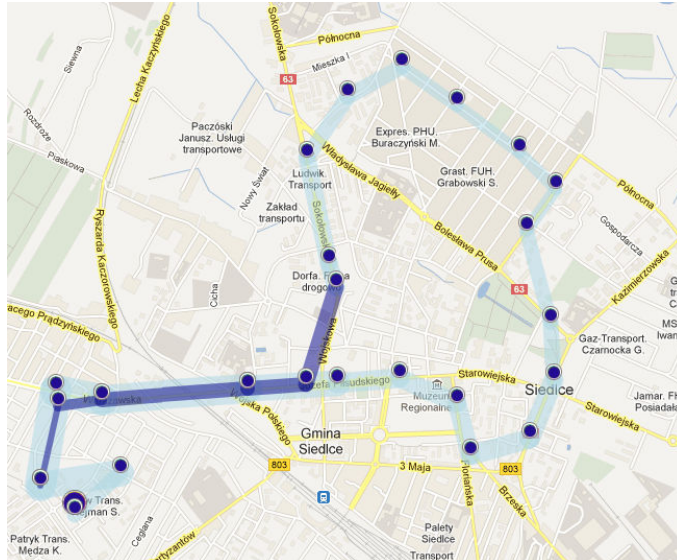
Mapa 30. Linia 3 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia



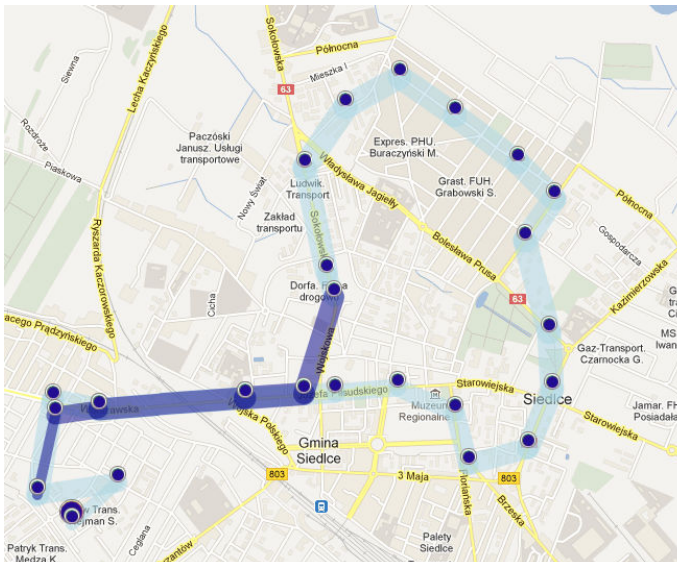
Mapa 31. Linia 3 – dzień powszedni, nie targowy – po południu



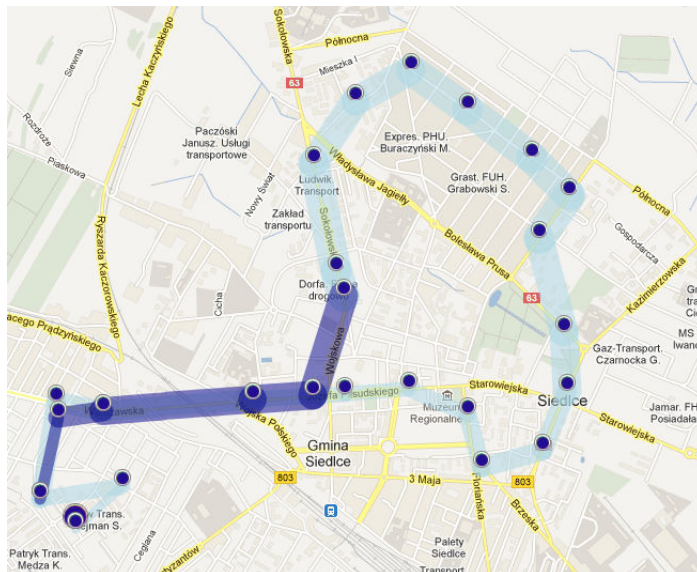
Mapa 32. Linia 4 – dzień powszedni, nie targowy - rano



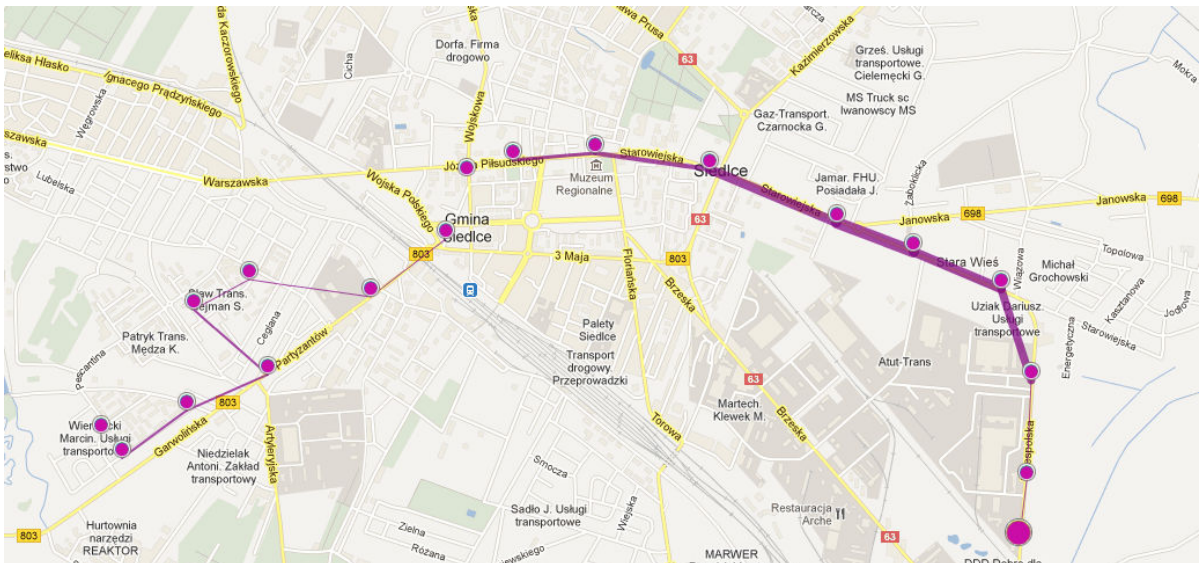
Mapa 33. Linia 4 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia



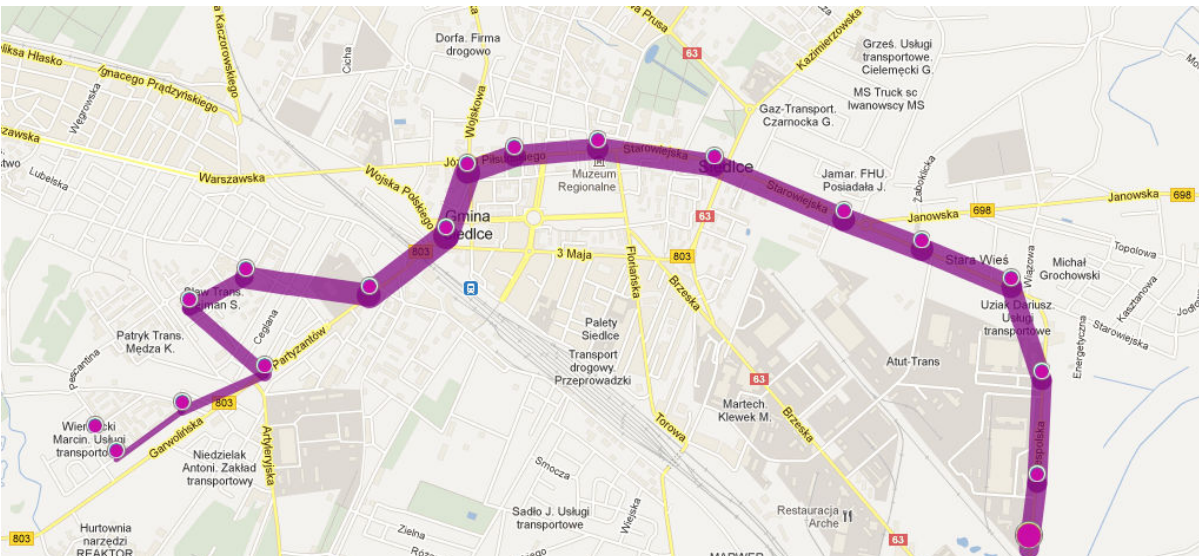
Mapa 34. Linia 4 – dzień powszedni, nie targowy – po południu



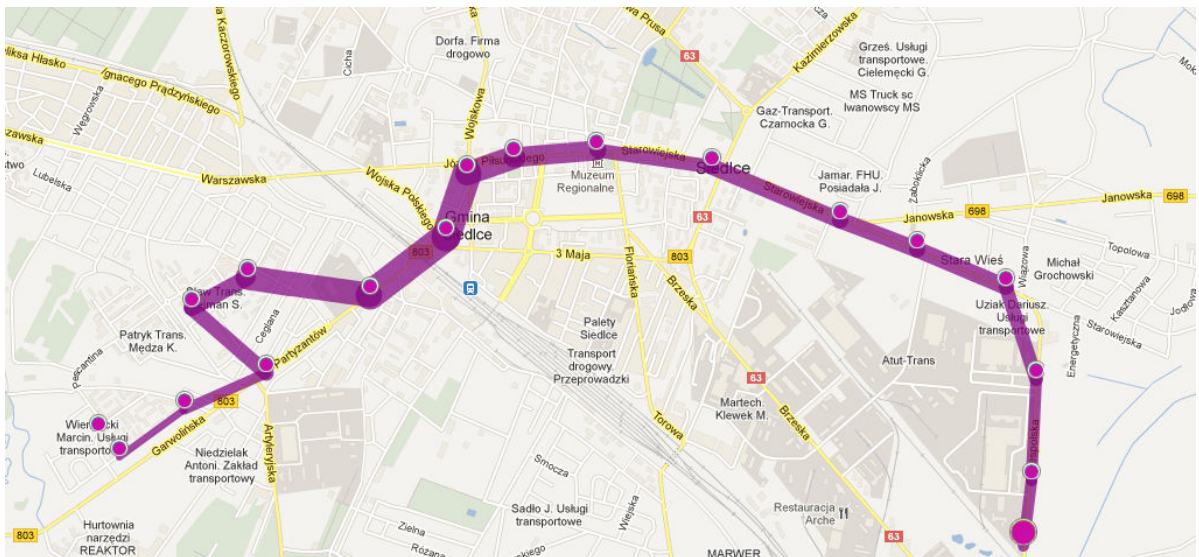
Mapa 35. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – rano – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich



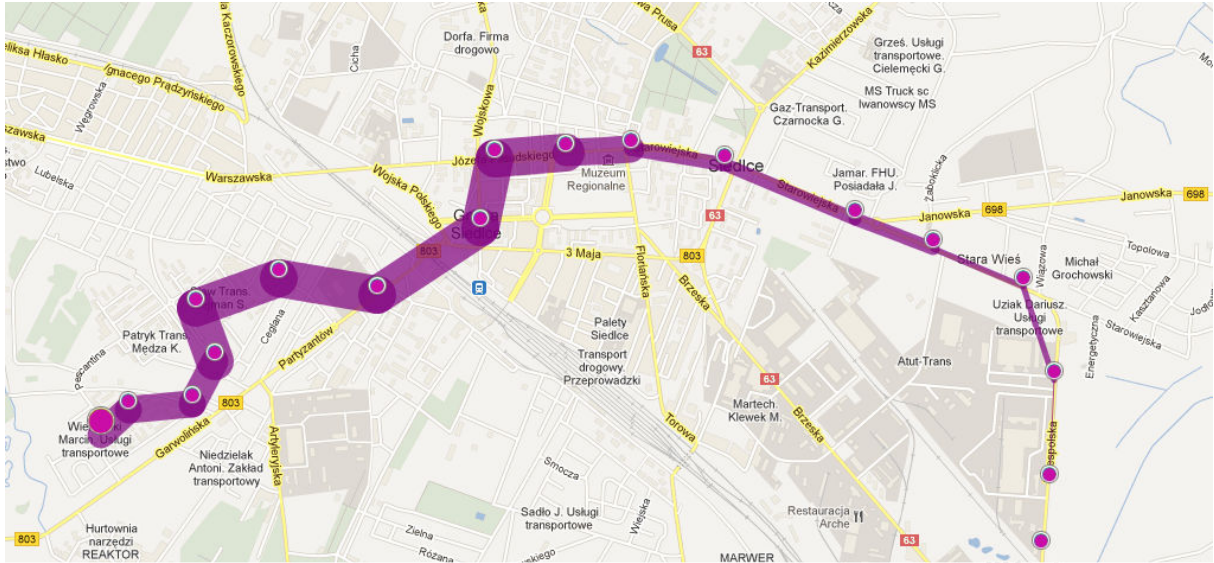
Mapa 36. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich



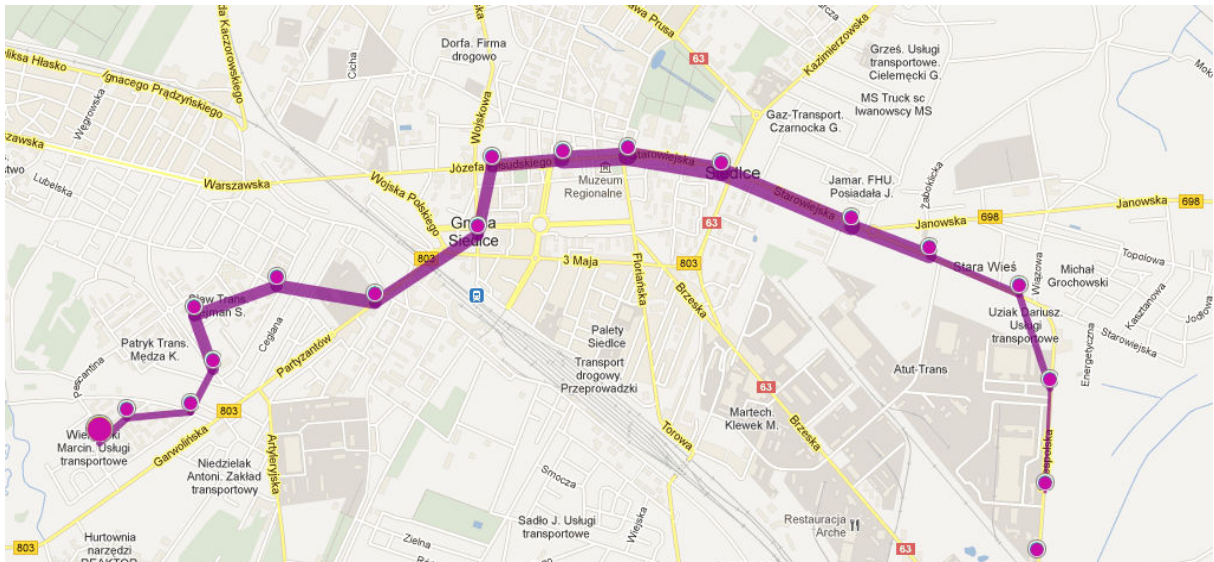
Mapa 37. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – po południu – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich



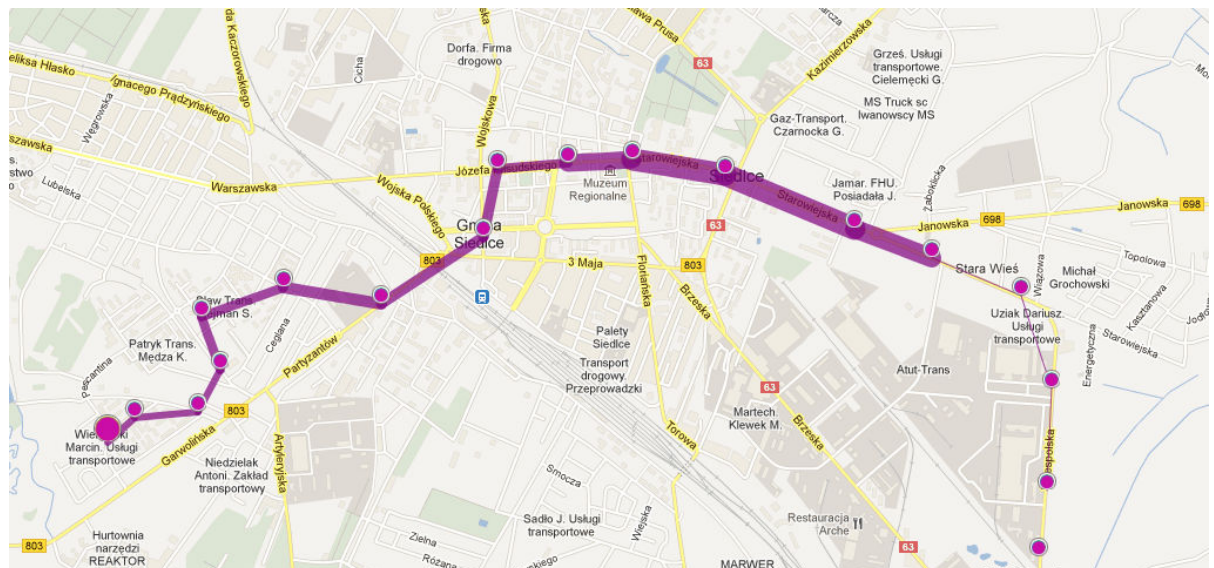
Mapa 38. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – rano – kursy w kierunku ul. Terespolskiej



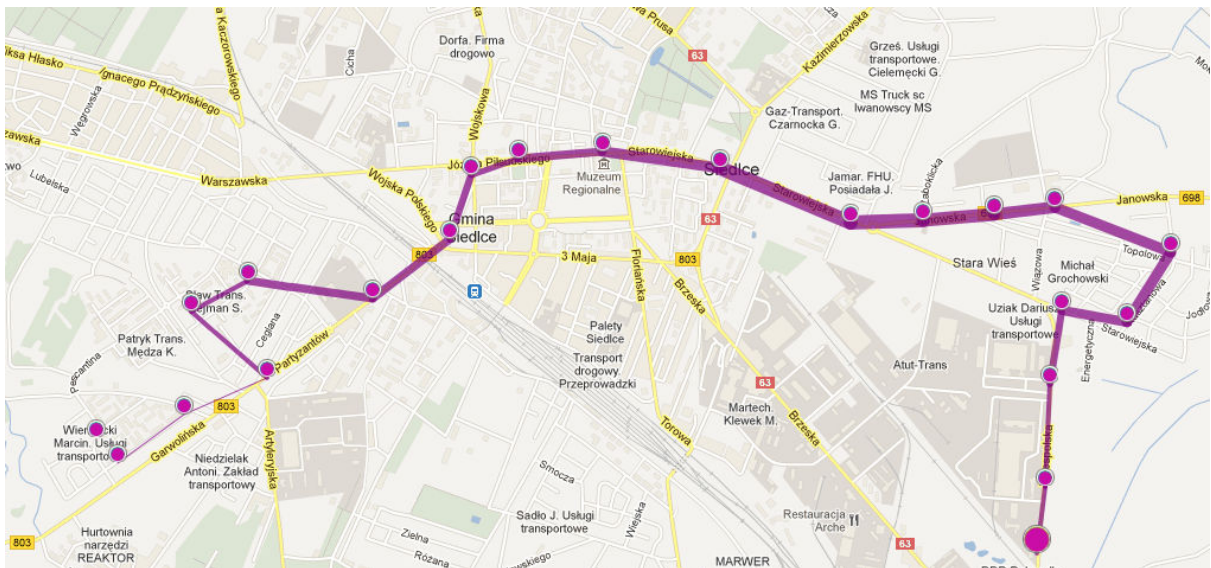
Mapa 39. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku ul. Terespolskiej



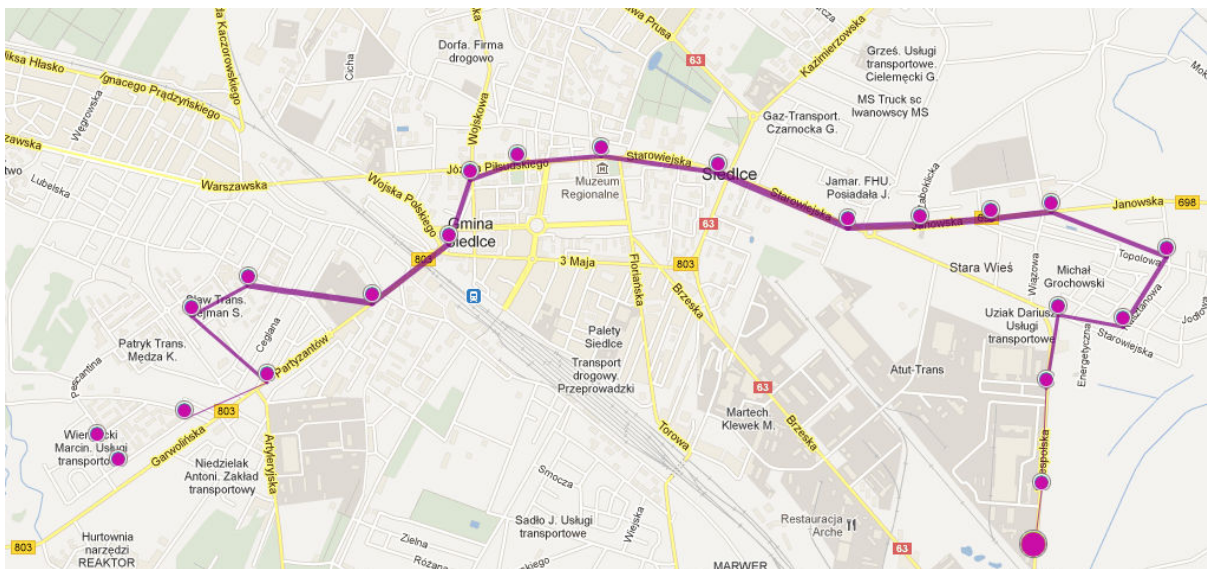
Mapa 40. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – po południu – kursy w kierunku ul. Terespolskiej



Mapa 41. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – rano – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich, ulicami Janowską i Kasztanową



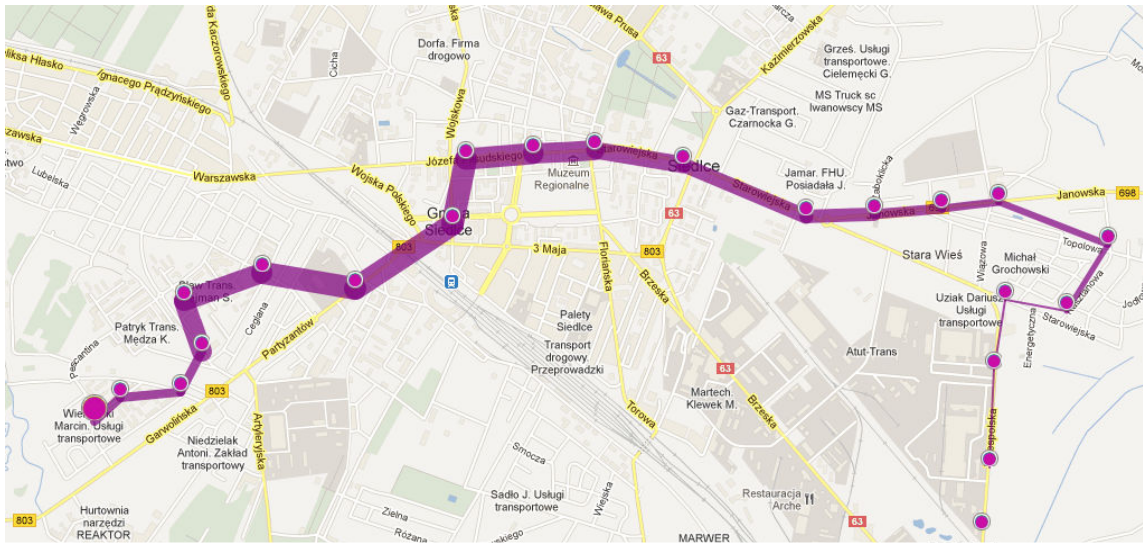
Mapa 42. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich, ulicami Janowską i Kasztanową



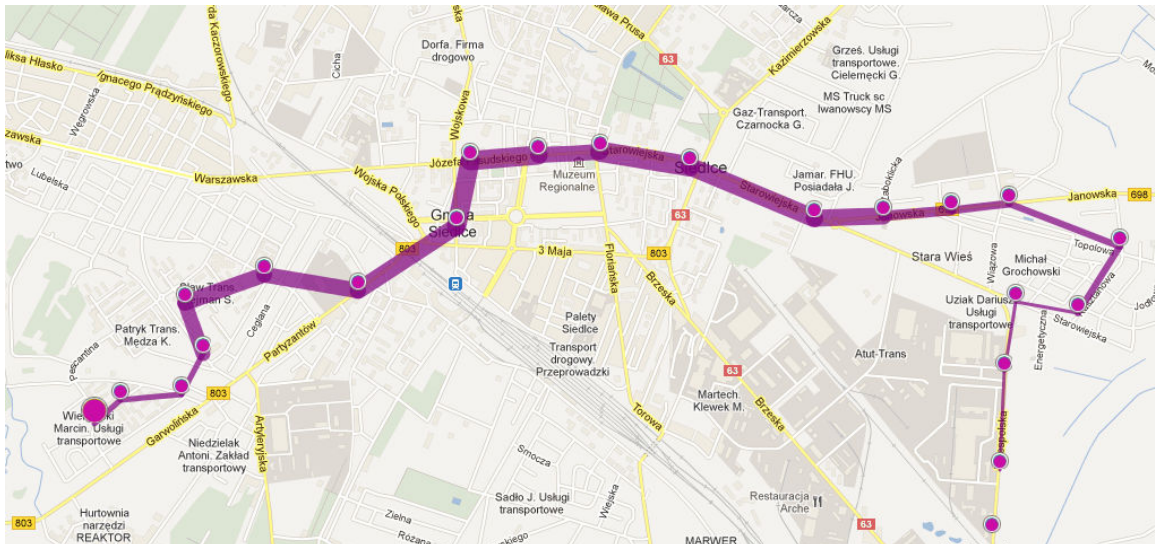
Mapa 43. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – po południu – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich, ulicami Janowską i Kasztanową

NIE MA KURSU POPOŁUDNIOWEGO W TYM KIERUNKU JADĄCEGO ULICAMI JANOWSKĄ I KASZTANOWĄ

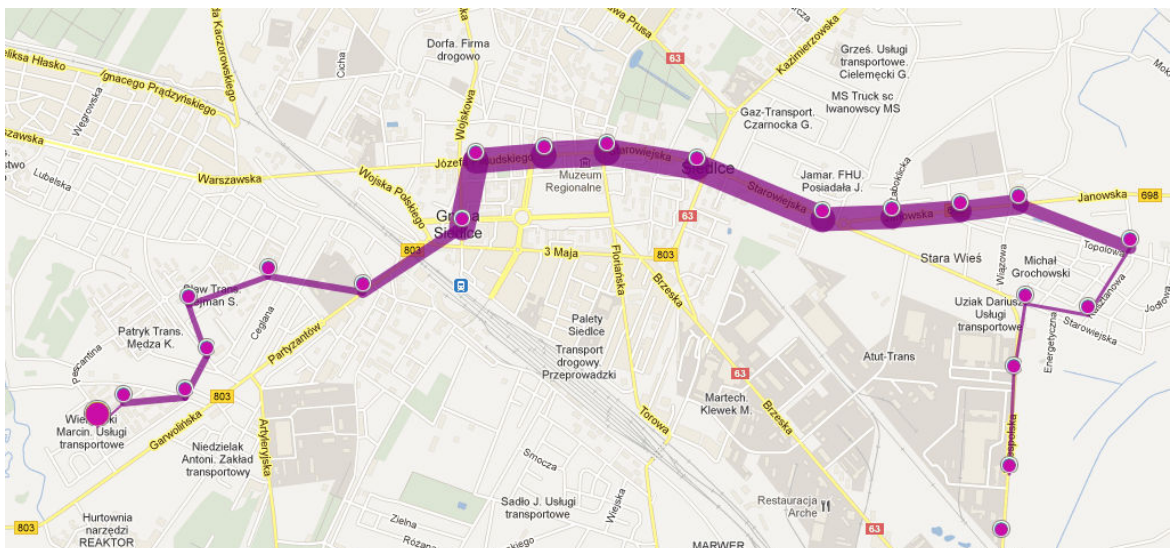
Mapa 44. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – rano – kursy w kierunku ul. Terespolskiej, ulicami Janowską i Kasztanową



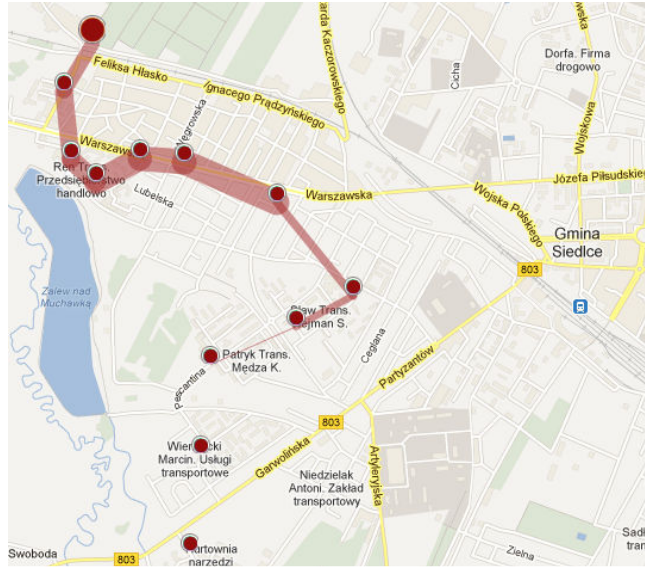
Mapa 45. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku ul. Terespolskiej, ulicami Janowską i Kasztanową



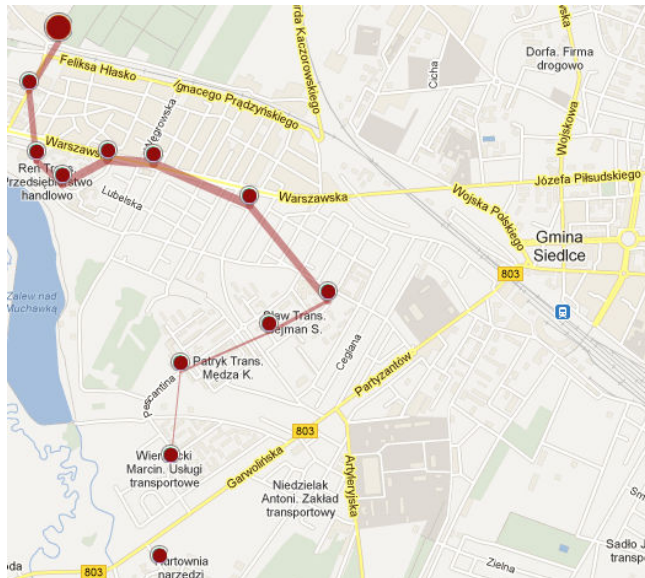
Mapa 46. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – po południu – kursy w kierunku ul. Terespolskiej, ulicami Janowską i Kasztanową



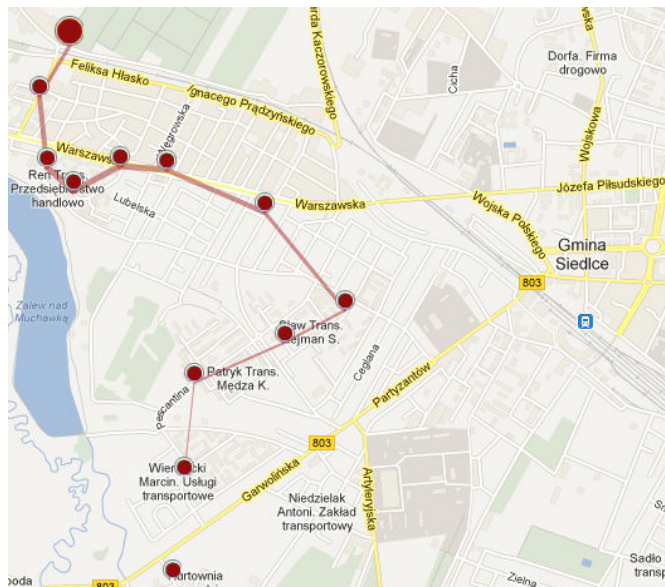
Mapa 47. Linia 28 – dzień powszedni, nie targowy – rano – kursy w kierunku ul. Leśnej



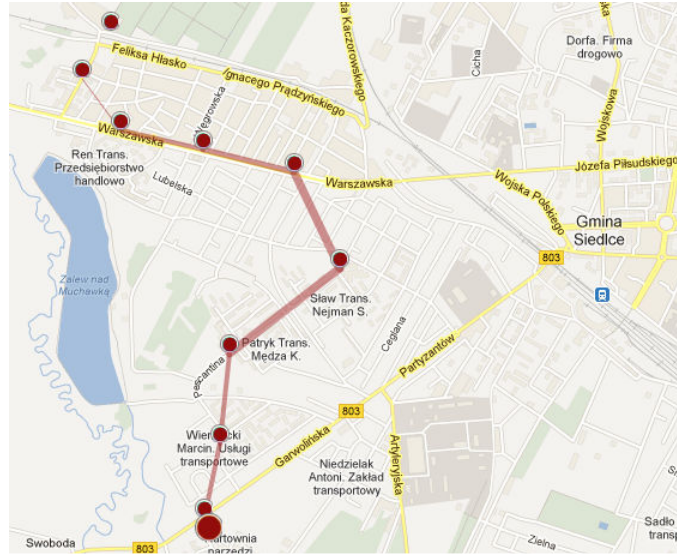
Mapa 48. Linia 28 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku ul. Leśnej



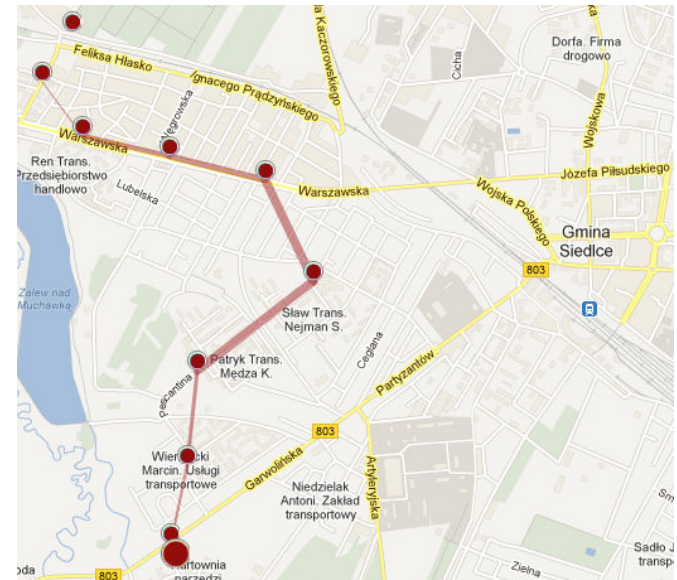
Mapa 49. Linia 28 – dzień powszedni, nie targowy – po południu – kursy w kierunku ul. Leśnej



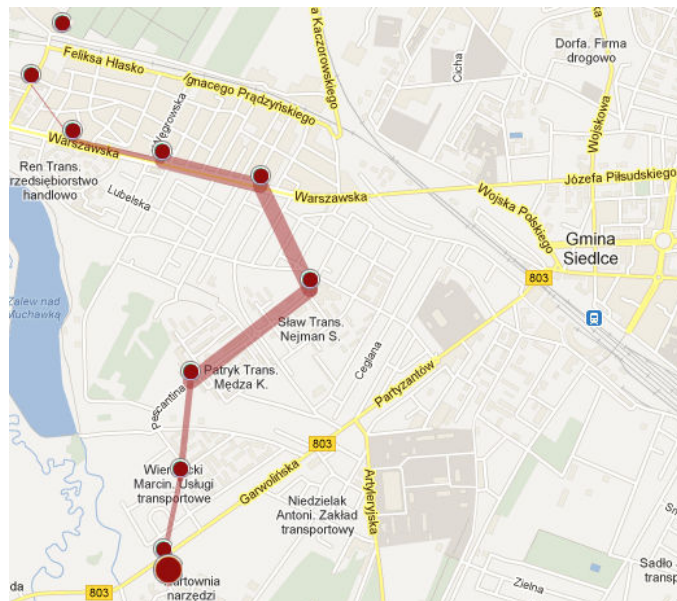
Mapa 50. Linia 28 – dzień powszedni, nie targowy – rano – kursy w kierunku Działek



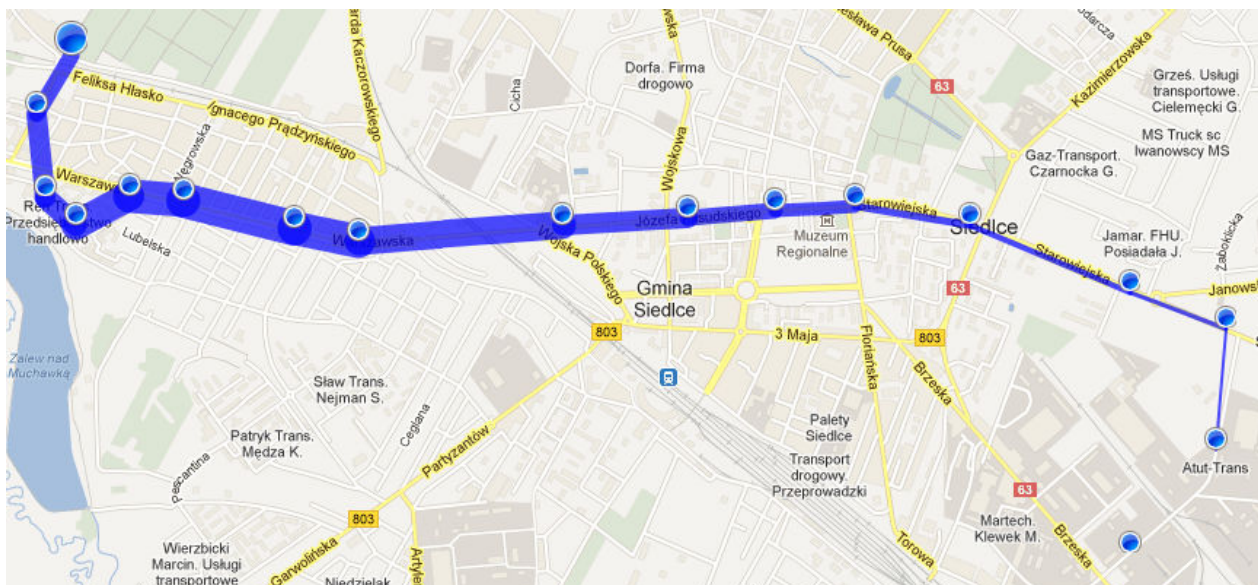
Mapa 51. Linia 28 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku Działek



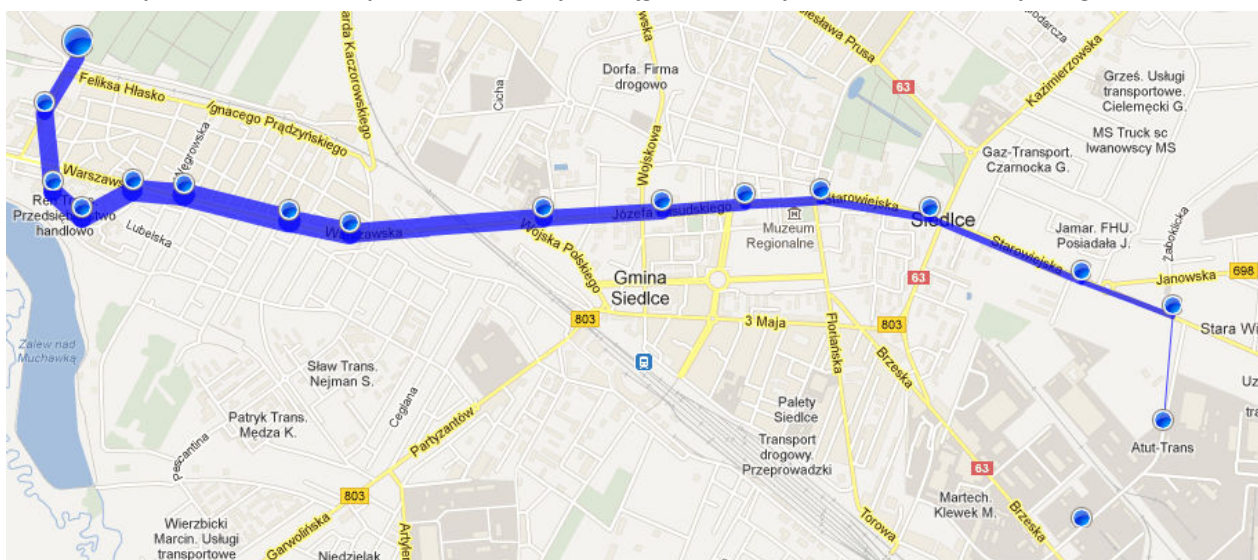
Mapa 52. Linia 28 – dzień powszedni, nie targowy – po południu – kursy w kierunku Działek



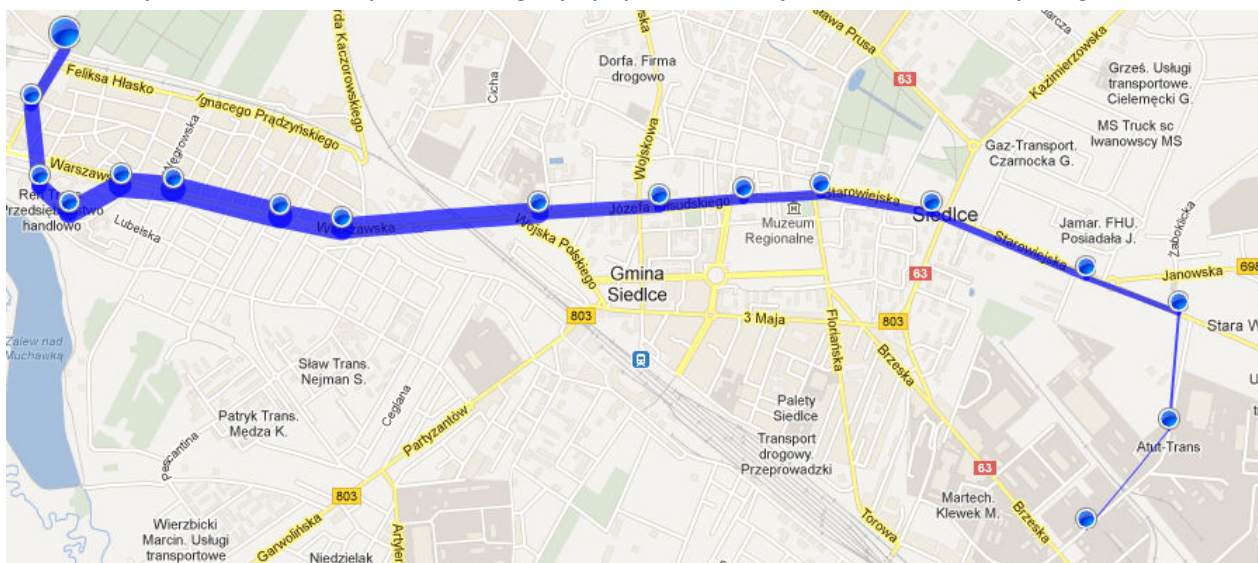
Mapa 53. Linia 18 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku MPK Starzyńskiego



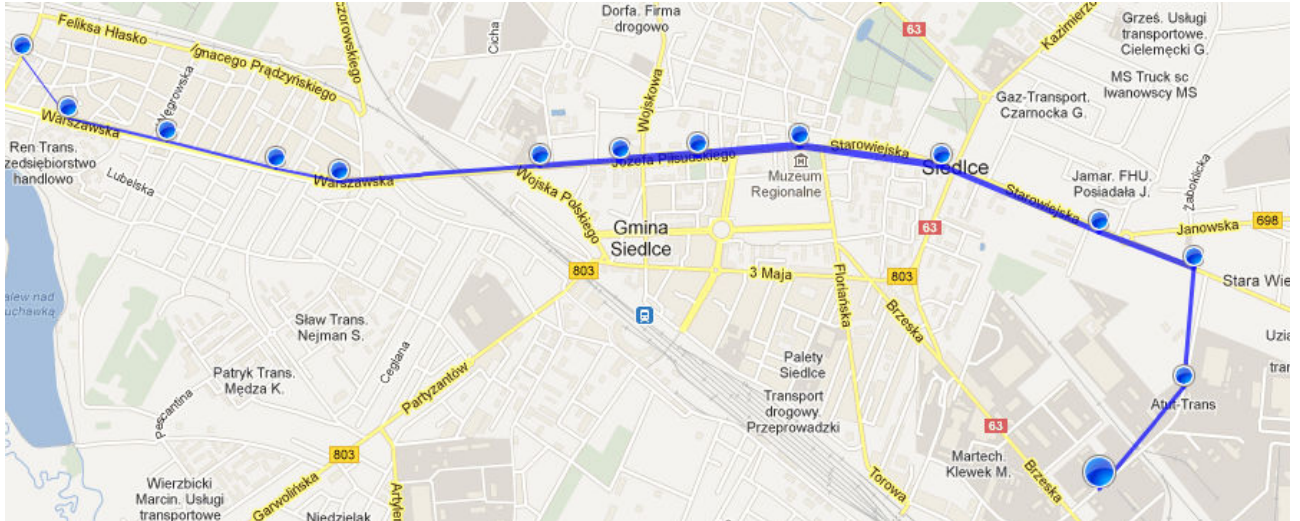
Mapa 54. Linia 18 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku MPK Starzyńskiego



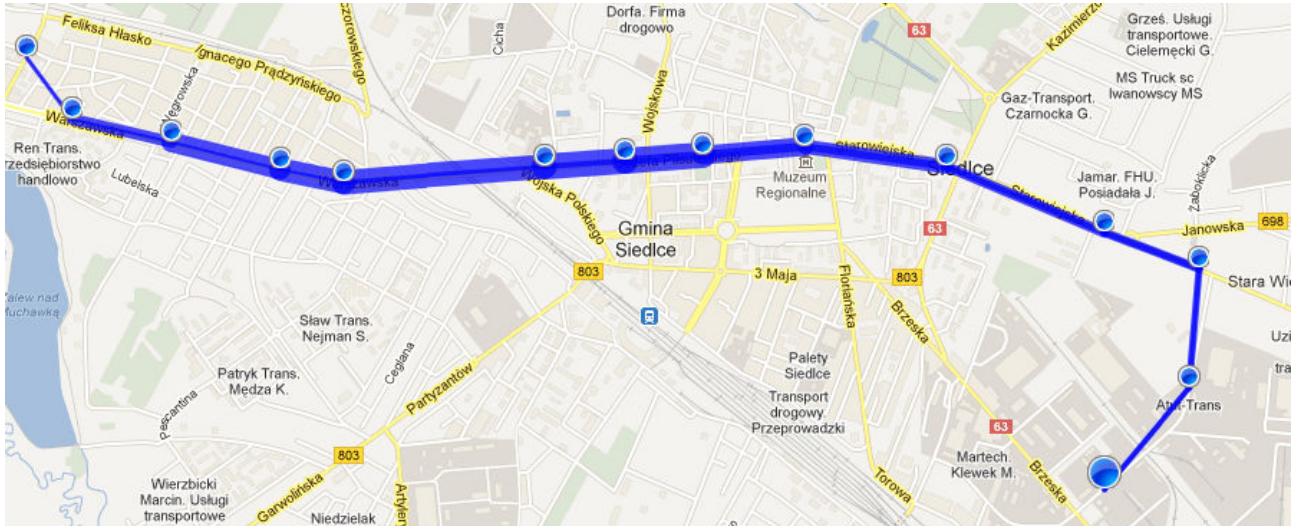
Mapa 55. Linia 18 – dzień powszedni, targowy – po południu – kursy w kierunku MPK Starzyńskiego



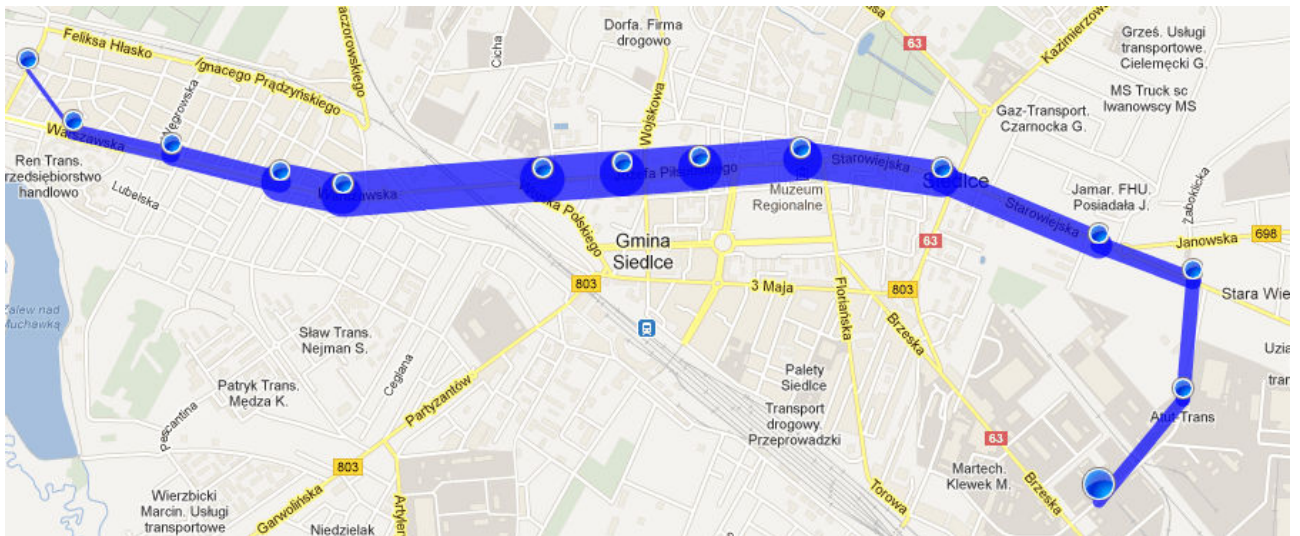
Mapa 56. Linia 18 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku Dziełek



Mapa 57. Linia 18 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku Dziełek



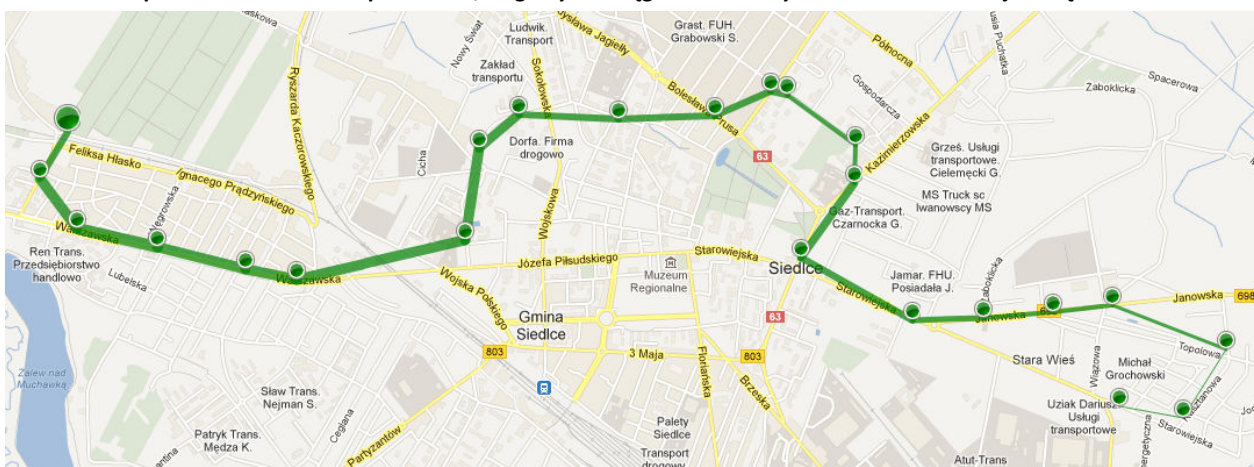
Mapa 58. Linia 18 – dzień powszedni, targowy – po południu – kursy w kierunku Dziełek



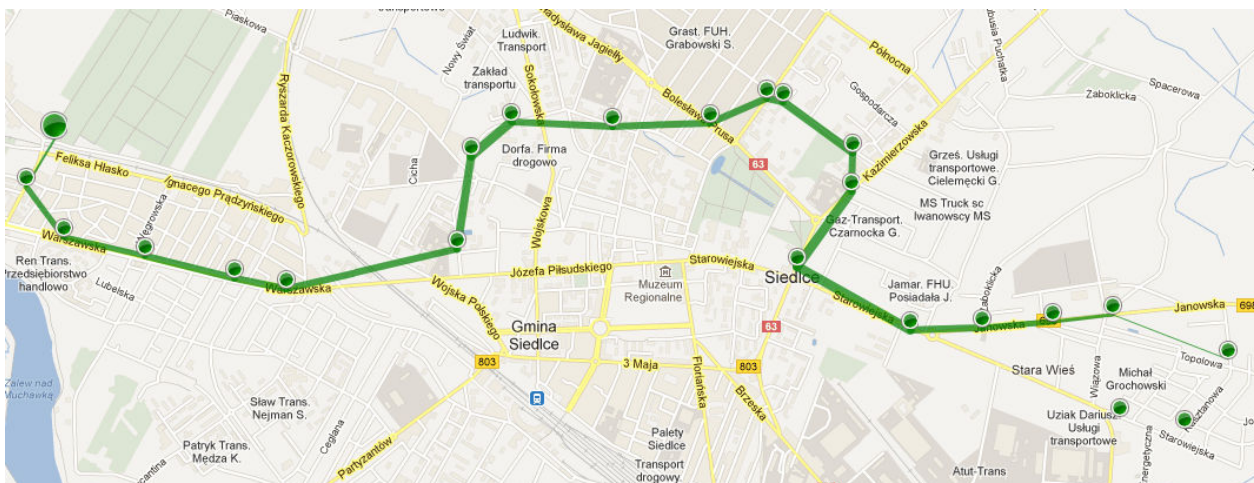
Mapa 59. Linia 27 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku Starowiejska-Pętla



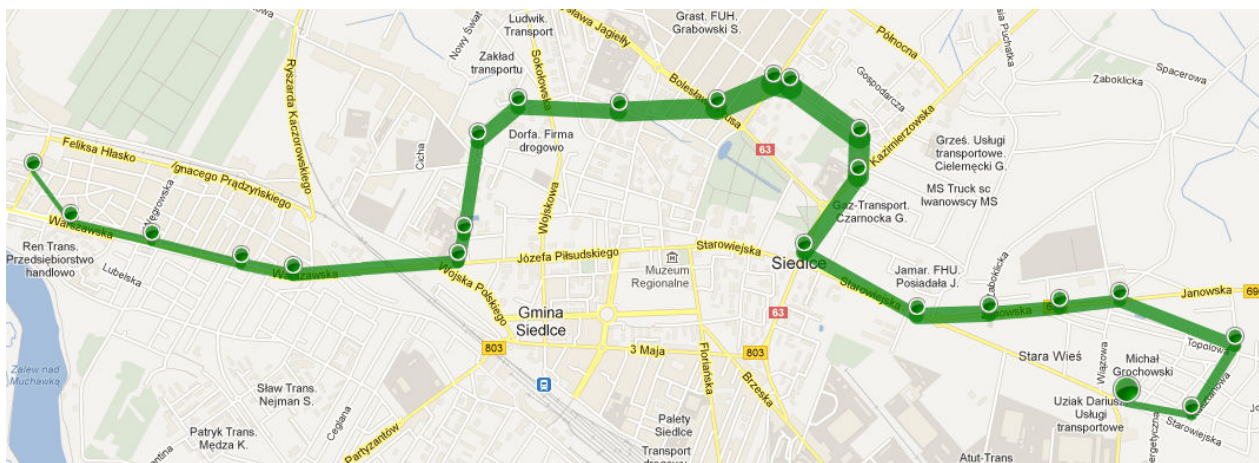
Mapa 60. Linia 27 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku Starowiejska-Pętla



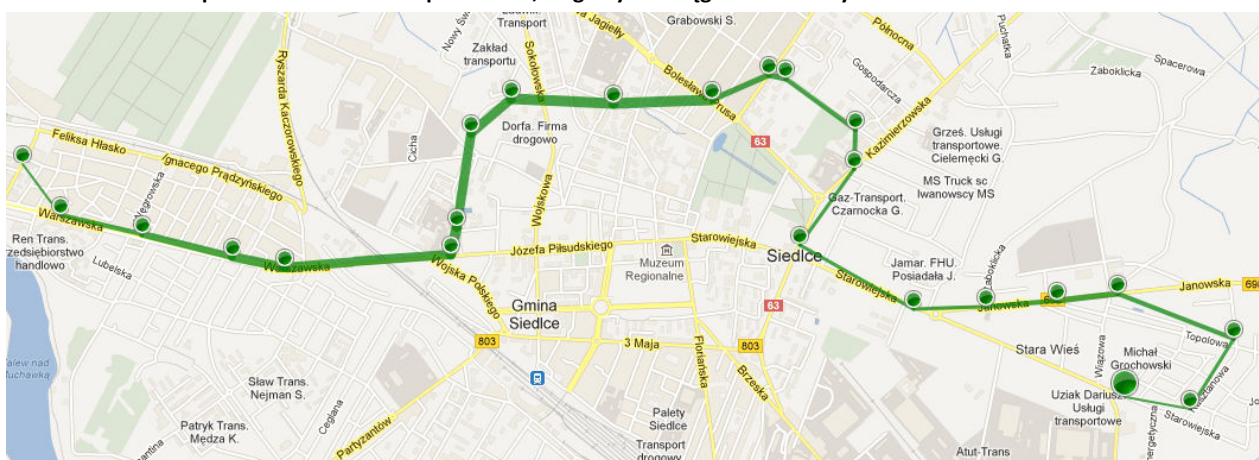
Mapa 61. Linia 27 – dzień powszedni, targowy – po południu – kursy w kierunku Starowiejska-Pętla



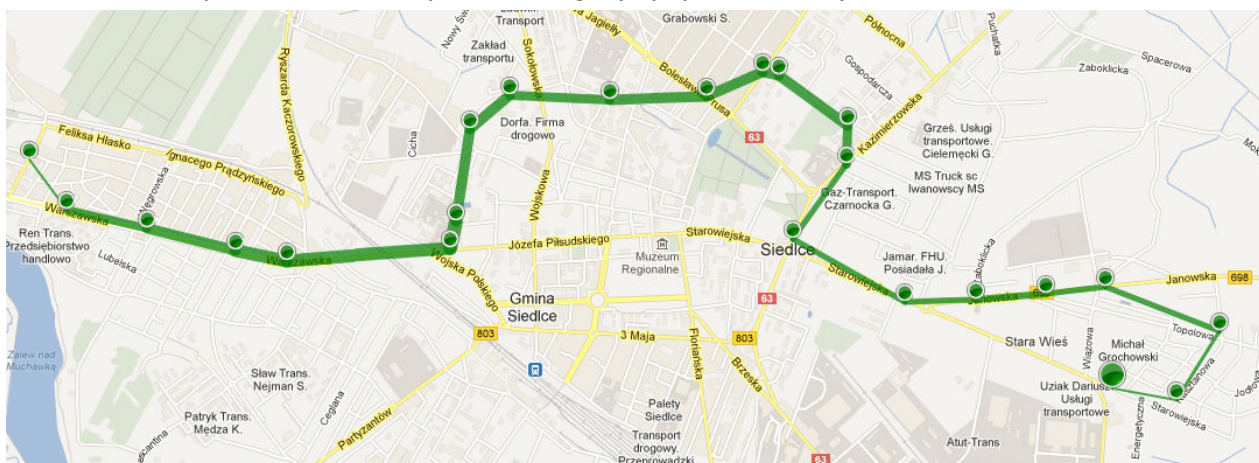
Mapa 62. Linia 27 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku Działek



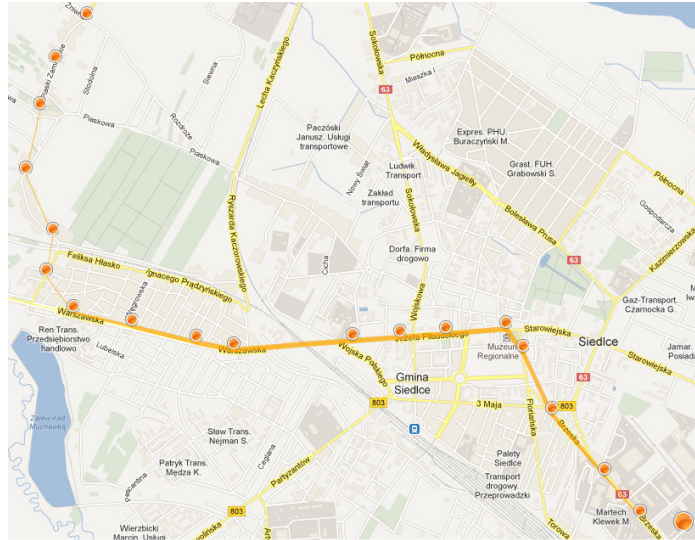
Mapa 63. Linia 27 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku Działek



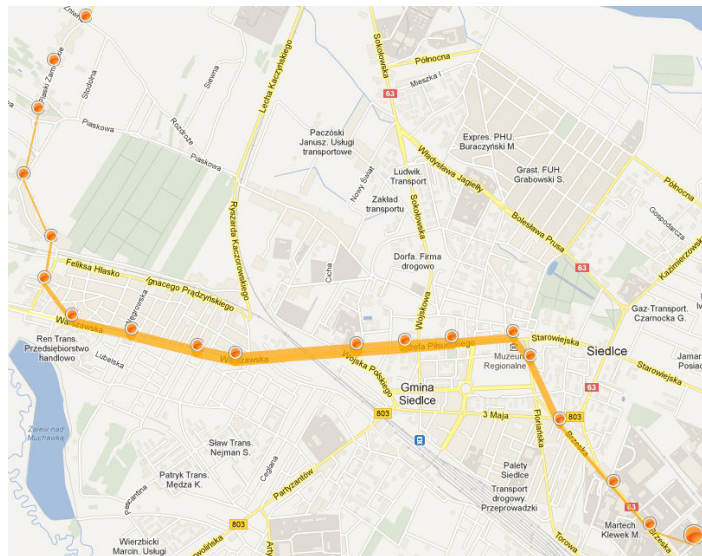
Mapa 64. Linia 27 – dzień powszedni, targowy – po południu – kursy w kierunku Działek



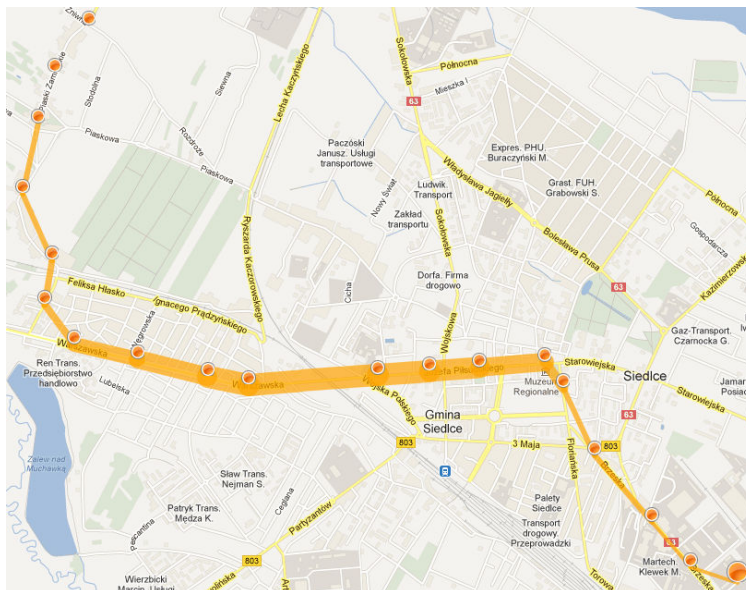
Mapa 65. Linia 12 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku: Piaski Zamiejskie



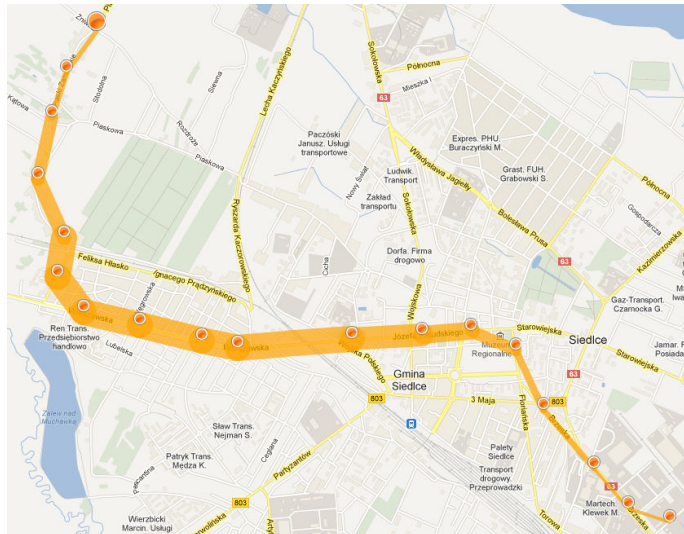
Mapa 66. Linia 12 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku: Piaski Zamiejskie



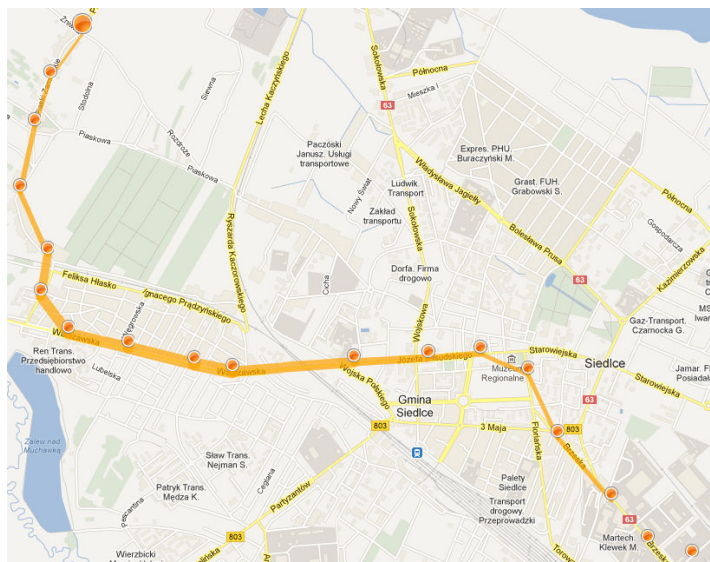
Mapa 67. Linia 12 – dzień powszedni, targowy – po południu – kursy w kierunku: Piaski Zamiejskie



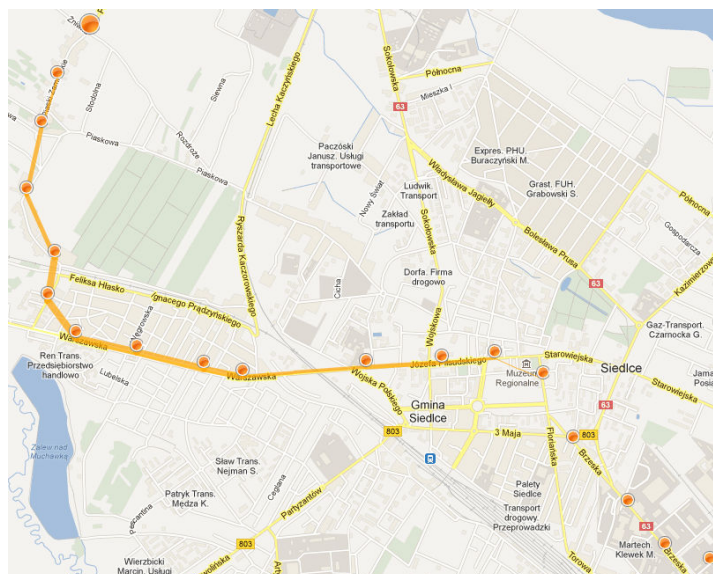
Mapa 68. Linia 12 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku: MPK Starzyńskiego



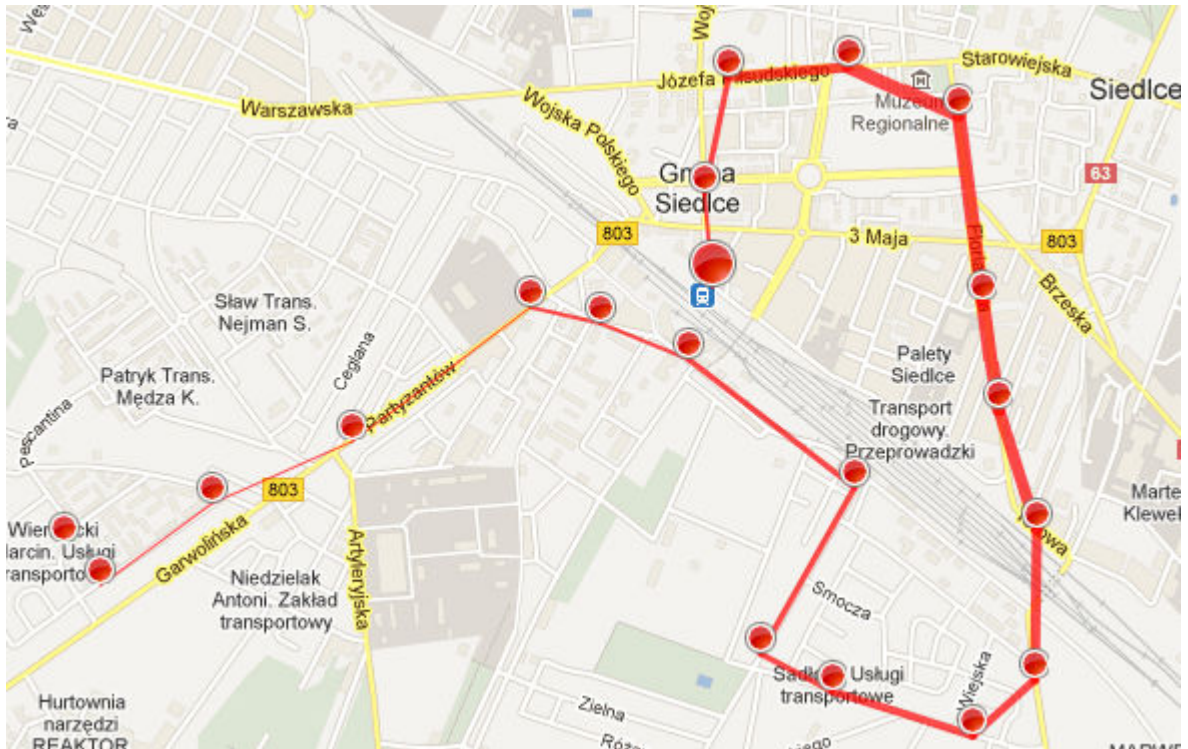
Mapa 69. Linia 12 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku: MPK Starzyńskiego



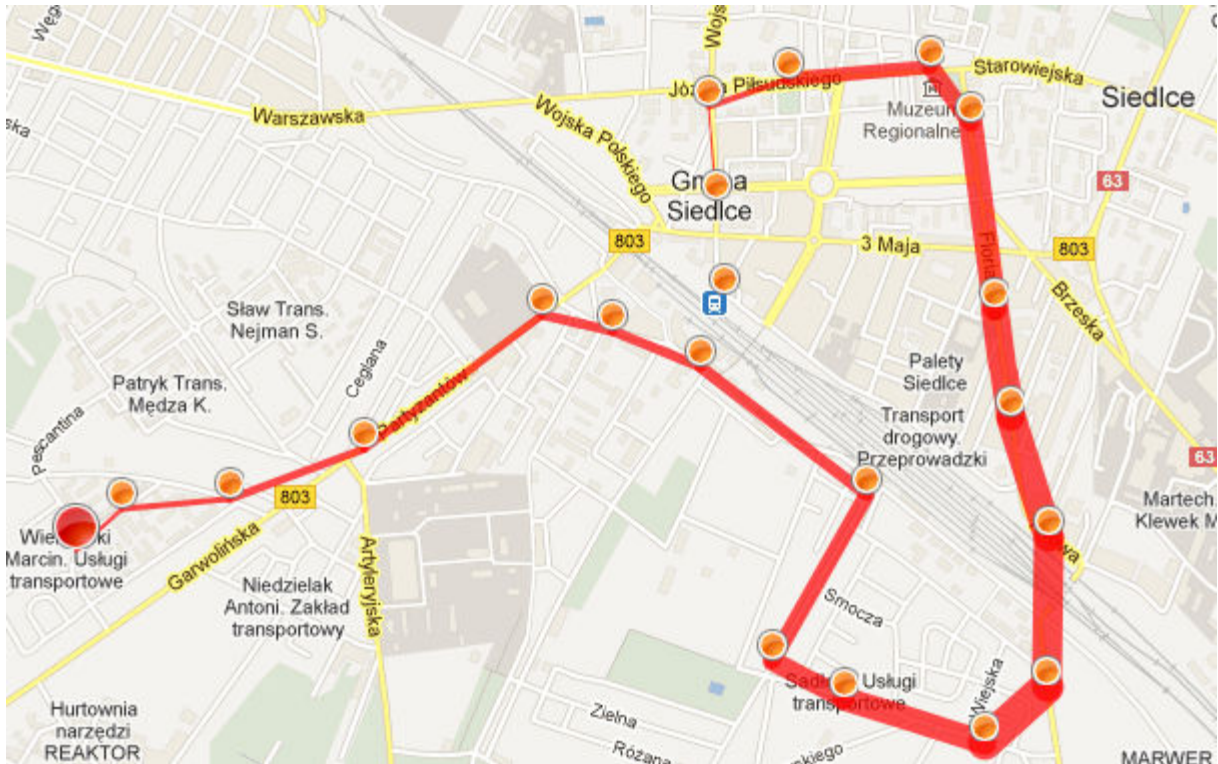
Mapa 70. Linia 12 – dzień powszedni, targowy – po południu – kursy w kierunku: MPK Starzyńskiego



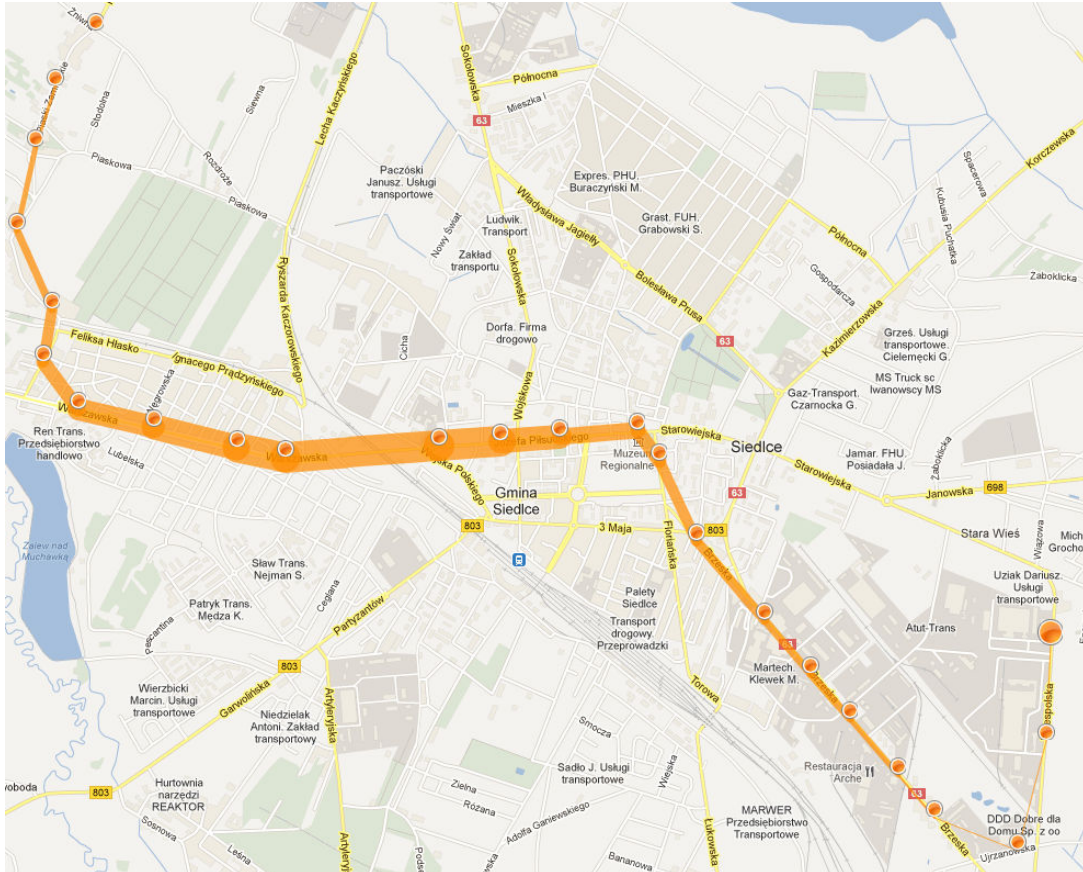
Mapa 71. Linia 22 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich



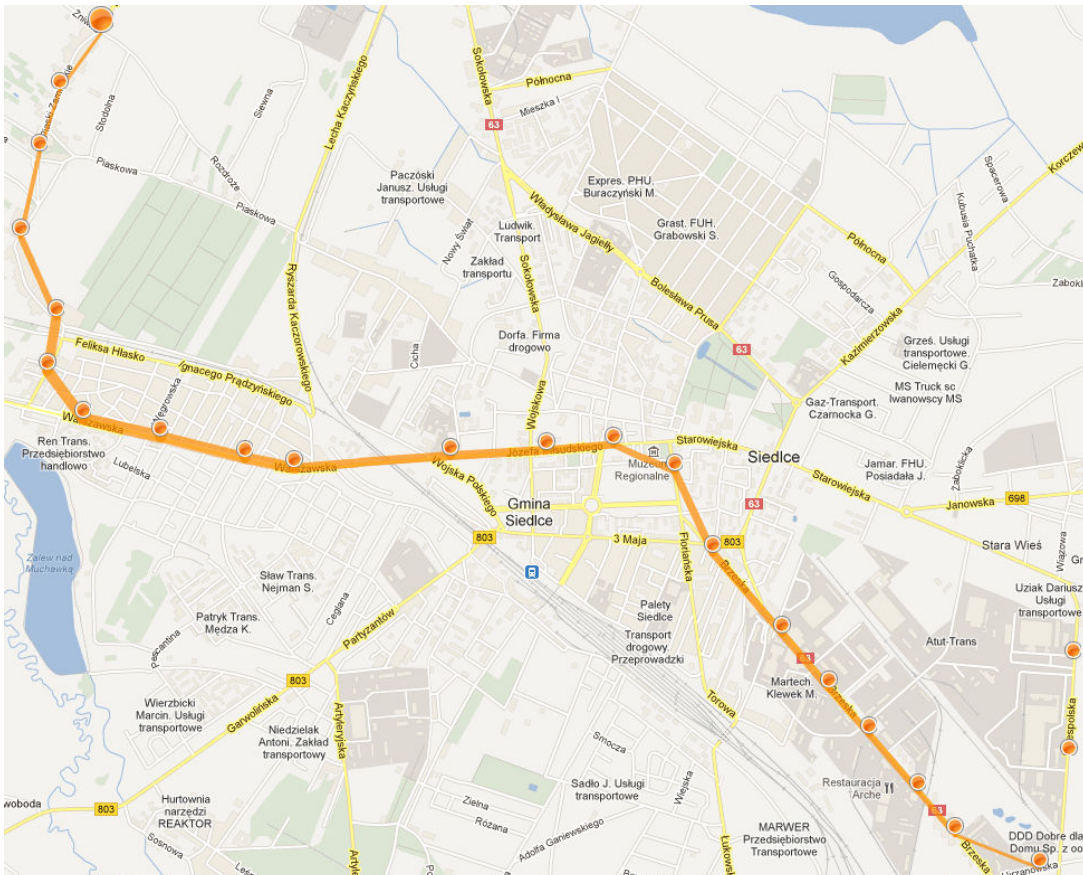
Mapa 72. Linia 22 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku Dworca PKP



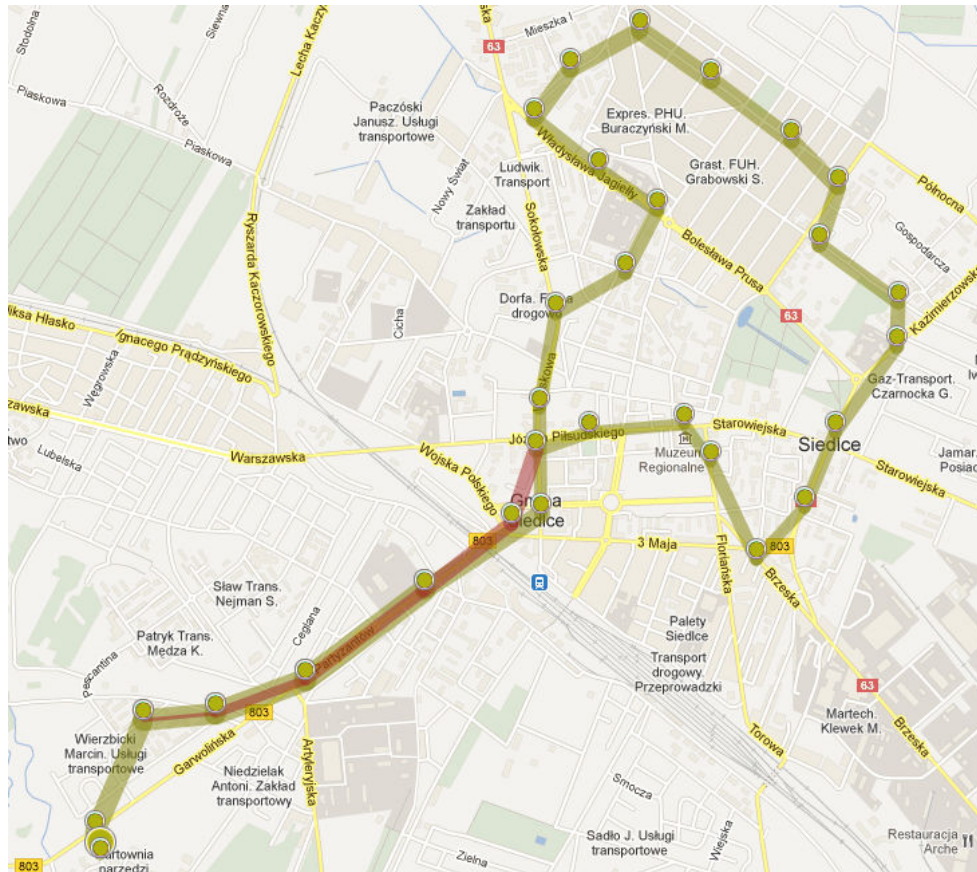
Mapa 73. Linia 33 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku: Piaski Zamiejskie



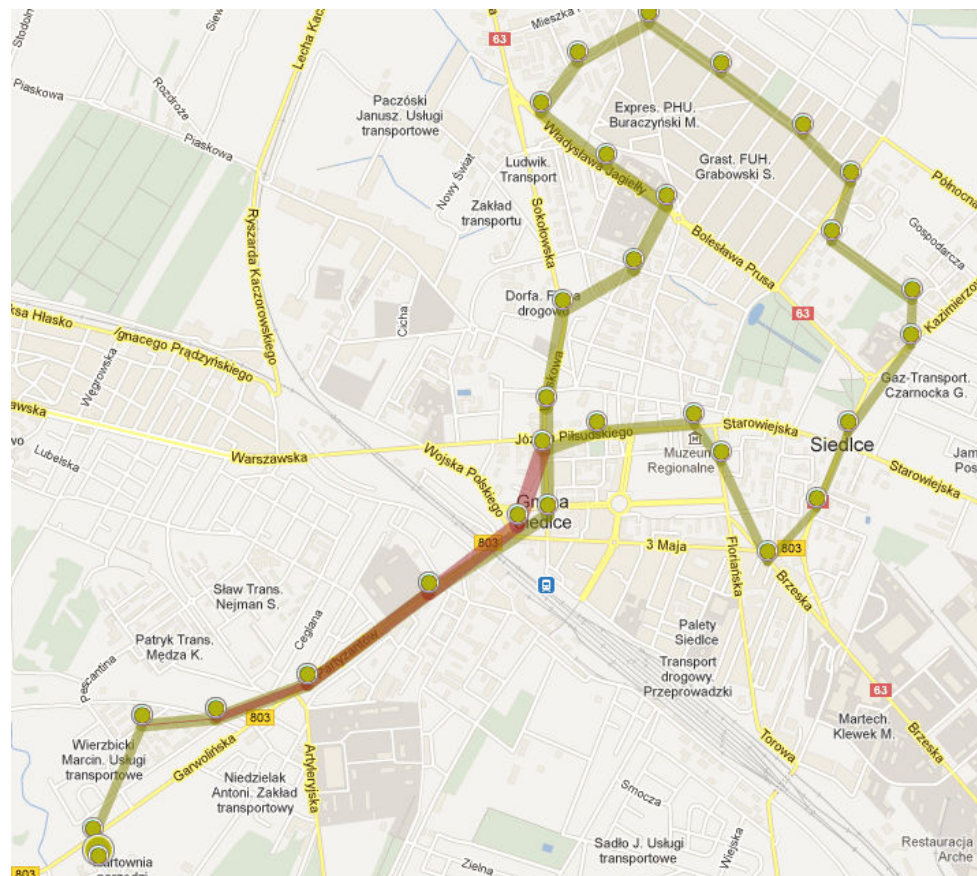
Mapa 74. Linia 33 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku ul. Terespolskiej



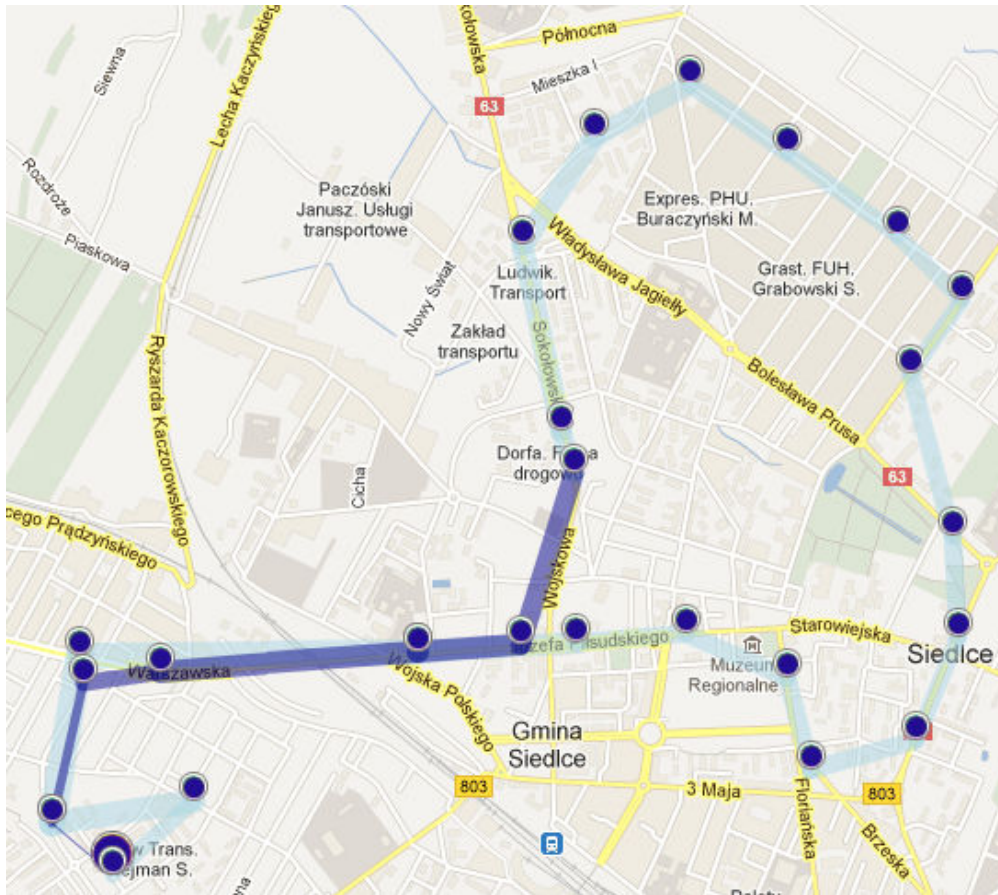
Mapa 75. Linia 3 – sobota – do południa



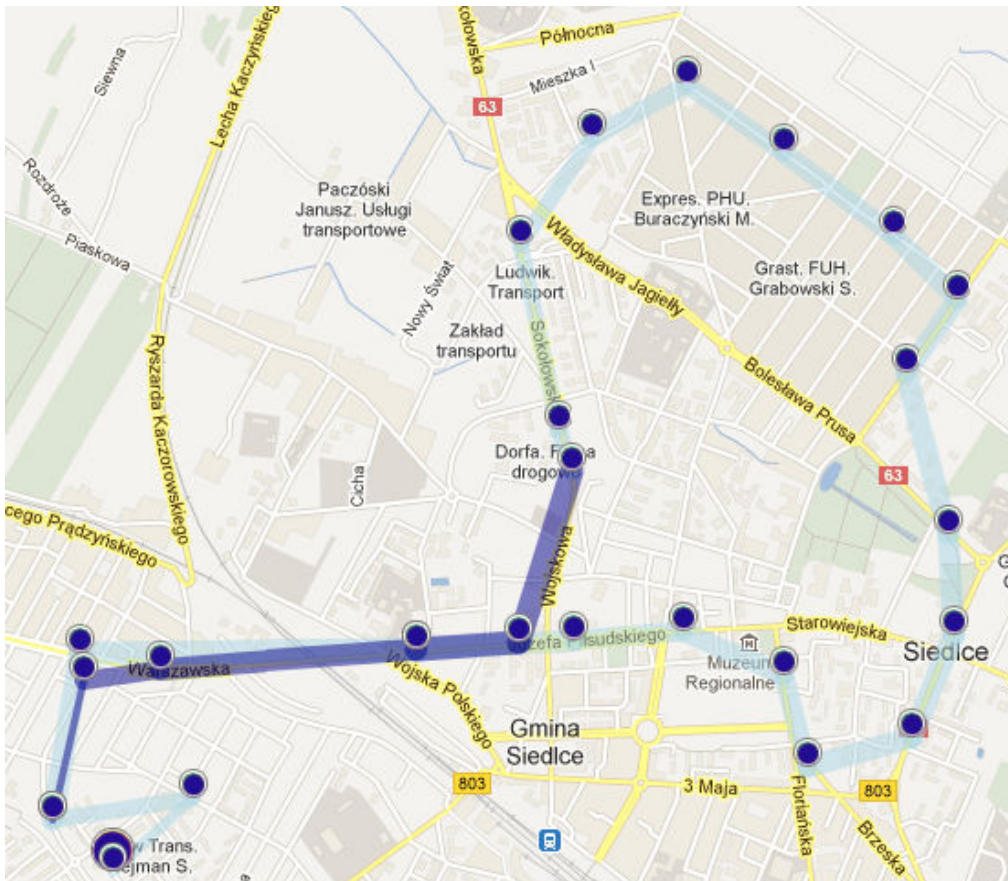
Mapa 76. Linia 3 – sobota – po południu



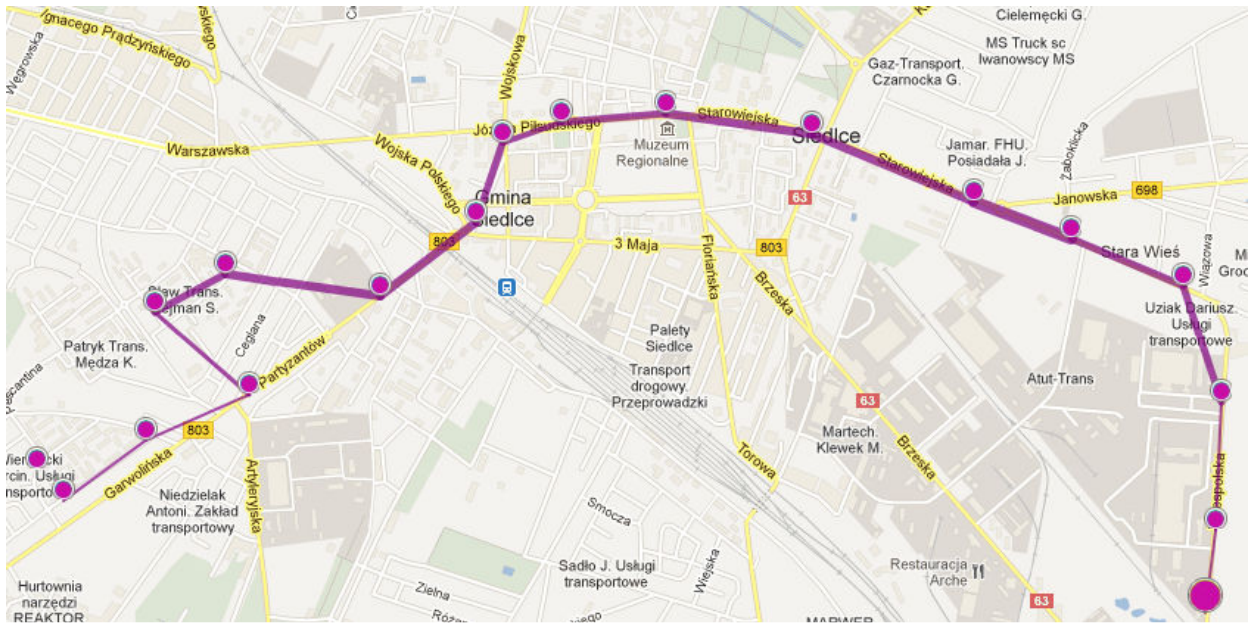
Mapa 77. Linia 4 – sobota – do południa



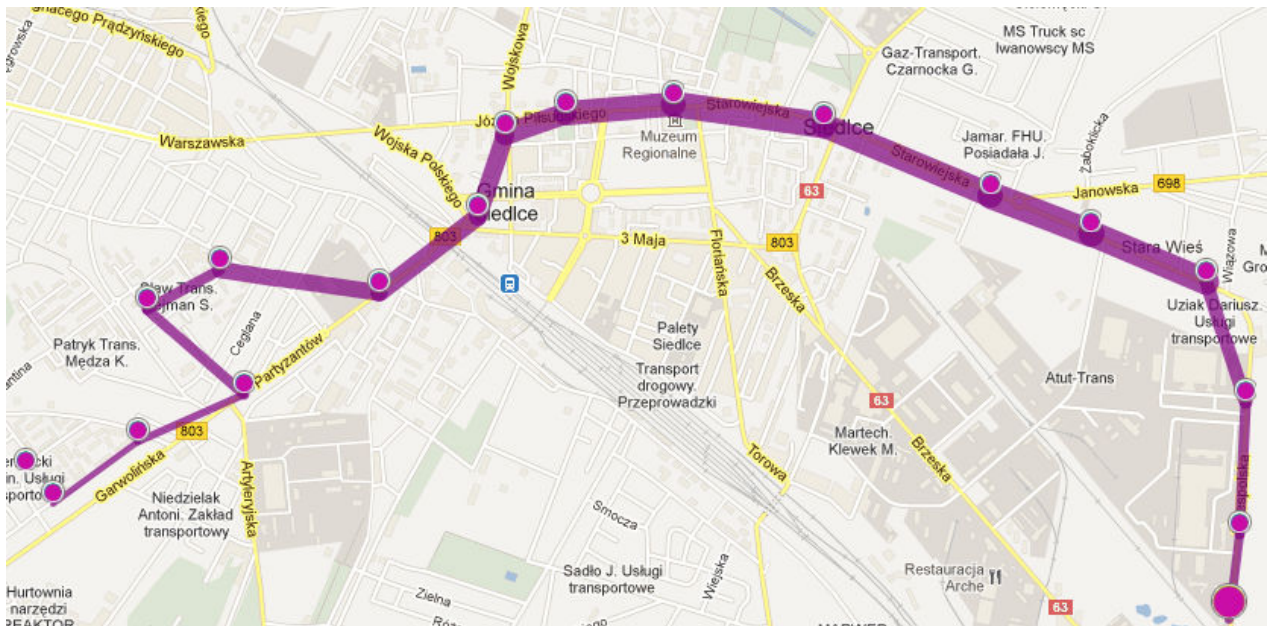
Mapa 78. Linia 4 – sobota – po południu



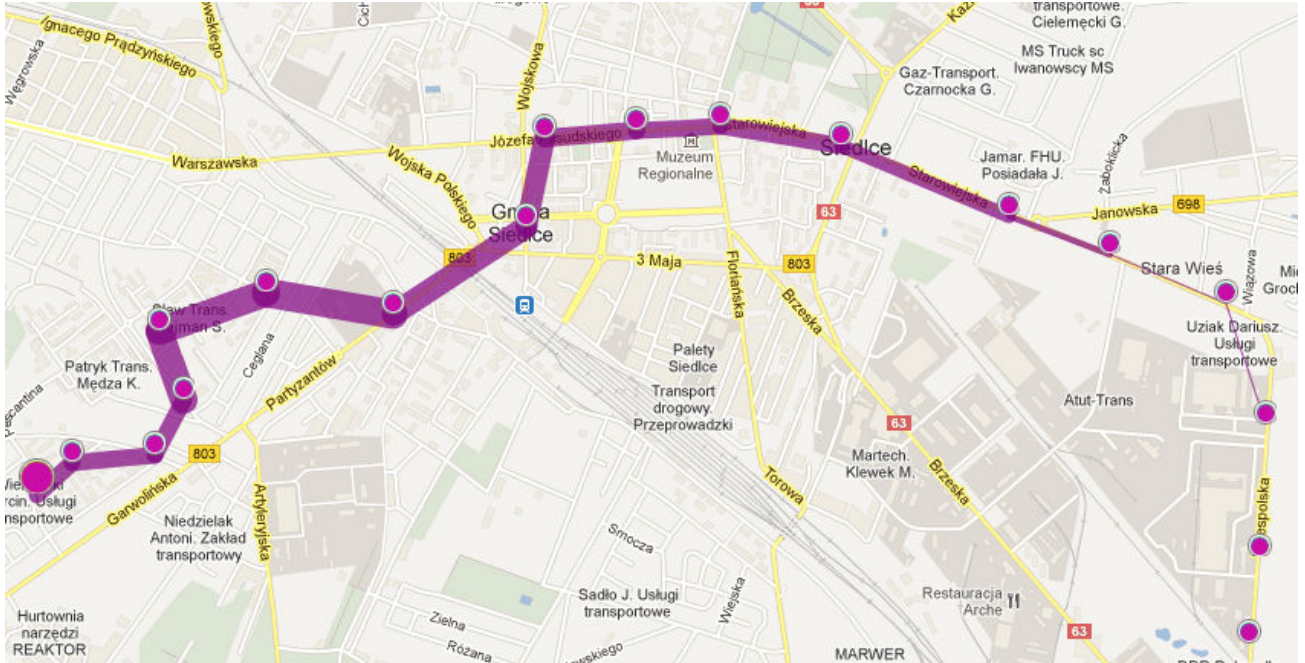
Mapa 83. Linia 16 – sobota – do południa – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich



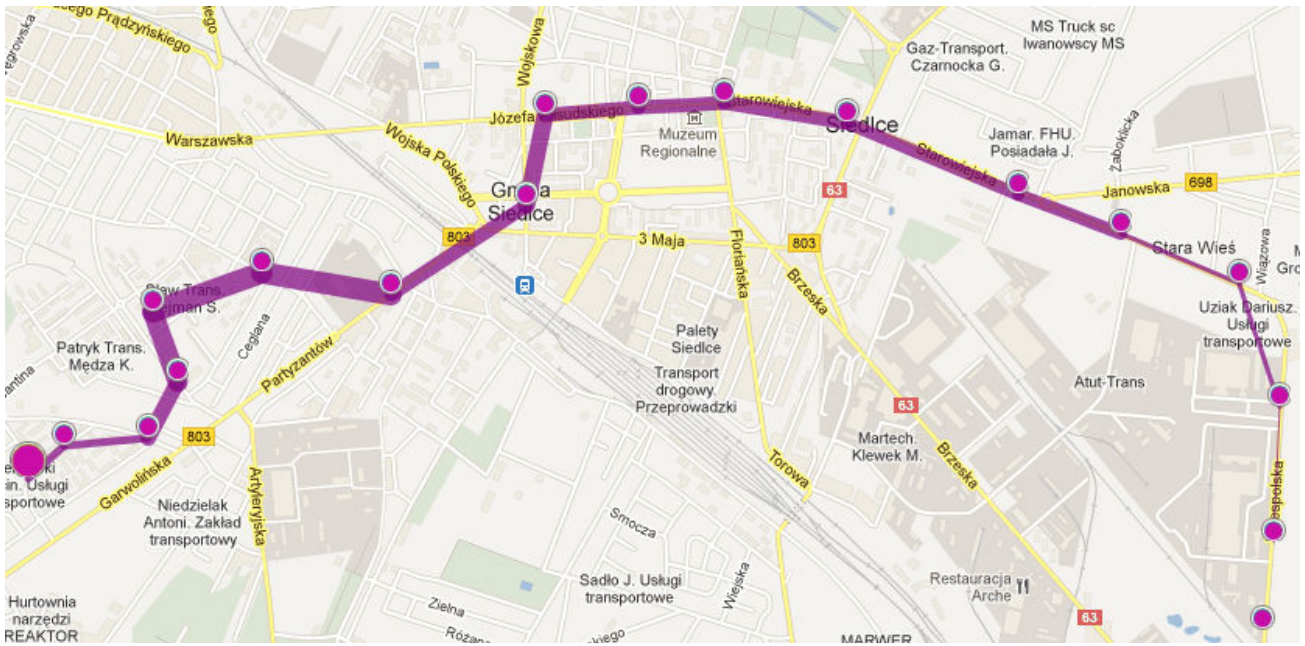
Mapa 84. Linia 16 – sobota – po południu – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich



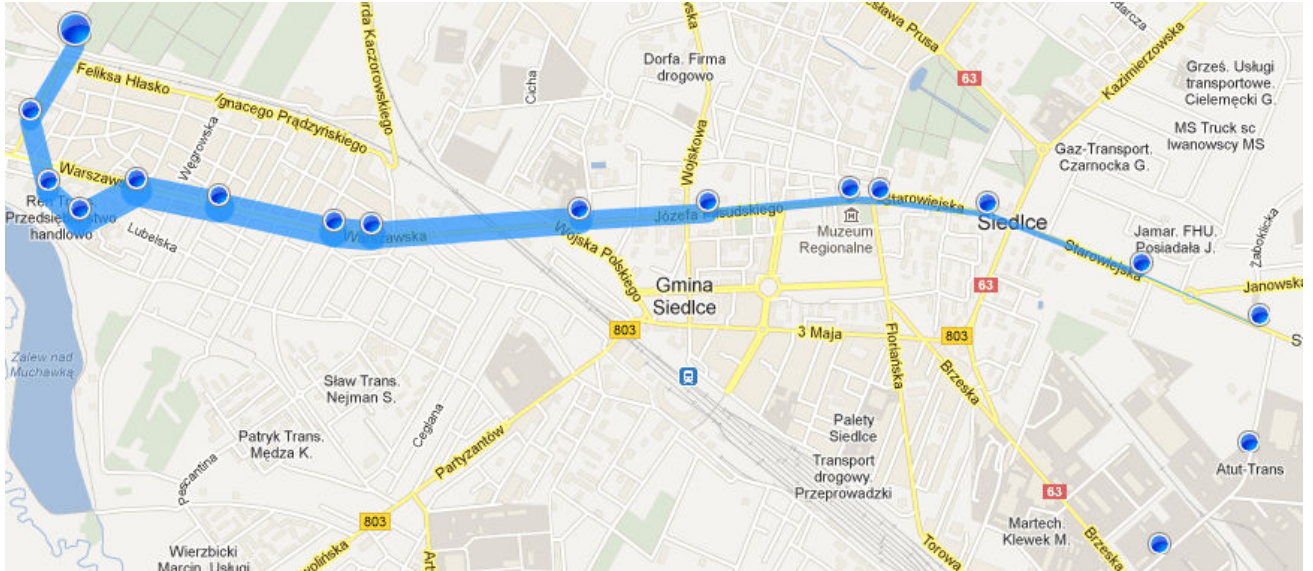
Mapa 85. Linia 16 – sobota – do południa – kursy w kierunku ul. Terespolskiej



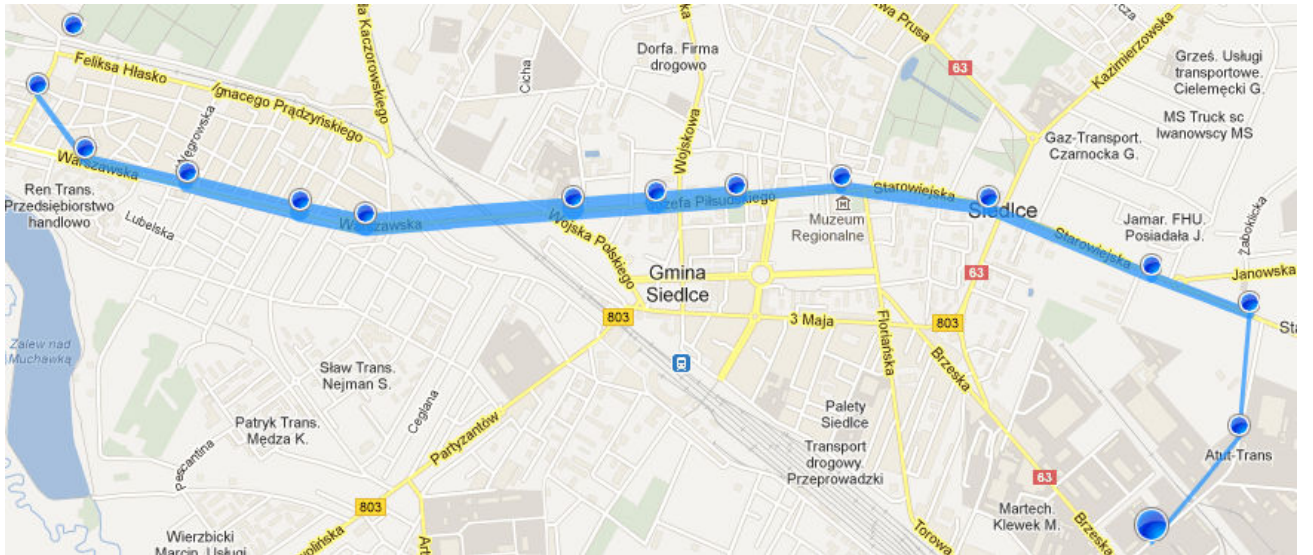
Mapa 86. Linia 16 – sobota – po południu – kursy w kierunku ul. Terespolskiej



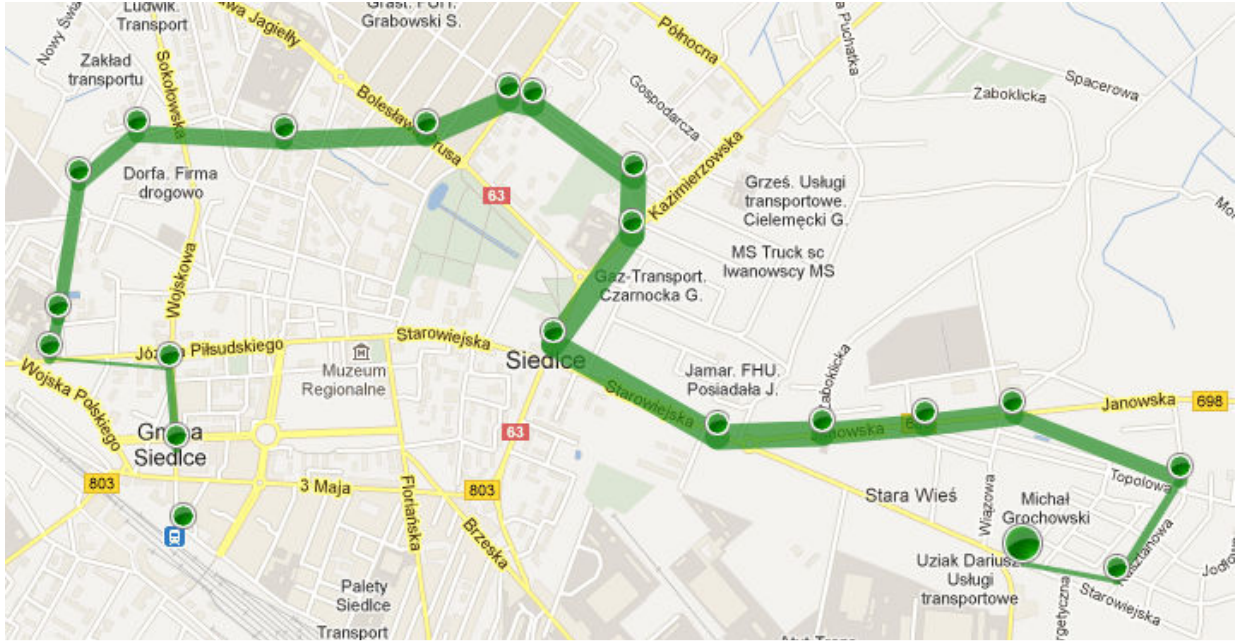
Mapa 87. Linia 18 – sobota – kursy w kierunku MPK Starzyńskiego



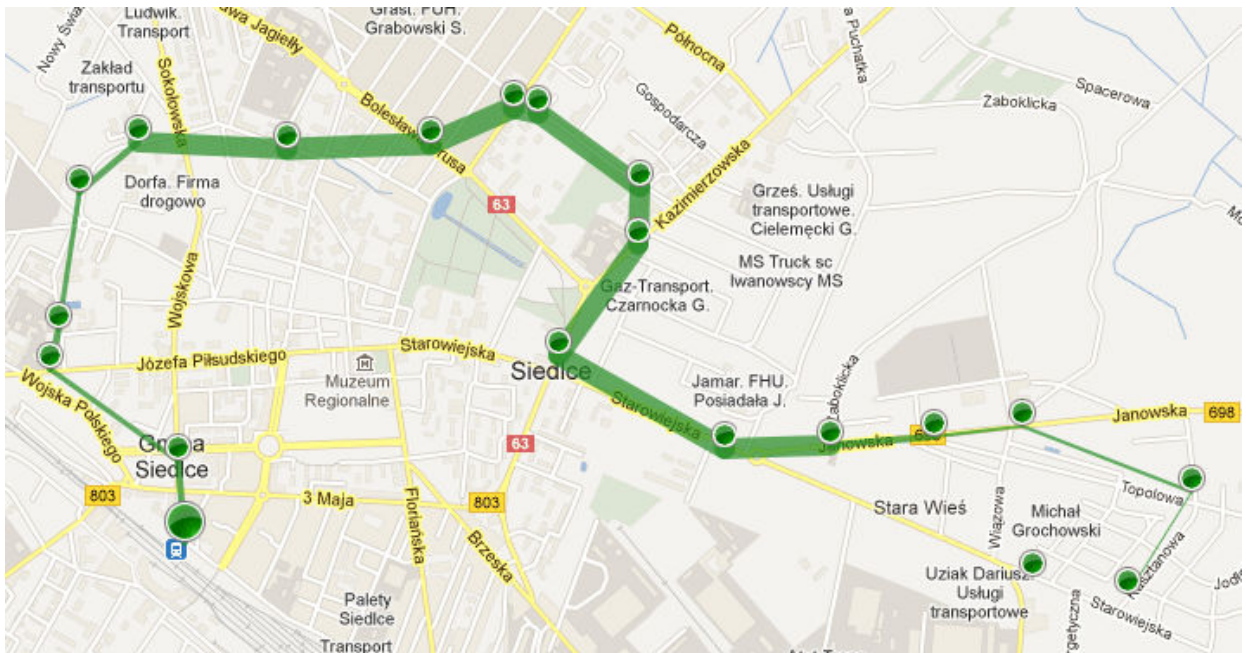
Mapa 88. Linia 18 – sobota – kursy w kierunku Działek



Mapa 89. Linia 27 – sobota – kursy w kierunku Dworca PKP



Mapa 90. Linia 27 – sobota – kursy w kierunku ul. Starowiejskiej



5. Finansowanie usług przewozowych

5.1. 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, refundacji oraz rekompensaty, co przedstawiono w poniższej tabeli.

Komunikacja miejska realizowana przez przewoźników prywatnych finansowana jest wyłącznie z przychodów ze sprzedaży biletów. Przewoźnicy prywatni z reguły dowożą pasażerów z pobliskich miejscowości do centrum Siedlec, szczególnie w okolice dworca PKP i PKS.

Wskaźnik odpłatności usług operatora kształtuje się na poziomie około 50% (2011 r.)

Tabela 18. Finansowanie usług transportu publicznego w Siedlcach – 2011 r.

Podaż	Roczne przychody z usługi przewozowej (zł)	Suma rocznej refundacji do stosowanych ulg oraz rekompensaty (zł)	Wskaźnik odpłatności (%)
MPK w Siedlcach Sp. z o.o.	7.602.830	5.457.876	50%

Ważnym krokiem do poprawy dostępności komunikacji publicznej oraz jego jakości są podpisane porozumienia międzygminne, które określają wielkość dopłat rocznych tych gmin począwszy od roku 2012 oraz zakresu usług na ich terenie. Miasto Siedlce wykonywać będzie powierzone zadanie przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Siedlcach Spółka z o.o. świadcząc usługi lokalnego transportu zbiorowego. Przedmiotowe porozumienia podpisały następujące gminy: Kotuń, Mokobody, Siedlce, Skórzec, Suchożebry, Wiśniew, Zbuczyn oraz miasto i gmina Mordy. Przedmiotowa dopłata roczna na rok 2012 przedstawia się następująco:

Tabela 19. Wielkość dopłat płaconych przez gminy

Lp.	Gmina	Dopłata roczna na 2012 rok (zł)
1.	Kotuń	18 968
2.	Mokobody	26 733
3.	Siedlce	465 355
4.	Skórzec	20 053
5.	Suchożebry	45 888
6.	Wiśniew	8 698
7.	Zbuczyn	96 151
8.	Mordy	29 721
	RAZEM	711 567

W roku 2011 praca przewozowa MPK w Siedlcach Sp. z o.o. wyniosła 2.198.854 wzkm, przychody ze sprzedaży wraz z pozostałymi przychodami operacyjnymi wyniosły 20,07 mln zł, koszty ogółem 19,69 mln zł, w tym koszty w układzie rodzajowym wyniosły 15,22mln zł.

Wpływy z usługi przewozu 11,72 mln zł, refundacja z tytułu honorowania ulg ustawowych 4,11 mln zł, przychody pozostałe operacyjne 2,30 mln zł.

Z powyższej analizy wynika, że w roku 2011 koszt wzkm wynosił – 6,92 zł.

Zgodnie z porozumieniem gminy dopłacają 1 zł do wozokilometra. Założony mechanizm finansowania komunikacji, jest korzystny dla gmin, ponieważ dopłata pokrywa na dzień dzisiejszy około 15% kosztów uruchamianych połączeń ponieważ koszt wozokilometra dla Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Siedlcach Spółka z o.o. w roku 2011 wynosił 6,92 zł. Dopłata jest oparta o ilość kilometrów zamawianych w dni

robotnicze w roku szkolnym i poza nim oraz w dni świąteczne i soboty. Takie rozwiązanie również jest korzystne dla gmin, ponieważ gminy zamawiają liczbę kilometrów, jaka jest im potrzebna wynikająca 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).

Wielkość dopłaty powinna być określona odrębnie dla każdej linii na podstawie szczegółowych badań napelnień dla wszystkich kursów odbywających się na danej linii.

5.2. Przychody działalności przewozowej

Podstawowym źródłem przychodów działalności przewozowej są przychody uzyskiwane ze sprzedaży biletów. Wielkość tych przychodów w porównaniu z innymi źródłami przedstawia się następująco:

Tabela 20. Struktura przychodów

Nazwa	2011		2010		Dynamika	
	tys. zł	Udział	tys. zł	Udział	tys. zł	%
Przychody z usług przewozu osób	7 602,83	37,88%	7 690,65	40,31%	-87,82	-1,14%
Refundacja z tytułu honorowania ulg ustawowych	4 117,11	20,51%	3 617,75	18,96%	499,36	13,80%
Pozostałe przychody operacyjne	2 295,27	11,44%	1 969,46	10,32%	325,81	16,54%
Inne	6 041,05	30,10%	5 795,43	30,37%	245,62	4,24%
Przychody finansowe	14,62	0,07%	6,81	0,04%	1461,96%	114,68%
RAZEM	20 070,88	100%	19 080,10	100%	990,78	

Jak wynika z powyższego zestawienia głównym źródłem przychodów są przychody z usług przewozu osób, przy czym ich udział w strukturze przychodów w porównaniu do roku 2010 zmalał.

Podstawą wypłacania rekompensaty dla Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Siedlcach Sp. z o.o. jest podpisana z Urzędem Miasta, reprezentowanym przez Prezydenta Miasta, 10 lutnia (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. Zgodnie z umową wielkość zwrotu kosztów przez Miasto Siedlce dla MPK w roku 2010 jest określona na kwotę 2.664.291,35 zł brutto. Natomiast na rok 2011 i 2012 wielkość tego zwrotu jest określona na kwotę 3.700.000 zł brutto w każdym roku. Biorąc pod uwagę okres planowania do 2022 roku zakładamy, że wielkość tej pozycji wyrażonych w cenach roku z roku 2012 będzie kształtowała się na poziomie roku 2012. Ponieważ wielkość planowania powinna się odbywać według cen stałych, które pomijają element inflacji, ponieważ ona ma taki sam wpływ na wielkość kosztów jak i przychodów.

Cena biletu normalnego (I strefa) w ostatnich 5 latach kształtowała się następująco:

Tabela 21. 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%
2008-2012		19%		23%	18,5%

(*) opracowanie własne

Jak wynika z powyższego zestawienia wzrost ceny biletów jednorazowych był praktycznie zbliżony z inflacją w tym okresie. Biorąc również pod uwagę inwestycje taborowe poprawiające jakość usług oraz wzrost średnio-miesięcznego wynagrodzenia w ostatnim czasie istnieje pewien margines możliwości wzrostu ceny biletów szczególnie jednorazowych.

Rekomendujemy podniesienie cen biletów jednorazowych od 2013 roku do poziomu 2,80 zł oraz podniesienie cen biletów miesięcznych o około 10%. Za podniesieniem cen biletów przemawia również fakt planowanego wprowadzenia od stycznia 2013 roku strefy płatnego parkowania, która powoduje, że opłacalność podróży komunikacją miejską będzie wzrastać. Planowana podwyżka cen biletów powinna przynieść ok. 700 tys. zł w ciągu roku większego przychodu z tytułu usług przewozu.

5.3. Źródła finansowania inwestycji

Obecnie finansowanie przede wszystkim inwestycji taborowych i infrastruktury odbywa się w dużej mierze przy współfinansowaniu funduszy unijnych. Fundusze strukturalne to podstawowe instrumenty polityki strukturalnej Unii Europejskiej. Ich celem jest wspieranie restrukturyzacji i modernizacji gospodarek krajów UE, a tym samym zmniejszenie dysproporcji pomiędzy poziomem rozwoju poszczególnych regionów krajów UE. W latach 2007-13 Polska otrzyma z Unii Europejskiej ponad 67 mld euro, tym samym będzie największym spośród wszystkich państw członkowskich beneficjentem środków unijnych. Przygotowane przez Polskę programy operacyjne są największe nie tylko w obecnej perspektywie finansowej, ale często także w historii Unii Europejskiej.

Tabela 22. Programy Operacyjne w latach 2007-2013

Nazwa	% całości środków	Kwota w mld euro
PO Infrastruktura i Środowisko	41,90	27,9
PO Innowacyjna Gospodarka	12,40	8,3
PO Kapitał Ludzki	14,60	9,7
PO Rozwój Polski Wschodniej	3,40	2,3
PO Pomoc Techniczna	0,80	0,5
16 Regionalnych Programów Operacyjnych	24,90	16,6
Programy Celu Europejskiej Współpracy Terytorialnej	-	0,7

Należy podkreślić, że większość środków wspólnotowych dla Polski wydanych ma być na infrastrukturę, w tym w bardzo dużej części na infrastrukturę transportową.

Miasto Siedlce realizuje obecnie projekt pod nazwą: „Poprawa funkcjonowania transportu miejskiego w Siedlcach – III etap”, który współfinansowany jest 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: 12.905.124,36 zł
- całkowite wydatki kwalifikowane projektu wynoszą: 9.508.902,27 zł

Dofinansowanie w kwocie nieprzekraczającej: 7.961.803,87 zł, stanowi 83,73% kwoty całkowitych wydatków kwalifikowanych projektu w tym:

- Środki EFRR w kwocie nieprzekraczającej 6.767.533,29 zł i stanowiącej nie więcej niż 71,17% kwoty całkowitych wydatków kwalifikowanych projektu.
- Współfinansowanie w kwocie nieprzekraczającej 1.194.270,58 zł i stanowiącej nie więcej niż 12,56% kwoty całkowitych wydatków kwalifikowanych projektu.

Powyższe wartości projektu ulegną zmianie ze względu na podpisanie Aneksu Nr 3 do umowy o dofinansowanie.

Zakres rzeczowy projektu obejmuje 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,
3. Modernizacja przystanków autobusowych,
4. Montaż wyposażenia dodatkowego- w trakcie realizacji.

Ponadto Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Siedlcach sp. z o.o. realizuje zakup 4 szt. niskopodłogowych autobusów klasy midi o długości max 10,6m 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.

Planowany okres realizacji projektu do 31.12.2013 roku. Całkowita wielkość projektu to 3.745.350 zł z kwotą dofinansowania (EFRR i budżetu państwa) – 2.348.464 zł

5.4. Pozostałe źródła przychodów

5.4.1. 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.

W Polsce strefa płatnego parkowania na wjazdach powinna być oznaczona znakami D-44 – "Strefa parkowania", a na wyjazdach znakami D-45 – "Koniec strefy parkowania". Miejsca do parkowania zazwyczaj nie są strzeżone. W niektórych miastach strefa płatnego parkowania podzielona jest na podstrefy i w każdej podstrefie mogą być różne opłaty parkingowe.

Opłaty za parkowanie pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania ustalane są według czasu, jaki samochód parkuje w strefie. Zazwyczaj opłaty rosną wraz ze wzrostem czasu stania samochodu, tzn. pierwsza godzina lub minuty są tańsze od kolejnych.

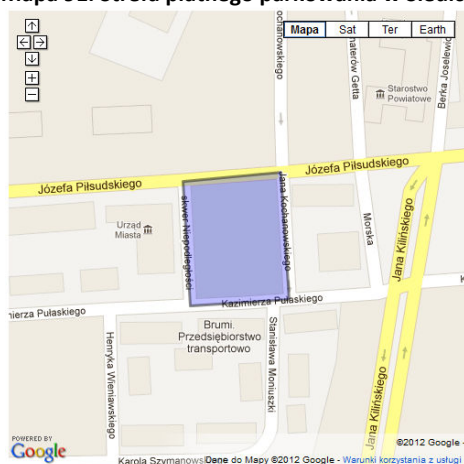
Strefa płatnego parkowania w Siedlcach

Od 1 stycznia 2013 roku zaczyna obowiązywać strefa płatnego parkowania w Siedlcach.

W skład strefy wejdą poniższe ulice, oznaczone dalej na mapce.

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

Mapa 91. Strefa płatnego parkowania w Siedlcach



Źródło: www.esiedlce.pl

Wysokość opłat, w zależności od czasu parkowania będzie następująca:

Tabela 23. 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 każdą rozpoczętą trzecią godzinę	2,80
Za rozpoczętą czwartą i każdą następną godzinę parkowania	2,00

Strefa obowiązywać będzie w dni robocze od poniedziałku do piątku w godzinach od 9:00 do 17:00.

Płatną strefą parkowania będzie objęte w pierwszym etapie 60 miejsc parkingowych, co przy wykorzystaniu około 79% tych miejsc daje przychód miesięczny około 20 000 zł, co w skali roku dawałoby 240 000 zł (szacunki własne). Ta strefa z biegiem czasu powinna być rozszerzana do docelowej ilości około 1000 miejsc w strefie płatnego parkowania do roku 2022. Docelowa wartość przychodu przy 59% wykorzystania powinna wynosić około 250 000 zł miesięcznie, co daje w skali roku około 3 mln zł.

5.4.2. Reklama przystankowa

Na przystankach wielu miast występują gabloty o charakterze reklamowym. Są one najczęściej wykonane z aluminium, czasami są podświetlane i mają standardowe wymiary: 1,2x1,8m i 0,7x1,0m lub inne. 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.

Reklama może się też znajdować wewnątrz pojazdów transportu publicznego w gablotach reklamowych.

Szacowane przychody z tego tytułu w pierwszym etapie powinny wynosić około 25-30 tys zł rocznie. Natomiast docelowa wielkość tych przychodów w roku 2022 powinna kształtować się na poziomie około 100 tys. zł rocznie.

5.4.3. Inne źródła przychodów

Urząd miasta Siedlce powinien zabiegać o zwiększenie, jak również szukanie nowych możliwych źródeł finansowania.

Pozostałe przychody

Do pozostałych źródeł finansowania można zaliczyć:

- Odszkodowania
- Korzystanie z przystanków
- Mandaty
- Inne

Pozostałe przychody powinny wynosić około 30.000 zł rocznie do roku 2022.

Przewidywane źródła i formy finansowania usług przewozowych MPK w kolejnych latach będą zbliżone do aktualnych. Będą to środki pochodzące z: funduszy unijnych, budżetu państwa, budżetu województwa, budżetu Miasta, sprzedaży biletów autobusowych, pozostałych przychodów.

5.5. Prognoza wydatków na lokalny transport zbiorowy

Założenie

W celu określenia wydatków na transport zbiorowy na lata 2013-2022 wychodzimy z wielkości tych środków wydawanych obecnie. Po drugie do ich prognozowania na następne lata stosujemy ceny stałe, czyli pomijamy efekt inflacji, który zakładamy ma jednakowy wpływ tak na przychody jak i koszty.

Wydatki na lokalny transport zbiorowy

Pierwszą kategorię stanowią: **refundacja do stosowanych ulg oraz rekompensata**. Wielkość refundacji do stosowanych ulg w roku 2011 wynosiła 4 117,11 tys. zł. Na wielkość tą ma wpływać przede wszystkim liczba osób uprawnionych do przejazdów ulgowych a w tym szczególnie dotyczy to młodzieży szkolnej i emerytów. W okresie 2011-2013 zgodnie z prognozą GUS liczba ta wzrośnie o 2% a między rokiem 2013 a 2022 wzrośnie ona o kolejne 12%. W związku z tym zakładamy, 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 2013 r wyniesie 4 199,3 tys. zł a w 2022 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 ta jest określona na rok 2012 w wysokości 3 700,00 tys. zł. Taka sama wielkość jest przyjęta również na rok 2013. Z uwagi na wzrastającą konieczność poprawy, jakości transportu w mieście oraz poprawę jej konkurencyjności przyjęto założenie, że w cenach stałych wydatki na przestrzeni następnych 10 lat wzrosną o 10% osiągając wielkość 4 070,00 tys. zł. w roku 2022

Ponadto w celu poprawy, jakości transportu publicznego przyjęto założenie, że od roku 2013 przez najbliższe 10 lat rocznie będzie się wymieniać 10 wiat przystankowych rocznie. Dlatego w roku 2013 założono wydatki na utrzymanie infrastruktury przystankowej wraz z zakupem wiat przystankowych na poziomie 260 000 zł. W ciągu następnych 10 lat przyjęto założeniu wzrostu wydatków w cenach stałych na ten cel, o 10% co oznacza, że roku 2022 wielkość wydatków z utrzymaniem i zakupem nowych wiat przystankowych wyniesie 286 000 zł

Finansowanie lokalnego transportu zbiorowego

Podstawowym źródłem dochodów Miasta Siedlce obecnie są dochody własne wynikające z prawa. W związku z planowanymi wzrastającymi wydatkami na transport lokalny wynikający z potrzeby poprawy jego konkurencyjności jednym z ważnych elementów, który będzie to finansował będą przychody z wprowadzenia płatnego parkowania od stycznia 2013 roku. W pierwszym etapie jest to 60 miejsc. Planowana wielkość przychodów z tego tytułu w roku 2013 jest planowana na około 200 000 zł. Natomiast w następnych latach założono rozszerzenie tej strefy do 1 000 miejsc parkingowych, co powinno przynieść około 3 mln zł wpływów w roku 2022.

Biorąc pod uwagę wielkość wydatków na lokalny transport publiczny to planowane przychody z płatnego parkowania w bardzo istotny sposób mogą je finansować.

Natomiast w przypadku finansowania inwestycji taborowo-infrastrukturalnych własne przychody Miasta są zbyt małe, aby je sfinansować, dlatego należy korzystać ze źródeł zewnętrznych, do których należą między innymi:

- fundusze unijne z uchwalanej obecnie perspektywy finansowej na lata 2014-2020
- obligacje komunalne lub papiery dłużne miasta
- pożyczki bankowe

Oczywiście najbardziej korzystne źródła finansowania są to fundusze unijne, ponieważ są to środki praktycznie bezzwrotne pozostałe już są bardziej kosztowne. Niemniej jednak biorąc pod uwagę wielkość inwestycji w dokończenie tzw. „małej obwodnicy” czy dalsza wymiana autobusów przez MPK warto byłoby rozważyć możliwość emisji obligacji komunalnych. Jest to z reguły mniej kosztowne źródło finansowania od kredytu bankowego a ponadto jest bardziej elastyczne i bardziej długookresowe.

6. Określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu

Potrzeby i oczekiwania społeczne są coraz wyższe, natomiast możliwości finansowe oraz taborowe za nimi nie nadążają. Większość tych problemów wynika więc z ograniczonych środków budżetowych.

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.

Ponadto, koszt przejazdu samochodem osobowym na krótkich odległościach (w mieście), w porównaniu z przejazdem środkiem transportu publicznego jest często korzystniejszy dla tego pierwszego.

Jednym ze sposobów poprawy warunków funkcjonowania transportu publicznego jest podniesienie jakości przejazdu jego środkami. Jakość ta nie zawsze jest na odpowiednim poziomie, co wynika m. in.:

- ze złego stanu infrastruktury transportowej (drogi, przystanki, stary tabor),
- z długiego oczekiwania na przystankach,
- z braku usług typu „od drzwi do drzwi”,
- z braku bezpieczeństwa osobistego oraz prywatności.

Poprawę warunków funkcjonowania transportu publicznego należy więc starać się osiągnąć innymi metodami, np. poprzez nadanie jego pojazdom priorytetu w ruchu drogowym. Można to zrealizować m.in. poprzez utworzenie specjalnych korytarzy komunikacyjnych wolnych od innych pojazdów oraz poprzez dostosowanie sterowania ruchem do potrzeb tego transportu.

Cały system komunikacji miejskiej powinien zostać poddany gruntownym badaniom w celu wyznaczenia najkorzystniejszych tras przebiegu umożliwiających:

- krótszy dojazd do celu podróży,
- możliwość stworzenia równoodstępowych rozkładów jazdy,
- możliwość zwiększenia częstotliwości kursowania linii.

Spadek przewozów w godzinach wieczornych nie musi oznaczać likwidacji nierentownych kursów, obsługiwanych często przez duży autobus klasy maxi. Jednym z rozwiązań jest zastosowanie w tych godzinach autobusów typu mini. Wówczas autobusy typu maxi lub midi kursowałyby w godzinach największej frekwencji, np. do 18, czy do 20, a po tej godzinie linie te w tych obszarach obsługiwane byłyby przez autobusy typu mini.

Utrzymanie i rozwój systemu transportowego są niezbędne również ze względu na jego socjalną rolę: umożliwia przejazdy, a więc - pracę, zakupy, rekreację oraz realizację innych potrzeb także mniej zamożnym grupom społecznym. System ten obejmuje połączone ze sobą podsystemy, oparte na jednym ustawodawstwie i korzystające ze wspólnej infrastruktury, stąd należy traktować łącznie problemy infrastruktury transportowej, organizacji transportu publicznego, organizacji ruchu czy polityki transportowej. W tym celu konieczne jest łącznie wykorzystywanie przez zarządcę transportu wszystkich, będących w dyspozycji, składników zarządzania:

- uprawnień i kompetencji,
- majątku, przeznaczonego do realizacji zadań transportowych,

- środków finansowych, możliwych do przeznaczenia na te zadania,
- istniejących struktur organizacyjnych,
- wiedzy i doświadczenia odpowiednich służb.

6.1. Postulaty przewozowe mieszkańców

Jednym z zadań władzy lokalnej jest przekonanie społeczeństwa do podejmowanych przez nią działań. Bez społecznej akceptacji dla sposobu organizacji transportu niemożliwe jest uzyskanie istotnych efektów, zwłaszcza w kwestii rozwijania jego priorytetu w ruchu drogowym.

Oczekiwaniem społecznym jest, by transport publiczny:

- zapewniał możliwość przemieszczania wszystkim mieszkańcom, szczególnie tym, którzy nie mogą lub nie chcą korzystać z komunikacji indywidualnej (cel socjalny),
- umożliwiał w akceptowalnym tempie przemieszczanie się w tych obszarach, w których korzystanie z samochodu jest z różnych względów niewskazane lub nieefektywne (cel funkcjonalny),
- stanowił alternatywę dla korzystania z samochodu prywatnego (cel ekologiczny, wynikający ze strategii zrównoważonego rozwoju).

Powyższe oznacza szeroką dostępność transportu publicznego, 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.

Rozwiązaniem spełniającym powyższy postulat byłoby uruchomienie linii autobusowych wysokiej jakości, łączących ze sobą duże osiedla mieszkaniowe. Przebiegać powinny obok nowo wybudowanych centrów handlowych, po zmodernizowanych ulicach z pierwszeństwem przejazdu, ze skrzyżowaniami wyposażonymi w sterowaną sygnalizację świetlną. Docelowo ulice te powinny posiadać pasy ruchu wyłącznie dla autobusów.

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. Do efektywnego sterowania ruchem coraz częściej wykorzystywana jest informatyka oraz systemy GPS. Ofertę tę uzupełniają możliwości przesyłania potencjalnym pasażerom automatycznych informacji SMS z wykorzystaniem telefonii komórkowej.

Krajowemu transportowi publicznemu brakuje rozwiązań, istniejących już w miastach europejskich:

- stosowanie na ulicach jednokierunkowych pasów ruchu "pod prąd". Wyniki badań potwierdzają wysoką efektywność zastosowania takiego rozwiązania w warunkach dużego zatłoczenia ulic. Przejawia się to znaczącym skróceniem czasów przejazdów (przeciętna prędkość komunikacyjna autobusów, poruszających się po wydzielonym pasie „pod prąd” jest większa o około 30 %, niż autobusów poruszających się w kierunku przeciwnym, w potoku innych pojazdów),
- wydzielenie całych ulic dla ruchu autobusowego. Dopuszczony na nich jest ruch wyłącznie pojazdów transportu publicznego oraz ruch pieszy i rowerowy.

W celu usprawnienia transportu publicznego oraz w celu zwiększenia oferty dla pasażera, można w ramach integracji włączyć niektóre linie PKS w system miejski. Podstawą tego powinno być nowe porozumienie pomiędzy miastem a PKS, dotyczące m.in.:

- stworzenia integracji taryfowo-biletowej,
- stworzenia systemu rozliczeń finansowych,
- wybrania połączeń, które obsługiwałby PKS regularnymi kursami.

Korzyścią dla zarządcy transportu publicznego z wprowadzenia do obsługi linii podmiejskich kursów PKS jest wykorzystanie autobusów już kursujących daną trasą. Korzyścią dla pasażerów jest pozyskanie nowych możliwości dojazdów linią lokalną w ramach miejskiego systemu taryfowego, szczególnie z miejscowości, które do tej pory obsługiwane były jedynie przez PKS.

Konkretne linie podmiejskie, obsługiwane dotychczas przez kursy PKS, można stworzyć w ramach uzgodnień pomiędzy zarządcą transportu miejskiego, przewoźnikiem i zainteresowaną gminą. Należy przy tym podkreślić, że każdorazowe uruchomienie nowej linii musi zostać poprzedzone i poparte analizą ekonomiczną danego przedsięwzięcia z punktu widzenia każdej ze stron, jak również faktycznymi potrzebami mieszkańców danego obszaru.

Wszystkie postulaty przewozowe można łącznie przedstawić następująco – wraz z opisem sytuacji pożądanej oraz możliwej do osiągnięcia.

Tabela 24. Postulaty przewozowe

Lp.	Postulat	Opis
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"> • Wskaźnik przeciętnego wieku taboru do 6 lat < 40% • Dodatkowe wyposażenie pojazdów, zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania, np. klimatyzacja
3.	Niezawodność	Wskaźnik realizacji rozkładu jazdy mierzony liczbą wykonanych kursów: 95% - 100%
4.	Dostępność	<ul style="list-style-type: none"> • Udział przystanków wyposażonych w wiaty przystankowe: 50% • Gęstość przystanków/km²: 3,7 - 3,9
5.	Regularność	Utrzymanie zasady regularnej (rytmicznej) obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędnej wytycznej do konstrukcji rozkładów jazdy, dążenie do regularnych odjazdów także w ramach każdej z linii
6.	Częstotliwość	Standardy częstotliwości obowiązujące na liniach <ol style="list-style-type: none"> a. głównych b. dodatkowych <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	Dążenie do jak najwyższego poziomu prędkości komunikacyjnej
8.	Bezpośredniość połączeń	Wprowadzenie statystycznie istotnych połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji komunikacyjnych mieszkańców miasta
9.	Koszt	<ul style="list-style-type: none"> • Utrzymanie relacji ceny biletu miesięcznego do jednorazowego więcej niż 1:34 • Analiza ekonomiczna wprowadzenia biletów krótkookresowych i dobowych • Wprowadzenie Karty Dużej Rodziny
10.	Informacja	<ul style="list-style-type: none"> • Informacja dynamiczna w punktach przesiadkowych • Szeroka informacja statyczna na przystankach • Rozkład jazdy w internecie – wraz z wyszukiwarką połączeń zintegrowaną z rozkładem jazdy pociągów oraz przewoźników prywatnych • Rozkłady jazdy dostępne w autobusach

6.2. Obecny podział zadań przewozowych

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

- system transportu miejskiego (komunikacja autobusowa), realizowany przez spółkę miejską (Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne), który na obszarze miasta i gmin sąsiednich jest operatorem organizatora transportu;
- system połączeń autobusowych organizowany przez PKS, jak również 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 wewnątrzmięskie. 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 oraz PKP S.A. i Kolei Mazowieckiej 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.

6.2.1. System transportowy

Należy pamiętać, że transport publiczny jest jednym z elementów systemu transportowego miasta. Zatem wszelkie analizy i prognozy wykonywane z wykorzystaniem modeli komputerowych powinny uwzględniać cały system transportowy. W szczególności należy mieć na uwadze, że pojazdy transportu zbiorowego zabierają część przepustowości samochodom, natomiast ich prędkość poruszania jest ściśle uzależniona od prędkości poruszania się potoku pojazdów na ulicach. Dla bardziej wyrafinowanych modeli wykorzystujących zmienny podział zadań przewozowych, analiza całego systemu transportowego jest niezbędna. Modele wykorzystywane w prognozowaniu uwzględniające tylko transport publiczny albo tylko ruch drogowy mają ograniczone zastosowanie. Należy pamiętać, że systemy te są współzależne. Zwiększenie prędkości ruchu pojazdów powoduje zwiększenie prędkości pojazdów transportu publicznego. Pojazdy transportu publicznego wykorzystują część przepustowości ulic. Ma to istotne znaczenie przy ocenie efektywności ekonomicznej różnych rozwiązań.

6.2.2. Specyfika transportu publicznego

Specyfika modeli transportu publicznego wynika z ograniczonego dostępu do systemu. Możemy korzystać z transportu tylko poprzez przystanki, tylko tam, gdzie funkcjonują linie transportu publicznego i musimy uwzględniać rozkłady jazdy. Czynniki te warunkują decyzje o wyborze trasy podróży. Pojawia się oczywiście pytanie, jaka powinna być dokładność odwzorowania stanu istniejącego w modelu. Programy używane do modelowania ruchu pozwalają na kodowanie przebiegu linii komunikacyjnych z uwzględnieniem rzeczywistych rozkładów jazdy. W praktyce jednak do sporządzania planów rozwoju transportu publicznego nie jest konieczne aż tak dokładne odwzorowanie. Całkowicie wystarczające i pozwalające na większą elastyczność w planowaniu i dostosowywaniu linii do potrzeb przewozowych jest ograniczenie się jedynie do zdefiniowania częstotliwości kursowania wozów czy pociągów na poszczególnych liniach.

System transportu publicznego nigdy nie zapewni możliwości podróży „door to door” („od drzwi do drzwi”) wszystkim potencjalnym użytkownikom. Należy go jednak tak planować, żeby jak najwięcej użytkowników mogła skorzystać z systemu bez przesiadek. Dla właściwej oceny funkcjonowania systemu niezmiernie istotne jest właściwe odwzorowanie węzłów przesiadkowych.

W szczególności należy uwzględnić wszelkie przejścia uciążliwe dla pasażerów, np. związane ze zmianą poziomu. Stopień szczegółowości odwzorowania węzłów przesiadkowych powinien zależeć od ich znaczenia. Tam, gdzie krzyżują się dwie czy trzy linie i przesiada się kilka osób węzeł może być zakodowany w sposób uproszczony. Tam, gdzie krzyżuje się kilkanaście linii i przesiada się kilkaset czy kilka tysięcy osób, odwzorowanie węzła jest bardzo ważne. Istotnym elementem jest uwzględnianie w parametrach modelowych wyników badań preferencji użytkowników. W trakcie podróży różne jej składniki są bardziej lub mniej uciążliwe dla pasażerów. Np. czas oczekiwania jest odbierany, jako bardziej uciążliwy niż czas jazdy. Minuty płyną, a użytkownik nie przemieszcza się. Wagi przypisane do poszczególnych składowych elementów podróży (czas jazdy, czas dojścia ze źródła i do celu podróży do przystanków, czas przesiadki, czas oczekiwania) mają ogromne znaczenie w wyborze trasy podróży. Parametry te pozwalają na uwzględnienie w modelu czynników trudno mierzalnych takich jak poczucie bezpieczeństwa, komfort, wrażenia estetyczne.

6.2.3. Podział zadań przewozowych

Istotnym czynnikiem w tworzeniu modelu systemu transportowego jest podział zadań przewozowych. Stanowi on matematyczne odwzorowanie decyzji użytkowników o wyborze środka podróżowania. Należy pamiętać, że decyzja ta zależy od wielu czynników. Często są to czynniki trudno mierzalne typu poczucie bezpieczeństwa, szeroko rozumiana estetyka podróżowania (czystość, zapach), poczucie swobody. Informacje o czynnikach wpływających na decyzje użytkowników można uzyskać z badań preferencji użytkowników. Należy jednak pamiętać, że badania takie nie zawsze są w pełni wiarygodne. Użytkownicy odpowiadając na pytanie o ich możliwe zachowanie tworzą sobie wyidealizowany obraz przyszłych rozwiązań i odpowiadają zgodnie ze swoim wyobrażeniem. Rzeczywistość powoduje, że faktyczne zachowania będą inne. Odpowiedź na pytanie „Czy będziesz korzystać z transportu publicznego, jeśli będzie on sprawny, punktualny i czysty” dla wielu pytanym jest oczywista - TAK. W momencie podejmowania rzeczywistej decyzji okazuje się, że ankietowany wybiera samochód, bo transport publiczny nie jest tak sprawny, punktualny i czysty jak sobie wyobrażał odpowiadając na pytanie ankiety. Jest to dość szeroko znane i opisywane w literaturze zjawisko nadmiernego optymizmu w szacowaniu prognoz popytu na transport publiczny. Dobrym przykładem jest zmiana podziału zadań przewozowych spowodowana uruchomieniem I linii metra w Warszawie. Oczekiwano, że spowoduje to wzrost liczby korzystających z transportu zbiorowego. Obliczenia modelowe przeprowadzone z wykorzystaniem zmiennego podziału zadań przewozowych wykazywały bardzo nieznaczny wzrost liczby pasażerów transportu publicznego w skali miasta.

Powodowało to zarzuty, że model jest nienajlepszy, że przecież metro spowoduje, że tysiące ludzi przesiądzie się z własnego samochodu do transportu zbiorowego. Badania przeprowadzone przed i po uruchomieniu I linii wykazały, że wzrost liczby pasażerów nastąpił jedynie w korytarzu metra. Dla innych relacji wzrosła liczba korzystających z samochodów. Podział zadań przewozowych w skali dzielnicy Ursynów zmienił się nieznacznie.

Przy opracowywaniu modeli zmiennego podziału zadań przewozowych użytkowników można podzielić na trzy grupy. Pierwsza grupa to ci, którzy nie mają wyboru, bo nie mają samochodu – będą korzystać z transportu publicznego. Ich udział zależy od wskaźnika motoryzacji i liczebności gospodarstw z więcej niż jednym samochodem. Druga grupa to tacy, którzy bez względu na wszystko będą korzystali z samochodu. Zarówno polskie jak i zagraniczne doświadczenia szacują jej liczebność na ok. 20% właścicieli samochodów. Pozostali mogą dokonać wyboru. Jak już wspomniano wybór zależy od wielu czynników, często niemierzalnych lub trudno mierzalnych (np. poczucie bezpieczeństwa). Czynniki te muszą być przełożone na odpowiednią miarę możliwą do zastosowania w modelu matematycznym.

6.2.4. System „optymalny”

Bardzo często w opisie przedmiotu zamówienia, jako cel opracowania pojawia się wymóg stworzenia systemu „optymalnego”. Nie podaje się natomiast kryterium optymalizacji. Inaczej wygląda system optymalny z punktu widzenia pasażera – często kursujące autobusy czy tramwaje, łączące wszystkie cele i źródła ruchu puste, czyste i nowoczesne. Z punktu widzenia operatora optymalny system to taki, w którym szeroko pojęta władza płaci im dużo za to, że jeżdżą gdzie chcą i jak chcą tym, co mają. Takie podejście dominuje np. wśród części przewoźników kolejowych czy niektórych MPK. Z punktu widzenia szeroko pojętej władzy, optymalny to taki system, za który należy jak najmniej płacić.

W świecie od wielu, a w Polsce od kilkunastu lat, do oceny funkcjonowania systemu transportowego i ewidencji zmian w jego funkcjonowaniu stosuje się metodę analizy kosztów i korzyści (CBA Cost Benefit Analysis). Analiza ta pozwala na oszacowanie kosztów i korzyści różnych rozwiązań w systemie transportowym miasta. Pozwala na wyliczenie czy korzyści społeczne danego rozwiązania przewyższają nakłady poniesione na jego realizację. Analiza kosztów i korzyści pozwala stwierdzić, jak na system transportowy miasta wpłynie zmiana układu linii, wprowadzenie nowego środka transportu, wprowadzenie nowych przystanków, wymiana taboru.

Problemem jest tylko jednoznaczne i porównywalne ocenienie tego wpływu. I tu znakomitym narzędziem jest model ruchu, który pozwala na jednorodne, szybkie i sprawne ocenienie różnych rozwiązań w rzeczywistości wirtualnej i sprawdzenie, czy to będzie korzystne („optymalne”) czy nie. Należy tu podkreślić, że często występują naciski na wykazanie za wszelką cenę efektywności ekonomicznej planowanej inwestycji. Narzędzie analizy kosztów i korzyści traktuje się nie jako obiektywną metodę analizy, a jako przeszkodę, którą należy za wszelką cenę pokonać. Pojawiają się zatem naciski, aby prognozy ruchu były takie, żeby wykazać opłacalność inwestycji. Prowadzi to niekiedy do uzyskiwania znakomych wyników w przewozach komunikacją publiczną przez sztuczne pogorszenie warunków podróży samochodem. Należy pamiętać, że przy odrobinie wprawy i doświadczenia takie „sztuczki” mogą być bardzo łatwo wykryte przez audytorów i podważyć wiarygodność analiz CBA stanowiących np. podstawę do aplikacji o fundusze unijne.

Jednym z najpoważniejszych problemów może być przygotowanie prawidłowej strategii rozwoju rynku przewozów pasażerskich. Większość z organizatorów przewozów na szczeblu powiatowym i gminnym prawdopodobnie nie dysponuje tego typu strategiami. Nie ma również przyjętej jednolitej metodyki opracowywania tego typu dokumentów.

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.

Usprawnienie połączeń komunikacyjnych Siedlec i całego regionu siedleckiego wpłynie na wzrost atrakcyjności i poprawę wykorzystania potencjału turystycznego oraz na rozwój gospodarczy i społeczny Siedlec.

6.3. Zrównoważony rozwój, z uwzględnieniem infrastruktury obszaru

6.3.1. Infrastruktura transportowa

Ważnym elementem sprawnie funkcjonującego transportu miejskiego jest rozwinięta, reprezentująca odpowiedni poziom techniczny i jakościowy infrastruktura. Jej elementami są:

- 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,
- podwyższone nawierzchnie przystanków do poziomu pierwszego stopnia w pojeździe,
- węzły komunikacyjne, wspólne dla różnych linii czy też środków komunikacji wraz z punktami obsługi 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,
- wyświetlacze na przystankach informujące o rzeczywistych przyjazdach pojazdów, kierunku ich dalszej jazdy, opóźnieniach, objazdach itp.,
- system GPS, służący do monitorowania pozycji pojazdów,
- informacje internetowe oraz sms-owe dla pasażerów o komunikacji miejskiej,
- bilet elektroniczny, który pozwala na integrację wielu przewoźników w jednym systemie transportowym oraz umożliwia wprowadzanie różnych form odpłatności za korzystanie z komunikacji miejskiej przez różne grupy pasażerów,
- automaty biletowe na przystankach i w pojazdach, umożliwiające dogodne zaopatrzenie się w bilet albo doładowanie konta w bilecie elektronicznym,
- komfortowy, niskopodłogowy / nisko wejściowy tabor,
- nowoczesna, dobrze wyposażona zajezdnia dla obsługi taboru.

Realizując opisane wyżej elementy infrastruktury uzyskuje się coraz wyższy poziom usług transportu miejskiego.

6.3.2. Tabor

Park taborowy na 31 grudnia 2011 roku stanowią 44 jednostki (33 do ruchu), średni wiek pojazdów wynosi 10 lat. MPK w Siedlcach Sp. z o.o. posiada 28 autobusów niskopodłogowych, co stanowi 64% 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, 33 jednostki taborowe w przedziale 9-12m, 1 sztuka 15 m i 7 autobusów 16- 18m. W zakresie ochrony środowiska: 15 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 jedna w standardzie EURO 5.

Struktura taboru autobusowego wg wieku i marek na dzień 31.12. 2011 r. kształtowała się następująco:

Tabela 25. Struktura taboru autobusowego

Marka i typ	wiek autobusu					Razem
	0 - 3 lat	4- 6 lat	7 - 9 lat	10 – 12 lat	pow. 12 lat	
Jelcz PR 110	-	-	-	-	5	5
Jelcz M-11	-	-	-	-	1	1
Jelcz 120 M	-	-	-	-	6	6
Jelcz M081MB	-	-	-	3	-	3
Ikarus 280	-	-	-	-	4	4
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	-	-	2	1	-	3
Man NL 283	-	-	2	-	-	2
Man NG 312	-	-	-	1	-	1
Man NG 313	-	-	1	1	-	2
Man A21	1	4	-	-	-	5
Man A37	-	1	1	-	-	2
RAZEM	1	7	8	9	19	44
Udział % danej grupy wiekowej do stanu ogółem	2,3%	15,9%	18,2%	20,4%	43,2%	100%

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 wejdą na stan MPK w Siedlcach do końca bieżącego roku. Niezależnie, samo MPK w Siedlcach wystąpiło z wnioskiem o dofinansowanie zakupu dalszych 4 szt. nowych autobusów niskopodłogowych, które wejdą do taboru w 2013 roku. W ten sposób liczba autobusów niskopodłogowych będzie kształtowała się następująco.

Tabela 26. Autobusy niskopodłogowe w Siedlcach

Stan na koniec roku	Liczba autobusów niskopodłogowych	Udział (przy założeniu zachowania łącznej liczby 44 autobusów)
2011	28	63,6 %
2012	39	88,6 %
2013	43	97,7 %
2014 i dalej	44	100 %

W związku z realizacją obu projektów unijnych, nastąpi znaczny spadek średniej wieku autobusów, jednakże nadal eksploatowanych będzie 13 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.

Poniższa tabela pokazuje zmiany tych parametrów w czasie.

Tabela 27. Odnowa taboru autobusowego

Stan na koniec roku	Liczba pojazdów nie starszych niż 6 lat	Udział	Średni wiek autobusów
2011	8	18,2 %	10
2012	19 (=8+11)	43,1 %	7,3
2013	23 (=19+4)	52,2 %	6,1

Po roku 2014 dalsza modernizacja taboru odbywać się będzie mogła z nowej transzy środków unijnych lub ze środków własnych. Warto jednakże podkreślić, iż aby utrzymać średni wiek autobusów na tak wysokim poziomie, jaki Siedlce uzyskują w roku 2013, należy dokupować średnio co najmniej 1 szt. nowego autobusu rocznie.

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 odpowiedni 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 minimum 8 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 solo 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.

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

6.3.3. Uprzywilejowanie ruchu komunikacji publicznej

By zmniejszyć dystans pomiędzy korzyścią korzystania z własnych pojazdów a korzystaniem z usług komunikacji zbiorowej należy dbać o priorytety w ruchu dla transportu publicznego. Nadanie w Siedlcach uprzywilejowania komunikacji miejskiej powinno przede wszystkim zostać wprowadzone w korytarzach autobusowych wysokiej jakości, 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.

Istotną kwestią jest umożliwienie sprawnego dojazdu autobusu na przystanek i włączenie się z przystanku z powrotem do ruchu. Najważniejszą rzeczą w tym przypadku jest zapewnienie całkowitego bezpieczeństwa pasażerom przechodzącym przez jezdnię oraz zapewnienie pierwszeństwa autobusom włączającym się do ruchu.

Dojazd do przystanku może odbywać się przy pomocy osobnego pasa dla autobusu, bądź wykorzystania na skrzyżowaniach pasa do prawoskrętu przez autobus jadący prosto. W ten sposób może on bez zbędnych strat czasowych pokonać skrzyżowanie, by dojechać do przystanku. W takim przypadku przystanek powinien funkcjonować, jako zatoka otwarta.

Należy także umożliwić autobusowi włączenie się do ruchu. Można to zrealizować poprzez:

- sygnalizację, która po zidentyfikowaniu autobusu wstrzyma ruch, by mógł się on swobodnie do niego włączyć,
- wyłączenie części pasa z ruchu pojazdów w miejscu lokalizacji przystanku.

W niektórych przypadkach, kiedy stosowanie pasów autobusowych nie jest konieczne na całych odcinkach ze względu na warunki ruchu, stosuje się pasy autobusowe o małej długości - stosowane w newralgicznych miejscach sieci, takich jak:

- dojazdy do skrzyżowań,
- obszary przystanków,
- miejsca przeplatania tras komunikacji zbiorowej.

Szczególne przypadki takich pasów realizują na skrzyżowaniach relacje dostępne jedynie dla autobusów, np. wprowadzające je na ulicę przeznaczoną wyłącznie dla nich lub w obszar przystanków. Specyficzne rozwiązania,

to także pasy autobusowe występujące przy dworcach autobusowych. Może tu być po kilka pasów dla autobusów różnych relacji - tak zwany dworzec autobusowy dla komunikacji miejskiej.

Szczególny przypadek pasa autobusowego związany jest z wyjazdem z zatoki. Możliwe jest takie oznakowanie poziome, aby w zatoce rozpoczynał się nowy pas ruchu, a zanikał pas ruchu ogólnego dochodzący do zatoki. Czytelniejsze są wtedy zasady pierwszeństwa ruchu na poszczególnych pasach. Bardzo dobrym rozwiązaniem, szczególnie w miejscach niebezpiecznych, wymagających uspokojenia ruchu, jest zastosowanie przystanków z tzw. anty-zatoką lub przystanku bez zatoki, z azylem dla pieszych pomiędzy pasami ruchu.

Przy przystankach z anty-zatoką ruch ogólny kierowany jest znakami poziomymi. Ułatwiają one wyjazd autobusu z przystanku, dając mu bezwzględne pierwszeństwo. Dodatkowo redukuje się do minimum manewrowanie autobusem, związane z wjazdem w standardową zatokę i wyjazdem z niej. Autobus ma wówczas możliwość podjechania do krawędzi przystanku równo na całej długości pojazdu.

Umieszczenie antyzatok 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 - 3 Maja - Prymasa Wyszyńskiego,
- ul. Floriańska.

Przystanek bez zatoki, z wyspą pomiędzy pasami ruchu jest skutecznym elementem uspokojenia ruchu oraz wpływa na podniesienie bezpieczeństwa pasażerów przechodzących przez jezdnię przed lub za autobusem. Takie rozwiązanie zastosowano na ul. Kamiennej we Wrocławiu, gdzie wcześniej dochodziło do częstych potrażeń pieszych przez pojazdy. Obecnie nie odnotowuje się już w tym miejscu wypadków z udziałem pieszych.

Położenie wydzielonych pasów ruchu na jezdniach wielopasowych może być różne. Tradycyjnym miejscem wydzielania jest pas najbliższy prawej krawędzi jezdni. Lokalizacja ta wynika z sytuowania przystanków na chodniku, ma jednak określone wady - pojazdy parkujące na chodniku lub wyłączające się/włączające do ruchu zakłócają płynność ruchu autobusów, taki typ wydzielania jest często lekceważony przez kierujących innymi pojazdami poprzez używanie pasa autobusowego oraz parkowanie.

Wydzielenie pasów przy osi jezdni lub przy jej lewej, wewnętrznej krawędzi na ulicach dwujezdniowych albo na pasie dzielącym jezdnię w dwóch różnych kierunkach oraz potrzeba zatrzymania na nim autobusu, wymaga budowy przystanków na wyspach. Stosowanie takich pasów busowych wyraźniej pokazuje znaczenie i ważność transportu publicznego - pasy środkowe przeznacza się przecież dla wyższych prędkości. Rozwiązanie to wymaga zazwyczaj więcej terenu, a także cechuje się trudniejszym dostępem do przystanków zlokalizowanych pomiędzy jezdniami.

Stosowane są także rozwiązania mieszane, np. prowadzenie pasów dla autobusów w jednym kierunku po prawej stronie jezdni, a w drugim bliżej środka. Na skrzyżowaniach, w specyficznych sytuacjach, wydzielone pasy autobusowe mogą znajdować się pomiędzy pasami dla ruchu ogólnego - dla wyprowadzenia odpowiedniej relacji skrajnej w pożądanym kierunku. Przy stosowaniu określonych typów wydzielania pasów dla autobusów należy także kierować się spójnością prowadzenia trasy komunikacji zbiorowej w konkretnym korytarzu. W szczególności należy unikać „przeskakiwania” autobusów z jednej strony jezdni na drugą. Chyba, że jest to uzasadnione potrzebami integracji węzłów przesiadkowych. W takiej sytuacji musi to być podparte takim sterowaniem ruchem, które minimalizuje niepotrzebne zatrzymania autobusów i wynikające z tego straty czasu.

Rodzaj zastosowanego wydzielenia oraz miejsce przeprowadzenia pasa dla autobusów bardzo ściśle związane są z lokalizacją przystanków, a przede wszystkim węzłowych punktów przesiadkowych. Generalną zasadą nie jest tu maksymalizacja przepustowości, a wręcz przeciwnie w uzasadnionych przypadkach przepustowość może być ograniczana. Z ukształtowaniem skrzyżowania ściśle związany jest sposób sterowania ruchem za pomocą sygnalizacji. Sygnalizacja ma przede wszystkim zapewnić priorytet przejazdu dla autobusów, a w drugiej kolejności ułatwić dostępność przystanków.

Zastosowanie ma tu zasada kształtowania skrzyżowań z priorytetem dla potrzeb podróżujących autobusami. Przy projektowaniu rozwiązania skrzyżowania:

- w pierwszej kolejności lokalizowane są przystanki - w miejscach najlepszej dostępności,
- następnie prowadzone są korytarze dla autobusów,
- w kolejnym kroku lokalizuje się przejścia dla pieszych minimalizując długość drogi pomiędzy przystankami oraz źródłami i celami ruchu, w tym z jak najmniejszą liczbą przekroczeń jezdni,
- ostatni etap projektowania - to rozwiązania dla ruchu ogólnego.

Pasy przeznaczone wyłącznie dla autobusów mogą mieć znaczne długości i tworzyć korytarze dla ruchu z ułatwionym przebiegiem przez system skrzyżowań.

Można stosować także wydzielenie pasów dla autobusów pod prąd, na ulicach jednokierunkowych. Są one przeznaczone wyłącznie dla pojazdów komunikacji miejskiej, niemniej mogą z nich korzystać także pojazdy uprzywilejowane oraz taksówki. Rozwiązanie takie jest dobre szczególnie w centrach miast oraz na osiedlach z systemem dróg jednokierunkowych.

Na świecie stosowane są różne formy organizacji ruchu, oznakowań poziomych i pionowych, elementów drogowych umożliwiających przejazd tylko pojazdom transportu publicznego.

Przedsięwzięcia te zależą wyłącznie od podejścia do roli tego transportu. W Siedlcach elementy nadające priorytet komunikacji publicznej powinny być przede wszystkim zastosowane w korytarzach autobusowych wysokiej jakości.

Dlatego warto rozważyć możliwość wprowadzenia krótkich buspasów, o długości ok. 100 m.:

- przed przystankami położonymi wzdłuż ul. Piłsudskiego, przy jezdni w kierunku wschodnim – na odcinku od ul. Kilińskiego do przystanku autobusowego;
- na ul. Piłsudskiego, na dwóch przystankach położonych przy jedni w kierunku zachodnim.

6.3.4. 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 obsługiwane przez prywatnych przewoźników,
- linie podmiejskie utworzone na bazie kursów lokalnych obsługiwanych przez różne przedsiębiorstwa PKS,
- linie kolejowe.

Wszystkie te linie tworzą na danym obszarze system transportowy, uzupełniając się nawzajem i dając pasażerowi możliwość swobodnego poruszania się. W celu usprawnienia komunikacji zbiorowej, szczególnie podmiejskiej, obsługującej miejscowości gmin około siedleckich, można włączyć w zintegrowany system linie wybiegowe PKS.

Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego miejskiego i regionalnego można uzyskać poprzez integrację systemu transportu publicznego - autobusów i transportu kolejowego na następujących poziomach:

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

Integracja transportu zbiorowego miejskiego i lokalnego stwarza nowe możliwości dla miasta i samego pasażera:

- wykorzystanie istniejących kursów PKS dla obsługi linii podmiejskich,
- oszczędności polegające na braku utrzymywania podwójnych linii,
- dostępność z ościennych gmin do centrum miasta, w ramach jednego biletu sieci linii miejskich.

Linie podmiejskie, realizowane przez rejsowe autobusy PKS, by sprawnie funkcjonowały w komunikacji pasażerskiej miasta, powinny spełniać następujące warunki,:

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

6.3.5. Integracja transportu publicznego z indywidualnym

Zróżnicowanie rodzajów przewozów i odległości wymaga koordynacji poszczególnych podsystemów oraz gałęzi transportowych w mieście. Koordynacja poszczególnych podsystemów i gałęzi transportowych w przewozach pasażerskich to 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.

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

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 transportu publicznego, z jednoczesnym zmniejszaniem poziomu korzystania z komunikacji indywidualnej, można uzyskać poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej pod względem dostępności, niezawodności, podniesienia poziomu bezpieczeństwa, komfortu i elastyczności. Oprócz usprawnienia komunikacji zbiorowej należy zintegrować transport publiczny z transportem indywidualnym także poprzez tworzenie wspólnej infrastruktury:

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

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

Integracja transportu publicznego i indywidualnego powinna opierać się także na systemie Park&Ride - czyli na systemie, gdzie pasażer podjeżdża swoim samochodem do danego miejsca na obrzeżu miasta lub do miejsca w pobliżu centrum 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 wprowadzeniem miejskiego biletu elektronicznego, który mógłby służyć także, jako karta parkingowa.

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,
- realizacji systemu parkingów „Park & Ride”,
- wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań taryfowo-biletowych,
- stabilny system finansowania transportu publicznego.

6.3.6. Zadania

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

Zadania ogólnego przeznaczenia

1. Reorganizacja układu połączeń i rozkładów linii. Usprawnienie połączeń i lepsza obsługa obszaru. Budowa systemu połączeń „bez barier”.
2. Zakup dalszych pojazdów niskopodłogowych do obsługi systemu linii „bez barier”.
3. Budowa i modernizacja przystanków pod kątem dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych
4. Wyposażenie przystanków w elementy poprawiające warunki oczekiwania na pojazd (ławki, wiaty) oraz informacje o usługach
5. Budowa Centrum Obsługi Pasażera
6. Zakup urządzeń komunikujących się z osobami niewidomymi (pojazdy, przystanki)

Zadania w zakresie zwiększenia pierwszeństwa ruchu dla autobusów

1. Na ul. Brzeskiej w kierunku centrum, przy skrzyżowaniu w kierunku PSI konieczne jest wprowadzenie na lewym pasie pasa w możliwym kierunku ruchu w lewo oraz prosto.
2. Na ul. Warszawskiej w kierunku centrum, przy zjeździe z wiaduktu ważną inwestycją byłoby wprowadzenie dodatkowego pasa ruchu dla pojazdów skręcających w prawo w ul. Wojska Polskiego. Z pewnością wymagałoby to wzmocnienia i poszerzenia nasypu.
3. Wprowadzenie priorytetów dla autobusów w sterowaniu sygnalizacją uliczną dla skrócenia czasów ich przejazdów
4. Dokończenie budowy tzw. małej obwodnicy

5. Modernizacja dworca kolejowego wraz z budową tunelu komunikacyjnego.

Zadania w zakresie budowy zintegrowanego systemu taryfowego

1. Modernizacja dróg lokalnych i pętli w rejonach peryferyjnych dla usprawnienia możliwości obsługi komunikacją zbiorową
2. Budowa centralnego węzła przesiadkowego w rejonie dworca PKP wraz ze zintegrowanym centrum obsługi pasażera.
3. Modernizacja infrastruktury pod kątem usprawnienia powiązań pomiędzy różnymi formami transportu.
4. Zakup oraz instalacja elementów zintegrowanego systemu biletowego dla regionu siedleckiego
5. Dostosowanie infrastruktury kolejowej dla obsługi ruchu miejskiego w tym przede wszystkim modernizacja dworca kolejowego

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

6.4. Zdolność przewozowa środków transportu

W bezpośrednim sąsiedztwie centrum miasta zlokalizowane są obok siebie dworzec kolejowy oraz autobusowy. Obydwa dworce obsługiwane są przez komunikację miejską. W ten sposób, w jednym miejscu zlokalizowane są trzy systemy transportu zbiorowego - kolejowy, autobusowy miejski oraz lokalny i regionalny.

W Siedlcach za organizację przewozów odpowiada Prezydent Miasta poprzez Urząd Miasta natomiast operatorem realizującym te zadania jest - Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Siedlcach sp. z o.o. (MPK). Transport publiczny w kilku okolicznych gminach zapewnia również Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w ramach umów o współfinansowaniu kursów linii podmiejskich pomiędzy Urzędem Miasta Siedlce a poszczególnymi samorządami gmin. Transport publiczny lokalny i ponadlokalny realizowany jest przez poszczególne oddziały PKS oraz przewoźników prywatnych na podstawie zezwoleń wydawanych odpowiednio, w zależności od zasięgu linii, przez Urząd Miasta Siedlce lub Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego.

System transportu miejskiego w Siedlcach składa się obecnie z 35 linii dziennych, w tym 13 linii miejskich oraz 22 linii wyjeżdżających poza granice miasta. Nie ma żadnej nocnej linii autobusowej. System transportu obejmuje, oprócz miasta, także miejscowości ośmiu gmin, z którymi Miasto Siedlce ma zawarte porozumienia międzygminne na wykonywanie zadań w zakresie prowadzenia lokalnego transportu zbiorowego. Na obszarze Siedlec długość wszystkich linii wynosi 125,2 km, a poza nią – 263,4 km, co stanowi odpowiednio 32,2 % i 67,8 % (razem sieć transportu miejskiego ma długość 388,6 km).

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 wariantowe odnogi.

Infrastruktura transportu publicznego w Siedlcach to 231 przystanków, w tym 35 % z wiatami. Poza centrum, w większości nie są wyposażone w zatoki. Autobus zatrzymujący się na przystanku na jezdni o przekroju 1/2

blokuje pas ruchu (co jest swoistym przywilejem transportu publicznego, usprawniającym włączanie się do ruchu).

6.5. Transport zrównoważony

Włączenie Polski do Unii Europejskiej przyczyniło się do przyjęcia unijnych standardów i regulacji prawnych pozwalających na otwarcie gospodarcze i swobodę przepływu osób, towarów i kapitału. Dotyczy to także transportu - należy wprowadzać w nim uczciwą konkurencję oraz utrzymywać normy techniczne i ekologiczne. Wytyczne europejskiej polityki transportowej zostały zawarte w Białej Księdze z 2001 r., jak również uwzględnione w polskiej polityce transportowej, gdzie, jako podstawowy cel przyjęto poprawę jakości systemu transportowego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Podstawowym determinantem rozwoju transportu publicznego w Siedlcach, wynikającym z Białej Księgi jest więc konieczność realizacji 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 pełnej internalizacji kosztów zewnętrznych i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury transportowej,
- prowadzenie polityki konkurencyjności zapewniającej otwieranie rynku usług przewozowych.

Polska zobowiązała się do wypełniania jej wymogów prawnych. Zobowiązania te są szczególnie istotne w zakresie ochrony środowiska. Podkreśla to art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej: „Rzeczpospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”. Zrównoważony rozwój jest więc 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 - poprawienie 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. 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.

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:

- kolejowy - zadaniem aglomeracji miejskich jest wykorzystanie infrastruktury kolejowej (i zainwestowanie w nową), by doprowadzić do elastycznego, efektywnego systemu komunikacji regionalnej,
- rowerowy - 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,

- pieszy - poprawa warunków ruchu pieszego jest często najważniejszym krokiem w programach rewitalizacji centralnych, historycznych części miast. Dzięki zwiększeniu liczby pieszych obszary te odzyskują funkcje turystyczne, rekreacyjne i handlowe.

Tak, więc system transportu realizując zrównoważony rozwój musi:

- intensywnie promować skuteczny i korzystny cenowo transport publiczny oraz jednocześnie racjonalizować transport prywatny,
- budować nowoczesną infrastrukturę transportową (w tym miejskie obwodnice) oraz modernizować infrastrukturę istniejącą, również przeznaczoną dla ruchu rowerowego i pieszego, a także wyposażać ją w systemy sterowania ruchem oparte na teledatce,
- używać środki transportu wysokiej jakości, bezpieczne w ruchu i przyjazne dla środowiska, wyposażone w wydajne silniki i układy paliwowe, przystosowane do paliw alternatywnych,
- stosować nowoczesne strategie utylizacji tych środków,
- stosować systemy zarządzania oparte o europejskie normy zarządzania jakością (EMAS, ISO 14001).

Unia Europejska udziela wsparcia działaniom na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu, zarówno poprzez współfinansowanie inwestycji transportowych, jak i poprzez merytoryczne inicjowanie i patronowanie różnym akcjom informacyjnym. Wskazuje także przesłanki, istotne dla rozwoju systemu transportowego: „najlepszą praktykę”, „innowacyjność” i „zrównoważony rozwój”:

- „najlepsza praktyka” sprowadza się do wykorzystania najlepszych doświadczeń w dziedzinach planowania przestrzennego i zarządzania transportem oraz wspierania komunikacji publicznej. Dziedziny te winny być ze sobą powiązane i uwzględniać cele bezpieczeństwa ruchu drogowego i jakości środowiska,
- „innowacyjność” przejawia się we wdrażaniu nowoczesnych rozwiązań w zakresie planowania przestrzennego i zarządzania transportem. Innowacje powinny być podstawą decyzji dotyczących planowania przestrzennego (lokalizacji miejsc pracy, osiedli mieszkaniowych, innych czynników generujących ruch) oraz zarządzania transportem. Na zachowania komunikacyjne równie ważny wpływ ma uspokojenie ruchu czy priorytet dla autobusów, jak i inwestycje w postaci nowych osiedli mieszkaniowych czy centrów handlowych. Do polityki innowacyjnej należy także rozwój branży telekomunikacyjnej, dającej szansę odciążenia sieci komunikacyjnej: praca czy handel przez Internet mogą stanowić czynnik zmniejszający potrzebę dokonywania podróży,
- „zrównoważony rozwój” wdrażany konsekwentnie przyczynia się do uzyskania takiego podziału zadań przewozowych, w którym główną rolę odgrywa transport przyjazny środowisku.

Tak więc system transportowy, realizując zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy, wymusza koordynację (a nawet podporządkowanie) wszelkich działań politycznych, gospodarczych i społecznych z wymogami ochrony środowiska i w tym aspekcie opiera się na następujących zasadach:

- polityka przestrzenna - zagospodarowanie terenu ukierunkowane na ograniczanie zapotrzebowania na transport (wielofunkcyjność osiedli miejskich),
- polityka gospodarcza - rozwój poszczególnych gałęzi gospodarki ukierunkowany na zmniejszanie ich transportochłonności (rozwój kolejowego przewozu towarów, wprowadzanie tranzytu kolejowego ograniczającego tranzytowy transport samochodowy),
- polityka społeczna - kreowanie nowych zachowań komunikacyjnych (zachęcanie do korzystania z komunikacji publicznej oraz do korzystania z niesilnikowych środków transportu).

6.6. Analiza SWOT

Analiza SWOT – czyli diagnoza stanu systemu ze wskazaniem silnych i słabych stron, zagrożeń i kierunków zmian – jest 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.

Technika analityczna SWOT polega na posegregowaniu posiadanych informacji o danej sprawie na cztery grupy (cztery kategorie czynników strategicznych):

- STRENGTHS – mocne strony: wszystko to co stanowi atut, przewagę, zaletę analizowanego obiektu,
- WEAKNESSES – słabe strony: wszystko to co stanowi słabość, barierę, wadę analizowanego obiektu,
- OPPORTUNITIES – szanse: wszystko to co stwarza dla analizowanego obiektu szansę korzystnej zmiany,
- THREATS – zagrożenia: wszystko to co stwarza dla analizowanego obiektu niebezpieczeństwo zmiany niekorzystnej.

Informacja, która nie może być poprawnie zakwalifikowana do żadnej z wymienionych grup, jest w dalszej analizie pomijana jako nieistotna strategicznie.

W niektórych wykładniach mówi się: mocne strony i słabe strony, to czynniki wewnętrzne, szanse i zagrożenia – to czynniki zewnętrzne. W innej interpretacji: mocne strony i słabe strony to cechy stanu obecnego, a szanse i zagrożenia, to spodziewane zjawiska przyszłe. Można także powiedzieć, iż mocne strony i słabe strony to czynniki zależne od nas (te, na które mamy wpływ planistyczny i zarządczy), a szanse i zagrożenia, to czynniki obiektywne, na które nie mamy bezpośredniego wpływu sprawczego.

Jest to bardzo rozpowszechniony obecnie schemat analizy. Najczęściej stosowany jest w bardzo uproszczonej formie, tzn. przybiera postać czterech list czynników (zwykle przedstawianych w formie tabelarycznej). Pełnia użyteczności techniki SWOT ujawnia się jednak dopiero gdy poddać cztery pozornie niezależne grupy czynników analizie wzajemnych powiązań.

W praktyce ćwiczenie to sprowadza się do odpowiedzi na serię pytań:

- Czy dana mocna strona pozwoli nam wykorzystać daną szansę?
- Czy dana mocna strona pozwoli nam zniwelować dane zagrożenie?
- Czy dana słaba strona ogranicza możliwość wykorzystania danej szansy?
- Czy dana słaba strona potęguje ryzyko związane z danym zagrożeniem?

Analizę można też przeprowadzić w odwrotnym kierunku, tzn. od zewnątrz do wewnątrz:

- Czy dana szansa wzmacnia daną silną stronę?
- Czy dana szansa pozwala zniwelować daną słabość?
- Czy dane zagrożenie niweluje daną silną stronę?
- Czy dane zagrożenie uwypukla daną słabość?

Wyniki analizy powinny ukazać sposoby wykorzystania mocnych stron organizacji i unikania słabych jej stron lub ich przewycięzania, szczególnie w tych obszarach, w których mogą pojawić się możliwości rozwoju. Powinny ukazać sposoby wykorzystania atutów oraz unikania zagrożeń. Powinny, więc pozwolić określić najkorzystniejsze kierunki przyszłych działań ukierunkowanych na rozwój organizacji. Transport publiczny jest organizacją, którą również poddaje się analizie SWOT. Wyodrębnia się następujące czynniki, mające wpływ na ten transport - wynikające z jego wewnętrznego zorganizowania oraz będące efektem wpływu otoczenia:

Tabela 28. Analiza SWOT

Grupy czynników	Czynniki wewnętrzne	Czynniki zewnętrzne
Mocne strony	Atuty - wewnętrzne źródła aktywne rozwoju transportu publicznego lub źródła nieaktywne, lecz możliwe do zaktywizowania	Stymulanty - zewnętrzne źródła przyczyniające się do rozwoju transportu publicznego
Słabe strony	Problemy - czynniki wewnętrzne będące hamulcami lub barierami rozwoju transportu publicznego	Destymulanty - czynniki zewnętrzne będące hamulcami lub barierami transportu publicznego
Szanse	Szanse wewnętrzne - spodziewane możliwości wykreowania nowych atutów, zdyskontowania istniejących problemów lub ich rozwiązania, wyeliminowania zagrożeń lub zabezpieczenia przed nimi	Szanse zewnętrzne – spodziewane pozytywne czynniki zewnętrzne mogące stać się stymulantami - istniejące lub których zaistnienie jest wysoce prawdopodobne
Zagrożenia	Zagrożenia wewnętrzne - czynniki, które są nieaktywnymi, lecz możliwymi do zaktywizowania hamulcami lub barierami rozwoju transportu publicznego, a także czynniki mogące przyczynić się do utraty lub istotnego ograniczenia atutu lub stymulanty	Zagrożenia zewnętrzne - czynniki, których zaistnienie jest wysoce prawdopodobne, mogące stać się destymulantami, lub sytuacji wysokiego prawdopodobieństwa utraty istniejącej stymulanty

6.6.1. Mocne strony transportu publicznego

Atuty:

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

Stymulanty:

- zrozumienie władz miasta dla problemów transportu publicznego (dbałość o właściwą jakość nawierzchni dróg miejskich, dbanie o rozwiązania ekologiczne w transporcie, szukanie rozwiązań służących osobom niepełnosprawnym,),
- wieloletni ośrodek akademicki, dobra edukacja,
- dostępność terenów pod rozwój funkcji gospodarczych i pod budownictwo mieszkaniowe,
- transport zrównoważony
- węzły komunikacyjne
- strumienie finansowe ze źródeł Unii Europejskiej trafiające do miasta,
- rozwój funkcji ponadregionalnych miasta,
- rozwój nowoczesnych technologii wpływających na rozwój środków komunikacji

6.6.2. Słabe strony transportu publicznego

Problemy:

- brak parkingu w systemie „Park & Ride”,
- brak skomunikowania transportu miejskiego z regionalnym- szczególnie chodzi o kolej,
- mała strefa płatnego parkowania w centrum miasta
- niska częstotliwość kursowania autobusów MPK,
- wrażliwość komunikacji autobusowej na zatłoczenie w ruchu drogowym,
- brak priorytetu dla transportu publicznego w ruchu drogowym, szczególnie na skrzyżowaniach,
- niewystarczająca jakość dróg miejskich,

Destymulanty:

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

6.6.3. Szanse transportu publicznego

Szanse wewnętrzne:

- utworzenie dużej strefy płatnego parkowania w centrum miasta
- poprawa jakości usług przewozowych poprzez politykę informacyjną i Centrum Obsługi Pasażera (COP),
- możliwość utworzenia systemu priorytetu dla transportu publicznego szczególnie na skrzyżowaniach
- możliwość lepszego dopasowania usług przewozowych do oczekiwań pasażerów w oparciu o prowadzenie badań jakości tych usług,
- możliwość optymalizacji systemu transportu miejskiego

Szanse zewnętrzne:

- dobre skomunikowanie kolejowe Siedlce-Warszawa
- budowa autostrady A2,
- bliskość aglomeracji warszawskiej, jako największego i najbogatszego regionu 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.

6.6.4. Zagrożenia transportu publicznego

Zagrożenia wewnętrzne:

- niedostateczne skomunikowanie 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 po 2013 roku
- wysokie zadłużenie budżetu państwa i samorządów
- niekontrolowany rozwój motoryzacji indywidualnej i nienadążający za nim rozwój infrastruktury drogowej,
- postępujący wzrost ceny 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

6.7. Uwarunkowania rozwoju transportu publicznego - identyfikacja problemów

Zidentyfikowano cztery grupy 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.

W ramach tych grup występuje wiele istotnych problemów:

Orientacja na klienta:

- dalsze podnoszenie poziomu usług przewozowych,
- dalsze podnoszenie poziomu estetyki pojazdów transportu publicznego,
- zmniejszanie się prędkości komunikacyjnej przewozów i wydłużanie czasów przejazdów,
- zmniejszanie się zakresu działalności przewoźnika miejskiego będące efektem zmniejszania się liczby przewożonych pasażerów,
- w wielu wypadkach zły stan techniczny infrastruktury przystankowej, niewystarczający poziom jakościowy punktów obsługi pasażera, w tym informacji pasażerskiej,
- brak azyli dla pieszych, szczególnie na ulicach o dużym natężeniu ruchu,
- zmniejszanie się wpływów do budżetu miasta z tytułu sprzedaży biletów przejazdowych oraz zwiększanie się dotacji do transportu publicznego,
- niewystarczające tempo modernizacji ciągów pieszych dla potrzeb osób niepełnosprawnych,
- niedostosowanie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- dalsze zwiększanie liczby pojazdów z niską podłogą lub niskim wejściem.

Priorytety:

- niewystarczająca jakość dróg na ciągach komunikacyjnych,
- brak skrzyżowań z pierwszeństwem wjazdu lub wyjazdu dla autobusów,
- brak sygnalizacji świetlnej oraz ich synchronizacji realizujących priorytet w ruchu dla autobusów.
- ekologia:
 - duże zanieczyszczenie powietrza, spowodowane przez transport,
 - wysoki poziom hałasu, generowany przez transport,
 - niski poziom infrastruktury przeznaczonej dla ruchu rowerowego,
 - zły stan techniczny pojazdów, co powoduje nadmierne zanieczyszczenie powietrza.

Integracja:

- niewystarczająca współpraca i organizacja różnych rodzajów transportu publicznego,
- brak węzłów integracyjnych samochodów osobowych i transportu publicznego,
- brak zintegrowanego systemu biletowo-taryfowego.

Tabela 29. Ocena realizacji postulatów przewozowych i rekomendacje odnośnie ich poprawy

Skala ocen: A - bardzo dobry, B - dobry, C - dostateczny, D - zły, E - niedostateczny.

Lp.	Postulat	Ocena	Rekomendacje
1.	Punktualność	B	Opóźnienia spowodowane korkami w centrum Miasta
2.	Wygoda		
	a. Bezpieczeństwo pasażerów	A	Wymiana starych autobusów na nowe. Wprowadzenie monitoringu wizyjnego wewnętrznego w autobusach (w trakcie realizacji).
	b. Komfort jazdy	B	Wymiana starych autobusów na nowe (w trakcie realizacji)

Lp.	Postulat	Ocena	Rekomendacje
3.	Niezawodność	B	Niski udział nierealizowanych kursów
4.	Dostępność		
	a. Dostęp ogólny do infrastruktury	B	W większości: wystarczający układ przystanków, odpowiadający dzisiejszym potrzebom mieszkańców.
	b. Dostępność dla osób niepełnosprawnych	B	Wymiana starych autobusów na nowe, niskopodłogowe
	c. Zakup biletów	C	Zwiększenie możliwości kupowania biletów poza autobusem: w kioskach, automatach biletowych;
5.	Regularność	B	Spóźnienia autobusów.
6.	Częstotliwość	C	Autobusy jeżdżące na dalekich i mniej obleganych kursach jeżdżą za rzadko; być może lepiej wprowadzić na tych liniach mniejsze autobusy, które kursowałyby częściej
7.	Prędkość	B	Niektóre czasy przejazdów za długie
8.	Bezpośredniość połączeń	B	Oferta przewozowa zapewnia skomunikowanie pomiędzy dzielnicami mieszkalnymi, usługowymi, przemysłowymi i miejscami użyteczności publicznej. Rozwijanie komunikacji miejskiej wraz z rozwijaniem się miasta, w szczególności wraz z powstawaniem nowych dzielnic mieszkaniowych i nowych ulic
9.	Koszt		
	a. Ceny biletów	B	Jest przestrzeń na podniesienie cen biletów
	b. Relacje cenowe	B	Również istnieje możliwość podniesienia ceny biletów miesięcznych
	c. Rodzaje biletów	-	Brak biletów dobowych (wymaga szczegółowej analizy ekonomicznej)
	d. Bilet elektroniczny	A	
	e. Zintegrowany system biletowy	-	Brak
	f. Karta Dużej Rodziny	B	Uwzględnienie w programie „3+ Siedlecka Duża Rodzina” zniżek na przejazdy środkami publicznego transportu zbiorowego.
10.	Informacja pasażerska		
	a. Prezentacja w Internecie	B	Bardzo czytelne mapy komunikacji na stronie internetowej. Dużo mniej czytelne rozkłady. W żaden sposób nie można dowiedzieć się o czas przejazdu z punktu A do punktu B. Brak interaktywnego rozkładu jazdy, typu: podaję godzinę odjazdu i sprawdzam którądy oraz o której godzinie dojadę.
	b. Informacja przystankowa statyczna	B	Poprawa informacji dotyczącej przystanków, na których zatrzymują się autobusy; w tej chwili jest tylko przebieg trasy.
	c. Informacja w autobusach statyczna	B	Wprowadzenie map miasta na wiatach przystankowych.
	d. Informacja przystankowa dynamiczna	-	<u>Brak takiej informacji.</u> Warto rozważyć wprowadzenie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej w punktach przesiadkowych (temat omówiono w innym rozdziale)
	e. Informacja w autobusach dynamiczna	-	<u>Brak takiej informacji.</u> W chwili obecnej można ewentualnie rozważyć wyświetlanie informacji o najbliższych przystankach w nowszych autobusach (bez systemu GPS, jedynie w oparciu o zmianę wyświetlanego tekstu przez kierowcę)

Powyższe informacje i rekomendacje dotyczą MPK w Siedlcach. Brak jest danych dotyczących przewoźników prywatnych.

7. Określenie zasad organizacji rynku przewozów

7.1. Określenie właściwości rzeczowej oraz kompetencji organizatorów transportu

Niniejszy plan transportowy jest sporządzony dla Siedlec - miasta na prawach powiatu oraz dla gmin: Siedlce, Kotuń, Mokobody, Skórzec, Suchożebry, Wiśniew i Zbuczyn oraz miasta i gminy Mordy.

Do tych jednostek stosuje się przepisy ustrojowe ustaw o samorządzie powiatowym (Siedlce) i o samorządzie gminnym (pozostałe jednostki).

Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2001 r., Nr 142, poz. 1592 ze zm.) reguluje w rozdziale 9 ustrój miast na prawach powiatu zaś w art. 4 ustala katalog zadań powiatów.

Wskazać należy też w tym miejscu, że, stosownie do przepisu art. 74 ust. 1 ustawy o samorządzie gminnym, gminy mogą zawierać porozumienia międzygminne w sprawie powierzenia jednej z nich określonych przez nie zadań publicznych. Kolejny przepis (art. 74 ust. 2) precyzuje, że 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. Takie porozumienia zawarło miasto Siedlce z otaczającymi je gminami: Siedlce (30 listopada 2011 r.), Mordy (16 grudnia 2011 r.), Kotuń (14 grudnia 2011 r.), Mokobody (30 listopada 2011 r.), Skórzec (8 grudnia 2011 r.), Suchożebry (22 stycznia 2012 r.), Wiśniew (30 listopada 2011 r.) i Zbuczyn (1 grudnia 2011 r.).

Art. 7 ust. 1 dokonuje podziału kompetencji organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 1 gmina jest organizatorem takich przewozów w dwóch przypadkach:

- na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich (art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a),
- na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin, które zawarły porozumienie – ta gmina, której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami.

Art. 7 ust. 1 pkt 3 lit. a) wskazuje natomiast, że powiat jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym przypisała zadania organizatora egzekutywie (organowi wykonawczemu samorządu). Stosownie do art. 7 ust. 4 zadania te wykonuje w przypadku gminy wójt, burmistrz albo prezydent miasta zaś w odniesieniu do miasta na prawach powiatu - prezydent takiego miasta.

Zgodnie z przepisami art. 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do zadań organizatora należy planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego i zarządzanie nim.

Z przedstawionych wyżej rozważań wynika, że prezydent Siedlec - miasta na prawach powiatu - wykonuje zadania organizatora:

- gminnych przewozów pasażerskich w mieście Siedlce – jako prezydent gminy wykonującej zadania powiatu,
- gminnych przewozów pasażerskich w gminach Siedlce, Mordy, Kotuń, Mokobody, Skórzec, Suchożebry, Wiśniew i Zbuczyn – na mocy zawartych z nimi porozumień.

Prezydent Siedlec nie jest organizatorem powiatowych przewozów pasażerskich w mieście Siedlce – traktowanym, jako powiat, ponieważ przewozy powiatowe, prowadzone w granicach jednego powiatu mają obejmować obszar, co najmniej dwóch gmin .

Przedmiotem niniejszego planu transportowego są gminne przewozy pasażerskie, które jednocześnie są komunikacją miejską, zdefiniowaną w art.4 ust. 1 pkt 4 powoływanej tu ustawy o publicznym transporcie

zbiorowym, jako gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta, miasta i gminy, miast, albo miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego.

Na obszarze objętym niniejszym planem transportowym nie są wykonywane powiatowe przewozy pasażerskie. Jest to, bowiem przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych, co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie. Z istoty przytoczonej definicji (art. 4 ust. 1 pkt 10 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym) takie przewozy na obszarze miasta będącego gminą na prawach powiatu nie mogą występować.

7.2. Określenie trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego – ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – odnosi się m.in. do trybu wyborów operatorów publicznego transportu zbiorowego. Organizator (w naszym przypadku – prezydent Siedlec) wybiera w trybie tych przepisów operatora publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z definicją art. 4 ust. 1 pkt 8 cytowanej tu ustawy 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 dokonuje wyboru operatora w trybie ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 ze zm.), ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. Nr 19, poz. 101, ze zm.) albo 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).

Podstawowymi trybami udzielania zamówienia są przetarg nieograniczony oraz przetarg ograniczony. Większość postępowań jest prowadzonych w pierwszym z nich i ten tryb również należy zarekomendować wówczas, gdy zajdzie konieczność wyboru wykonawcy zamówienia publicznego w zakresie transportu publicznego według przepisów Prawa zamówień publicznych. Inne tryby ustalone Prawem zamówień publicznych to negocjacje z ogłoszeniem, dialog konkurencyjny, negocjacje bez ogłoszenia, zamówienie z wolnej ręki, zapytanie o cenę oraz licytacja elektroniczna.

W przetargu najważniejsze informacje odnoszące się do konkretnego zamówienia publicznego znajdują się w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, określanej popularnie skrótem SIWZ.

Organizator może też określić w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, iż świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na danej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są nierentowne, będzie wiązało się ze świadczeniem takich usług przez tego samego operatora na innej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są rentowne.

Wspomniano wyżej o możliwości bezpośredniego zawarcia umowy w trybie art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Organizator może zawrzeć taką umowę, gdy:

1. średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1.000.000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie albo
2. 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 albo
3. świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo
4. wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, przewidzianych w Prawie zamówień publicznych lub ustawie o koncesjach.

Mowa jest wyżej o tzw. podmiocie wewnętrznym. Podmiotem wewnętrznym w rozumieniu rozporządzenia 1370/2007 jest (art. 2 lit. j rozporządzenia) odrębna prawnie jednostka podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami.

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 2010r.

Jeżeli bezpośrednio ma być zawarta umowa z małym lub średnim przedsiębiorcą eksploatującym nie więcej niż 23 środki transportu, wspomniane wyżej progi mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2.000.000 euro lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie (MPK w Siedlcach ma więcej autobusów, niż 23).

Art. 22 ust. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nakazuje, by w umowie zawieranej bezpośrednio na świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej nadać formę koncesji na usługi. Wymogu tego nie stosuje się w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy z podmiotem wewnętrznym, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego posiada 100 % udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć:

1. linii komunikacyjnej albo
2. linii komunikacyjnych albo
3. sieci komunikacyjnej.

Organizator, po wybraniu najkorzystniejszej oferty na podstawie warunków i kryteriów określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, w terminie 30 dni od dnia przekazania zawiadomienia o wyborze oferty, zawiera z przedsiębiorcą umowę o świadczenie usług.

Umowa taka jest zawierana na czas oznaczony, nie dłuższy niż 10 lat - w transporcie drogowym, 15 lat - w transporcie kolejowym. W umowie określa się między innymi: opis usług wynikających z zamówienia, linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa, czas trwania umowy, warunki dotyczące norm, jakości oraz podnoszenia, jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

W umowie określa się 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 danego organizatora oraz zasady rozliczeń za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie tych usług z przyczyn niezależnych od operatora.

W umowie należy też przesądzić sposób dystrybucji biletów, sposób, w jaki jest obliczana rekompensata, warunki korzystania ze środków transportu organizatora, jeżeli są udostępnione operatorowi, warunki wykorzystywania środków transportu w zależności od natężenia ruchu pasażerów oraz zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów.

7.3. Zasady integracji taryfowo-biletowej i koordynacji rozkładów jazdy.

W odniesieniu do problematyki taryfowo-biletowej i koordynacji rozkładów jazdy zasadnicze znaczenie mają regulacje zawarte w ustawie z 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r., Nr 50 poz.601 ze zm.). Stosownie do art. 2 tej ustawy przewoźnik jest obowiązany podać do publicznej wiadomości zakres swojego działania, a w szczególności adresy punktów odprawy i sposób zawierania umowy przewozu, jeśli zaś wykonuje regularne przewozy osób - jest obowiązany w szczególności podać do publicznej wiadomości rozkład jazdy środków transportowych przez zamieszczenie informacji na wszystkich dworcach i przystankach wymienionych w rozkładzie jazdy.

Jest to istotne, ponieważ, zgodnie z art. 3. ust. 1 Prawa przewozowego w zakresie podanym do wiadomości publicznej przewoźnik jest obowiązany do przewozu osób i rzeczy.

Wskazać również należy, że zgodnie z art. 11 Prawa przewozowego przewoźnik jest obowiązany podać do publicznej wiadomości, w sposób zwyczajowo przyjęty, ustalone lub stosowane przez niego taryfy lub cenniki i zapewnić zainteresowanym bezpłatny wgląd do obowiązujących go przepisów przewozowych. Stosownie zaś do art. 34 przewoźnik wykonujący regularne przewozy osób w transporcie drogowym jest obowiązany zgłaszać na piśmie właściwemu organizatorowi zmiany dotyczące rozkładu jazdy, nie później niż w terminie 30 dni przed dniem aktualizacji rozkładów jazdy w określonych terminach. Ust. 2 w tym samym artykule zobowiązuje ministra właściwego ds. transportu do określenia, w trybie rozporządzenia, trybu zatwierdzania rozkładów jazdy, ich treści, sposobu i terminów ich ogłaszania oraz aktualizacji a także warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości.

Niedawno zostało wydane nowe rozporządzenie regulujące sprawy rozkładów jazdy. To rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy, określające zgodnie z zapowiedzią Prawa przewozowego treść rozkładów jazdy, tryb ich zatwierdzania, sposób i terminy ich ogłaszania oraz aktualizacji oraz warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości.

Ustalony rozporządzeniem konieczny zakres treściowy rozkładu jazdy obejmuje:

- 1) imię i nazwisko lub nazwę przewoźnika oraz jego adres zamieszkania, o ile jest on tożsamy z miejscem wykonywania przez niego działalności gospodarczej, albo siedzibę i adres, albo nazwę i adres organizatora, jeśli on jest autorem rozkładu jazdy;
- 2) nazwę linii komunikacyjnej lub jej oznaczenie,
- 3) przystanki komunikacyjne i dworce, na których będzie się zatrzymywał środek transportowy na danej linii komunikacyjnej;
- 4) dzień, od którego rozkład jazdy obowiązuje, oraz termin jego ważności;
- 5) drogę przejazdu z uwzględnieniem:
 - a) odległości w kilometrach pomiędzy przystankami komunikacyjnymi,
 - b) długości poszczególnych odcinków drogi przejazdu na obszarze każdego z województw, przez których obszar przebiega linia komunikacyjna - w przypadku międzywojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie drogowym,
 - c) kategorii dróg na poszczególnych odcinkach linii komunikacyjnej;

- 6) dni tygodnia lub okresy, w których komunikacja kursuje;
- 7) godziny przyjazdu lub odjazdu środka transportowego z przystanku komunikacyjnego lub dworca albo określoną w minutach częstotliwość jego kursowania;
- 8) oznaczenie linii komunikacyjnej, na której ma być wykonywany:
 - a) przewóz o charakterze użyteczności publicznej - literą "U",
 - b) przewóz regularny specjalny - literami "RS" albo
 - c) inny regularny przewóz osób, niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej oraz przewozem regularnym specjalnym - literą "R";
- 9) oznaczenie odpowiednim symbolem:
 - a) w transporcie drogowym - usługi przewozowej wykonywanej w komunikacji zwykłej, przyspieszonej, pospiesznej oraz ekspresowej,
 - b) w transporcie kolejowym - pociągu osobowego, pospiesznego lub ekspresowego oraz nazwę handlową pociągu, o ile istnieje,
 - c) usługi przewozowej wykonywanej w komunikacji międzynarodowej,
 - d) środka transportowego objętego częściową lub całkowitą rezerwacją miejsc - o ile dotyczy;
- 10) oznaczenie linii komunikacyjnej, na której wszystkie kursy są wykonywane środkami transportowymi przystosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej zdolności ruchowej, albo odpowiednie oznaczenie poszczególnych kursów, a w transporcie kolejowym - kursu wykonywanego środkiem transportowym przystosowanym do przewozu osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach inwalidzkich;
- 11) objaśnienia użytych w rozkładzie jazdy oznaczeń i symboli.

Projekt rozkładu jazdy w regularnym przewozie osób w transporcie drogowym podlega zatwierdzeniu przez właściwy organ. Weryfikacja projektu rozkładu jazdy poprzedzająca jego zatwierdzenie w zakresie:

- 1) przystanków komunikacyjnych oraz dworców polega w szczególności na sprawdzeniu:
 - a) czy przekazane potwierdzenia uzgodnienia zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych lub dworców obejmują obiekty wskazane w projekcie rozkładu jazdy,
 - b) prawidłowości określenia w projekcie rozkładu jazdy przystanków komunikacyjnych lub dworców;
- 2) proponowanej drogi przejazdu oraz proponowanych dni, godzin przyjazdu lub odjazdu środków transportowych danego przewoźnika na poszczególnych przystankach komunikacyjnych albo częstotliwości ich kursowania polega na sprawdzeniu:
 - a) poprawności przyjętych odległości między przystankami komunikacyjnymi i długości linii komunikacyjnej,
 - b) prawidłowości obliczenia czasu jazdy i przejazdu między przystankami komunikacyjnymi i dworcami, z uwzględnieniem obowiązujących ograniczeń w ruchu drogowym na danej drodze,
 - c) prawidłowości obliczenia czasu jazdy i przejazdu dla poszczególnych kursów, z uwzględnieniem obowiązujących ograniczeń w ruchu drogowym na danej drodze i czasu postoju środka transportowego na przystankach komunikacyjnych niezbędnego do wsiadania i wysiadania pasażerów, oraz
 - d) prawidłowości obliczenia prędkości technicznej.

W przypadku rozkładu jazdy opracowanego przez organizatora publicznego transportu zbiorowego, organizator ten zatwierdza rozkład jazdy poprzez złożenie podpisu, postawienie pieczęci i wpisanie daty zatwierdzenia oraz nadaje numer linii komunikacyjnej. Rozkład jazdy podaje się do publicznej wiadomości w szczególności poprzez Internet oraz poprzez zamieszczenie na dworcach i przystankach.

W przewozach wykonywanych w ramach publicznego transportu zbiorowego w komunikacji miejskiej podanie rozkładu jazdy do publicznej wiadomości polegające na zamieszczeniu informacji dotyczącej rozkładu jazdy na przystanku komunikacyjnym następuje nie później niż w terminie 1 dnia przed dniem jego obowiązywania.

Ponoszenie kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy na przystanku komunikacyjnym lub dworcu oraz w systemie informacji dla pasażera odbywa się na podstawie umowy.

Integracja systemu biletowego i koordynacja rozkładu jazdy w przypadku Siedlec i otaczających gmin jest zapewniona – w odniesieniu do przewozów gminnych – dzięki sprawowaniu funkcji operatora przez jeden podmiot.

Poza formalną koordynacją pozostają jedynie lokalne odcinki przewozów wojewódzkich i krajowych, jednakże w tym zakresie należy również dążyć do racjonalizacji powiązań komunikacyjnych poprzez porozumienie z PKP i PKS.

7.4. Zasady oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Art. 46 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym ustala zasady funkcjonowania tego transportu. Obejmują one m.in. ustalenie, że środki transportu, którymi są wykonywane usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, powinny być oznakowane w sposób widoczny dla pasażera, a w transporcie drogowym dodatkowo w tablice kierunkowe oraz nazwę przewoźnika albo organizatora, zaś (odnosząc się już do poprzedniego pkt 5.3) rozkłady jazdy środków transportu poszczególnych operatorów i przewoźników są podawane do publicznej wiadomości na wszystkich wymienionych w rozkładzie jazdy przystankach komunikacyjnych oraz dworcach z wyłączeniem przystanków komunikacyjnych przeznaczonych wyłącznie dla wysiadających pasażerów. W przepisie tym zastrzeżono również, że w transporcie drogowym w rozkładzie jazdy mogą być uwzględnione wyłącznie przystanki komunikacyjne i dworce określone przez organizatora.

Zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy numer linii komunikacyjnej składa się odpowiedniego oznaczenia rodzaju przewozów (U, RS, R), numeru właściwego organu według rejestru terytorialnego oraz numeru ewidencyjnego. W gminnych przewozach pasażerskich numer linii komunikacyjnej może składać się z odpowiedniego oznaczenia oraz numeru ewidencyjnego, zaś w przewozach wykonywanych w komunikacji miejskiej numer linii komunikacyjnej oznacza się literą alfabetu łacińskiego lub liczbą składającą się z cyfr arabskich.

Ponieważ przewozy autobusowe prowadzone na obszarze miasta Siedlce i sąsiadujących z nim gmin, związanych porozumieniami, mają charakter komunikacji miejskiej, obecnie funkcjonujący system oznakowania linii MPK poprzez numery jest właściwy i powinien zostać zachowany. Również oznakowanie (malowanie) autobusów spełnia wymagania wyraźnej identyfikacji, ponieważ – w wyniku stosowania przez wiele lat - oznakowanie to stało się tradycyjnie rozpoznawalne. Nie zaleca się dokonywania zmian w tym zakresie.

7.5. Obowiązki uwzględnienia ustawowych ulg przejazdowych

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.

Najważniejsze przepisy odnoszące się do ulg przejazdowych zostały zawarte w ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2002 r. Nr 175, poz.1440 ze zm.).

Ustawa ta reguluje uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego w regularnych przewozach osób, wykonywanych przez uprawnionych przewoźników kolejowych i autobusowych. Podkreślmy, że przepisów tej ustawy nie stosuje się do komunikacji miejskiej.

Dalej pominięto komunikację kolejową ze względu na fakt, iż nie jest objęta niniejszym planem transportowym. Ustawa określa kategorie osób uprawnione do ulg określonych procentowo lub przejazdów darmowych. Ta ostatnia kategoria, określana też, jako ulga 100 %, obejmuje w komunikacji autobusowej m.in. dzieci do lat 4 (autobusy zwykłe i przyspieszone) oraz Straż Graniczną (wszystkie kategorie autobusów),

Kolejne poziomy ulg to m.in. 95% (przewodnicy niewidomych), 93 % (niewidomi niezdolni do samodzielnej egzystencji), 78% (m.in. niepełnosprawna młodzież na trasach do i ze szkoły oraz niewidomi weterani), 49 % (osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji), 37 % (młodzież szkolna). Szczegółowe określenie kategorii uprawnionych oraz rodzajów biletów, objętych ustawowymi ulgami dokonane jest w przepisach ustawy.

Przewoźnicy wykonujący publiczny transport zbiorowy mogą wprowadzić uprawnienia do bezpłatnych albo ulgowych przejazdów dla swoich pracowników oraz emerytów i rencistów i najbliższych członków rodzin. Przepisów omawianej ustawy nie stosuje się, jak wspomniano wcześniej, do komunikacji miejskiej oraz m.in. tzw. ulg komercyjnych, pracowniczych i emeryckich. Koszty związane z finansowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów pokrywane są z budżetu państwa. Zasada ta odnosi się nie tylko do omawianej tu ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów (...), lecz także do uprawnień określonych innymi ustawami, w szczególności:

- z 9 maja 1996 r. o wykonywaniu mandatu posła i senatora (uwaga: zgodnie z art. 43 ust. 1 tej ustawy poseł i senator ma prawo, na terenie kraju, do bezpłatnego przejazdu środkami publicznego transportu zbiorowego oraz przelotów w krajowym przewozie lotniczym, a także do bezpłatnych przejazdów środkami publicznej komunikacji miejskiej
- z 27 lipca 2005 r. o szkolnictwie wyższym,
- z 7 września 1991 r. o systemie oświaty,
- z 17 maja 1989 r. o stosunku Państwa do Kościoła Katolickiego w RP (i analogiczne postanowienia dotyczące innych kościołów)
- z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego,
- z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin,
- z dnia 19 sierpnia 2011 r. o weteranach działań poza granicami państwa,
- z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych. Omówione wyżej ulgi przejazdowe zostały ustalone ustawowo, ponieważ podlegają rekompensacie ze środków budżetu państwa. Organizator może wprowadzać dodatkowe przywileje w zakresie kosztów przejazdu, musi jednak finansować je z innych środków, niż dotacje z budżetu państwa

7.6. Organizacja rynku przewozów

Organizatorem transportu publicznego w odniesieniu do linii komunikacyjnych w gminnych i międzygminnych przewozach pasażerskich jest Prezydent Miasta w Siedlcach.

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

Urząd Miasta realizuje funkcje organizatora transportu publicznego na podstawie porozumień międzygminnych z gminą Siedlce, Mokobody, Kotuń, Mordy, Suchożebry, Skórzec, Zbuczyn i Wiśniew.

Tabela 30. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w Siedlcach

Lp.	Podmiot	Funkcja	Podstawa prawna
	Rada Miasta Siedlce	Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat za usługi świadczone przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Ustawa z dnia 15.11.1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. 2000.50.601, z późn. zm.) Uchwała Nr XVII/355/2012 z dnia 24 lutego 2012r.
	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
	Prezydent Miasta Siedlce	Wykonywanie zadań w zakresie transportu publicznego	Rozporządzenie WE 1370/2007, art. 7 ust. 2
	Prezydent Miasta Siedlce	Podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu	
	Prezydent Miasta Siedlce	Zawieranie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Ustawa z dn. 6 .09.2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. 2001.125.1371) Ustawa z dn. 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011.5.13) Umowa pomiędzy Miastem i MPK
	Prezydent Miasta Siedlce	Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	
	Prezydent Miasta Siedlce / MPK	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	
	Prezydent Miasta Siedlce / MPK	Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	Ustawa z dn. 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011.5.13) Umowa pomiędzy Miastem i MPK
	Prezydent Miasta Siedlce / MPK	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 dn. 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011.5.13) Umowa pomiędzy Miastem i MPK
	Prezydent Miasta Siedlce / MPK	Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: – standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców – korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców – funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych – funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego – systemu informacji dla pasażera	Ustawa z dn. 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011.5.13) Umowa pomiędzy Miastem i MPK

Lp.	Podmiot	Funkcja	Podstawa prawna
	Prezydent Miasta Siedlce / MPK	Określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	Umowa pomiędzy Miastem i MPK
	Prezydent Miasta Siedlce / MPK	Ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Umowa pomiędzy Miastem i MPK

Uwagi:

1. Prezydent Miasta Siedlce wykonuje zadania poprzez Urząd Miasta, jako aparat pomocniczy organu wykonawczego jednostki samorządu terytorialnego.
2. Ponieważ w Siedlcach nie ma Zakładu Transportu Miejskiego, dlatego też wiele funkcji np. w trybie doradczym dla Miasta Siedlce pełni MPK w Siedlcach.

8. Określenie pożądanego standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.

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

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

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

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

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

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

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

8.1. Ochrona środowiska naturalnego.

Na stan czystości powietrza atmosferycznego Siedlec mają wpływ zanieczyszczenia napływowe (są czynnikiem oddziałującym głównie na obrzeżach miasta) oraz ze źródeł lokalnych (oddziałujących w obrębie szlaków komunikacyjnych oraz na terenach mieszkalnych).

Odpady komunalne miasta składowane są poza jego terenem, nie mają, więc negatywnego wpływu na środowisko. Widoczne dzikie wysypiska śmieci, rozjeżdżone trawniki, szczególnie na bocznych ulicach, duża liczba wyciętych drzew - świadczą o niskim poziomie świadomości ekologicznej.

Należy dążyć do ograniczania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko na terenach śródmiejskich, mieszkalnych przez wyprowadzenie ruchu ciężkiego z tych terenów i skierowanie go na drogi tranzytowe. Należy dążyć także do obejmowania ochroną nowych obszarów, szczególnie tych, które zostały już zidentyfikowane i których szczególne walory przyrodnicze mogą być zagrożone.

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.

Na terenie miasta znajdują się liczne pomniki przyrody wpisane do wojewódzkiego rejestru pomników przyrody. Na terenie miasta występują też zespoły o dużej wartości przyrodniczej, jak doliny rzeki Muchawki i Helenki – obszary bogate w florę i faunę z charakterystyczną roślinnością łąkową i nadrzeczną. Na terenie Siedlec znajdują się również powierzchnie leśne, które zajmują 196 ha, co stanowi 6,0% lesistości w stosunku do całej powierzchni.

W celu zachowania unikalnych walorów przyrody utworzono liczne rezerваты przyrody, a w północnej części powiatu Siedlecko – Węgrowski Obszar Chronionego Krajobrazu. Przez tereny wokół Siedlec przebiegają również trasy szlaków turystycznych (piesze i rowerowe): Szlak Powstań Narodowych, Szlak „Doliną Bugu” oraz Szlak „Doliną Liwca”.

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

1. hałas,
2. emisja gazów i pyłów,
3. degradacja lub defragmentacja obszarów zieleni czynnych biologicznie,
4. zanieczyszczenie powierzchni i wód opadowych spływających z dróg, przystanków, parkingów i zajezdni oraz stacji paliw.

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.:

- 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 and 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.

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 najszerszej 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 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.

8.1.1. Aktualny stan ochrony środowiska naturalnego miasta

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

- Miasto Siedlce, Informacja o Stanie Środowiska, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Warszawie, Delegatura w Mińsku Mazowieckim, maj 2010,
- Miasto Siedlce, Informacja o Stanie Środowiska, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Warszawie, Delegatura W Mińsku Mazowieckim, maj 2009,
- Miasto Siedlce, Informacja o Stanie Środowiska, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Warszawie, Delegatura W Mińsku Mazowieckim, maj 2007,
- 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 2010 r. jakość powietrza Siedlec nie budzi większych zastrzeżeń. W roku 2009, jak i w latach poprzednich, nie zanotowano przekroczeń poziomów dopuszczalnych i zakwalifikowano miasto do strefy A. Jedyne zastrzeżenia budził stan zawieszoności pyłu PM10. Stosunkowo dobra jakość powietrza w Siedlcach wynika z niewielkiego uprzemysłowienia oraz stosunkowo dobrego stanu technicznego urządzeń chroniących powietrze w zakładach przemysłowych.

Stężenia zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego: pyłami, SO₂, NO_x, CO₂, CO

Na stan powietrza w mieście Siedlce wpływ mają zanieczyszczenia z energetyki zawodowej, z zakładów przemysłowych (zanieczyszczenia z procesów energetycznego spalania paliw oraz zanieczyszczenia technologiczne), a także zanieczyszczenia komunikacyjne oraz z palenisk domowych. W ciągu ostatnich trzech lat w zakładach szczególnie uciążliwych w Siedlcach zmniejszyła się emisja SO₂ i pyłów, natomiast emisja NO_x i CO₂ pozostaje na stałym poziomie.

Tabela 31. Emisja zanieczyszczeń z zakładów szczególnie uciążliwych w Siedlcach w latach 2006-2008

Rodzaj zanieczyszczenia	Emisja (Mg)		
	2006	2007	2008
SO ₂	500	400	300
NO _x	200	200	200
CO ₂	137 800	128 800	132 100
Pyły	200	200	100

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 32. Emisja zanieczyszczeń do powietrza z kotłowni PEC Sp. z o.o. w Siedlcach w latach 2007-2009

Rodzaj zanieczyszczenia	Ilość [kg]					
	Spalanie węgla			Spalanie gazu		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009
SO ₂	402 266	274 209	309 001	527	1 093	919
NO _x	127 114	107 795	877 956	32 940	68 312	57 436
CO	76 268	93 106	196 195	3 558	7 378	6 203
Pyły ze spalania paliw	79 084	79 040	105 754	191	396	333
Ogółem	684 732	553 564	1488 906	37 216	77 179	64 891

Źródło: Miasto Siedlce, Informacja o Stanie Środowiska

Z porównania przedstawionych w tabeli wielkości emisji w latach 2007-2009 wynika wzrost emisji wszystkich zanieczyszczeń (blisko ośmiokrotny wzrost emisji NO_x i dwukrotny wzrost emisji CO ze spalania węgla oraz dwukrotny wzrost emisji wszystkich zanieczyszczeń ze spalania gazu) z wyjątkiem emisji SO₂ ze spalania węgla, która utrzymuje się na stabilnym poziomie.

Znaczne ilości zanieczyszczeń emitowane są przez zakłady DROSED S.A. Inni główni emitenci zanieczyszczeń (w tym CO i NO_x) to POLIMEX-MOSTOSTAL S.A., Fabryka Narzędzi Skrawających „Fenes” S.A., ZPP AUTO Sp. z o.o. oraz Zakład Mechaniczny PZL-WOLA Sp. z o.o. W instalację do redukcji zanieczyszczeń gazowych SO₂ i NO₂ wyposażony jest DROSED S.A. Pozostałe zakłady posiadają tylko instalacje odpylające.

Tabela 33. Emisja w zakładach DROSED S.A. w latach 2007-2009

Rodzaj zanieczyszczenia	Emisja		
	2007	2008	2009
Pyły (%)	16	16	18
Łączna emisja (Mg)	131,2	139,2	65,771

Pozostałe elementy ochrony środowiska

Miasto Siedlce jest wyposażone w oczyszczalnię mechaniczno-biologiczną z podwyższonym stopniem usuwania biogenów o przepustowości 23 000 m³/dobę oraz podczyszczalnię biologiczną „Strzała” o przepustowości 5 000 m³/dobę. Łączna przepustowość urządzeń wynosi 28 000 m³/dobę. Eksploatacją zajmuje się Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Spółka z o.o. w Siedlcach. Przez oczyszczalnię przyjmowane są także ścieki z okolic Siedlec

Ponadto miasto Siedlce posiada składowisko odpadów komunalnych w Woli Suchożebrskiej (gm. Suchożebrzy). Składowisko jest jednym z dwóch składowisk regionalnych na obszar siedlecki i obejmuje gminy powiatów: m. Siedlce, garwolińskiego, łosickiego, siedleckiego, sokołowskiego, węgrowskiego.

W roku 2007 zakończono budowę Zakładu Utylizacji Odpadów i sortowni odpadów o mocy przerobowej odpadów mieszanych 30 000 Mg/rok, odpadów selektywnie zbieranych 3000 MG/rok i pryzmowej kompostowni odpadów zielonych i kuchennych o projektowanej mocy przerobowej 7 000 Mg/rok. Wykonano kotłownię olejową i trzy studnie do odgazowania składowiska w Woli Suchożebrskiej.

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

- rozwój istniejącej sieci pomiarowej, jakości powietrza w mieście
- poprawę, jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych,
- popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego),
- promocję ruchu rowerowego 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.

8.1.2. Preferowanie energooszczędnych i mało obciążających środowisko środków transportu

W celu znaczącego poprawienia ochrony środowiska naturalnego przed emisją zanieczyszczeń i hałasem komunikacyjnym niezbędne jest jednoczesne 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.
- poprzez 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 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 wypełnione 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.

Zrównoważony rozwój systemu transportu zakłada, że podział zadań przewozowych powinien kształtować się według proporcji 75% komunikacja publiczna i 25% transport indywidualny. Wydaje się jednak, że całkowicie akceptowalnym celem byłoby dążenie do uzyskania proporcji 50% : 50%. Zawsze jednak decyzja o wyborze podróży środkiem prywatnym albo środkiem publicznym należy do osoby podróżującej. Na wybór wpłynie przede wszystkim, jakość warunków podróżowania oraz koszty.

Jakość warunków podróżowania samochodem osobowym jest wyższa niż podróżowania autobusem komunikacji publicznej. Wynika to przede wszystkim z:

- większej prędkości podróży,
- swobody wyboru czasu rozpoczęcia podróży niezależnie od rozkładów jazdy przewoźnika,
- większego komfortu podróży,
- większej prywatności i bezpieczeństwa osobistego,
- przejazdem z miejsca na miejsce,

- możliwości wygodnego przewiezienia bagażu.

Także koszt przejazdu samochodem osobowym w porównaniu z przejazdem środkiem komunikacji publicznej jest często niższy, zwłaszcza w przypadku podróży większej liczby osób.

Zatem dla zapewnienia konkurencyjności transportu publicznego wobec transportu indywidualnego należy położyć nacisk na jakość publicznych usług przewozowych i ich koszt. O jakości transportu publicznego decydują m.in.:

- punktualność,
- czas przejazdu,
- dostępność i zasięg sieci komunikacyjnej transportu publicznego,
- komfort podróżowania.

Koszt natomiast zależy od wysokości opłat za korzystanie z komunikacji miejskiej. Wysokość tych opłat zależy z kolei 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 możliwość wprowadzenia 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).

Projekt Trolejbus Siedlecki oraz Projekt Szybki Szynobus Regionalny, jako elementy uzupełniające system transportu publicznego Siedlec, mogłyby starać się o uzyskanie dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej, jako ekologiczne środki transportu, wykorzystujące istniejącą infrastrukturę kolejową/drogową. Wykonanie niezbędnych studiów wykonalności oraz analiz technicznych pozwoliłoby zweryfikować celowość obu projektów oraz oszacować poziom niezbędnych nakładów inwestycyjnych i możliwe sposoby ich sfinansowania.

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

Konstytucja RP z 2 kwietnia 1997 r. gwarantuje prawa osób niepełnosprawnych. Zapewnia ona prawo do niedyskryminacji stanowiąc, że nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny (art. 32 pkt 2.). Konstytucja nakłada też na władze publiczne obowiązek pomocy osobom niepełnosprawnym w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej (art. 69). Karta Praw Osób Niepełnosprawnych z 1 sierpnia 1997 r. zapewnia osobom niepełnosprawnym, m. in.: dostęp do dóbr i usług umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym, a także życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych, w tym: dostępu do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej, swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu, dostępu do informacji, możliwości komunikacji międzyludzkiej.

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

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

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 miejsce 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 najbliżej przystanków, zrównanie poziomu peronu przystankowego z podłogą w pojeździe,
- przeszkody organizacyjne:
 - lokalizacja przystanku bliżej źródeł i celów podróży, przy skrzyżowaniach itp., odpowiednia infrastruktura przystankowa - miejsca do siedzenia, ochrona przed warunkami atmosferycznymi,
 - czytelna informacja pasażerska na przystanku,
- 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 socjalnej miasta jak i dla rozwoju przewozów o charakterze publicznym.

8.2.1. Określenie zapotrzebowania na pojazdy niskopodłogowe wyposażone w system informacji dla osób niepełnosprawnych (niewidomych, niedostępujących).

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.

Z danych statystycznych wynika, że w 2011 ludność Siedlec wynosiła 74.636 osób.

W ramach komunikacji publicznej Siedlec obsługiwanych jest 13 linii miejskich i 22 linie pozamiejskie. 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.

Na trasie części linii pozamiejskich swoje przewozy wykonują również inni przewoźnicy. PKS kursami dalekobieżnymi pokrywa praktycznie sieć tras MPK na liniach wyjazdowych. Oprócz tego linie tzw. literówki pokrywają się z 7 liniami pozamiejskimi MPK. Natomiast prywatni przewoźnicy oferują przewozy na trasach pokrywających się z 5 liniami pozamiejskimi MPK. Łącznie trasy 10 linii pozamiejskich MPK pokrywają się z trasami innych przewoźników.

Biorąc pod uwagę, że wśród 44 autobusów, jakimi dysponuje MPK w Siedlcach, jest 28 autobusów niskopodłogowych, oznacza to, że nie ma możliwości, by na każdej linii obsługiwanej przez MPK jeździł przynajmniej 1 autobus niskopodłogowy.

Pomimo iż autobusy niskopodłogowe MPK w Siedlcach jeżdżą według ustalonych i popartych obserwacjami układów linii, a informacja o kursach niskopodłogowych pojawia się na rozkładach jazdy, należy przyjąć, że dla zapewnienia minimalnego poziomu komfortu dla pasażerów niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej, niezbędne jest, by na każdej linii obsługiwanej przez MPK w Siedlcach jeździł przynajmniej 1 autobus niskopodłogowy. 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. W przypadku organizowania nowych linii komunikacji publicznej lub reorganizacji istniejących linii w taki sposób, że pojawi się większa liczba linii, powyższe założenia należy odpowiednio skorygować.

W celu najlepszego dopasowania posiadanych autobusów niskopodłogowych do obsługiwanych przez nie linii należałoby przeprowadzić szczegółowe badania wszystkich linii komunikacji miejskiej pod kątem korzystania z nich przez osoby z ograniczonymi możliwościami ruchu. Niemniej jednak największe zapotrzebowania na tego typu autobusy powinny występować na liniach obsługujących szpitale oraz ośrodki opieki zdrowotnej.

Ponieważ 19 autobusów użytkowanych przez MPK w Siedlcach jest w wieku powyżej 12 lat, doposażenie MPK w Siedlcach w tabor niskopodłogowy jest już elementem szerszego programu modernizacji taboru komunikacji publicznej w Siedlcach. Temat ten został szerzej omówiony w rozdziale 5, przy okazji opisywania realizowanych w Siedlcach projektów, współfinansowanych przez Unię Europejską.

W dalszej perspektywie program modernizacji taboru MPK w Siedlcach powinien, jak dotychczas, być nastawiony na doposażanie komunikacji miejskiej w autobusy niskowejściowe (niska podłoga w pierwszych i drugich drzwiach autobusu) w podziale autobusy 12 metrowe i autobusy 9-10 metrowe oraz ewentualnie autobusy 7-8 metrowe, umożliwiając pozyskanie autobusów charakteryzujących się ponadto m.in.:

- posiadaniem takich elementów, niezbędnych zwłaszcza dla obsługi osób starszych i niepełnosprawnych (niewidomych, niedosłyszących), jak:
 - tablice elektroniczne zewnętrzne z numerem linii oraz kierunkiem jazdy,
 - tablice elektroniczne wewnętrzne z numerem linii, kierunkiem oraz trasą przejazdu i wykazem kolejnych przystanków,
 - głosowa zapowiedź kolejnych przystanków wewnątrz autobusu,
- ekonomicznym silnikiem zasilanym ekonomicznym i ekologicznym paliwem,
- automatyczną skrzynią biegów, szczególnie przydatną w ruchu miejskim z częstym ruszaniem i zatrzymywaniem się oraz wolnym jeżdżeniem w godzinach szczytu,
- układem drzwi 2-2-0 lub 1-2-0, czyli bez ostatnich drzwi, w celu utrudniania przejazdu bez biletu (przy takim układzie drzwi, poza godzinami szczytu, pierwsze służą do wejścia, a drugie do wyjścia z pojazdu).
- eliminacją uciążliwego hałasu i wygodnymi siedzeniami,
- zabezpieczeniem przed pożarem w komorze silnikowej.

oraz dodatkowo:

- klimatyzacją przestrzeni pasażerskiej oraz kabiny kierowcy,
- wewnętrznym automatem biletowym.

W długiej perspektywie czasowej, cały tabor autobusowy obsługujący komunikację publiczną w Siedlcach powinien spełniać powyższe wymagania.

8.3. Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej.

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

- możliwość wygodnego (najlepiej bezpośredniego) dojazdu z dowolnego punktu 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.

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

W ramach usprawniania ruchu komunikacji publicznej w Siedlcach niezbędne jest wytyczenie:

- głównych korytarzy komunikacyjnych, w których stosowane są priorytety dla komunikacji publicznej, zapewniające bezpośredni dostęp do centrum miasta i ważnych punktów widzenia użytkowników komunikacji publicznej punktów miasta,
- podstawowych korytarzy komunikacyjnych, którymi bieżą 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.).

Główne korytarze komunikacyjne to odcinki ulic lub dróg o największym znaczeniu dla komunikacji publicznej, na których obowiązuje uprzywilejowanie autobusów komunikacji publicznej polegające m.in. na:

- wydzieleniu pasów ruchu tylko dla autobusów,
- sterowaniu sygnalizacją świetlną przez nadjeżdżające autobusy w celu włączenia zielonego światła,
- pierwszeństwu autobusów włączających się do ruchu z przystanków.

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

Bardzo ważnym elementem dla komunikacji publicznej 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. Powszechnie stosowanym rozwiązaniem jest udostępnianie takich informacji w Internecie. Innym rozwiązaniem może być stworzenie dogodnego punktu informacyjnego - punktu obsługi pasażera.

Punkt obsługi pasażera to miejsce, gdzie można:

- uzyskać informacje dotyczące funkcjonowania komunikacji zbiorowej;
- zapoznać się z możliwościami dotarcia do celu podróży, a przypadku braku połączenia bezpośredniego także z możliwości dogodnych przesiadek;
- zapoznać się z obowiązującą taryfą i dokonać zakupu różnego rodzaju biletów;
- dowiedzieć się o aktualnych zmianach w komunikacji;
- uzyskać także podstawowe informacje dotyczące miasta oraz regionu.

Punkty obsługi pasażera powinny być zlokalizowane w kluczowych rejonach miasta np. centrum, dworzec PKS lub dworzec PKP.

Jednak na obszarze objętym komunikacją publiczną, pasażer powinien być dobrze poinformowany w każdym miejscu, skąd rozpoczyna swoją podróż. Przystanek (słupek przystankowy czy wiata) także powinien służyć, jako punkt informacyjny dla pasażera. Taki przystanek powinien posiadać:

- 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 miarę możliwości, system komunikacji publicznej, dzięki połączeniu z systemem sterowania ruchem, powinien być wyposażony w dynamiczną informację pasażerską. W przypadku przyspieszenia, bądź opóźnienia pojazdu, system sterowania ruchem i dynamiczna informacja pasażerska mogą działać następująco:

- przyspieszony pojazd danej linii zostaje opóźniony poprzez sygnalizację tak, by na przystanek podjechał o właściwym czasie, co ma decydujące znaczenie w przypadku, gdy krzyżuje się z inną linią i występuje przypadek możliwości przesiadki pomiędzy liniami,
- opóźniony pojazd danej linii dostaje specjalny priorytet na skrzyżowaniach wyposażonych w sygnalizację, by skrócić czas opóźnienia.

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. bezpieczny przystanek, czyli przystanek, który uniemożliwia ominięcie autobusu stojącego na nim.

Bezpieczny przystanek to forma antyzatoki, czyli przystanku zlokalizowanego na pasie ruchu z azylem pośrodku jezdni na całej jego długości, który uniemożliwia ominięcie autobusu. Proponuje się realizację 10 par bezpiecznych przystanków - 20 sztuk, co daje możliwość budowy 1 pary rocznie do 2022 roku.

Inną formą przystanku jest antyzatoka. Eliminuje ona wjazd i wyjazd autobusu z tradycyjnej zatoki - pozwala na zatrzymanie się autobusu na całej długości równoległe do peronu przystankowego i płynne włączenie się do ruchu. Antyzatoka jest przystankiem na pasie ruchu, który pozostali uczestnicy ruchu muszą ominąć. Takie przystanki realizować można na ulicach o przekroju jednojezdniowym i szerokości 2 pasów ruchu - wówczas w rejonie przystanku musi nastąpić poszerzenie jezdni o jeden pas, lub na jezdni o szerokości 3 pasów ruchu - wówczas pas środkowy służy do ominięcia autobusu stojącego na przystanku. Proponuje się realizację 10 par antyzatok - czyli 20 sztuk, co daje możliwość budowy 1 pary rocznie do 2022 roku.

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.

8.3.1. Zasady bezpiecznej lokalizacji przystanków na danym obszarze.

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. 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.

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).

Ważnym aspektem transportu publicznego, wielokrotnie już poruszonym, jest bezpieczeństwo pasażerów. Jest to również istotna kwestia dla lokalizacji przystanków i ich otoczenia. Rozwiązaniem przystankowym ograniczającym niebezpieczeństwo dla pasażerów do niezbędnego minimum, szczególnie w rejonie szpitali czy szkół lub na ulicach przechodzących przez rejony miast o dużym ruchu pieszym, przystanek w formie antyzatoki, co uniemożliwia ominięcie autobusu i pozwala na płynne włączenie się autobusu do ruchu.

W ramach remontu lub budowy ulic, oprócz antyzatok, dla zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów należy również m.in.:

- zapewnić podwyższenie peronów przystankowych do poziomu pierwszego stopnia w autobusie, by zniwelować różnicę wysokości,
- wyznaczyć strefy wejściowe dla osób niewidomych dzięki specjalnej nawierzchni na wysokości pierwszych drzwi autobusu,
- zapewnić długość przystanku umożliwiającą na zatrzymanie się autobusu w tej samej odległości od peronu przystankowego na całej długości pojazdu,
- umożliwić sprawny dojazd autobusu na przystanek (np. osobny pas dla autobusów, wykorzystanie przez autobus do jazdy na wprost na przystanek pasa do skrętu w prawo (o ile przystanek jest zatoką otwartą) itp.) i włączenie się z przystanku do ruchu (np. osobny pas dla autobusów, dodatkowy sygnalizator świetlny wstrzymujący ruch, gdy autobus rusza z przystanku itp.).

Ważnym elementem przystanku zarówno ze względu na bezpieczeństwo jak i na wygodę pasażerów jest wyposażenie istniejących przystanków, przynajmniej przystanków węzłowych oraz przystanków w punktach ważnych dla większości pasażerów, w wiaty i ławki. Takie wyposażenie przystanków powinno być standardem przy organizowaniu przystanków w nowych lokalizacjach.

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

8.3.2. Określenie zasad budowania sieci przystanków i ich standaryzacja.

Na liniach miejskich i pozamiejskich obsługiwanych przez MPK w Siedlcach jest zlokalizowanych 220 przystanków. Taka sieć przystanków ma umożliwić dotarcie pasażerom w Siedlcach m.in. do:

- urzędów,
- jednostek użyteczności publicznej,
- zakładów i jednostek opieki zdrowotnej,
- 10 placówek miejskich jednostek pomocy społecznej,
- 16 przedszkoli publicznych, w tym 1 jednego przedszkola integracyjnego oraz 2 przedszkoli z oddziałami integracyjnymi, 17 przedszkoli niepublicznych i 1 punkt przedszkolny (łącznie 3008 dzieci),
- 21 publicznych szkół i zespołów szkolnych, 7 szkół niepublicznych różnych typów (łącznie 13959 dzieci i młodzieży),
- 52 innych placówek oświatowych,
- 3 szkół wyższych (ok. 14 000 studentów),
- centrów handlowych,
- obiektów sportowych.

Jak zaznaczono wcześniej, sieć przystanków w korytarzach podstawowych 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 korytarzach 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. W tym przypadku liczba przystanków powinna być możliwie najmniejsza, by uzyskać jak najwyższą prędkość przejazdu dla danej linii. Akceptowalna średnia prędkość pojazdu komunikacji publicznej na trasie położonej w korytarzu głównym powinna wynosić 25-30 km/h. Warto zauważyć, że do obsługi tras w korytarzach głównych powinna zostać skierowana taka liczba pojazdów dla każdej linii, by ich częstość kursowania nie była dłuższa niż 12-15 min bez względu na porę dnia.

Spadek przewozów w godzinach wieczornych lub nocnych nie musi oznaczać likwidacji obsługi w tym czasie danej linii. Jednym z rozwiązań jest system „autobus na telefon”, funkcjonujący na danej trasie autobusowej. Przejazd autobusu odbywa się po uprzednim zgłoszeniu telefonicznym do dyspozytora z określonym wyprzedzeniem czasowym, z podaniem przystanku wsiadania i wysiadania pasażera. Czas odjazdu z przystanków jest zgodny z rozkładem jazdy.

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).

Do takich szczególnych węzłów przesiadkowych, integrujących różne rodzaje transportu publicznego, jest połączenie dworców PKP i PKS z przystankami komunikacji miejskiej zlokalizowanymi w sąsiedztwie dworców.

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. Wytyczane w korytarzach głównych ulice powinny posiadać pasy ruchu wyłącznie dla autobusów oraz stwarzać możliwość zorganizowania ścieżek rowerowych wzdłuż ulic.

W miarę możliwości układ korytarzy głównych powinien sprzyjać realizacji obwodnicy, umożliwiającej uniknięcie skierowania ruchu (zwłaszcza indywidualnego i ciężarowego) do centrum miasta. W dalszej kolejności należałoby zaplanować i zrealizować inwestycje, które uzupełnią układ komunikacyjny Siedlec tak, by powstały wewnętrzny i zewnętrzny (przenoszący między innymi ruch tranzytowy) kręgi komunikacyjne, przecinane głównymi korytarzami komunikacyjnymi.

Rozbudowana sieć korytarzy komunikacyjnych będzie sprzyjała rozwojowi systemu parkingów pozwalających na podróżowanie w oparciu o zasadę „park & ride”. 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).

Do innych, oprócz wymienionych powyżej, ważnych zadań z zakresu transportu publicznego w Siedlcach należy zaliczyć:

- wprowadzenie integracji komunikacyjnej, poprzez włączenie innych przewoźników i ich linii do obsługi Siedlec i gmin sąsiednich oraz wynikającą z tej integracji kompleksową przebudowę układu linii autobusowych i rozkładów jazdy,
- wprowadzenie koordynacji intermodalnej, poprzez ustalenie zasad koordynacji rozkładów jazdy komunikacji autobusowej i transportu kolejowego.

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 często w pobliżu domu, natomiast do transportu publicznego trzeba dojść, nierzadko pokonując jezdnie, 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.

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.

Pojęcie drogi dojścia nie jest tożsame z obszarem znajdującym się w promieniu 300, czy 500 m. Powinno się określić tzw. „współczynnik wydłużenia drogi” (jest on dłuższy od promienia danego obszaru).

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

Podsumowując, należy stwierdzić, że komunikacja publiczna dobrze zorganizowana i zarządzana jest w stanie zaspokajać podstawowe potrzeby transportowe społeczeństwa, umożliwiając ruch pasażerów pomiędzy miejscami zamieszkania a centrum miasta, szkołami, placówkami zdrowia i miejscami pracy, a nawet sąsiednimi miejscowościami, wchodzącymi w skład większej aglomeracji. Dobrze funkcjonująca komunikacja publiczna, charakteryzująca się optymalną średnią prędkością przejazdu pomiędzy przystankami i skróceniem czasu podróży na danej trasie, jednocześnie pozwala na zwiększenie udziału transportu publicznego w całkowitym ruchu miejskim i pozamiejskim (tym samym zmniejszenie ruchu pojazdów indywidualnych, szczególnie w centrum miasta) oraz pozytywnie wpływa na poprawę ochrony środowiska poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i zmniejszenie poziomu hałasu komunikacyjnego.

8.4. Określenie standardów usług przewozowych,

Obecnie oferowany standard usług przewozowych charakteryzują poniższe wielkości:

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

Należy dbać także o efektywność usług mierzoną wskaźnikami:

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

9. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

Ważnym czynnikiem, mającym wpływ, na jakość transportu zbiorowego, jest pełny i łatwo dostępny dla pasażerów system informacji o przewoźnikach i realizowanych przez nich połączeniach, przystankach, rozkładach jazdy, czasie przyjazdu najbliższego pojazdu danej linii, możliwościach przesiadek, systemie taryfowym itp. Kraje Unii Europejskiej nie szczędzą środków na tworzenie i ciągle unowocześnianie automatycznych systemów informacji, wykorzystujących najnowocześniejsze rozwiązania technologiczne i informatyczne. Takie systemy informacyjne są częścią systemów sterowania ruchem.

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.

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 także 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 to 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, 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.

9.1. System informacji pasażerskiej (SIP)

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).

9.1.1 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 firmy R&G z Mielca, ułatwiający zarządzanie rozkładami jazdy, zmianami kierowców oraz trasami autobusów. Przystanki MPK zaopatrzone są w indywidualne rozkłady jazdy. Rozkłady jazdy mają rozróżnienie na dni robocze, soboty i dni świąteczne.

Odległości czasowe między kolejnymi przystankami na trasach liczone są w minutach i w 99% są stałe niezależnie od dnia tygodnia oraz pory dnia/roku. Taki stały układ jest z pewnością wygodny, jednakże z uwagi na zmienne natężenie ruchu może powodować opóźnione oraz przyspieszone przyjazdy autobusów na przystanki. Z tego powodu warto rozważyć wprowadzenie pewnej dynamiki do rozkładu jazdy MPK, mogące skutkować:

- a. większą punktualnością
- b. zwiększeniem średniej prędkości jazdy taboru MPK

9.1.2. Dynamiczny system informacji pasażerskiej (w czasie rzeczywistym)

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.).

Przykładowa konfiguracja takiego systemu wygląda następująco:

- urządzenia nadawcze GPS zainstalowane w autobusach
- komputer centralny:
 - zbiera informacje z autobusów
 - na podstawie wbudowanych algorytmów wylicza oczekiwane, realne czasy dojazdów do ustalonych miejsc
 - porównuje obliczone czasy z obowiązującym rozkładem jazdy
 - podaje niezbędne informacje na stanowisko operatorskie / dyspozytorskie oraz do serwera komunikacyjnego
- serwer komunikacyjny:
 - wyświetla informację zbiorczą w miejscu ogólnodostępnym, jak pokazano na przykładzie poniżej

- wyświetla informację indywidualną, dla poszczególnych przystanków / stanowisk odjazdu
- wyświetla informacje specjalne, zgodnie z dyspozycją operatora systemu.

Rysunek 7. Dynamiczny system informacji pasażerskiej

W przypadku przyspieszenia, bądź opóźnienia pojazdu, system sterowania ruchem i dynamiczna informacja pasażerska na przystanku mogą działać następująco:

- przyspieszony pojazd danej linii zostaje opóźniony poprzez sygnalizację tak, by na przystanek podjechał o właściwym czasie, co ma decydujące znaczenie w przypadku, gdy krzyżuje się z inną linią i występuje przypadek możliwości przesiadki pomiędzy liniami,
- opóźniony pojazd danej linii dostaje specjalny priorytet na skrzyżowaniach wyposażonych w sygnalizację, by skrócić czas opóźnienia,
- w przypadku niemożności odrobienia opóźnienia, dynamiczna informacja pasażerska pokazuje rzeczywisty czas przyjazdu, przez co pasażer odbiera przyjazd pojazdu, jako przyjazd planowy,

co łącznie przyczynia się do pozytywniejszego odbioru komunikacji miejskiej przez pasażerów oraz – przede wszystkim – do poprawienia komfortu poruszania się transportem publicznym.



Stosowanie nowoczesnych technologii informatycznych w transporcie, rozumiane, jako tworzenie inteligentnych systemów transportowych (ITS), pozwolić może na zmniejszenie zatłoczenia dróg, zwiększenie bezpieczeństwa podróży, ułatwienie dostępu do informacji o transporcie. Ich różnorodność jest efektem rozwoju elektroniki oraz informatyki. Ze względu na zastosowanie można wyróżnić pięć grup tych systemów:

1. Systemy zarządzania ruchem - oparte na zaawansowanych technologiach elektronicznych:
 - optymalizują działanie urządzeń drogowych (np. sieci sygnalizacji świetlnej),
 - umożliwiają m.in. selektywne ustalanie priorytetów dla pojazdów (uprzywilejowanych oraz transportu publicznego),
 - zwiększają przepustowości skrzyżowań, chronią pieszych na przejściach, badają poziom zanieczyszczenia powietrza,
 - wspomagają wykrywanie zdarzeń na drogach (kolejki pojazdów, wypadki, awarie infrastruktury drogowej) oraz kontrolę prędkości,
 - informują o wolnych miejscach na pobliskich parkingach (blisko nich, ale i z odległości kilkuset metrów),
 - wspomagają ograniczanie prędkości w pojazdach, poprzez zamontowanie elektronicznych urządzeń, wymuszających aż do fizycznego oddziaływania na silnik czy układ hamowania, ograniczenie prędkości do dozwolonej przez drogowe sygnalizatory,
 - ograniczają penetrację tkanki miejskiej przez urządzenia, również montowane w pojazdach, umożliwiające, lub nie, wjazd na określony teren (np. ochrona centrum miasta w postaci słupków, chowających się pod jezdnię, gdy nadjeżdżający pojazd ma uprawnienie do wjazdu),
2. Systemy wspomagające pobieranie opłat związanych z transportem zbiorowym oraz z korzystaniem z infrastruktury (np. parkingi, a także wjazd do strefy ograniczonego ruchu):
 - umożliwiają odejście od tradycyjnego wnoszenia opłat za przejazd za pomocą gotówki,
 - sprowadzają się do stosowania biletów elektronicznych (dotykowych i bezstykowych), a także „elektronicznych portmonetek” - płatniczych kart mikroprocesorowych; systemy te zazwyczaj zintegrowane są z innymi systemami: bankowymi, telefonicznymi.
3. Systemy zarządzania transportem zbiorowym:

- umożliwiają operacyjne monitorowanie wielu funkcji, np. tras i rozkładów jazdy, rzeczywistego położenia pojazdów, sterowania priorytetem w ruchu; odbywa się to w oparciu o system GPS,
 - podróżni, którzy chcą kontynuować podróż taksówką, mają możliwość przywołania jej z pojazdu, w którym akurat się znajdują; daje to możliwość prowadzenia usług typu „od drzwi do drzwi”; zgłoszenie przez pasażera potrzeby zmiany trasy oraz ustalenie nowej odbywa się na bieżąco w ramach kontaktu kierowca-centrum sterowania.
4. Systemy wspomagające systemy informacji pasażerskiej:
- umożliwiają podawanie podróżnym na bieżąco wszelkich, potrzebnych im informacji, zarówno wewnątrz pojazdu, jak i na przystankach: o zmianach tras czy rozkładów jazdy, spóźnieniach, najszybszych możliwościach kontynuowania podróży innymi środkami, dostęp do tych informacji może być realizowany z różnych miejsc (dom, biuro, ulica) w różny sposób (telefon, faks, internet),
 - w celu odnajdywania drogi w nieznanym terenie (w obcym dużym mieście) stosowany jest podczas jazdy system nawigacji (GPS oraz elektroniczna mapa na płytach CD-ROM).
5. Systemy służące zarządzaniu bezpieczeństwem ruchu i systemami ratunkowymi - pozwalają na szybką reakcję, szczególnie w warunkach dużego zatłoczenia (uruchomienie służb ratunkowych oraz „korytarzy” dla pojazdów uprzywilejowanych); połączenie urządzeń alarmowych w pojeździe z ogólnym systemem pomocy podnosi poziom bezpieczeństwa podróżnych. Istnieją również systemy monitorowania wnętrza pojazdów oraz przystanków (kamery).

W mieście bardzo istotnym elementem dla sprawnej obsługi transportu publicznego jest sterowanie sygnalizacją z priorytetem dla autobusów. 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).

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

Najwyższy stopień priorytetu oznacza brak niepotrzebnych zatrzymań autobusów - poza przystankami. Autobus wykryty przez detektor powinien otrzymać sygnał zielony, a wszystkie kolizyjne relacje - sygnał czerwony. Nie zawsze jednak takie rozwiązania są możliwe. Czasami może zaistnieć wzajemny konflikt pomiędzy kolizyjnymi relacjami autobusowymi. W takich przypadkach priorytety dla autobusów należy wkomponować w zasady sterowania dla całego skrzyżowania - oparte na cyklicznej sekwencji faz lub na acyklicznym sterowaniu grupami. Osiąga się wtedy kompromis pomiędzy optymalizacją ruchu ogólnego i skoordynowanym sterowaniem obszarowym, a uprzywilejowaniem komunikacji zbiorowej. Uzyskany priorytet jest wtedy niższego rzędu, co oznaczać może występowanie strat czasowych. Stąd rozwiązania tego typu nie powinny być stosowane w obszarach centralnych, a jedynie poza nimi - na trasach korytarzy autobusowych wysokiej jakości i jedynie w uzasadnionych przypadkach.

Konflikt pomiędzy relacjami autobusowymi zgłaszającymi się w tym samym czasie, a nie mogącymi otrzymać jednocześnie sygnału zielonego można rozwiązywać przy zaawansowanych metodach dyspozytorskich. Sterownik sygnalizacji, lub centrum sterowania, musi otrzymać informację o konkretnym autobusie pod kątem znaczenia i aktualnego stanu kursu. Jako pierwszy powinien otrzymać sygnał zielony autobus o większym opóźnieniu w stosunku do rozkładu jazdy, linii o większym znaczeniu w sieci lub o większej liczbie pasażerów, w zależności od ustalonych zasad przydzielania priorytetu.

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

9.1.3. Węzły przesiadkowe

Bardzo dobrym i potrzebnym miejscem do wyświetlania tego typu informacji (jak na załączonym wcześniej zdjęciu) byłby punkt przesiadkowy, obejmujący dworce PKP oraz PKS. 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.

Optymalna realizacja takiego systemu nie jest przedsięwzięciem drogim, jednakże wymaga bardzo dobrego wybrania miejsc do wyświetlania informacji oraz zaprojektowania całego systemu. Możliwe są dwa warianty realizacji:

- Oparcie danych wyświetlanych na panelach tylko o dostępne i przekazywane przez komputer rozkłady jazdy poszczególnych środków transportu;
- Oparcie danych wyświetlanych na panelach zarówno o rozkłady jazdy, jak i o bieżące położenia autobusów, które wraz z informacją o czasach dojazdu i utrudnieniach w ruchu pozwolą na wyświetlanie realnych informacji o odjazdach i opóźnieniach.

Działanie takiej formy informacji pasażerskiej oparte jest na przykład na systemie GPS w każdym autobusie, który może na bieżąco nadzorować każdy pojazd i w ten sposób ustalić dokładny przyjazd na dany przystanek. Dodatkową funkcją tego systemu jest bezpośredni nadzór nad autobusami obsługującymi linie komunikacyjne, co daje możliwość na przykład podmiany autobusu, który uległ awarii, wypadł z kursu itp.

9.2. Rozkład jazdy komunikacji miejskiej

Uchwałą nr XVII/355/2012 Rady Miasta Siedlce z 24 lutego 2012 w sprawie ustalenia opłat za usługi przewozowe w komunikacji miejskiej realizowane na obszarze miasta Siedlce oraz gmin sąsiadujących, które zawarły porozumienie międzygminne z Miastem Siedlce w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego oraz w sprawie ustalenia kategorii osób uprawnionych do przejazdów ze zniżką na wszystkich liniach komunikacji miejskiej (w granicach administracyjnych Miasta Siedlce), ustalono m.in. trzy strefy biletowe na obszarze objętym usługami przewozowymi miejskiej komunikacji publicznej świadczonymi przez MPK w Siedlcach:

- 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, Mordy, Zbuczyn oraz wsie Przygody i Suchożebry w gminie Suchożebry.

Mapa 92. Strefa I biletowa w Siedlcach.



Źródło: MPK w Siedlcach

Zgodnie z informacjami uzyskanymi od MPK w Siedlcach, autobusy niskopodłogowe jeżdżą według ustalonych i popartych obserwacjami układów linii. Informacja o kursach niskopodłogowych pojawia się na rozkładach jazdy.

Rekomendujemy przeprowadzenie analizy ustawienia autobusów niskopodłogowych. Powinny one zostać tak skierowane, by w pierwszym rzędzie obsługiwać linie leżące przy większości miejskich i gminnych punktów użyteczności publicznej:

- Szpitali
- Ośrodków zdrowia oraz przychodni
- Urzędu Miasta, Urzędów Gmin i innych urzędów
- Szkół i przedszkoli prowadzących klasy z oddziałami integracyjnymi
- Ośrodków pomocy społecznej
- Innych miejsc, z których często korzystają osoby niepełnosprawne.

MPK w Siedlcach nie obsługuje żadnych kursów nocnych. Potrzeba uruchomienia takich kursów nie była badana, aczkolwiek:

1. Kursy na granicy nocy i dnia, tj. najwcześniejsze kursy poranne powinny zostać skorelowane z potrzebami mieszkańców dojeżdżających do pracy w Siedlcach i poza nimi (np. do Warszawy).
2. W przypadku dużych imprez miejskich, np. koncertów, imprez noworocznych, spotkań okolicznościowych warto rozważyć wprowadzenie linii specjalnych, na których nie obowiązywałyby bilety miesięczne/ okresowe, zaś bilety na przejazd sprzedawałby kierowca lub specjalnie wyznaczone do tego osoby w miejscu koncertu, imprezy etc. Uruchomienie linii specjalnych ma dwie podstawowe zalety:
 - a. Pokazuje troskę Urzędu Miasta i MPK o mieszkańców
 - b. Stanowi dodatkowe źródło dochodów.

W MPK w Siedlcach nie są prowadzone badania obciążenia poszczególnych linii autobusowych. Być może nie umożliwia tego w sposób automatyczny wykorzystywany system obsługi biletowej pasażerów. Taka informacja jest jednak istotna, ponieważ pozwala na zorientowanie się w rentowności poszczególnych linii. Rekomendujemy, zatem wykonanie prostych, kilkudniowych badań obciążeń poszczególnych tras, które są w stanie tej wiedzy dostarczyć. Posiadanie takiej wiedzy może pomóc w podejmowaniu decyzji odnośnie zmiany struktury obciążenia linii: zwiększenia bądź zmniejszenia liczby autobusów obsługujących je oraz wprowadzenia zmian w istniejących trasach.

Badania takie mogą również pozwolić na optymalizację punktów końcowych tras – szczególnie tych zlokalizowanych w centrum miasta (linie oraz ich punkty końcowe podano w rozdziale 4.3.2.). Rekomendujemy, aby MPK w Siedlcach przynajmniej raz na 2-3 lata przeprowadzało badania obciążeń poszczególnych linii autobusowych, co pozwoli lepiej dopasowywać ofertę do potrzeb podróżnych

9.2.1. Godziny przyjazdu lub odjazdu

Z uwagi na ciągły ruch autobusów MPK godzina przyjazdu na przystanek jest tożsama z godziną odjazdu.

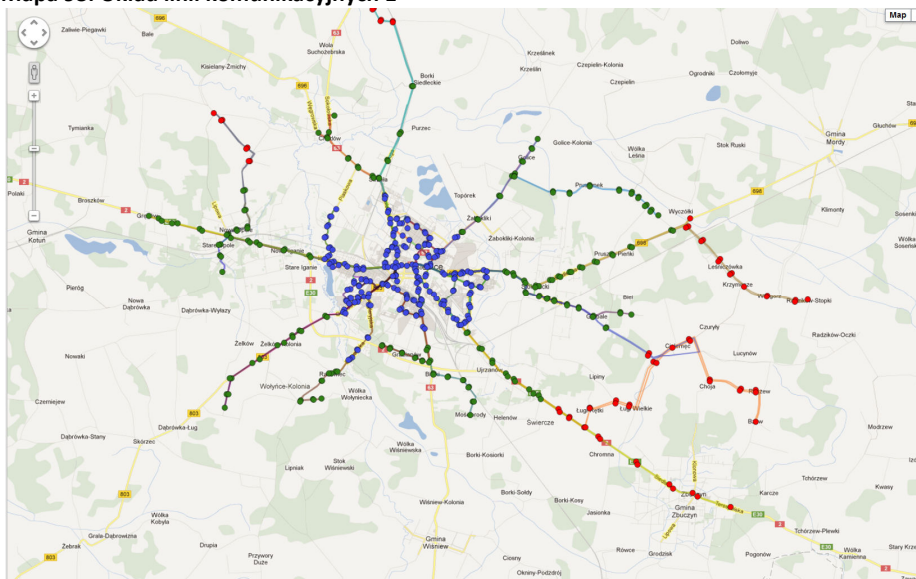
Rozkłady jazdy dostępne są na stronach:

- www.mpk.siedlce.pl - w formie tabelarycznej
- www.mpk.sedkomp.com.pl - w formie jak na przystankach (nowa strona dla użytkowników dostępna jest od 1.07.2012)

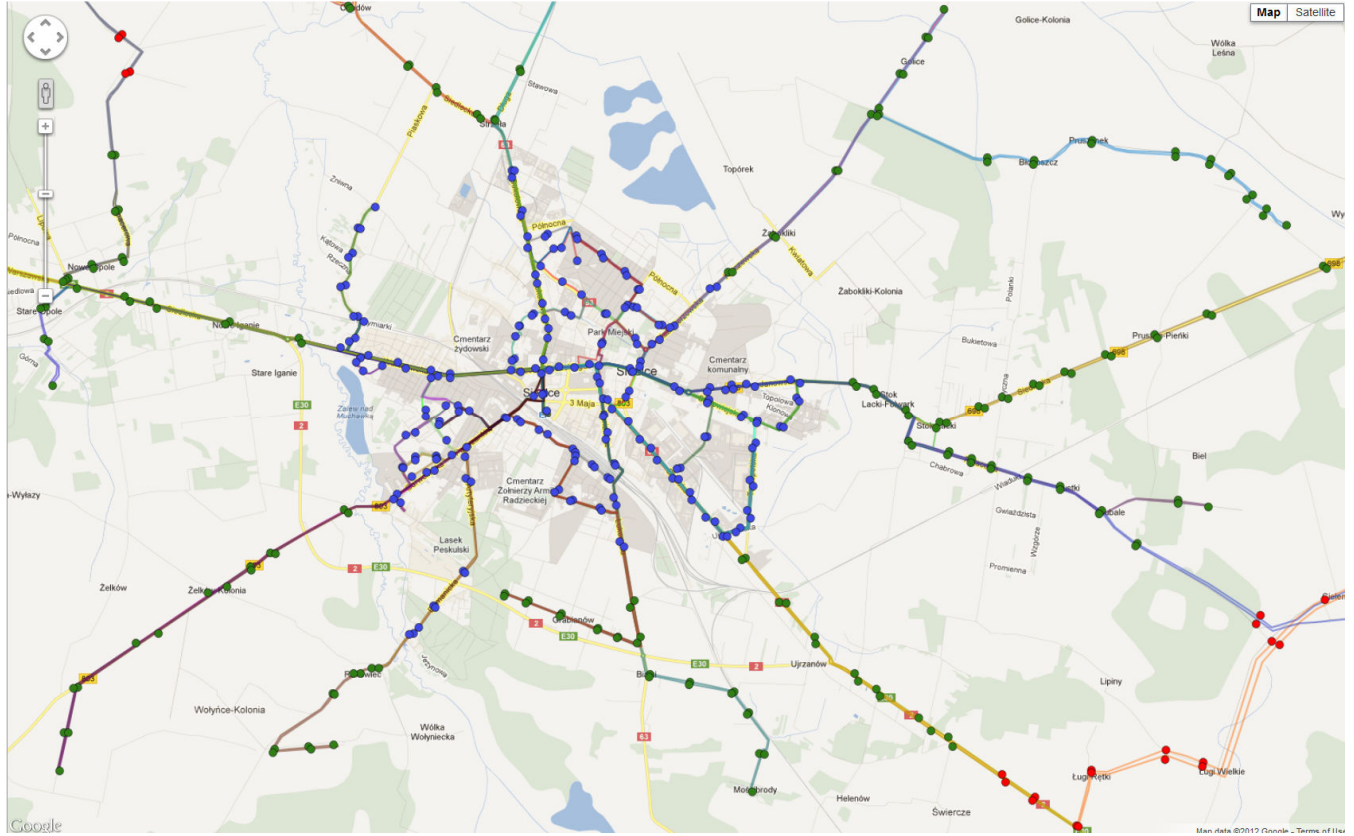
Drużga z podanych stron jest znacznie czytelniejsza i wraz z mapą sieci komunikacyjnej pozwala na faktycznie wygodne poruszanie się po mieście przy pomocy autobusów MPK. Układ linii komunikacyjnych Miasta Siedlce przedstawiają kolejne mapy (źródło: www.mpk.sedkomp.com.pl). Legenda do poniższych map jest następująca:

Linie miejskie	Linie podmiejskie	Linie specjalne
3	1	LS1
4	2	LS2
9	5	LS3
12	6	LS4
16	7	LS5
18	8	
22	10	
27	11	
28	13	
31	14	
32	15	
33	17	
35	19	
	21	
	23	
	24	
	25	
	26	
	30	
	38	
	42	
	43	

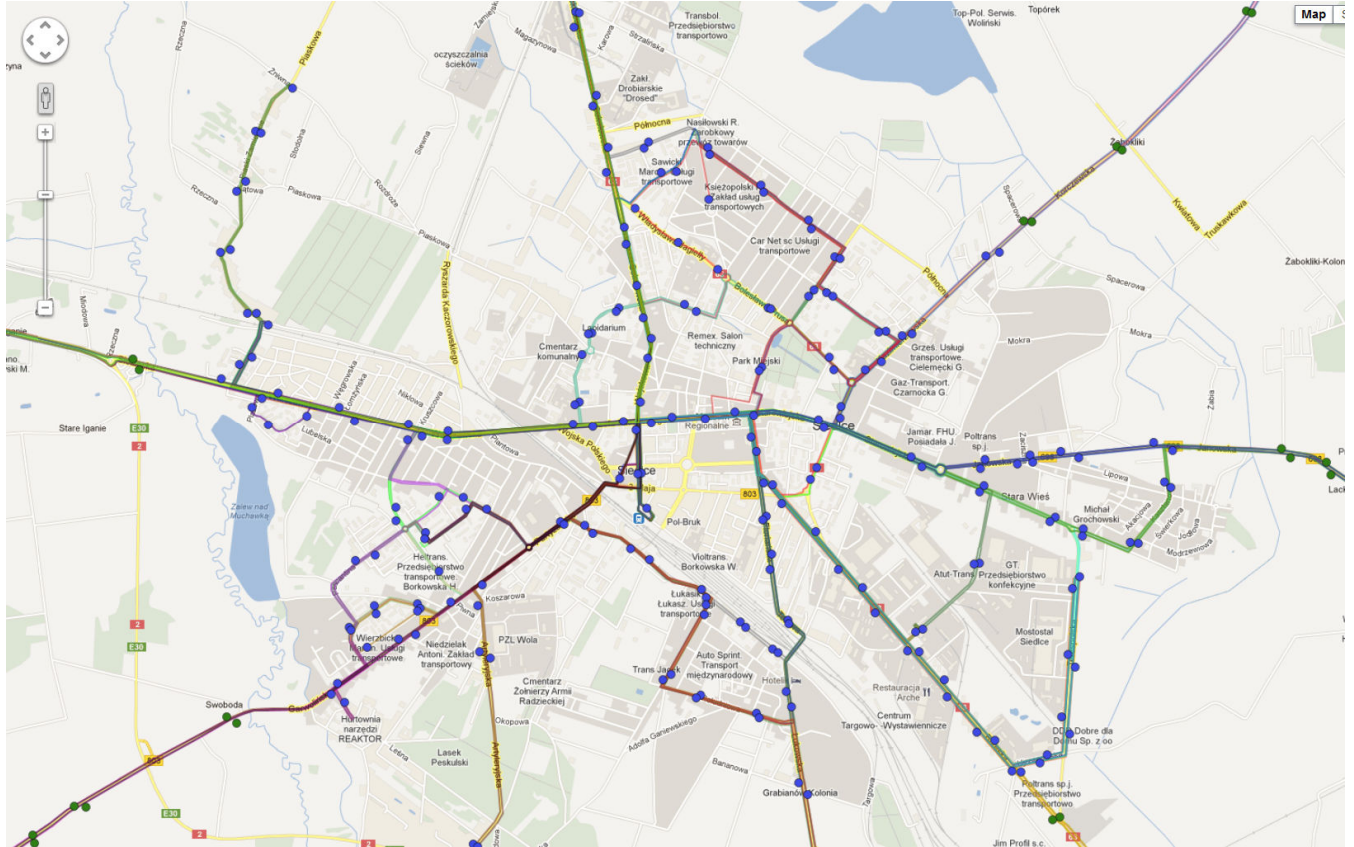
Mapa 93. Układ linii komunikacyjnych 1



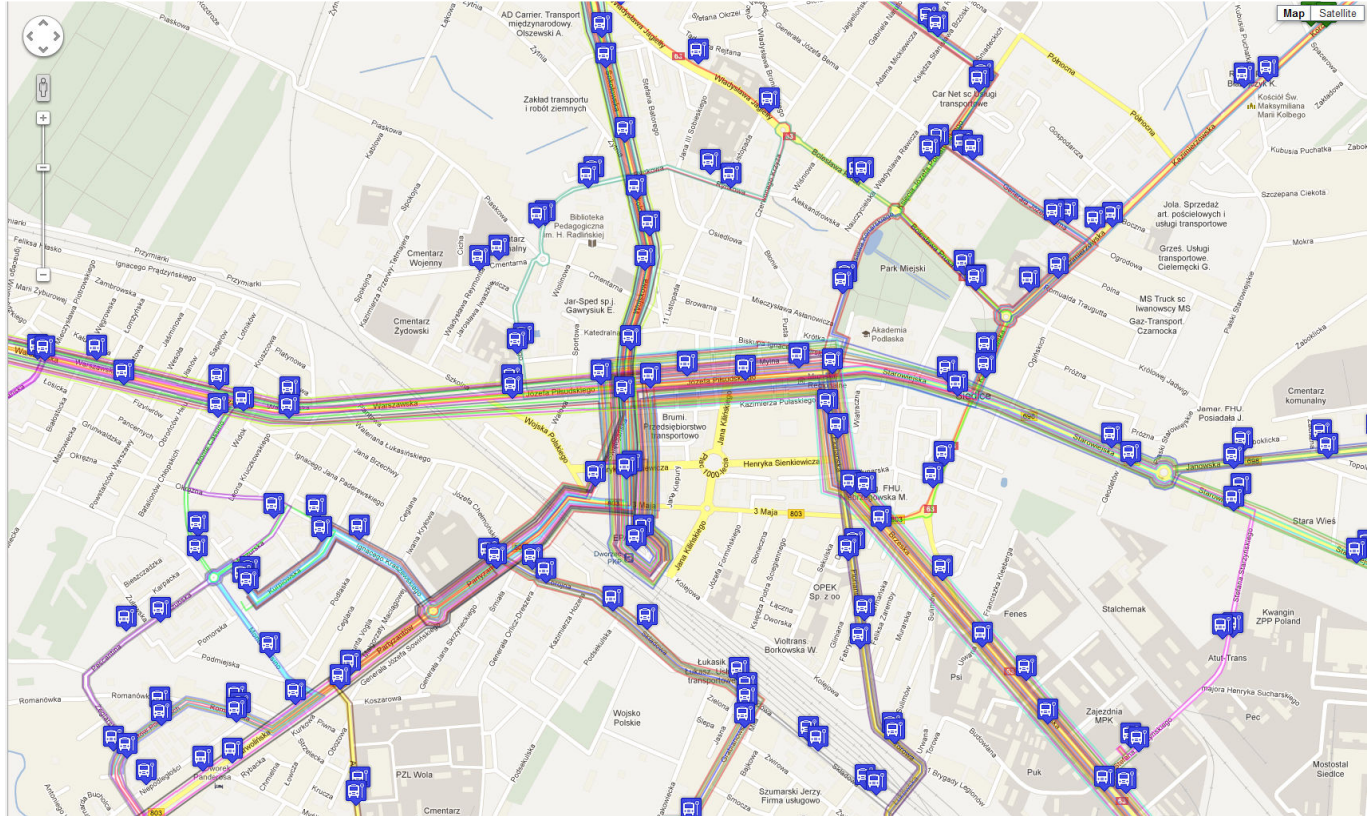
Mapa 94. Układ linii komunikacyjnych 2



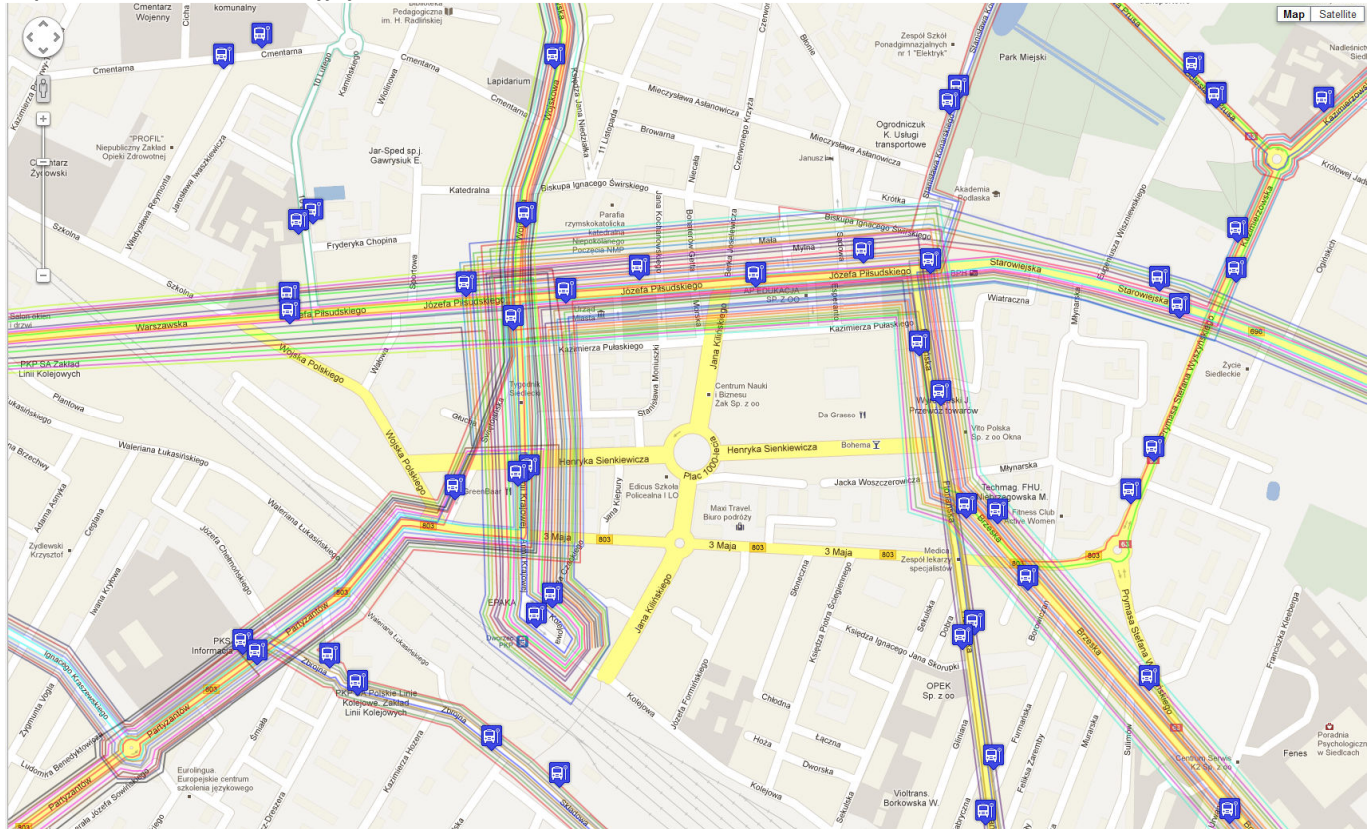
Mapa 95. Układ linii komunikacyjnych 3



Mapa 96. Układ linii komunikacyjnych 4



Mapa 97. Układ linii komunikacyjnych 5



9.2.2. Obowiązujące opłaty za przejazd

Aktualnie obowiązujący cennik biletów został wprowadzony z dniem 23.03.2012 r. Ceny biletów jednorazowych i miesięcznych za przejazd osób i przewóz bagażu w komunikacji miejskiej obsługiwanej przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Siedlcach Sp. z o.o. są następujące:

Tabela 34. Cennik biletów i wybrane opłaty

STREFA I	Normalny	Ulgowy	Emerycki
Bilet jednorazowy	2.50 zł.	1.25 zł	1.88 zł.
Bilet jednorazowy zakupiony u kierowcy	3.00 zł	1.50 zł	2.25 zł
Imienny bilet okresowy	86.00 zł.	43.00 zł.	64.50 zł
Imienny bilet okresowy - szkolny	43.00 zł.		

STREFA II	Normalny	Ulgowy	Do przejazdów w obrębie strefy II i III
Bilet jednorazowy	3.50 zł	wg tabeli opłat	2.00 zł
Imienny bilet okresowy	120.00 zł.	wg tabeli opłat	-----
Imienny bilet okresowy - szkolny	61.20 zł.		

STREFA III	Normalny	Ulgowy	Do przejazdów w obrębie strefy III i II
Bilet jednorazowy	4.50 zł	wg tabeli opłat	2.00 zł
Imienny bilet okresowy	150.00 zł.	wg tabeli opłat	-----
Imienny bilet okresowy - szkolny	76.50 zł.		

Informacje dodatkowe:

Podstawowym nośnikiem biletów w Komunikacji Miejskiej w Siedlcach jest Siedlecka Karta Miejska

Bilet imienny okresowy to:

- bilet o nielimitowanej liczbie przejazdów
- bilet I strefy - ważny w granicach administracyjnych miasta na wszystkie linie
- bilet II, III strefy - ważny na dojazd z miejsca zamieszkania do Siedlec i w granicach administracyjnych miasta na wszystkie linie

Bilet za przewóz bagażu oraz przewóz zwierząt równa jest cenie biletu normalnego dla danej strefy

Opłaty dodatkowe:

1. za przejazd bez ważnego biletu
125.00 zł
2. za przewóz bagażu bez ważnego biletu - 50.00 zł
3. za spowodowanie zatrzymania lub zmiany trasy autobusu bez uzasadnionej przyczyny - 375.00 zł
4. opłata za wymianę uszkodzonej lub zagubionej karty miejskiej - 10.00 zł
5. jednorazowa opłata za kartę miejską „na okaziciela” - 10.00 zł
6. anulowanie opłaty dodatkowej w przypadku okazania biletu okresowego lub potwierdzenia prawa do ulgi w terminie 7 dni od daty wystawienia wezwania – pobierana jest jak kwota w wysokości 10% opłaty dodatkowej
7. ustala się obniżenie opłaty dodatkowej w przypadku jej uiszczenia bezpośrednio po stwierdzeniu braku biletu lub najpóźniej

w ciągu 7 dni od daty wystawienia mandatu: - w pkt. 1 i 2 – o 30%; - w pkt. 3 - o 50%

Opłata specjalna za dewastowanie i zanieczyszczanie autobusu – obliczana wg kalkulacji własnej MPK w Siedlcach

Kierowca jest uprawniony do kontroli biletów. W autobusach ważne są wyłącznie bilety MPK w Siedlcach

Podane ceny zawierają podatek VAT

9.2.3. Obowiązujące uprawnienia do przejazdów ulgowych

Uprawnienia dotyczące ulg reguluje Uchwała Rady Miasta Siedlce wraz z załącznikami, których treść podano w Załączniku 2.

Szczegółowe zestawienie opłat zawarto w poniższej tabeli.

Tabela 35. Szczegółowe zestawienie opłat

	Uprawnieni do korzystania z ulg	Procentowa ulga	Cena biletu w II strefie	Cena biletu w III strefie
1.	Dziecko do lat 4-ech bez osobnego miejsca do siedzenia	100%	0.00 zł	0.00 zł
2.	Straż graniczna w czasie wykonywania czynności związanych z ochroną szlaków komunikacyjnych	100%	0.00 zł	0.00 zł
3.	Poseł, Senator	100%	0.00 zł	0.00 zł
4.	Opiekun inwalidy I grupy niezdolnego do samodzielnej egzystencji, wymienionego w poz. 12 i 14 (osoba pełnoletnia)	95%	0.17 zł	0.22 zł
5.	Przewodnik osoby niewidomej lub ociemniałej osoba która ukończyła 13 lat lub pies, lub opiekun-osoba pełnoletnia	95%	0.17 zł	0.22 zł
6.	Opiekun inwalidy wojennego (wojskowego) tylko I grupy	95%	0.17 zł	0.22 zł
7.	Osoby niewidome i ociemniałe (jeśli są uznane za osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji) – (bilety jednorazowe i miesięczne)	93%	0.24 zł / 8.40 zł	0.31 zł / 10.50 zł
8.	Dziecko do lat 4-ech z osobnym miejscem do siedzenia	78%	0.77 zł	0.99 zł
9.	Straż graniczna na służbie	78%	0.77 zł	0.99 zł
10.	Funkcjonariusze celni na służbie	78%	0.77 zł	0.99 zł
11.	Policjanci na służbie	78%	0.77 zł	0.99 zł
12.	Żandarmeria wojskowa na służbie	78%	0.77 zł	0.99 zł
13.	Dzieci i młodzież dotknięta inwalidztwem (niepełnosprawne) przy przejazdach do szkół(od podstawowego do wyższego), na leczenie i z powrotem(bilety jednorazowe i miesięczne)	78%	0.77 zł / 26.40 zł	0.99 zł / 33.00 zł
14.	Opiekun dziecka niepełnosprawnego wymieniony I, poz. 10 tam i z powrotem-bez dziecka	78%	0.77 zł	0.99 zł
15.	Inwalida wojenny (wojskowy) I grupy (niezdolny do samodzielnej egzystencji) Kombatant I grupy lub osoba represjonowana I grupy	78%	0.77 zł	0.99 zł
16.	Żołnierz służby zasadniczej(lub osoba spełniająca obowiązki tej służby w formach równorzędnych)	78%	0.77 zł	0.99 zł
17.	Inwalida I grupy niezdolny do samodzielnej egzystencji ogólnego stanu zdrowia	49%	1.78 zł	2.29 zł
18.	Dziecko od lat 4-rech do rozpoczęcia nauki w szkole	37%	2.20 zł	2.83 zł
19.	Osoby niewidome i ociemniałe (jeśli nie są uznane za osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji) – (bilety jednorazowe i miesięczne)	37%	2.20 zł / 75.60 zł	2.83 zł / 94.50 zł
20.	Weteran – Inwalida	37%	2.20 zł	2,83 zł
21.	Inwalida wojenny i wojskowy inna niż I grupa	37%	2.20 zł	2.83 zł
22.	Kombatant, wdowa, wdowiec po kombatancie i osoba represjonowana okresu powojennego	37%	2.20 zł	2.83 zł
23.	Uczniowie(do 24 lat),także przedszkolacy odbywający obowiązkowe przygotowanie przedszkolne (tylko bilety miesięczne)	49%	----- / 61.20 zł	----- / 76.50 zł
24.	Studenci (do ukończenia 26 lat) szkół i uczelni o uprawnieniach szkół publicznych(tylko bilety miesięczne)	51%	----- / 58.80 zł	----- / 73.50 zł
25.	Doktorant (do ukończenia 35 lat) (tylko bilety miesięczne)	51%	----- / 58.80 zł	----- / 73.50 zł
26.	Nauczyciele (szkół i uczelni) -tylko bilety miesięczne)	37%	----- / 75.60 zł	----- / 94.50 zł

Uwaga: ceny pisane kursywą dotyczą biletów miesięcznych

Wymienione wyżej grupy osób mogą korzystać również z preferencyjnych wysokości opłat za przejazdy w II i III strefie.

Wydaje się, że taryfa opłat mogłaby ulec uproszczeniu dzięki wprowadzeniu mniejszej różnorodności, co do wysokości zniżek i ulg. Mogłoby to przyczynić się do uproszczenia obsługi opłat.

Ważnym elementem rozwoju transportu publicznego jest integracja różnych środków transportu poprzez wprowadzenie jednolitego systemu biletowego obejmującego komunikację miejską oraz regionalną komunikację autobusową i transport kolejowy.

W strefach podmiejskich nie obowiązują ulgi wprowadzane decyzją Rady Miasta Siedlce, tylko ulgi ustawowe. Obowiązujące w kraju przepisy uniemożliwiają operatorom/przewoźnikom rozliczanie się z tych ulg za pomocą kart elektronicznych używanych w strefie miejskiej (zgodnie z ustawą refundacja ulg ustawowych nie dotyczy komunikacji miejskiej). Dlatego pasażerowie posiadający prawo do ulgi, korzystający z usług w strefach podmiejskich (II i III), zmuszeni są zakupić odpowiedni biletu u kierowcy autobusu (z kasy fiskalnej rejestrującej daną ulgę – 100%, 95%, 93%, 78%, 51%, 49% lub 37%). Bilet zakupiony w strefie podmiejskiej ważny jest do końca trasy autobusu, nawet wówczas, gdy jedzie on do strefy I czyli miejskiej.

Podstawowym nośnikiem biletów w komunikacji miejskiej w Siedlcach jest Siedlecka Karta Miejska. Wydanych jest 6.215 Siedleckich Kart Miejskich uprawniających do przejazdów bezpłatnych tzn. z ulgą 100%. Ponadto w tabeli poniżej przedstawiono liczby innych kart miejskich.

Tabela 36. Liczba kart miejskich

Rodzaj opłaty	Maksymalna liczba kart w miesiącu (szt.)	Minimalna liczba kart w miesiącu (szt.)
Normalna	1.577	1.111
50%	1.096	85
49%	1.067	73
51%	160	51
37%	82	16
78%	27	5
Ogółem	4.009	1.342

W kolejnej tabeli przedstawiono liczbę pasażerów przewiezionych komunikacją publiczną w 2010 roku i w 2011 roku w podziale na rodzaje biletów.

Tabela 37. Liczba pasażerów przewiezionych komunikacją publiczną

	Rok 2011	Rok 2010
Liczba pasażerów ogółem	5.130.310	5.766.326
Bilety jednorazowe normalne	1.287.810	1.561.989
Bilety jednorazowe ulgowe	551.084	603.380
Bilety jednorazowe zerowe	941.180	881.031
Bilety jednorazowe emeryckie	367.736	428.526
Bilety miesięczne normalne	876.900	1.065.250
Bilety miesięczne ulgowe	1.105.600	1.226.150
Udział przewozów ulgowych w przewozach ogółem	39,45%	39,16%

Powyższe dane potwierdzają wysoki udział osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej wśród pasażerów korzystających z publicznego transportu zbiorowego. Znaczącym ułatwieniem dla tych osób jest obsługiwane komunikacji publicznej przez autobusy niskopodłogowe.

9.2.4. Liczba i struktura przewozów pasażerów

Średniomiesięczna ilość przewożonych pasażerów (2011r.) wynosi 427 500.

Tabela 38. Struktura przewiezionych pasażerów w rozbiu na strefy i rodzaje biletów

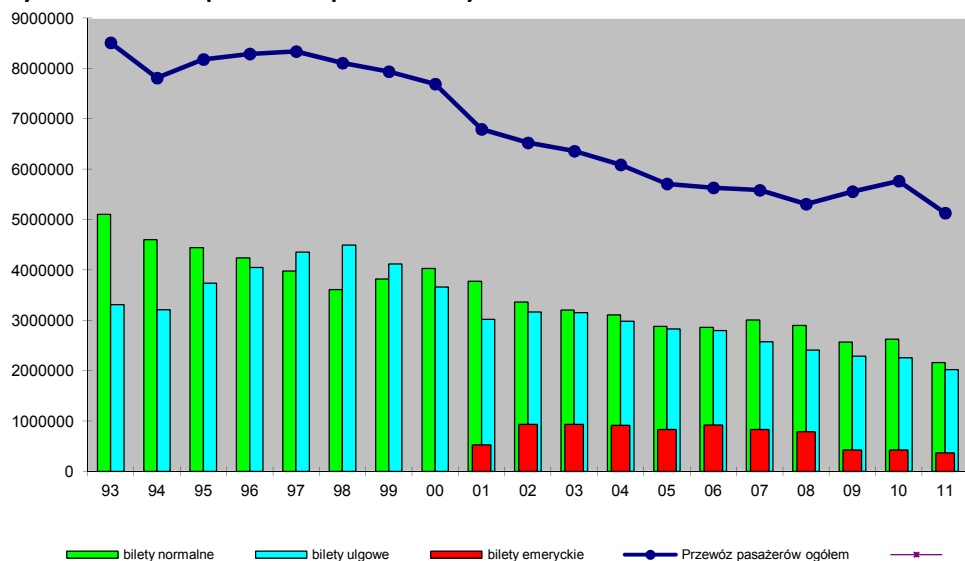
Strefa	Ilość pasażerów w 2011r wraz z biletami zerowymi	Ilość pasażerów wg stref bez przejazdów zerowych					% udział strefy do przewozu ogółem			% udział przewozu z biletami jednorazowymi do przewozu ogółem			% udział przewozu z biletami miesięcznymi do przewozu ogółem		
		Rok 2011	Rok 2010	Rok 2009	2011/2010 %	2011/2009 %	Rok 2011	Rok 2010	Rok 2009	Rok 2011	Rok 2010	Rok 2009	Rok 2011	Rok 2010	Rok 2009
I	3.799.743	2.865.397	3.428.287	3.385.008	83,58	84,65	74,06	70,18	69,72	52,48	42,41	38,89	21,58	27,7	30,83
II	1.090.593	1.084.739	1.176.235	1.184.378	92,22	91,59	21,26	24,07	24,39	7,30	8,55	8,35	13,95	15,53	16,04
III	238.873	237.893	268.738	286.097	88,52	83,15	4,66	5,50	5,89	1,56	2,06	2,04	3,09	3,45	3,85
IV	1.101	1.101	12.035	-----	9,15	-----	0,02	0,25	----	0,01	0,08	----	0,01	0,16	----
-	5.130.310	4.189.130	4.885.295	4.855.483	100,61	92,01	100,00	100,00	100,00	61,35	53,10	49,28	38,63	46,9	50,72

Liczba pasażerów przewożonych przez ostatnich 20 lat kształtuje się następująco:

Tabela 39. Liczba pasażerów przewiezionych w latach 1993-2011

Rok	Przewóz ogółem pasażerów	Bilety jednorazowe				Bilety miesięczne		Bilety normalne razem	Bilety ulgowe razem	% udział przewozów ulgowych w ogólnej liczbie przewozów
		normalne	ulgowe	bilety zerowe	emeryckie	normalne	ulgowe			
1993	8.509.900	2.337.700	2.197.600	-	-	2.767.800	1.113.700	5.105.600	3.311.300	38,91%
1994	7.810.300	2.041.500	1.975.000	-	-	2.559.300	1.234.600	4.600.800	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	45,67%
1996	8.289.850	2.118.500	2.427.350	-	-	2.119.450	1.624.550	4.237.950	4.051.900	48,89%
1997	8.336.369	1.996.775	2.579.344	-	-	1.985.250	1.775.000	3.982.025	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	55,47%
1999	7.937.600	2.014.150	2.133.400	-	-	1.806.550	1.983.450	3.820.700	4.116.850	51,87%
2000	7.690.250	2.280.400	1.393.600	-	-	1.750.200	2.266.050	4.030.600	3.659.650	31,81%
2001	6.793.100	2.081.250	467.650	-	530.100	1.692.700	2.021.400	3.773.950	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	48,49%
2003	6.359.480	1.774.294	535.089	-	933.898	1.430.100	1.684.950	3.204.394	3.153.937	49,59%
2004	6.088.188	1.760.970	476.432	-	916.036	1.346.650	1.588.100	3.107.620	2.980.568	48,97%
2005	5.710.511	1.644.609	446.954	-	834.398	1.237.200	1.547.350	2.881.809	2.828.702	49,54%
2006	5.632.436	1.630.052	425.690	-	922.894	1.231.700	1.450.200	2.861.752	2.798.784	49,69%
2007	5.583.813	1.657.092	387.907	-	831.614	1.350.000	1.357.200	3.007.092	2.576.721	46,15%
2008	5.309.550	1.591.237	376.446	-	787.617	1.305.300	1.248.950	2.896.537	2.413.013	45,45%
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	41,17%
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	39,16%
2011	5.130.310	1.287.810	551.084	941.180	367.736	876.900	1.105.600	2.164.710	2.024.420	39,45%

Rysunek 8. Liczba pasażerów przewiezionych w latach 1993-2011



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.

Regulamin przewozu osób obowiązujący w autobusach MPK w Siedlcach stanowi Załącznik do Zarządzenia nr 117/2012 Prezydenta Miasta Siedlce z dnia 30 marca 2012 r. Został on opracowany na podstawie art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (Dz. U. 2011.45.236) i zawiera postanowienia o charakterze informacyjnym, uwzględniające unormowania mające związek z przedmiotem regulaminu, a wynikające z przepisów powszechnie obowiązujących, w szczególności ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. 2000.50.601 z późn. zm.) wraz z przepisami wykonawczymi oraz z uchwał Rady Miasta Siedlce. Przedmiotem regulaminu jest określenie zasad korzystania z usług przewozowych świadczonych przez MPK w Siedlcach w lokalnym transporcie zbiorowym, a także obowiązki tej Spółki wobec odbiorców tych usług.

9.3. Koordynacja połączeń różnych rodzajów środków transportu

9.3.1. Koleje Mazowieckie

Codziennie – głównie do Warszawy – dojeżdża z Siedlec ok. 4 000 osób. Osoby te w większości dojeżdżają na Dworzec PKP autobusami MPK. Obecnie MPK nie są w żaden sposób skorelowane z odjazdami pociągów w godzinach porannych ani z przyjazdami w godzinach popołudniowych. Z uwagi na fakt, iż problem dojazdów dotyczy znacznej liczby osób, zdecydowanie rekomendujemy powiązanie rozkładów jazdy MPK z rozkładem Kolei Mazowieckich. Jest to jeden z podstawowych wymogów Zintegrowanego Planu Transportowego – to właśnie jest ta wspomniana w nazwie „integracja”.

Poniższe tabele przedstawiają rozkład jazdy Kolei Mazowieckich kursujących pomiędzy Siedlcami a Warszawą, a także rozkład przyjazdów autobusów komunikacji MPK w Siedlcach. W tabelach wyróżniono te godziny poranne, w których autobusy MPK przyjeżdżają na Dworzec PKP równo z odjazdem pociągu do Warszawy lub tuż po tym odjeździe oraz te godziny popołudniowe, w których autobusy MPK odjeżdżają z dworca równo z przyjazdem lub tuż przed przyjazdem pociągu z Warszawy.

Tabela 40. Rozkład jazdy pociągów Kolei Mazowieckich w dni powszednie

RANO		PO POŁUDNIU	
Siedlce	Warszawa Wschodnia	Warszawa Wschodnia	Siedlce
04:51	06:16	14:39	15:36
05:24	06:46	15:06	16:31
05:51	07:16	16:06	17:31
06:14	08:18	17:06	18:31
06:26	08:01	17:36	19:16
06:51	08:16	18:06	19:31
07:51	09:16		
08:51	10:16		

Tabela 41. Rozkład jazdy autobusów (dworzec PKP, dni powszednie)

RANO	Dni robocze	PO POŁUDNIU	Dni robocze
Linia	Godz przyjazdu	Linia	Godz. odjazdu
14	05:20	22	15:20
15	05:20	23	15:25
26	05:22	7	15:30
7	05:24	7	15:30
13	05:24	8	15:30
11	05:25	15	15:30
9	05:40	15	15:30
7	06:27	21	15:35
13	06:27	26	15:35
15	06:27	13	15:42
14	06:30	14	15:45
26	06:30	5	16:00
21	06:32	8	16:15
15	06:34	19	16:25
7	06:36	2	16:30
9	06:40	7	16:30
1	07:20	15	16:50
7	07:24	26	16:50
11	07:28	11	17:00
19	07:28	14	17:05
7	07:33	8	17:10
13	07:34	22	17:25
23	07:40	5	17:30
26	07:40	13	17:45
21	07:41	21	18:13
15	07:42	15	18:15
14	07:45	27	18:15
15	07:49	2	18:25
9	08:00	7	18:25
17	08:02	19	18:25
7	08:12	8	18:30
19	08:25	14	18:30
5	08:26	26	19:15
11	08:50	5	19:20
15	08:52	13	19:25
13	08:57		
17	09:02		
22	09:18		
14	09:22		
5	09:31		
19	09:35		
26	09:42		
27	10:17		
7	10:23		
13	10:29		
15	10:42		
15	10:49		
26	10:59		
14	11:02		
22	11:06		
21	11:20		
7	11:28		
19	11:29		

Tabela 42. Rozkład jazdy pociągów Kolei Mazowieckich w soboty

RANO		PO POŁUDNIU	
Siedlce	Warszawa Wschodnia	Warszawa Wschodnia	Siedlce
04:51	06:16	14:39	15:36
05:24	06:46	15:06	16:31
05:51	07:16	16:06	17:31
06:14	07:18	17:06	18:31
06:26	08:01	18:06	19:31
06:51	08:16		
07:51	09:16		
08:51	10:16		

Tabela 43. Rozkład jazdy autobusów (dworzec PKP, soboty)

RANO		PO POŁUDNIU	
Sobota	Sobota	Sobota	Sobota
Linia	Godz. przyjazdu	Linia	Godz. odjazdu
7	06:29	8	15:25
14	06:30	19	15:25
19	06:30	21	15:25
26	06:32	26	15:25
15	06:34	2	15:30
13	06:37	7	15:30
11	06:38	15	15:30
6	07:36	13	15:45
9	07:40	14	15:45
19	07:40	27	16:20
5	07:46	2	17:00
7	07:49	1	17:10
21	07:50	8	17:10

27	08:37	14	17:10
1	08:57	5	17:40
14	09:04	19	18:10
19	09:30	7	18:15
15	09:42	9	18:15
7	10:01	21	18:15
26	10:32	26	18:30
27	10:37	13	18:45
5	10:56	14	19:05
21	11:10	15	19:20
14	11:20	2	19:25
13	11:22		
9	11:45		

Tabela 44. Rozkład jazdy pociągów Kolei Mazowieckich w dni świąteczne

RANO		PO POŁUDNIU	
Siedlce	Warszawa Wschodnia	Warszawa Wschodnia	Siedlce
04:51	06:16	14:39	15:36
05:51	07:23	15:06	16:31
06:51	08:16	16:06	17:31
07:51	09:16	17:06	18:31
08:51	10:16	17:36	19:16
		18:06	19:31

Tabela 45. Rozkład jazdy autobusów (dworzec PKP, dni świąteczne)

RANO	Dni świąteczne	PO POŁUDNIU	Dni świąteczne
Linia	Godz przyjazdu	Linia	Godz. odjazdu
13	06:33	8	15:00
7	06:49	14	15:00
6	06:51	19	15:00
14	06:55	2	15:10
19	06:55	27	15:15
15	07:00	7	15:40
21	07:05	21	16:00
19	07:43	26	16:20
9	07:45	8	16:40
7	08:44	5	16:55
5	08:46	2	17:00
11	08:49	19	17:10
1	08:57	7	17:40
26	08:58	5	18:00
27	09:47	14	18:00
19	09:55	13	18:20
7	10:03	8	18:40
14	10:07	11	19:05
22	10:41	26	19:20
15	10:42	2	19:25

5	11:01	7	19:30
13	11:07	15	19:30
26	11:27		
7	11:37		
21	11:43		

9.3.2. 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 liniami nr: 10, 17, 38, 19, 43, 2 oraz 42.
- Prywatni przewoźnicy oferują przewozy na trasach pokrywających się z liniami nr: 14, 11, 21, 2 oraz 42
- Jednocześnie należy dodać, iż MPK w Siedlcach nie korzysta z usług innych firm – wykorzystuje tylko własny tabor autobusowy.

10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz jego monitorowanie

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”. Determinantami określającym kierunki rozwoju transportu publicznego w gminach Siedlce, z którymi podpisano porozumienia komunalne, są:

- prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze, źródła ruchu, (rozdział 2,4 planu transportowego);
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne oraz kierunki zagospodarowania przestrzennego miasta (rozdział 2 planu transportowego);
- przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta, szczegółowo opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- założenia rozwoju systemu komunikacyjnego (rozdział 4 planu transportowego);
- zasady dostępu do infrastruktury komunikacyjnej (rozdział 4 i 7 planu transportowego);
- uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego (rozdział 8 planu transportowego).

Warto podkreślić, że zgodnie z porozumieniami międzygminnymi na prowadzenie lokalnego transportu zbiorowego, gminy pokrywają jedynie 15% (tzn. 1 zł do wozokilometra) kosztów utrzymania tych połączeń.

Do głównych uwarunkowań rozwoju sieci transportu publicznego do 2022 r. należą:

- Stworzenie płatnej strefy parkowania w pierwszym etapie na 60 miejsc a następnie rozszerzenie jej do około 1000 miejsc
- Stworzenie węzła komunikacyjnego opartego o dworzec PKP i PKS
- Otwarcie Centrum Obsługi Pasażerów (COP)
- Skomunikowanie komunikacji miejskiej z komunikacją dalekobiezną- chodzi tu przede wszystkim o kolej i autobusy
- Zbudowanie parkingu „Park and Ride” przy dworcu kolejowym
- Dokończenie budowy obwodnicy Siedlec – Etap III i Etap IV
- Nadanie priorytetu komunikacji autobusowej na głównych skrzyżowaniach

W Planie Transportowym założono, że w ciągu pierwszych pięciu lat jego wdrażania nastąpi zwiększenie konkurencyjności i atrakcyjności transportu publicznego w Siedlcach, co spowoduje zahamowanie tendencji spadkowej ilości osób korzystających z niego. Ważnym elementem jego poprawy będzie zakup nowych niskopodłogowych autobusów. To pozwoli podnieść jakość i komfort podróży. Po drugie poprzez wprowadzenie płatnej strefy parkowania w centrum miasta zwiększy się popularność transportu publicznego a zmniejszy się skłonność do jechania samochodem osobowym. Obecnie bardzo trudno jest znaleźć miejsce do parkowania w centrum Siedlec. Często zdarza się, że osoby, które nie muszą podróżować do Centrum robią to i zostawiają tam samochód na wiele godzin. Ponadto skomunikowanie komunikacji miejskiej z komunikacją dalekobiezną oraz otwarcie Centrum Obsługi Pasażera pozwoli skrócić czas dotarcia do celu oraz podnieść, jakość podróży. Dlatego w drugim okresie prognozowania, czyli po roku 2017 jest planowany lekki czteroprocentowy wzrost podróży komunikacją miejską.

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:

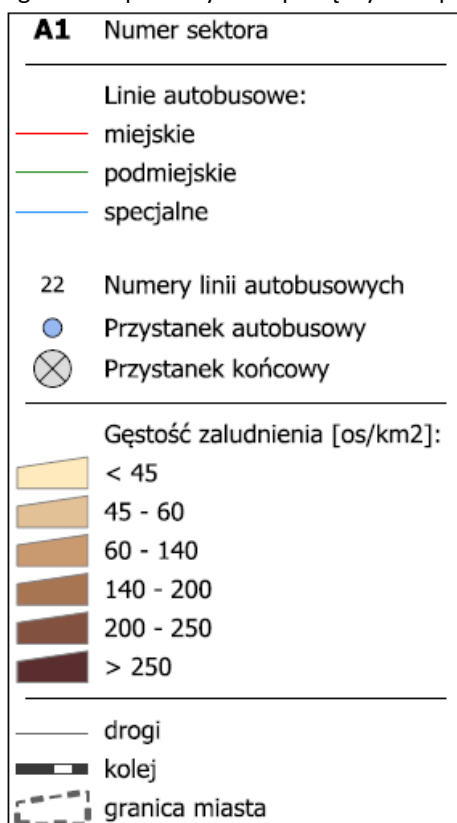
1. Regularne prowadzenie badań marketingowych, co 2-3 lata:
 - a. wielkości popytu;
 - b. przekrojowej struktury popytu;
 - c. rentowności kursów wykonywanych poza granice miasta.
2. Prowadzenie badań marketingowych dotyczących wielkości popytu w okresie wakacyjnym, co 3-4 lata.
3. Do 2017 r. przeprowadzone 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.
4. 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.
5. Za konstruowanie rozkładów jazdy w przewozach użyteczności publicznej odpowiedzialna będzie spółka MPK w Siedlcach Sp. z o.o..
6. Konstrukcja taryfy, począwszy od 2013 r. zakładać będzie lekki wzrost cen biletów oraz możliwość wprowadzenia biletów okresowych.
7. Realizowane inwestycje taborowe i infrastrukturalne będą uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych.

Poniżej przedstawiamy prognozowaną więźbę podróży publicznego transportu zbiorowego w Siedlcach:

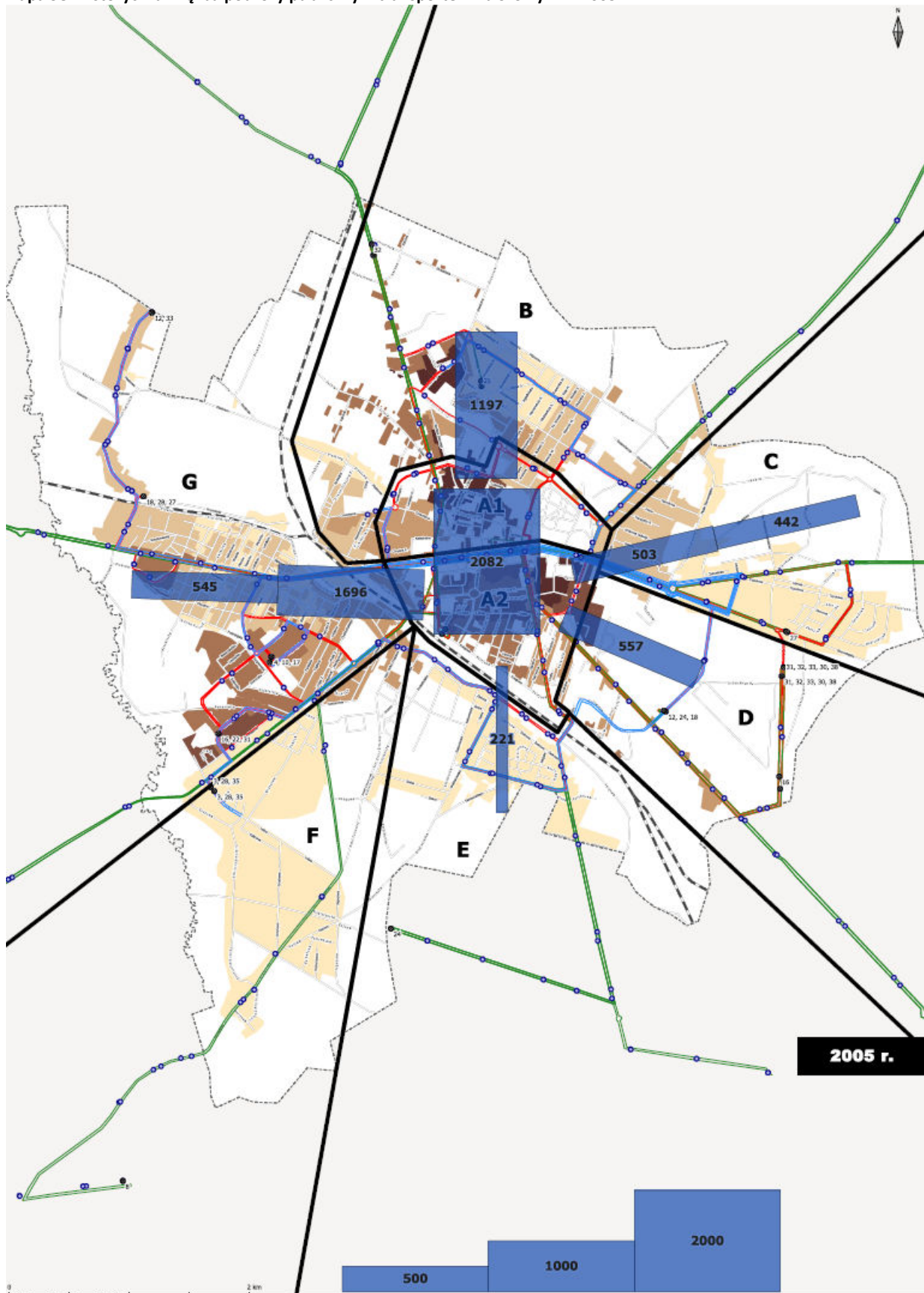
- dla roku 2005 – na podstawie historycznych pomiarów ruchu
- dla roku 2012 – na podstawie aktualnych pomiarów ruchu
- dla roku 2017 oraz 2022 – na podstawie własnych prognoz.

Większy format map znajduje się w odrębnym dokumencie dołączonym do Planu Transportowego Siedlec.

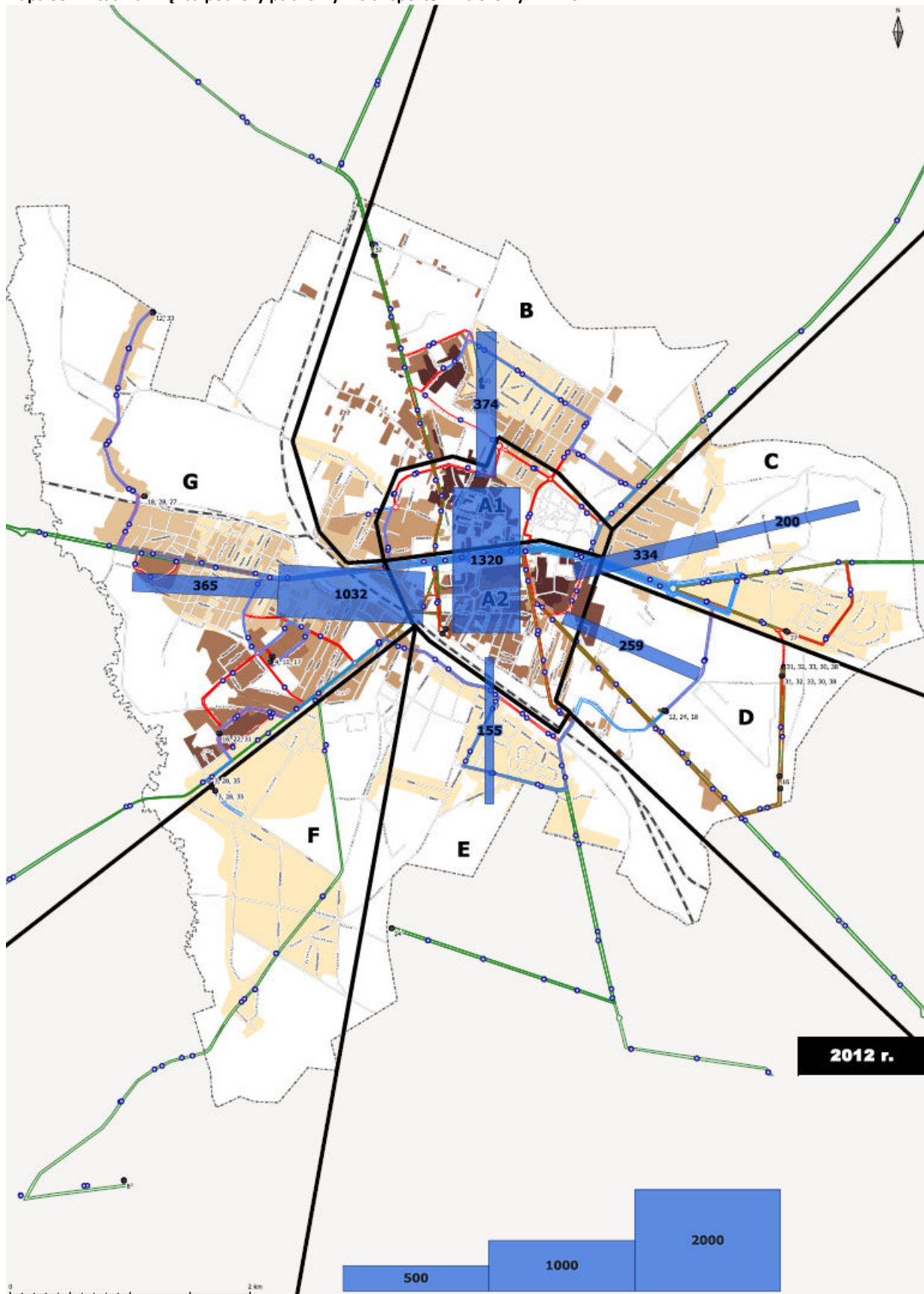
Legenda do poniższych map więźby transportowej jest następująca:



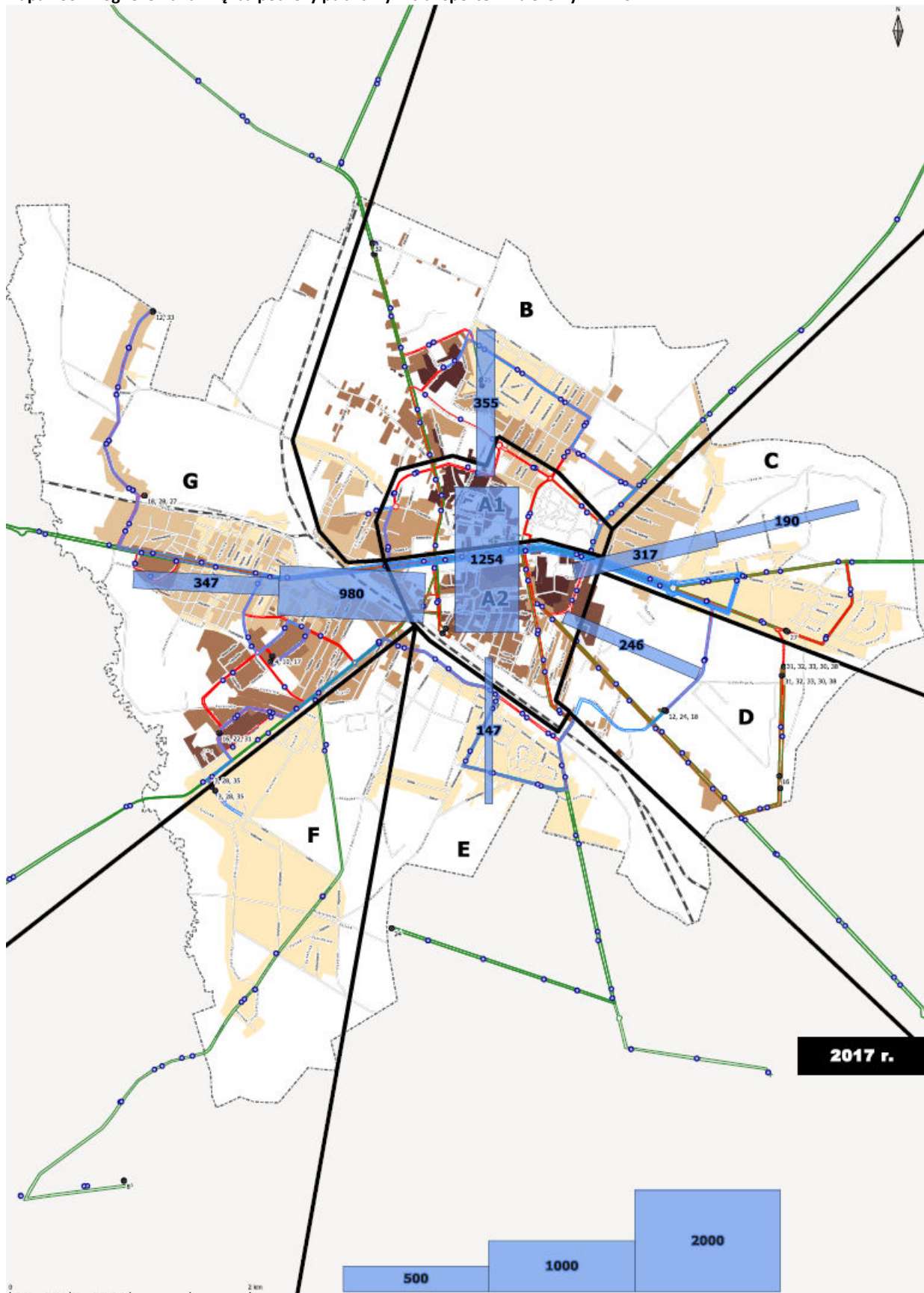
Mapa 98. Historyczna więźba podróży publicznym transportem zbiorowym w 2005r.



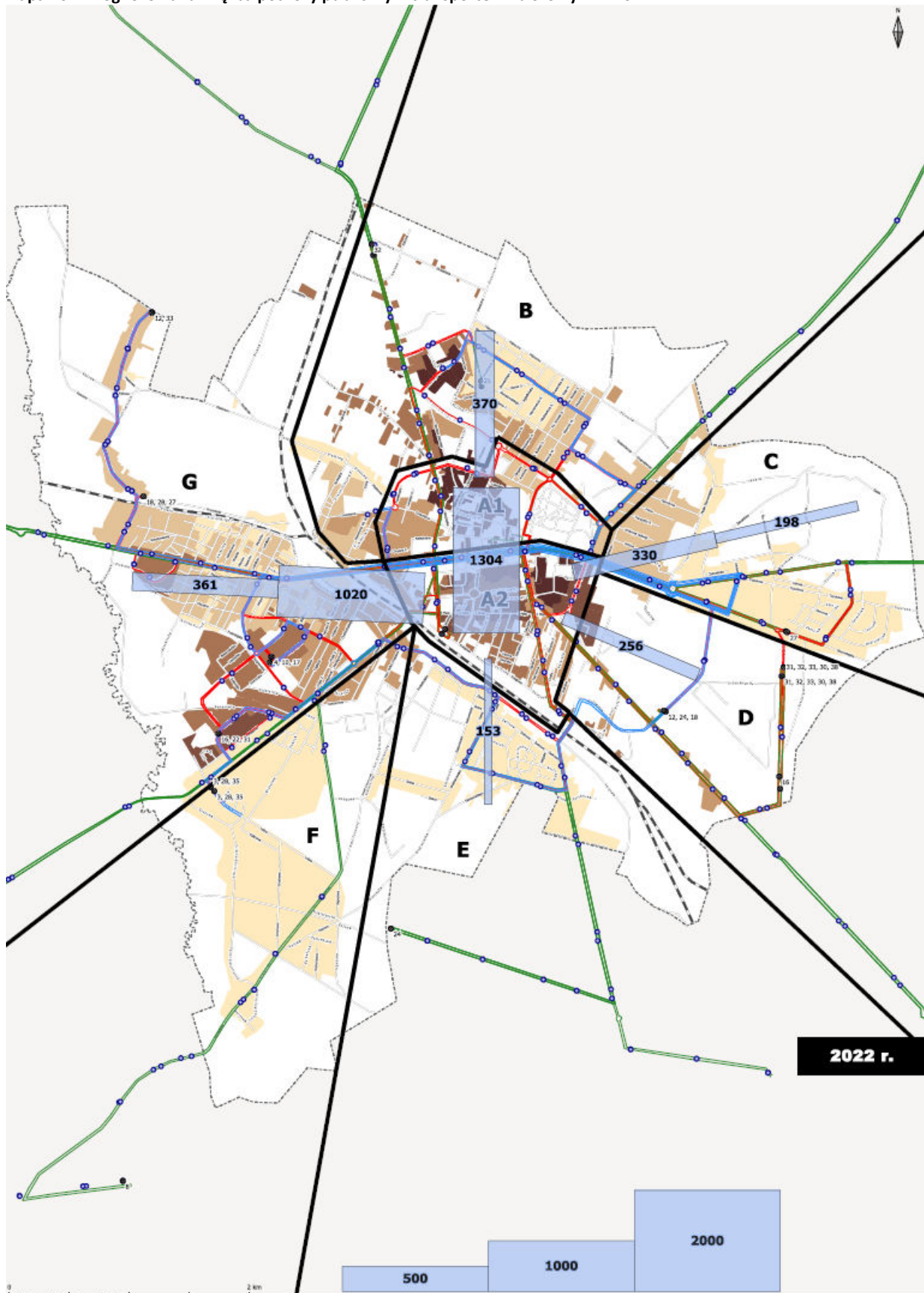
Mapa 99. Aktualna więźba podróży publicznym transportem zbiorowym w 2012 r.



Mapa 100. Prognozowana więźba podróży publicznym transportem zbiorowym w 2017 r.



Mapa 101. Prognozowana więźba podróży publicznym transportem zbiorowym w 2022 r.



W poniższej tabeli przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej w Siedlcach, umożliwiających bieżące monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego.

Tabela 46. Mierniki realizacji postulatów zawartych w Planie Transportowym

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Efektywność ekonomiczna transportu	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Wskaźnik odpłatności usług (%) ➤ Poziom pokrycia kosztów przez rekompensatę (%) ➤ Przychody z płatnej strefy parkowania (zł) ➤ Przychody z innych źródeł (powierzchnia reklamowa, itp.) ➤ Amortyzacja taboru/koszty ogólne (%)
Integracja transportu	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Węzeł komunikacyjny –dworzec PKP/PKS ➤ Parking P&R
Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym	<p>Dostępność podmiotowa:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ udział pojazdów niskopodłogowych w inwentarzu operatora i przewoźników <p>Dostępność przestrzenna:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ liczba przystanków na 1 km²
Produkt: taryfa, jakość, czas	<ul style="list-style-type: none"> ➤ dostępność zakupu (np. biletomaty, itp.), ➤ Częstotliwość kursowania w szczytach 15-30 min i 30-60 min. Poza szczytem, ➤ Przejazd z granicy miasta do centrum do 20 min. ➤ Ilość autobusów klimatyzowanych w ogólnej strukturze (%)
Rozkład jazdy - Skomunikowanie	Synchronizacja rozkładów jazdy komunikacji miejskiej z dalekobieżną (pociągi, autobusy)
Dopasowanie oferty do potrzeb rynku i preferencji komunikacyjnych	Kompleksowe badania marketingowe potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań transportowych
Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Strefa płatnego parkowania ➤ stosunek ceny biletów do przeciętnego wynagrodzenia ➤ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego
Redukcja negatywnego wpływu transportu na zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Struktura pojazdów w inwentarzu w przekroju norm czystości spalin ➤ Udział transportu kolejowego w przewozach ➤ Uprzywilejowanie transportu publicznego
Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu	Struktura pojazdów w inwentarzu w przekroju norm czystości spalin

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 47. Miejsca użyteczności publicznej w Siedlcach

L.p.	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. Ściegienego 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. Sekulska 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. Sokołowska 30	E	2

L.p.	Nazwa jednostki	ulica	Typ: E / K / S / U / Z	Obwód
45	Niepubliczne Przedszkole „Pinokio”	ul. Woszczerowicza 5	E	15
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”Notka”	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	Społeczna Szkoła Podstawowa Społecznego Towarzystwa Oświatowego	ul. Mireckiego 28	E	8
64	Społeczne 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 Służb Ochrony „COBRA- SIEDLCE”	ul. Floriańska 55	E	18
81	Policealna Szkoła Służb 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

L.p.	Nazwa jednostki	ulica	Typ: E / K / S / U / Z	Obwód
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
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	Rodzinny 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

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

L.p.	Nazwa jednostki	ulica	Typ: E / K / S / U / Z	Obwód
203	"Lukas" S. A. Filia	ul. Józefa Piłsudskiego 56	U	14
204	Narodowy Fundusz Zdrowia	ul. Józefa Piłsudskiego 4	U	14
205	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej	ul. Kilińskiego 29	Z	16
206	Szpital Miejski	ul. Starowiejska 15	Z	24
207	Zakład Opiekuńczo – Leczniczy Hospicjum	ul. Bema 22	Z	9
208	Mazowiecki Szpital Wojewódzki Sp. z o.o	ul. Poniatowskiego 26	Z	9
209	Centralny Szpital Kliniczny MSW i A w Warszawie Poliklinika w Siedlcach	ul. Starowiejska 66	Z	10
210	Polski Związek Głuchych Specjalistyczny Ośrodek Diagnostyki i Rehabilitacji Dzieci i Młodzieży z Wadą Słuchu	ul. Aslanowicza 32	Z	12
211	SP ZOZ „RMMeditrans” Stacja Pogotowia Ratunkowego i Transportu Sanitarnego	ul. Świrskiego 38	Z	12
212	NZOZ Ośrodek Medycyny Pracy	ul. Kleeberga 2	Z	18
213	NZOZ „Medica” Zespół Lekarzy Specjalistów	ul. 3 Maja 3	Z	15
214	Firma Handlowo Usługowa New Art. MEDICA s.c.	ul. 3 Maja 28	Z	15
215	NZOZ „SALUS”	ul. Kilińskiego 34	Z	16
216	NZOZ „CENTRUM”	ul. Niedziałka 14	Z	2
217	NZOZ „ESKULAP”	ul. Rynkowa 4	Z	2
218	NZOZ „LE – MED”	ul. Wyszyńskiego 18	Z	21
219	Przychodnia POZ „Omega”	ul. Świrskiego 34	Z	12
220	NZOZ „APASJONATA”	ul. Dylewicza 22	Z	37
221	NZOZ „ALERGOVITA	ul. Poznańska 119	Z	34
222	NZOZ „FEMINA” s.c.	ul. Wojska Polskiego 34A	Z	13
223	NZOZ „ARKA” Poradnia Zdrowia Psychicznego	ul. Młyn 3	Z	12
224	NZOZ Specjalistyczna Przychodnia Okulistyczna s.c.	ul. Wyszyńskiego 18	Z	21
225	NZOZ Poradnia Endokrynologiczna	ul. Katedralna 32	Z	12
226	NZOZ „AURIS” SP. z o.o. Centrum Laryngologii	ul. 3 Maja 28	Z	15
227	NZOZ Poradnia Dermatologiczna	ul. Chłodna 4	Z	19
228	Klinika Stomatologiczna „ZDROWIE”	ul. Kilińskiego 31	Z	16
229	NZOZ Przychodnia Stomatologiczna „LUX – DENTAL”	ul. Bema 1	Z	9
230	Prywatna Przychodnia Stomatologiczna „Baks-Dental”	ul. Kilińskiego 39	Z	16
231	Prywatna Przychodnia Stomatologiczna „Stomatodent BJB”	ul. Wojska Polskiego 38	Z	13
232	NZOZ Centrum Stomatologiczne Przychodnia	ul. Sienkiewicza 54	Z	16
233	NZOZ Specjalistyczna Przychodnia Stomatologiczna „VITA-DENT”	ul. Czerwonego Krzyża 41	Z	12
234	DENTICA Przychodnia Stomatologiczna	ul. Piłsudskiego 20	Z	14
235	NZOZ „Stomatologia”	ul. Starowiejska 66	Z	10
236	„AS-MED.” SP. z o.o.	ul. Sienkiewicza 11	Z	16
237	Specjalistyczna Przychodnia Lekarska „PANMED”	ul. Błonie 8	Z	24
238	Powiatowy Zespół Orzekania o Stopniu Niepełnosprawności	ul. Sienkiewicza 32	Z	16

Załącznik 2. Uchwała Rady Miasta Siedlce w sprawie ulg

UCHWAŁA Nr XVII/355/2012 RADY MIASTA SIEDLCE z dnia 24 lutego 2012r.

DZIENNIK URZĘDOWY WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO Poz. 2349

w sprawie ustalenia opłat za usługi przewozowe w komunikacji miejskiej realizowane na obszarze miasta Siedlce oraz gmin sąsiadujących, które zawarły porozumienie międzygminne z Miastem Siedlce w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego oraz w sprawie ustalenia kategorii osób uprawnionych do przejazdów ze zniżką na wszystkich liniach komunikacji miejskiej (w granicach administracyjnych Miasta Siedlce).

Na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 4, art. 40 ust. 1 i art. 41 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2001r. Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.), art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. b i art. 15 ust. 1 pkt 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2011r. Nr 5, poz. 13), art. 18a ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym (Dz.U. z 2007r. Nr 125, poz. 874 z późn. zm.) oraz na mocy porozumień międzygminnych, którymi powierzono Miastu Siedlce organizację gminnych przewozów pasażerskich, Rada Miasta Siedlce uchwała, co następuje:

§1. Ustala się trzy strefy biletowe na obszarze objętym usługami przewozowymi miejskiej komunikacji publicznej świadczonymi 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, Mordy, Zbuczyn oraz wsie Przygody i Suchożebry w gminie Suchożebry.

§2. Ustala się opłaty za usługi przewozu osób, bagażu oraz zwierząt w komunikacji miejskiej w granicach administracyjnych miasta Siedlce oraz w komunikacji miejskiej na terenie gmin, które zawarły porozumienie międzygminne, zgodnie z załącznikiem nr 1 do uchwały.

§3. Ustala się kategorie osób uprawnionych do przejazdów ulgowych na wszystkich liniach komunikacji miejskiej w Siedlcach (w granicach administracyjnych miasta) zgodnie z załącznikiem nr 2 do uchwały.

§4. Warunki zwrotu kosztów związanych z uprawnieniami pasażerów określonych w załączniku nr 2 niniejszej uchwały zostaną ustalone w umowie zawartej pomiędzy Miastem Siedlce, a operatorem świadczącym usługę przewozu.

§5. W autobusach miejskich przewozów pasażerskich 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 LI/736/2010 Rady Miasta Siedlce z dnia 29 stycznia 2010r. w sprawie maksymalnych cen za przejazd osób i przewóz bagażu w komunikacji miejskiej w Siedlcach (w granicach administracyjnych miasta).

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

Przewodniczący Rady:

Piotr Karaś

Załącznik Nr 1
do Uchwały Nr XVII/355/2012
Rady Miasta Siedlce
z dnia 24 lutego 2012r.

Opłaty za usługi przewozu osób, bagażu oraz zwierząt w komunikacji miejskiej w granicach administracyjnych Miasta Siedlce oraz w komunikacji miejskiej na terenie gmin, które zawarły z Miastem Siedlce porozumienie międzygminne

1. Strefa I obejmująca swym zasięgiem Miasto Siedlce:

1) bilet jednorazowy:

- a) przewóz jednej osoby - 2,50zł,
 - b) przewóz jednej osoby upoważnionej do opłaty ulgowej 25% - 1,88zł,
 - c) przewóz jednej osoby upoważnionej do opłaty ulgowej 50% - 1,25zł,
- 2) bilet za przewóz bagażu o wymiarach przekraczających 60x40x20cm oraz przewóz zwierząt - 2,50zł,

3) bilet jednorazowy zakupiony u kierowcy autobusu:

- a) przewóz jednej osoby - 3,00zł,
- b) przewóz jednej osoby upoważnionej do opłaty ulgowej 25% - 2,25zł,
- c) przewóz jednej osoby upoważnionej do opłaty ulgowej 50% - 1,50zł,
- d) przewóz bagażu i zwierząt - 3,00zł,

4) imienny bilet okresowy o nielimitowanej liczbie przejazdów:

a) na określony miesiąc - 86,00zł,

b) na okres 30 dni z określonymi datami obowiązywania - 86,00zł.

2. Strefa II obejmująca swym zasięgiem: wieś Grzędów w gminie Kotuń; wsie Białki, Błogoszcz, Chodów, Golice, Grabianów, Grubale, Nowe Iłganie, Opole Nowe i Stare, 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:

1) bilet jednorazowy uprawniający do przejazdu w strefie I i II - 3,50zł,

2) bilet za przewóz bagażu o wymiarach przekraczających 60x40x20 cm oraz przewóz zwierząt - 3,50zł,

3) bilet jednorazowy uprawniający do przejazdów w obrębie strefy II i III - 2,00zł,

4) imienny bilet okresowy o nielimitowanej liczbie przejazdów w strefie I i II:

a) na określony miesiąc - 120,00zł,

b) na okres 30 dni z określonymi datami obowiązywania - 120,00zł.

3. Strefa III obejmująca swym zasięgiem: wsie Niwiski, Wyłazy w gminie Mokobody; wsie Krzymosze, Leśniczówka, Radzików Stopki, Wielgorz, Wyczółki w gminie Mordy; Przygody, Suchożebry w gminie Suchożebry; Borki Wyrki, Bzów, Cielemeć, Choja, Chromna, Czuryły, Ługi Rętki, Ługi Wielkie, Rętki, Rządów, Świercze, Świercze Kolonia, Tarcze, Zbuczyn, Zdany w gminie Zbuczyn:

1) bilet jednorazowy uprawniający do przejazdów w strefach I, II i III - 4,50zł,

2) bilet za przewóz bagażu o wymiarach przekraczających 60x40x20cm oraz przewóz zwierząt - 4,50zł,

3) bilet jednorazowy uprawniający do przejazdów w obrębie strefy II i III - 2,00zł,

4) imienny bilet okresowy o nielimitowanej liczbie przejazdów w strefie I, II i III:

a) na określony miesiąc - 150,00zł,

b) na okres 30 dni z określonymi datami obowiązywania - 150,00zł.

Załącznik Nr 2
do Uchwały Nr XVII/355/2012
Rady Miasta Siedlce
z dnia 24 lutego 2012r.

Kategorie osób uprawnionych do przejazdów ulgowych na wszystkich liniach komunikacji miejskiej w Siedlcach (w granicach administracyjnych miasta)

1. Ustala się następujące kategorie osób uprawnionych do przejazdów z biletem ze zniżką 100% na wszystkich liniach komunikacji miejskiej w Siedlcach (w granicach administracyjnych miasta):

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,

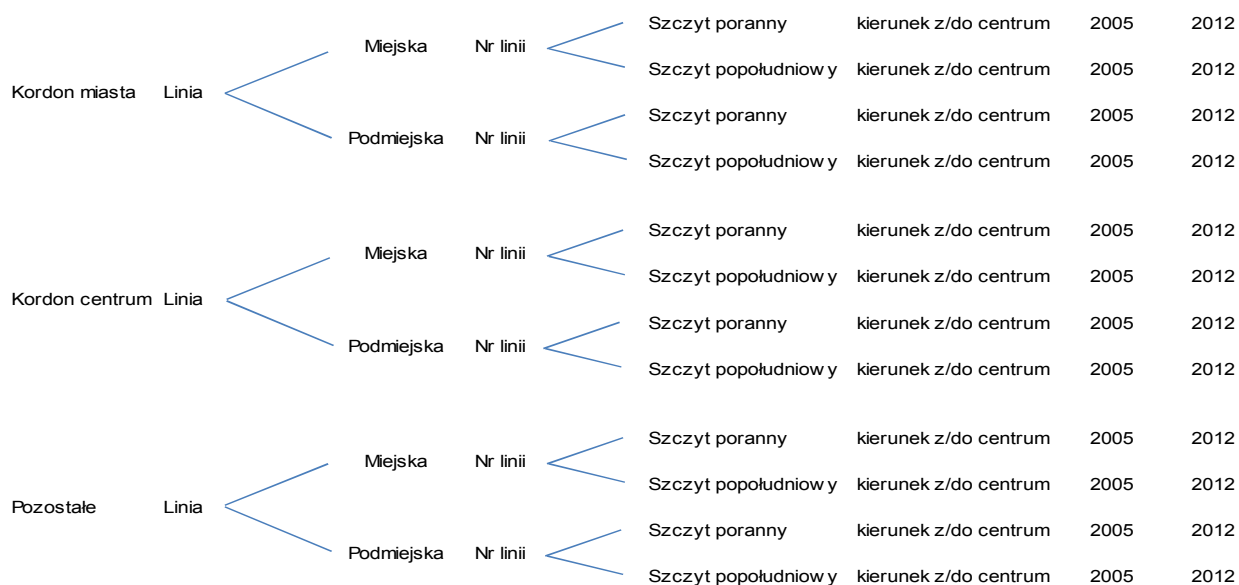
8) policjanci Komendy Miejskiej Policji w Siedlcach i strażnicy Straży Miejskiej w Siedlcach w trakcie wykonywania czynności służbowych.

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.

Załącznik 3. Pomiary napętnień w kordonach/ekranach

Dane zostały przedstawione wg poniższego schematu:



1. Kordon miasta

1.1. Ulica: **Janowska**, odcinek: **granica miasta**, linie podmiejskie

2. 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 podmiejskie

2. kierunek: **do miasta**, szczyt: **poranny**

Linia:	Napełnienie 2005	Napełnienie 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 centrum

2.1. 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:	Napętnienie 2005	Napętnienie 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:	Napętnienie 2005	Napętnienie 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:	Napętnienie 2005	Napętnienie 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
Jagięły-Jagiellońska	23
Jagięły-WSS	23
Jagięły-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
Jagięły-Jagiellońska	22
Jagięły-WSS	23
Jagięły-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-Żytnia	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-Żytnia	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-Żytnia	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
Kaszubska	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
Kaszubska	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
Kaszubska	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
Kaszubska	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 Działek

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 Działek

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
Popiełuszki II	22
Popiełuszki 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
Popiełuszki II	9
Popiełuszki 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
Popiełuszki II	7
Popiełuszki 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 Działek

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 Działek

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 Dziełek

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-Żytnia	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. Powierzchnia miasta Siedlce.....	13
Tabela 2. Ludność miasta Siedlce w latach 2007-2010 (według faktycznego miejsca zamieszkania).	14
Tabela 3. Struktura ludności miasta Siedlce wg grup ekonomicznych.....	14
Tabela 4. Liczba mieszkańców według przedziałów wiekowych na koniec 2011 roku.....	18
Tabela 5. Liczba osób kształcących się z podziałem na rodzaje szkół	22
Tabela 6. Najważniejsze miejsca użyteczności publicznej.....	23
Tabela 7. Poprawa dostępności komunikacyjnej miasta.....	38
Tabela 8. Usprawnienie układu drogowo-ulicznego	39
Tabela 9. Rozwój komunikacji publicznej.....	39
Tabela 10. Popyt efektywny – całkowity oraz w rozbiciu na poszczególne składowe	41
Tabela 11. Dane historyczne i prognoza zmian liczby mieszkańców Siedlec wg GUS – razem oraz w rozbiciu na poszczególne grupy wiekowe	42
Tabela 12. Dane historyczne i prognoza zmian liczby mieszkańców Siedlec wg GUS – udział poszczególnych grup wiekowych	42
Tabela 13. Dane historyczne i prognoza całkowitego popytu efektywnego na bazie danych historycznych, z uwzględnieniem czynników demograficznych	43
Tabela 14. Dane historyczne i prognoza zmiany liczby samochodów osobowych w Siedlcach.....	43
Tabela 15. Prognoza całkowitego popytu efektywnego na bazie danych historycznych, z uwzględnieniem czynników demograficznych i społecznych	44
Tabela 16. Dane historyczne i prognoza popytu efektywnego na bazie danych historycznych, z uwzględnieniem czynników zmodyfikowanych	45
Tabela 17. Praca przewozowa w Siedlcach	69
Tabela 18. Finansowanie usług transportu publicznego w Siedlcach – 2011 r.	96
Tabela 19. Wielkość dopłat płaconych przez gminy.....	96
Tabela 20. Struktura przychodów	97
Tabela 21. Dynamika cen biletów i inflacji.....	98
Tabela 22. Programy Operacyjne w latach 2007-2013	98
Tabela 23. Wysokość opłat.....	101
Tabela 24. Postulaty przewozowe.....	106
Tabela 25. Struktura taboru autobusowego	111
Tabela 26. Autobusy niskopodłogowe w Siedlcach	112
Tabela 27. Odnowa taboru autobusowego.....	112
Tabela 28. Analiza SWOT.....	122
Tabela 29. Ocena realizacji postulatów przewozowych i rekomendacje odnośnie ich poprawy	124
Tabela 30. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w Siedlcach.....	133
Tabela 31. Emisja zanieczyszczeń z zakładów szczególnie uciążliwych w Siedlcach w latach 2006-2008	138
Tabela 32. Emisja zanieczyszczeń do powietrza z kotłowni PEC Sp. z o.o. w Siedlcach w latach 2007-2009	139
Tabela 33. Emisja w zakładach DROSED S.A. w latach 2007-2009	139
Tabela 34. Cennik biletów i wybrane opłaty	160
Tabela 35. Szczegółowe zestawienie opłat	161
Tabela 36. Liczba kart miejskich	162
Tabela 37. Liczba pasażerów przewiezionych komunikacją publiczną	162

Tabela 38. Struktura przewiezionych pasażerów w rozbiciu na strefy i rodzaje biletów	163
Tabela 39. Liczba pasażerów przewiezionych w latach 1993-2011	163
Tabela 40. Rozkład jazdy pociągów Kolei Mazowieckich w dni powszednie	165
Tabela 41. Rozkład jazdy autobusów (dworzec PKP, dni powszednie)	165
Tabela 42. Rozkład jazdy pociągów Kolei Mazowieckich w soboty.....	166
Tabela 43. Rozkład jazdy autobusów (dworzec PKP, soboty)	166
Tabela 44. Rozkład jazdy pociągów Kolei Mazowieckich w dni świąteczne.....	167
Tabela 45. Rozkład jazdy autobusów (dworzec PKP, dni świąteczne)	167
Tabela 46. Mierniki realizacji postulatów zawartych w Planie Transportowym	175
Tabela 47. Miejsca użyteczności publicznej w Siedlcach	176

Spis map

Mapa 1. Położenie Siedlec na mapie Mazowsza	12
Mapa 2. Dzielnice Siedlec.....	13
Mapa 3. Gęstość zaludnienia wraz z obwodami wyborczymi w Siedlcach	15
Mapa 4. Gęstość zaludnienia w Siedlcach.....	16
Mapa 5. Gęstość zaludnienia w Siedlcach wraz z trasami autobusów.....	17
Mapa 6. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej i przystanków – miejsca najważniejsze	23
Mapa 7. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej i przystanków (<i>Źródło: Opracowanie własne</i>)	24
Mapa 8. Powiat Siedlecki	26
Mapa 9. Siedlce	27
Mapa 10. Przystanki autobusowe w powiecie siedleckim i w mieście Siedlce oraz strefy biletowe	29
Mapa 11. Rozplanowanie przestrzenne linii i przystanków autobusowych na tle odległości od centrum	30
Mapa 12. Planowany układ komunikacji zbiorowej.....	31
Mapa 13. Usprawnienia układu drogowego	32
Mapa 14. Planowany układ ścieżek rowerowych.....	33
Mapa 15. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Siedlce	34
Mapa 16. I i II etap małej obwodnicy	35
Mapa 17. Docelowy układ małej obwodnicy	36
Mapa 18. Połączenie obwodnicy z planowanym tunelem pod torami.....	37
Mapa 19. Planowanie przestrzenne miasta Siedlce.....	38
Mapa 20. Miasto Siedlce oraz gminy obsługiwane przez MPK w Siedlcach	48
Mapa 21. Gmina Siedlce.....	50
Mapa 22. Gmina Wiśniew	52
Mapa 23. Gmina Zbuczyn.....	54
Mapa 24. Gmina Mordy	56
Mapa 25. Gmina Suchożebry.....	58
Mapa 26. Gmina Mokobody.....	60
Mapa 27. Gmina Kotuń	62
Mapa 28. Gmina Skórzec.....	64
Mapa 29. Linia 3 – dzień powszedni, nie targowy - rano	72
Mapa 30. Linia 3 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia.....	72
Mapa 31. Linia 3 – dzień powszedni, nie targowy – po południu	72
Mapa 32. Linia 4 – dzień powszedni, nie targowy - rano	73

Mapa 33. Linia 4 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia.....	73
Mapa 34. Linia 4 – dzień powszedni, nie targowy – po południu	73
Mapa 35. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – rano – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich	74
Mapa 36. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich.....	74
Mapa 37. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – po południu – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich.....	74
Mapa 38. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – rano – kursy w kierunku ul. Terespolskiej.....	75
Mapa 39. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku ul. Terespolskiej ..	75
Mapa 40. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – po południu – kursy w kierunku ul. Terespolskiej..	75
Mapa 41. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – rano – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich, ulicami Janowską i Kasztanową.....	76
Mapa 42. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich, ulicami Janowską i Kasztanową.....	76
Mapa 43. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – po południu – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich, ulicami Janowską i Kasztanową.....	76
Mapa 44. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – rano – kursy w kierunku ul. Terespolskiej, ulicami Janowską i Kasztanową	77
Mapa 45. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku ul. Terespolskiej, ulicami Janowską i Kasztanową.....	77
Mapa 46. Linia 16 – dzień powszedni, nie targowy – po południu – kursy w kierunku ul. Terespolskiej, ulicami Janowską i Kasztanową.....	77
Mapa 47. Linia 28 – dzień powszedni, nie targowy – rano – kursy w kierunku ul. Leśnej.....	78
Mapa 48. Linia 28 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia– kursy w kierunku ul. Leśnej	78
Mapa 49. Linia 28 – dzień powszedni, nie targowy – po południu– kursy w kierunku ul. Leśnej.....	78
Mapa 50. Linia 28 – dzień powszedni, nie targowy – rano – kursy w kierunku Działek	79
Mapa 51. Linia 28 – dzień powszedni, nie targowy – w ciągu dnia– kursy w kierunku Działek.....	79
Mapa 52. Linia 28 – dzień powszedni, nie targowy – po południu– kursy w kierunku Działek	79
Mapa 53. Linia 18 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku MPK Starzyńskiego	80
Mapa 54. Linia 18 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku MPK Starzyńskiego...	80
Mapa 55. Linia 18 – dzień powszedni, targowy – po południu – kursy w kierunku MPK Starzyńskiego ...	80
Mapa 56. Linia 18 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku Działek	81
Mapa 57. Linia 18 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku Działek.....	81
Mapa 58. Linia 18 – dzień powszedni, targowy – po południu – kursy w kierunku Działek	81
Mapa 59. Linia 27 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku Starowiejska-Pętla	82
Mapa 60. Linia 27 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku Starowiejska-Pętla ...	82
Mapa 61. Linia 27 – dzień powszedni, targowy – po południu – kursy w kierunku Starowiejska-Pętla	82
Mapa 62. Linia 27 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku Działek	83
Mapa 63. Linia 27 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku Działek.....	83
Mapa 64. Linia 27 – dzień powszedni, targowy – po południu – kursy w kierunku Działek	83
Mapa 65. Linia 12 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku: Piaski Zamiejskie.....	84
Mapa 66. Linia 12 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku: Piaski Zamiejskie	84
Mapa 67. Linia 12 – dzień powszedni, targowy – po południu – kursy w kierunku: Piaski Zamiejskie.....	84
Mapa 68. Linia 12 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku: MPK Starzyńskiego	85
Mapa 69. Linia 12 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku: MPK Starzyńskiego..	85
Mapa 70. Linia 12 – dzień powszedni, targowy – po południu – kursy w kierunku: MPK Starzyńskiego ..	85
Mapa 71. Linia 22 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich	86

Mapa 72. Linia 22 – dzień powszedni, targowy – rano – kursy w kierunku Dworca PKP.....	86
Mapa 73. Linia 33 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku: Piaski Zamiejskie	87
Mapa 74. Linia 33 – dzień powszedni, targowy – w ciągu dnia – kursy w kierunku ul. Terespolskiej	87
Mapa 75. Linia 3 – sobota – do południa	88
Mapa 76. Linia 3 – sobota – po południu	88
Mapa 77. Linia 4 – sobota – do południa	89
Mapa 78. Linia 4 – sobota – po południu	89
Mapa 79. Linia 12 – sobota – do południa – kursy w kierunku: Piaski Zamiejskie.....	90
Mapa 80. Linia 12 – sobota – do południa – kursy w kierunku MPK Starzyńskiego	90
Mapa 81. Linia 33– sobota – po południu – kursy w kierunku: Piaski Zamiejskie	91
Mapa 82. Linia 33– sobota – po południu – kursy w kierunku ul. Terespolskiej.....	91
Mapa 83. Linia 16 – sobota – do południa – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich	92
Mapa 84. Linia 16 – sobota – po południu – kursy w kierunku ul. Unitów Podlaskich.....	92
Mapa 85. Linia 16 – sobota – do południa – kursy w kierunku ul. Terespolskiej.....	93
Mapa 86. Linia 16 – sobota – po południu – kursy w kierunku ul. Terespolskiej.....	93
Mapa 87. Linia 18 – sobota – kursy w kierunku MPK Starzyńskiego.....	94
Mapa 88. Linia 18 – sobota – kursy w kierunku Działek.....	94
Mapa 89. Linia 27 – sobota – kursy w kierunku Dworca PKP.....	95
Mapa 90. Linia 27 – sobota – kursy w kierunku ul. Starowiejskiej.....	95
Mapa 91. Strefa płatnego parkowania w Siedlcach	100
Mapa 92. Strefa I biletowa w Siedlcach.	155
Mapa 93. Układ linii komunikacyjnych 1.....	157
Mapa 94. Układ linii komunikacyjnych 2.....	158
Mapa 95. Układ linii komunikacyjnych 3.....	158
Mapa 96. Układ linii komunikacyjnych 4.....	159
Mapa 97. Układ linii komunikacyjnych 5.....	159
Mapa 98. Historyczna więźba podróży publicznym transportem zbiorowym w 2005r.....	171
Mapa 99. Aktualna więźba podróży publicznym transportem zbiorowym w 2012 r.	172
Mapa 100. Prognozowana więźba podróży publicznym transportem zbiorowym w 2017 r.....	173
Mapa 101. Prognozowana więźba podróży publicznym transportem zbiorowym w 2022 r.....	174

Spis rysunków

Rysunek 1. Liczba mieszkańców według przedziałów wiekowych.....	18
Rysunek 2. Liczba bezrobotnych w mieście Siedlce w latach 2007 – 2010.....	19
Rysunek 3. Stopa bezrobocia w latach 2007 – 2010	20
Rysunek 4. Prognoza liczby samochodów dla Siedlec do 2022 roku	25
Rysunek 5. Trendy wiekowe	65
Rysunek 6. Trendy wiekowe.....	65
Rysunek 7. Dynamiczny system informacji pasażerskiej.....	153
Rysunek 8. Liczba pasażerów przewiezionych w latach 1993-2011.....	164