



ZARZĄD DRÓG
I TRANSPORTU MIEJSKIEGO
W LUBLINIE

Komunikacja miejska w aglomeracji a wykluczenie

Lublin, 9 Październik 2026

Komunikacja miejska w aglomeracji



ZARZĄD DRÓG
I TRANSPORTU MIEJSKIEGO
W LUBLINIE

1. Obecny stan lubelskiej komunikacji miejskiej
2. Węzły przesiadkowe i parkingi P+R
3. Komunikacja miejska poza Lublinem
4. Rozwój transportu w gminach
5. Komunikacja zamiejska



Obecny stan lubelskiej komunikacji miejskiej



ZARZĄD DRÓG
I TRANSPORTU MIEJSKIEGO
W LUBLINIE

Potencjał przewozowy lubelskiej komunikacji miejskiej (stan na 13.05.2026)

Przewoźnik	Liczba posiadanego taboru	Liczba pojazdów w ruchu
MPK Lublin (autobusy)	271	213
MPK Lublin (trolejbusy)	99	80
Konsorcjum firm Meteor i IREX-1	14	10
Lubelskie Linie Autobusowe	5	3
Łącznie	389	306



Obecny stan lubelskiej komunikacji miejskiej



ZARZĄD DRÓG
I TRANSPORTU MIEJSKIEGO
W LUBLINIE

Charakterystyka sieci komunikacyjnej – stan na 1 maja 2026 r.

Długość linii ogółem (dziennych) [km]	1203 (1128)
Długość tras ogółem [km]	416
Długość linii w Lublinie (dziennych) [km]	982 (913)
Długość tras w Lublinie [km]	236
Długość linii (dziennych) na terenie gmin LOM [km]	221 (215)
Długość tras na terenie gmin LOM [km]	182
Liczba wozokilometrów planowanych na terenie Lublina	16 873 155
Liczba wozokilometrów planowanych na terenie gmin LOM	1 404 662
Liczba podróży (w 2025 r.) [tys.]	106 717



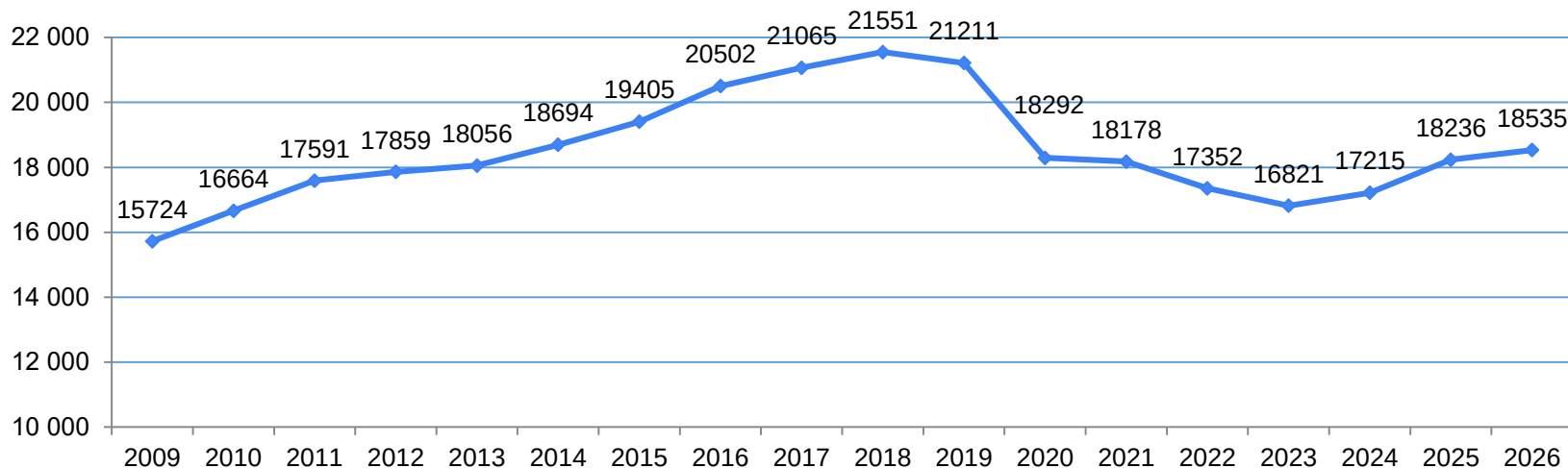
Sieć lubelskiej komunikacji miejskiej tworzą:

57 linii autobusowe (w tym trzy o charakterze przyspieszonym, dwie zjazdowe, jedna sezonowa)

14 linii trolejbusowych (w tym jedna zjazdowa)

3 linie nocne

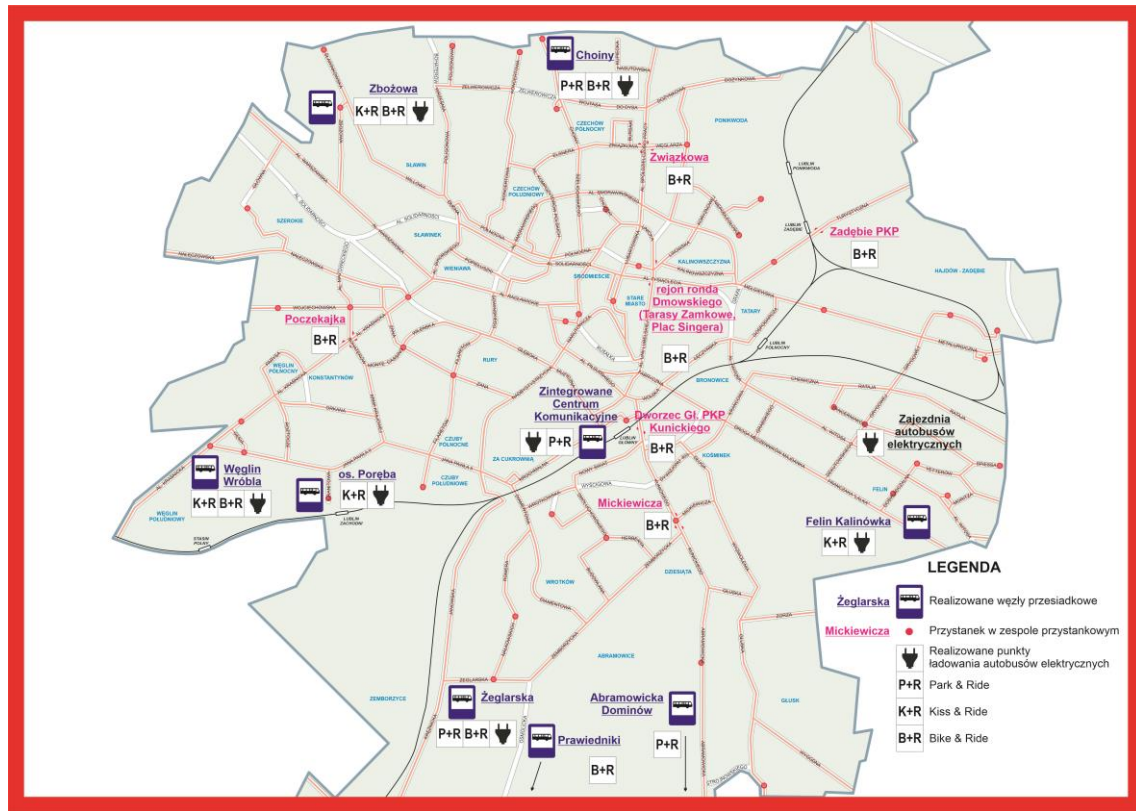
Praca przewozowa w latach 2009 - 2026 (tys. wzkm)



Infrastruktura - węzły przesiadkowe



ZARZĄD DRÓG
I TRANSPORTU MIEJSKIEGO
W LUBLINIE



Przy ulicach: Żeglarskiej, Zbożowej, Franczaka „Lalka”, Granitowej, Abramowickiej, Osmolickiej oraz al. Kraśnickiej powstały nowe węzły przesiadkowe.

Węzły przesiadkowe to miejsca integrujące transport samochodowy, rowerowy, pieszy oraz komunikację miejską. Pojazdy komunikacji miejskiej korzystają z nowych pętli postojowych, a mieszkańcy z dogodnych miejsc integrujących różne formy transportu. Budowa węzłów przesiadkowych w Lublinie jest współfinansowana z funduszy europejskich, a ich realizacja ważna nie tylko z punktu widzenia Miasta Lublin, ale także całego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Integracja transportu indywidualnego na terenie gmin ościennych z lubelską komunikacją miejską



Abramowicka-Dominów (2019 r.)



Dworzec Lublin (2024 r.)



Węglin Wróbla (2021 r.)



Żeglarska (2021 r.)



Grenadierów (2022 r.)



Choiny (2019 r.)



Budowa Dworca Lublin wraz z przebudową układu komunikacyjnego, w jego rejonie, to najważniejszy komponent projektu Zintegrowane Centrum Komunikacyjne dla Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020.

Całkowita wartość projektu to **ponad 300 mln zł**. Budynek udostępniono pasażerom w styczniu 2024 r.



W skład ZCK wchodzi:

- Dwukondygnacyjny budynek dworca autobusowego o powierzchni użytkowej 1,8 tys. m² z poczekalniami dla podróżnych
- pętla autobusowo-trolejbusowa
- 43 stanowiska dla autobusów zamiejskich (zadaszone)
- Podziemny parking P+R (170 miejsc)
- Parkingi K+R (11 miejsc)
- Parking B+R (67 stojaków)
- Osobny parking dla 120 autobusów zamiejskich, budynek socjalny i toaleta dla kierowców

Węzły przesiadkowe na obrzeżach Lublina



ZARZĄD DRÓG
I TRANSPORTU MIEJSKIEGO
W LUBLINIE



Węzeł w Tomaszowicach w Gminie Jastków
koło Lublina (pętla linii nr 33).
Przy pętli powstał również parking P+R i K+R.
Jest to jeden z węzłów wybudowanych
w projekcie Mobilny LOF w 2019 r.



Pętla linii nr 17 przy granicy Lublina
i Gminy Głusk wybudowana przez Gminę
Lublin w ramach projektów ZIT w 2019 r.
Przy pętli wybudowano miejsca parkingowe
P+R i punkt socjalny dla kierowców.

Komunikacja miejska poza granicami administracyjnymi Lublina

Funkcjonowanie komunikacji miejskiej organizowanej przez ZDiTM w Lublinie poza granicami miasta Lublin opiera się na zasadzie porozumień i umów zawartych pomiędzy Gminą Lublin a:

- Gminą Głusk,
- Gminą Jabłonna,
- Gminą Jastków,
- **Gminą Konopnica,**
- Gminą Mełgiew,
- Gminą Niedzwica Duża,
- Gminą Niemce,
- Gminą Spiczyn,
- Gminą Strzyżewice,
- Gminą Miejską Świdnik,
- Gminą Wólka.



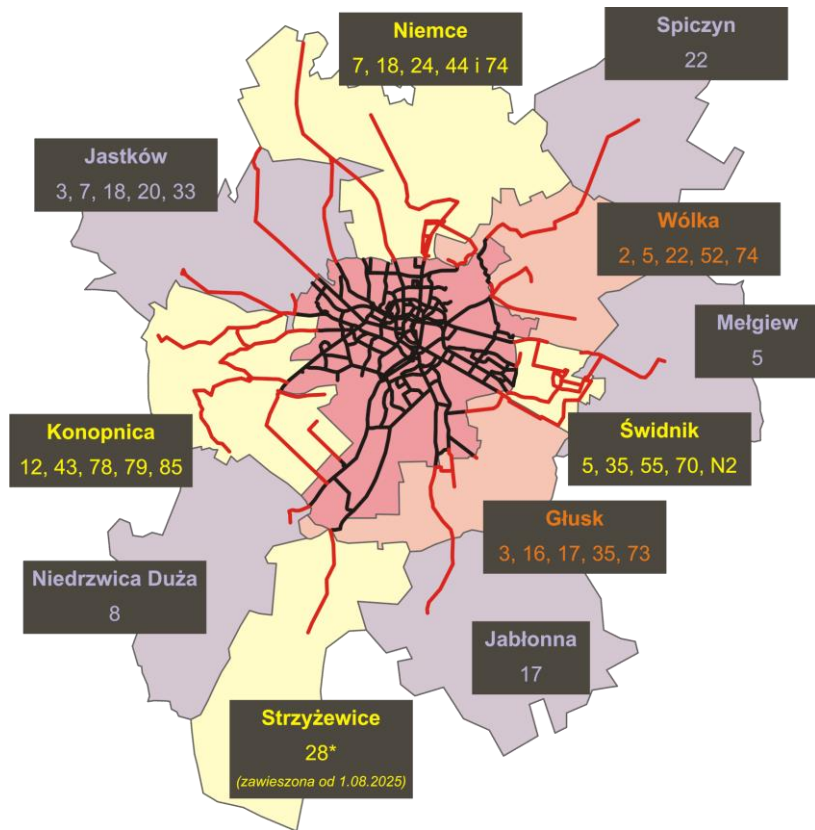
Komunikacja miejska poza Lublinem



ZARZĄD DRÓG
I TRANSPORTU MIEJSKIEGO
W LUBLINIE

Dane o gminach, w których funkcjonuje komunikacja miejska
na zlecenie ZDiTM w Lublinie (stan na 30.06.2025)

Nazwa gminy	Ludność	Powierzchnia	Gęstość zaludnienia
Gmina Głusk	15 524	64,3 km ²	241 os./km ²
Gmina Jabłonna	8351	131,2 km ²	64 os./km ²
Gmina Jastków	15 694	113,8 km ²	138 os./km ²
Gmina Konopnica	16 164	92,8 km²	174 os./km²
Gmina Mełgiew	10 883	95,6 km ²	114 os./km ²
Gmina Niedrzwica Duża	12 141	106,8 km ²	114 os./km ²
Gmina Niemce	22 539	141,1 km ²	160 os./km ²
Gmina Spiczyn	5981	83,1 km ²	72 os./km ²
Gmina Strzyżewice	8172	108,8 km ²	75 os./km ²
Gmina Miejska Świdnik	36 318	20,4 km ²	1785 os./km ²
Gmina Wólka	14 759	72,7 km ²	203 os./km ²
Gmina Lublin	327 384	147,5 km ²	2220 os./km ²



Dzienna praca przewozowa – liczba wozokilometrów (stan na 1.05.2026)

	Dzień powszedni			Sobota			Dzień świąteczny		
Suma	60 995	100,0%		36 811	100,0%		27 049	100,0%	
Lublin	55 977	91,8%		34 890	94,8%		25 589	94,6%	
Gminy	5 018	8,2%	100,0%	1 921	5,2%	100,0%	1 460	5,4%	100,0%
Głusk	585	1,0%	11,7%	261	0,7%	13,6%	197	0,7%	13,5%
Jabłonna	107	0,2%	2,1%	0	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%
Jastków	757	1,2%	15,1%	295	0,8%	15,4%	268	1,0%	18,3%
Konopnica	844	1,4%	16,8%	366	1,0%	19,1%	303	1,1%	20,8%
Mełgiew	142	0,2%	2,8%	42	0,1%	2,2%	42	0,2%	2,9%
Niedrzwica Duża	61	0,1%	1,2%	0	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%
Niemce	581	1,0%	11,6%	94	0,3%	4,9%	77	0,3%	5,3%
Spiczyn	127	0,2%	2,5%	0	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%
Strzyżewice	0	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%
Świdnik	999	1,6%	19,9%	522	1,4%	27,2%	404	1,5%	27,7%
Wólka	814	1,3%	16,2%	342	0,9%	17,8%	169	0,6%	11,5%

Charakterystyka stanu istniejącego oraz bariery rozwojowe

Rosnące potrzeby przewozowe związane m.in. z przyrostem liczby mieszkańców gmin wiejskich w nowych osiedlach (zabudowa jedno- i wielorodzinna).

Malejąca liczba tras i kursów przewozów komercyjnych, ograniczenie podaży w dni wolne od pracy oraz w godzinach wczesnoporannych i późnowieczornych.

Brak udogodnień dla osób z ograniczoną sprawnością fizyczną w pojazdach komunikacji zamiejskiej.

Ograniczone środki finansowe gmin przeznaczone na organizację publicznego transportu zbiorowego, brak dotacji do funkcjonowania komunikacji miejskiej.

Niedostateczna infrastruktura (drogi niespełniające wymagań technicznych, brak pętli nawrotowych).

Ograniczony potencjał przewozowy komunikacji miejskiej (posiadanych tabor oraz liczba zatrudnionych kierowców).

Liczba mieszkańców w gminach w latach 2005, 2015 i 2025 wg GUS

Nazwa gminy	2025	2015	2005
Gmina Głusk	15 524	10 150	7249
Gmina Jabłonna	8351	7953	7540
Gmina Jastków	15 694	13 650	12 170
Gmina Konopnica	16 164	13 261	10 846
Gmina Mełgiew	10 883	9448	8262
Gmina Niedzwica Duża	12 141	11 706	11 004
Gmina Niemce	22 539	18 781	16 250
Gmina Spiczyn	5981	5628	5494
Gmina Strzyżewice	8172	7985	7592
Gmina Miejska Świdnik	36 318	40 040	40 041
Gmina Wólka	14 759	11 563	9008
Gmina Lublin	327 384	340 727	354 967
Łącznie	493 910	490 892	490 423

Case Study 1 – optyka pasażera

- Przykład Gminy sąsiadującej z Lublinem: **Konponica**
- Miejscowość: **Radawiec Duży**: Na trasie do/z Lublina (Dworzec Metropolitalny) operuje: **12 przewoźników** zamiejskich wykonujących dzienne **59 kursów – średnio co kwadrans !!!**
- Opinie pasażerów (pracownicy, uczniowie):
 - **Przepełnione** (brak miejsc w ogóle lub siedzących),
 - **Nie operują w systemie** komunikacji miejskiej Lublina (w Lublinie trzeba zakupić dodatkowy bilet, żeby się przesiąść do KM),
 - **Standard usług** (tabor, systemy dystrybucji biletów, pewność przejazdu, itp.),
 - **Uprawnienia do bezpłatnych i ulgowych przejazdów** (uczniowie, seniorzy, itp.).

EFEKT: W 2025 r. w systemie komunikacji miejskiej na mocy porozumienia międzygminnego pojawia się **nowa linia komunikacji podmiejskiej** (miejskiej nr 43).

Case Study 2 – optyka Przewoźnika Zamiejskiego (tzw. „busiarz”)

- Przykład linii: Lublin - kierunek na Opole Lubelskie, Poniatowa, Płowizny (linie przebiegają przez Radawiec Duży)
- Zgłoszenia Przewoźników:
 - **Brak pasażerów poza godzinami szczytu** (niż demograficzny, nadmierne zmotoryzowanie),
 - **Brak rentowności ekonomicznej** (rosnące koszty stałe i zmienne),
 - **Rezygnacja z linii w przypadku pojawienia się konkurencji.**

EFEKT: Od okresu pandemii Covid 19' – rynek przewoźników zamiejskich skurczył się o ok. 30%

Case Study 3 – optyka Organizatora transportu (ZDiTM)

- Koszty funkcjonowania i utrzymania KM
- Suburbanizacja (konieczność objęcia obszarów peryferyjnych miasta o rozproszonej zabudowie),
- Brak kierowców na rynku pracy,
- Rezygnacja z linii w przypadku pojawienia się konkurencji.

EFEKT: Większe dopłaty z budżetu centralnego gminy; priorytetyzacja zadań własnych gminy

Case Study 4 – optyka organizatora transportu (Partner Gminny)

- **Koszty partycypacji usług – dopłat** (skala budżetu mniejszych gmin),
- **Presja społeczna** (mieszkańcy gmin ościennych chcą być w systemie komunikacji miejskiej a nie zamiejskiej),
- **Komunikacja nam się należy** – przecież dopłacamy a nasi mieszkańcy budują również potencjał Lublina,

EFEKT: Bariery finansowe lub techniczne ograniczają rozbudowę systemu KM na gminy ościenne

Potencjał rozwojowy

- Zwiększanie liczby kursów istniejących linii w komunikacji miejskiej.
- Optymalizacja wykorzystania posiadanego taboru i zasobów kadrowych.
- Zakup nisko- i zero emisyjnego taboru do obsługi linii łączącej gminę z Lublinem.
- Uruchamianie komunikacji gminnej i powiatowej w celu umożliwienia przesiadki do komunikacji miejskiej.
- Budowa parkingów P+R, K+R, B+R w celu ograniczenia udziału transportu indywidualnego.
- Powołanie związku powiatowo-gminnego z Gminą Lublin jako liderem w celu uzupełnienia obecnego systemu komunikacyjnego i objęcie pozostałych obszarów gmin sąsiadujących z Lublinem (np. Łuszczów Drugi w Gminie Wólka) oraz gmin niesąsiadujących z Lublinem (Bychawa, Nałęczów, Kamionka).
- Wspólne rozwiązania taryfowe, włączenie komunikacji gminnej, powiatowej, powiatowo-gminnej do systemu LUBIKA.

Dziękuję za uwagę