

Załącznik I - Szczegółowa diagnoza obszaru wsparcia

Spis treści

Rozdział 1. Diagnoza obszaru wsparcia	2
1.1 Demografia i potencjał rozwojowy.....	2
1.2 Edukacja i szkolnictwo wyższe	5
1.2.1. Diagnoza ogólna	5
1.2.2. Diagnoza szczegółowa odnosząca się do proponowanej interwencji w ramach ZIT	13
1.3 Rynek pracy i przedsiębiorczość.....	15
1.3.1. Diagnoza ogólna	15
1.3.2. Diagnoza szczegółowa odnosząca się do proponowanej interwencji w ramach ZIT	32
1.4 Ochrona środowiska	36
1.4.1. Diagnoza ogólna	36
1.4.2. Diagnoza szczegółowa odnosząca się do proponowanej interwencji w ramach ZIT	44
1.5 Diagnoza transportu i infrastruktury transportowej	48
1.5.1. Diagnoza ogólna	48
1.5.2. Diagnoza szczegółowa odnosząca się do proponowanej interwencji w ramach ZIT	64
1.6 Diagnoza potrzeb społecznych i zdrowotnych	85
1.6.1. Diagnoza ogólna	85
1.6.2. Diagnoza szczegółowa odnosząca się do proponowanej interwencji w ramach ZIT	92
1.7 Diagnoza potrzeb w obszarze rewitalizacji przestrzennej i społecznej w LOF	97
1.7.1 Diagnoza ogólna	97
1.7.2. Diagnoza szczegółowa odnosząca się do proponowanej interwencji w ramach ZIT	101
Rozdział 2. Strategia ZIT w odniesieniu do Planu Gospodarki Niskoemisyjnej.....	114
Spis map	116
Spis tabel.....	117
Spis wykresów	118

Rozdział 1. Diagnoza obszaru wsparcia

1.1 Demografia i potencjał rozwojowy

Demografia i potencjał rozwojowy będą analizowane w następujących aspektach:

- stan ludności,
- struktura ludności wg wieku, płci i grup ekonomicznych,
- przyrost naturalny.

Stan ludności

Wg danych Głównego Urzędu Statystycznego liczba ludności obszaru funkcjonalnego wynosi 545 237 mieszkańców (dane na koniec 2013 r.). Pomimo wyraźnego odpływu ludności z miast do 2012 r. liczba ludności całego obszaru rosła, malejąc jedynie w ostatnim 2013 r. (spadek o 2 789 mieszkańców w porównaniu do 2012 r.).

Tabela 1 - Liczba ludności w latach 2006-2013 w gminach LOF wg faktycznego miejsca zamieszkania, stan na koniec grudnia danego roku.

Gmina	ROK							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Głusk	7 543	7 780	7 961	8 289	8 836	9 112	9 388	9 633
Jabłonna	7 548	7 586	7 617	7 638	7 869	7 905	7 919	7 936
Jastków	12 310	12 613	12 722	12 857	13 128	13 255	13 350	13 479
Konopnica	11 172	11 432	11 546	11 615	12 195	12 369	12 589	12 790
Lubartów (g)	10 259	10 460	10 556	10 667	10 796	10 958	11 086	11 158
Lubartów (m)	22 928	22 803	22 655	22 600	22 846	22 746	22 654	22 543
Lublin	353 483	351 806	350 462	349 440	349 483	348 567	347 678	343 598
Melgiew	8 442	8 608	8 717	8 855	8 893	9 057	9 192	9 323
Nałęczów	9 494	9 448	9 470	9 511	9 357	9 328	9 198	9 277
Niedzwica Duża	11 071	11 099	11 195	11 337	11 423	11 482	11 532	11 631
Niemce	16 519	16 796	17 034	17 357	17 698	17 881	18 088	18 335
Piaski	10 718	10 692	10 662	10 657	10 803	10 731	10 681	10 658
Spiczyn	5 472	5 445	5 445	5 449	5 496	5 544	5 552	5 588
Strzyżewice	7 626	7 638	7 583	7 571	7 685	7 753	7 884	7 936
Świdnik	40 082	40 092	40 050	39 899	40 741	40 631	40 373	40 225
Wółka	9 349	9 773	10 039	10 255	10 298	10 595	10 862	11 127
RAZEM	544 016	544 071	543 714	543 997	547 547	547 914	548 026	545 237

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS – Bank Danych Lokalnych.

W 2013 r. ponad 75% ludności LOF zamieszkiwało w miastach, co świadczy o silnej urbanizacji Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego. Tak jak w wielu ośrodkach w Polsce w przypadku LOF również zauważalny jest proces suburbanizacji. Gminy Głusk, Jastków, Konopnica, Niemce i Wółka przez

ostatnie 8 lat zwiększyły liczbę mieszkańców o ponad 1 000 osób każda. Jednak z lokalnych analiz wynika, że trend napływu ludności do tych gmin zaczyna powoli maleć.

Pomimo ruchów ludności i malejącej liczbie mieszkańców miast, w sumie w latach 2006-2012 Lubelskiemu Obszarowi Funkcjonalnemu przybyło 1 221 mieszkańców. Są to głównie byli mieszkańcy innych gmin z terenów województwa i kraju. Niestety wciąż notuje się ujemne saldo migracji zagranicznych. W sumie w latach 2006-2013 za granicę wymeldowało się 1 747 osób, a zameldowało z zagranicy 782 osoby. W rezultacie saldo migracji zagranicznych dla LOF w analizowanym okresie jest ujemne i wynosi 965.

Tabela 2 - Migracje zagraniczne w obszarze LOF w latach 2006-2013

Dane	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Razem
zameldowania z zagranicy	78	130	106	99	87	98	95	89	782
wymeldowania za granicę	450	303	197	116	124	183	123	251	1 747
saldo migracji	-372	-173	-91	-17	-37	-85	-28	-162	-965

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS – Bank Danych Lokalnych.

Struktura ludności wg wieku, płci i grup ekonomicznych

Na obszarze LOF widoczna jest znacząca przewaga kobiet nad mężczyznami. Kobiety stanowią nieco ponad 53% ogólnej liczby mieszkańców. Udział ten na przestrzeni lat praktycznie nie uległ zmianie. Taka proporcja oznacza, że na 100 mężczyzn przypada 113 kobiet.

Tabela 3 - Struktura ludności wg płci w wybranych latach

Gminy	2006		2013	
	Mężczyźni	Kobiety	Mężczyźni	Kobiety
Głusk	3 706	3 837	4 681	4 952
Jabłonna	3 672	3 876	3 858	4 078
Jastków	6 064	6 246	6 602	6 877
Konopnica	5 456	5 716	6 303	6 487
Lubartów (g)	5 039	5 220	5 508	5 650
Lubartów (m)	10 905	12 023	10 763	11 780
Lublin	163 090	190 393	158 236	185 362
Mełgiew	4 080	4 362	4 565	4 758
Nałęczów	4 451	5 043	4 303	4 974
Niedzwica				
Duża	5 405	5 666	5 706	5 925
Niemce	8 111	8 408	8 997	9 338
Piaski	5 166	5 552	5 105	5 553
Spiczyn	2 701	2 771	2 757	2 831
Strzyżewice	3 765	3 861	3 851	4 085
Świdnik	19 288	20 794	19 221	21 004
Wółka	4 631	5 469	5 469	5 658
RAZEM	255 530	288 486	255 925	289 312
RAZEM	544 016		545 237	
%	46,97%	53,03%	46,94%	53,06%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS – Bank Danych Lokalnych.

Przewagę kobiet widać również na piramidzie wieku dla osób 50+. W przypadku ludności w wieku mobilnym (20-44 lat) liczba kobiet nieznacznie przewyższa liczbę mężczyzn (50,5% kobiet do 49,5% mężczyzn). Wśród grupy przedprodukcyjnej i produkcyjnej rozkład na płci jest niemal wyrównany (50,9% mężczyźni, 49,1% kobiety) natomiast w grupie osób w wieku poprodukcyjnym udział kobiet przekracza 70%.

Tabela 4 - Struktura ludności wg podziału na płeć i grupy ekonomiczne w 2013 r.

Gminy	2013							
	przedprodukcyjny		produkcyjny		mobilny		poprodukcyjny	
	M	K	M	K	M	K	M	K
Głusk	1 103	1 072	3 158	2 984	2 026	2 067	420	896
Jabłonna	831	739	2 606	2 318	1 624	1 573	421	1 021
Jastków	1 473	1 361	4 512	4 100	2 758	2 742	617	1 416
Konopnica	1 404	1 202	4 243	3 854	2 547	2 542	656	1 431
Lubartów (g)	1 261	1 173	3 762	3 267	2 436	2 261	485	1 210
Lubartów (m)	2 042	1 987	7 615	7 054	4 636	4 386	1 106	2 739
Lublin	28 256	27 802	109 429	107 943	67 561	70 888	20 551	49 617
Melgiew	1 001	961	3 037	2 762	1 846	1 881	527	1 035
Nałęczów	817	929	2 930	2 685	1 746	1 696	556	1 360
Niedzwica Duża	1 316	1 237	3 811	3 412	2 411	2 356	579	1 276
Niemce	1 967	1 930	6 177	5 595	3 902	3 777	853	1 813
Piaski	933	983	3 512	3 011	2 147	2 007	660	1 559
Spiczyn	566	594	1 923	1 572	1 250	1 065	268	665
Strzyżewice	851	830	2 602	2 329	1 576	1 570	398	926
Świdnik	3 394	3 137	13 167	12 248	7 888	7 741	2 660	5 619
Wólka	1 371	1 235	3 661	3 439	2 455	2 516	437	984

Oznaczenia: M – mężczyźni, K – kobiety.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS – Bank Danych Lokalnych.

Dane wskazują na wysoki udział ludności w wieku produkcyjnym w stosunku do średniej województwa i kraju oraz wysoki udział ludności w wieku mobilnym (37,81%). Niestety zwiększa się udział mieszkańców w wieku poprodukcyjnym oraz maleje liczba mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym.

Przyrost naturalny

Wpływ na strukturę ludności w przyszłości i zmiany demograficzne ma przyrost naturalny. W 2013 r. 5 gmin spośród 16 tworzących Lubelski Obszar Funkcjonalny miało ujemny wskaźnik przyrostu naturalnego (Jabłonna, Nałęczów, Piaski, Spiczyn i Strzyżewice). Trwałe problemy z ujemnym wskaźnikiem przyrostu naturalnego występują w gminach: Jabłonna, Nałęczów, Piaski, Spiczyn i Strzyżewice.

Tabela 5 - Wskaźnik przyrostu naturalnego w gminach LOF w latach 2006-2013

Gmina	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Głusk	2,0	5,5	3,7	1,4	1,0	2,0	4,5	3,3
Jabłonna	-1,8	-2,9	-3,0	-2,1	-2,6	-1,9	-2,9	-4,4
Jastków	0,7	1,5	1,3	2,4	4,6	1,6	2,3	2,7
Konopnica	-1,3	-1,2	0,6	-0,1	2,5	-1,0	0,2	0,4
Lubartów (g)	2,4	1,9	-0,8	2,0	2,5	2,1	0,4	0,7
Lubartów (m)	2,3	4,5	3,2	2,1	2,7	3,4	2,3	0,3
Lublin	0,6	0,3	0,5	1,4	0,9	0,6	0,7	0,1
Mełgiew	-1,0	1,5	-1,4	-0,7	1,4	-1,1	1,4	0,5
Nałęczów	-1,7	-1,9	-2,3	-2,8	-2,1	-1,2	-2,7	-5,1
Niedzwica Duża	2,8	2,4	3,0	0,7	3,9	-0,1	1,9	0,9
Niemce	2,4	2,5	4,1	5,3	4,2	3,4	2,6	1,8
Piaski	-2,7	-7,2	-2,9	-3,8	-3,4	-5,2	-2,4	-0,1
Spiczyn	-0,2	-0,6	-0,7	-0,6	-1,5	0,4	-2,3	-0,9
Strzyżewice	-0,7	-3,8	-2,2	-0,3	4,4	-1,8	-3,1	-2,3
Świdnik	2,1	1,7	2,3	1,6	1,1	0,9	-0,4	1,1
Wólka	6,4	3,7	6,9	5,0	7,0	5,7	6,4	2,7

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS – Bank Danych Lokalnych.

1.2 Edukacja i szkolnictwo wyższe

1.2.1. Diagnoza ogólna

- dostępność usług edukacyjnych na terenie LOF
- poziom kształcenia w LOF
- edukacja ponadgimnazjalna i wyższa

Dostępność usług edukacyjnych na terenie LOF

Mieszkańcom LOF oferowane są usługi edukacyjne na wszystkich poziomach kształcenia – od wychowania przedszkolnego po szkolnictwo wyższe. W roku szkolnym 2013 /2014 na terenie gmin LOF funkcjonowało ogółem 775 różnego typu szkół i placówek publicznych prowadzonych przez jednostki samorządu terytorialnego, a także niepublicznych i publicznych których organem prowadzącym są podmioty inne niż jst., z czego 503 (prawie 65% z całego LOF) prowadziło działalność edukacyjną na terenie miasta Lublin. W roku szkolnym 2013/2014 samorządy wchodzące w skład LOF prowadziły ogółem 362 przedszkola, szkoły i placówki, z czego: 86 przedszkoli, 13 punktów przedszkolnych, 114 szkół podstawowych, 55 gimnazjów, 29 liceów ogólnokształcących, 12 zasadniczych szkół zawodowych, 20 techników, 2 licea uzupełniające, 2 licea profilowane, 4 technika uzupełniające, 4 szkoły policealne, 7 burs, 9 poradni psychologiczno – pedagogicznych, 2 młodzieżowe domy kultury, 1 młodzieżowy ośrodek socjoterapii, 1 szkoła muzyczna I i II stopnia oraz 1 szkoła przysposabiająca do pracy. Jedyną gminą na obszarze LOF, która pełni również zadania powiatu jest Lublin. W związku z powyższym jedynie w kompetencji miasta Lublin leży zakładanie i prowadzenie publicznych przedszkoli, szkół i placówek zarówno wynikających z zadań własnych gminy, jak i powiatu. Miasto Lublin prowadzi zatem wszystkie z wymienionych powyżej typów

placówek oświatowych. Natomiast na terenach pozostałych gmin poza przedszkolami i szkołami prowadzonymi przez te gminy, funkcjonują także placówki, dla których organem prowadzącym jest powiat ziemski (*źródło: System Informacji Oświatowej, stan na 30 września 2013 r.; dane własne gmin*).

Do szkół i placówek dla dzieci i młodzieży prowadzonych przez samorządy wchodzące w skład LOF uczęszczało ogółem 73 794 uczniów, wychowanków i słuchaczy, z czego najwięcej, tj. 69,86%, pobierało naukę w placówkach funkcjonujących na terenie Lublina. Spośród 51 550 uczniów, słuchaczy i wychowanków uczęszczających do placówek prowadzonych przez miasto Lublin 9 816 zamieszkuje poza terenem miasta Lublin, z czego 9,37 % ogółu uczęszczających do szkół podstawowych ogólnodostępnych (1 691 uczniów), 10,31 % uczęszczających do ogólnodostępnych gimnazjów (793 uczniów), 43,19 % uczęszczających do ogólnodostępnych liceów ogólnokształcących (3 834 uczniów), 49,50 % uczęszczających do ogólnodostępnych szkół prowadzących kształcenie zawodowe oraz centrów kształcenia ustawicznego, w których funkcjonują licea ogólnokształcące dla dorosłych (3 498 osób).¹

Uczniowie szkół ponadgimnazjalnych, zamieszkujący stale poza Lublinem mogli korzystać z usług 7 burs szkolnych prowadzonych przez miasto Lublin. W roku szkolnym 2013/2014 w placówkach tych zamieszkiwało średnio 1 245 wychowanków. Obserwuje się wzrost liczby uczniów korzystających z burs.²

Należy podkreślić, iż również ok. 5,5 % ogółu dzieci uczęszczających do przedszkoli zamieszkuje poza terenem Lublina (w tym w 2014 r. 5,1 % na terenach gmin wchodzących w skład LOF). Na mocy ustawy o systemie oświaty do przedszkola prowadzonego przez gminę może uczęszczać dziecko niebędące jej mieszkańcem. Niemniej jednak gmina, której mieszkańcem jest dziecko pokrywa koszty wychowania przedszkolnego (*źródło: dane własne Gmina Lublin*).

W 2012 r. tylko nieco ponad 70% dzieci mogło korzystać z dostępnych miejsc w przedszkolach. W gminach Strzyżewice, Mełgiew, Lubartów, Niemce, Jastków i Wólka wciąż mniej niż 50% dzieci objętych jest edukacją przedszkolną. W Konopnicy, Spiczynie, Jabłonnej, Piaskach i Głusku odsetek ten nie przekracza 60%. W Lublinie liczba miejsc w 96 % (w roku szkolnym 2013/2014 – 100 %) zaspokaja potrzeby w zakresie edukacji przedszkolnej, z czego 69 % stanowiły przedszkola samorządowe. Uzupełnieniem oferty placówek samorządowych jest sieć placówek niepublicznych, co jednak zwiększa koszty ponoszone przez rodziców.

Na obszarze LOF można zatem zaobserwować duże nasycenie szkół i przedszkoli. Wyzwaniem jest natomiast dostosowanie sieci przedszkoli i szkół skierowanych do uczniów objętych obowiązkiem szkolnym do rozwoju przestrzennego miejscowości. Szczególnie w Lublinie obserwuje się konieczność dostosowania infrastruktury edukacyjnej do kierunków postępującego rozwoju przestrzennego miasta oraz tendencji demograficznych.

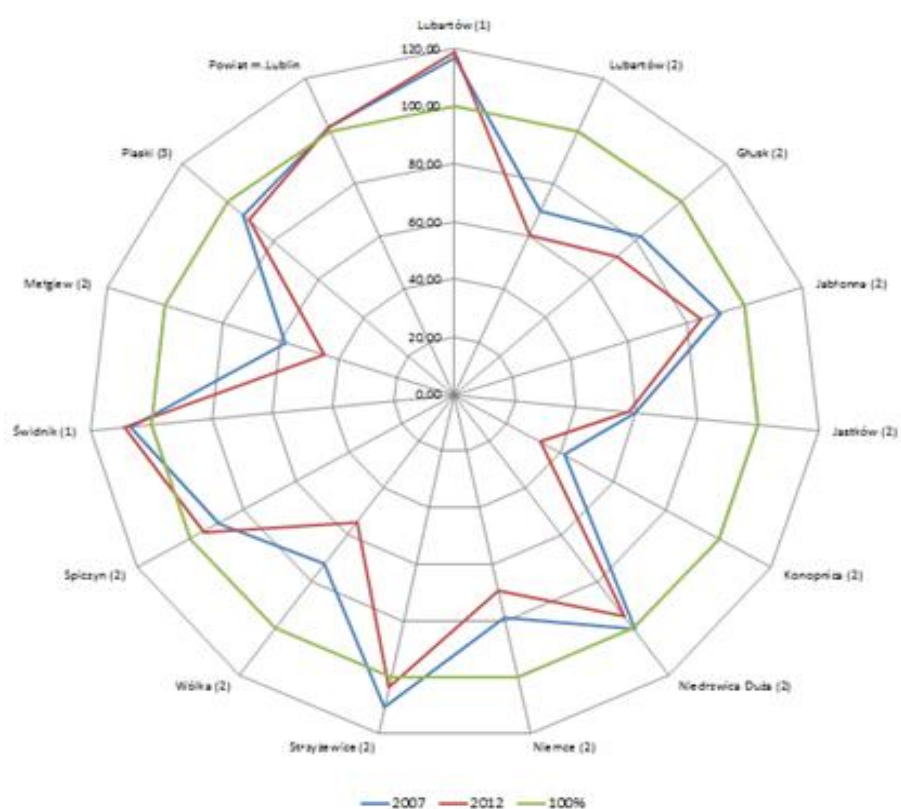
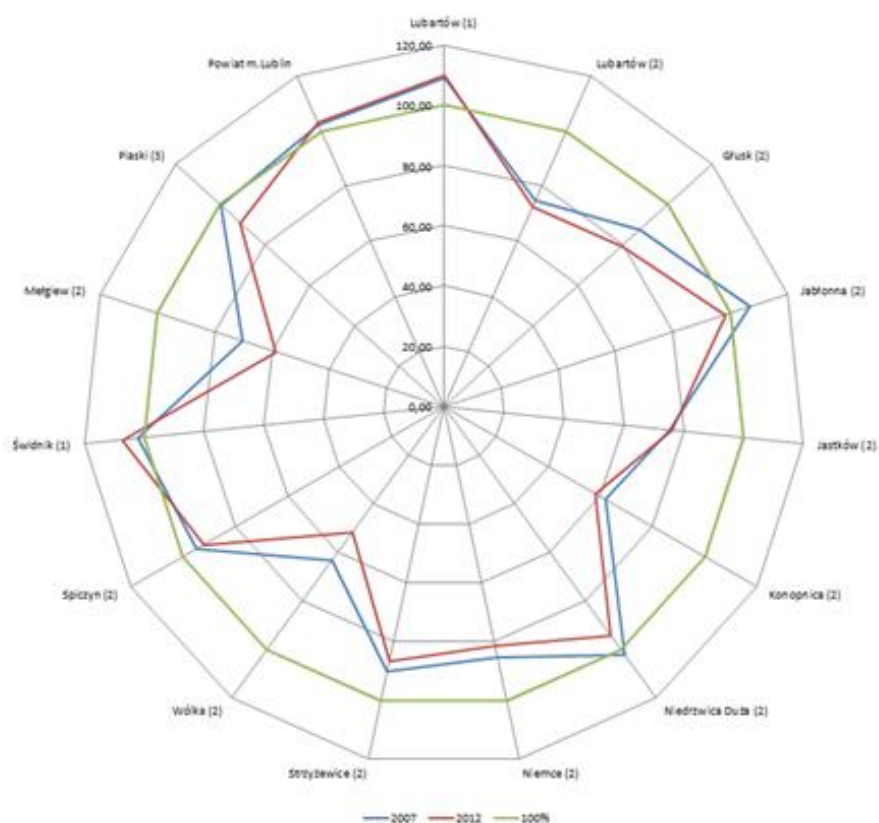
Współczynnik scholaryzacji poniżej 100% występuje w gminie Lubartów, Głusk, Jastków, Konopnica, Niedzwica Duża, Niemce, Strzyżewice (szkoły podstawowe), Wólka, Spiczyn, Mełgiew i Piaski. Uczniowie, którzy wybrali miejsca nauki poza swoją gminą podwyższają współczynnik scholaryzacji w innych gminach tj. w Lublinie, Świdniku, Lubartowie oraz Strzyżewicach (szkoły gimnazjalne). Jednocześnie zanotować trzeba spadek liczby uczniów w szkolnictwie podstawowym i gimnazjalnym w większości gmin (podobnie jak na pozostałych etapach kształcenia) – powyższe nie dotyczy m.in. Gminy Głusk”

Wykres 1 - Scholaryzacja w gminach – szkoły podstawowe i gimnazjalne (porównanie 2007-2012)

¹ Informacja o stanie realizacji zadań oświatowych w Gminie Lublin za rok 2013/2014

² Ibidem





Źródło: Opracowanie własne

Poziom kształcenia w LOF



Fundusze Europejskie
Program Regionalny

Lubelskie
Smakuj życie!

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Jakość kształcenia rozumianą jako stopień spełnienia wymagań dotyczących procesu kształcenia i jego efektów, wyrażoną w formie kwantyfikowalnej, stanowią m. in. wyniki egzaminów zewnętrznych szkół. Porównanie ich z wynikami szkół w województwie oraz w kraju, pozwala na dokonywanie analiz i ocenę efektów. Poniżej dokonano analizy średnich wyników egzaminów zewnętrznych oraz średniej zdawalności w szkołach prowadzonych przez gminy wchodzące w skład LOF za rok 2013/2014.

Wysoko należy oceniać jakość kształcenia w odniesieniu do średnich wyników sprawdzianów, w szkołach podstawowych w miastach Lublin 29,39 punktów, Świdnik 29,18 punktów, miasto Lubartów 28,77 punktów. Średni wynik sprawdzianu wyższy od średniego wyniku w Polsce (25,82) i w woj. lubelskim (25,84) osiągają również gminy: gmina Lubartów, Głusk, Jastków, Konopnica, Niemce, Strzyżewice, Spiczyn. Natomiast w pozostałych gminach średnie wyniki sprawdzianu są niższe od średniego wyniku w kraju i w województwie.³

Wyniki egzaminów gimnazjalnych w 2014 roku wskazują, iż najlepiej egzamin gimnazjalny zdali uczniowie z największych ośrodków, wchodzących w skład LOF, tj. Lublina, m. Lubartów oraz Świdnika. Wyniki w tych miastach z każdego zdawanego przedmiotu przewyższają średnią w województwie oraz w kraju. W gminach tj.: Niemce, Nałęczów, Jastków, Piaski, Głusk, Niedzwica Duża oraz Spiczyn wyniki te przedstawiają się różnie, w zależności od zdawanego przedmiotu, część przewyższa średnią w kraju i województwie, a część wyników jest poniżej. Aż w sześciu pozostałych gminach LOF wyniki egzaminów z wszystkich przedmiotów były niższe od średniej w województwie i w kraju.⁴

Średnia zdawalność w liceach ogólnokształcących w Lublinie w roku szkolnym 2013/2014 wyniosła 81% (średnia krajowa – 80%), natomiast w technikach 63% (średnia krajowa 54%). Warto podkreślić, iż wśród 21 liceów ogólnokształcących prowadzonych przez m. Lublin, w których uczniowie zdawali egzamin maturalny 8 liceów miało zdawalność wyższą od średniej krajowej, w tym w 4 zdawalność wyniosła 100%. Wśród 16 technik prowadzonych przez miasto Lublin, w 8 technikach zdawalność wyniosła powyżej średniej krajowej, w tym w 4 technikach powyżej 80%. W gminach LOF poza Lublinem organami prowadzącymi dla szkół ponadgimnazjalnych są także Nałęczów, Świdnik i m. Lubartów. Zdawalność egzaminów maturalnych w tych gminach przedstawia się następująco: Świdnik – 1 liceum ogólnokształcące: 87%; m. Lubartów – 1 liceum ogólnokształcące: 90%; Nałęczów – 1 liceum ogólnokształcące: 53%, 1 technikum: 59%.

Łącznie 80% uczniów techników i techników uzupełniających prowadzonych przez Miasto Lublin otrzymało w sesji letniej w 2014 r. dyplom potwierdzający kwalifikacje zawodowe. Wskaźnik ten jest wyższy od uzyskanego dla całej populacji zdających w województwie lubelskim (64%) oraz w Polsce (66%). Również 44,44% uczniów technikum prowadzonego przez gminę Nałęczów otrzymało dyplom potwierdzający kwalifikacje zawodowe.⁵

W ogólnodostępnych technikach funkcjonujących na terenie LOF w roku szkolnym 2013/2014 uczniowie mogli się kształcić w 47 zawodach, z tego w technikach prowadzonych przez wchodzące w skład LOF gminy w 35 zawodach (w 35 zawodach w Lublinie, w 4 zawodach w Nałęczowie) Uczniowie ogólnodostępnych zasadniczych szkół zawodowych kształcili się w roku szkolnym 2013/2014 w 24 zawodach, z czego w szkołach prowadzonych przez gminy LOF – w 19, w samym Lublinie – w 15 zawodach. Dyrektor szkoły ustala zawody w porozumieniu z organem prowadzącym szkołę i po zasięgnięciu opinii odpowiednio wojewódzkiej lub powiatowej rady zatrudnienia.

Silną stroną LOF, w szczególności Lublina, jest szeroka oferta i wysoka jakość kształcenia zawodowego. Należy wykorzystać ten potencjał w celu stworzenia skoordynowanej, efektywnej sieci

³ dane Okręgowej Komisji Egzaminacyjnej w Krakowie

⁴ Ibidem

⁵ źródło: Informacja o stanie realizacji zadań oświatowych w Gminie Lublin za rok 2013/2014; dane Okręgowej Komisji Egzaminacyjnej w Krakowie

dobrze wyposażonych szkół zawodowych, dostosowanej do tendencji panujących na rynku pracy, w szczególności w zakresie inteligentnych specjalizacji określonych dla województwa lubelskiego oraz branż kluczowych z punktu widzenia dokumentów strategicznych. Działania te należy prowadzić w ścisłej współpracy z otoczeniem społeczno-gospodarczym, w szczególności z pracodawcami. Współdziałanie powinno obejmować m.in. organizację praktyk i staży, modyfikację sieci szkół, oferty edukacyjnych, strategicznych kierunków kształcenia oraz programów nauczania, doradztwo, konsultacje. Należy ponadto dostosować kompetencje i kwalifikacje nauczycieli praktycznej nauki zawodu do potrzeb kształcenia przyszłej kadry w branżach kluczowych dla regionu. Zagrożeniem jest również proces odchodzenia na emeryturę doświadczonych nauczycieli praktycznej nauki zawodu przy jednoczesnym braku zastępowalności na odpowiednim poziomie przygotowania merytorycznego.⁶ Dla podniesienia efektywności kształcenia zawodowego koniecznym jest również bieżąca modernizacja wyposażenia szkolnych pracowni zawodowych, w których powinny być stworzone warunki analogiczne jak w rzeczywistym środowisku pracy.

Wobec spodziewanego w kolejnych latach wzrostu zapotrzebowania na wiedzę i kształcenie ustawiczne należy podjąć działania zmierzające do podniesienia poziomu nauczania w szkołach dla dorosłych, który obecnie jest niezadawalający, a także bieżącego rozwoju oferty kształcenia ustawicznego odpowiadającej potrzebom rynku pracy, w szczególności w zakresie kwalifikacyjnych kursów zawodowych, kursów umiejętności zawodowych i kursów kompetencji ogólnych, wynikających z elastycznego reagowania na potrzeby rynku pracy. Koniecznym jest rozwinięcie systemu elastycznego reagowania CKU na potrzeby rynku pracy, w warunkach konkurencyjnej gospodarki. Centra kształcenia ustawicznego odgrywają niezwykle istotną rolę w edukacji dorosłych, wspierają rozwój zdolności adaptacyjnych dorosłych do zmian społecznych oraz tendencji panujących na rynku pracy. Rozwój oferty i bazy dydaktycznej CKU, w tym form e-learningowych, pozwoli w efekcie przeciwdziałać wykluczeniu społecznemu i bezrobociu, w tym osób znajdujących się w trudnej sytuacji materialnej i życiowej. Wskazana jest także organizacja i prowadzenie kształcenia ustawicznego na odległość, jako formy wzbogacającej ofertę edukacyjną, w tym również przygotowanie programów nauczania oraz materiałów i pakietów dydaktycznych dla słuchaczy i nauczycieli do kształcenia na odległość, przygotowanie kadry dydaktycznej i administracyjnej do kształcenia na odległość. Spośród gmin LOF CKU prowadzi tylko Lublin.

Pomimo szerokiej oferty szkolnictwa zawodowego oraz kursów kwalifikacyjnych uwidacznia się problem barier w zakresie aktywizacji zawodowej absolwentów szkół zawodowych oraz kwalifikacyjnych kursów zawodowych oraz wysoki wskaźnik bezrobocia wśród absolwentów szkół zawodowych oraz osób w wieku minus 30. Rokrocznie kilka tysięcy młodych ludzi kończy szkoły zawodowe zarówno ponadgimnazjalne jak i policealne, nie wszyscy podejmują dalsze kształcenie na wyższych uczelniach. Bezrobocie wg danych Urzędu Statystycznego w Lublinie wynosiło w grudniu 2013 roku 10,1% z czego 23,6% to osoby z wykształceniem policealnym i średnim zawodowym, a 17,9 % z zasadniczym zawodowym. Dane liczbowe wynikające z ewidencji osób bezrobotnych zarejestrowanych w MUP wskazują na relatywnie duży udział osób w wieku do 30 roku życia w liczbie ogólnej. Na koniec grudnia 2013 roku bezrobotni w wieku do 30 roku życia stanowili 29,3% ogółu i są oni zagrożeni długotrwałym bezrobociem. Absolwenci różnych typów szkół, zarówno wyższych jak i zawodowych, coraz liczniej zasilają grono bezrobotnych. Wśród bezrobotnych znajdują się również absolwenci szkół zawodowych oraz osoby podejmujące działania rekwalifikacyjne w procesie kształcenia ustawicznego. Należy zatem podjąć działania wspierające absolwentów szkół ponadgimnazjalnych oraz kursów kwalifikacyjnych umożliwiające w/w osobom aktywne wejście na rynek pracy poprzez rozpoczęcie własnej działalności gospodarczej oraz implementację i rozwój własnej firmy w sektorze mikro i małych przedsiębiorstw produkcyjnych i usługowych. Wpłynie to na zwiększenie miejsc pracy oraz rozwój gospodarczy miasta i regionu.

⁶ *Analiza możliwości kształcenia kadr na poziomie ponadgimnazjalnym i wyższym w kontekście rozwoju inteligentnych specjalizacji województwa lubelskiego; ASM – Centrum Badań i Analiz Rynku Sp. z o.o. maj 2014*



Istotnym wyróżnikiem Lublina jest dbałość o wyrównywanie szans edukacyjnych poprzez realizowanie działań na rzecz dzieci i młodzieży ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi oraz trudnościami w nauce. Miasto Lublin zapewnia możliwości kształcenia uczniom z orzeczeniem o potrzebie kształcenia specjalnego ze względu na rodzaj i stopień niepełnosprawności w szkołach ogólnodostępnych, w ogólnodostępnych szkołach z oddziałami integracyjnymi oraz placówkach kształcenia specjalnego. Szkoły i placówki Miasta Lublina na przestrzeni lat 2011-2013 w widoczny sposób zmieniły swój wizerunek i zapewniają coraz lepsze warunki oraz szeroką ofertę edukacyjną uczniom niepełnosprawnym. Sieć placówek specjalnych w Mieście Lublinie zapewnia możliwość edukacji dzieciom i młodzieży niepełnosprawnej na każdym etapie kształcenia począwszy od prowadzonych w placówkach lubelskich zajęć wczesnego wspomagania rozwoju dziecka poprzez przedszkola, szkoły podstawowe, gimnazja oraz szkolnictwo ponadgimnazjalne.

W roku szkolnym 2013-2014 w szkołach specjalnych w Lublinie kształciło się łącznie 899 uczniów i wychowanków z różnymi rodzajami niepełnosprawności, w tym 455 spoza Lublina, co stanowi 50,61% ogółu uczniów. Dzieci kierowane do kształcenia specjalnego wywodzą się z obszaru całego województwa.

Szeroka oferta edukacyjna dla uczniów ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi dostępna na każdym etapie kształcenia stanowi niewątpliwie istotny atut Lublina. Jednak barierą w zakresie wsparcia osób niepełnosprawnych jest brak ośrodka zapewniającego kompleksowe wsparcie edukacyjne, rehabilitacyjne oraz rekreacyjne dla dzieci i młodzieży niepełnosprawnej, stanowiącego jednocześnie element integracji ze środowiskiem. Placówki należy ponadto doposażyć w nowoczesne pomoce do zajęć dydaktyczno-wychowawczych oraz rewalidacyjno-wyrównawczych. Ponadto interwencji wymagają warunki infrastrukturalne, obiekty edukacyjne należy również lepiej dostosować do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Gminy wchodzące w skład LOF prowadzą również placówki wychowania pozaszkolnego. Największą ofertę w tym zakresie ma Lublin. Ważnym elementem oferty edukacyjnej jest Szkoła Muzyczna I i II stopnia im. Tadeusza Szeligowskiego, która prowadzi edukację muzyczną dzieci i młodzieży. W roku szkolnym 2013/2014 uczyło się w niej łącznie 665 uczniów, w tym 157 spoza Lublina.⁷

Na terenie miasta Lublin funkcjonują również dwa młodzieżowe domy kultury, dla których Gmina Lublin jest organem prowadzącym. Z uwagi na różnorodne formy prowadzonych zajęć, m. in. w pracowniach plastycznych i rękodzieła artystycznego, zespołach wokalnych i muzycznych, kołach teatralnych i recytatorskich, w warsztatach kulinarnych, turniejach szachowych, działalność młodzieżowych domów kultury ma istotny wpływ na rozwój i propagowanie kultury na terenie miasta, ale ich działalność kulturalna oddziałuje również na dzieci i młodzież innych gmin. Placówki biorą aktywny udział w inicjowaniu, organizowaniu i prowadzeniu wielu imprez i uroczystości okazjonalnych, wystawiają własne programy artystyczne np. spektakle teatralne, widowiska oraz koncerty związane ze świętami kościelnymi i państwowymi, a także aktywnie uczestniczą w przedsięwzięciach i akcjach o charakterze charytatywnym. Działalność młodzieżowych domów kultury przejawia się również w organizowaniu wystaw, wernisaży, przeglądów i festiwali czy też konkursów o zasięgu ponadlokalnym. W roku szkolnym 2013/2014 w obu domach kultury zajęcia prowadzone były w łącznie 218 zespołach/grupach/kołach zainteresowań, z których skorzystało 3164 dzieci i młodzieży, z czego ponad 200 osób – 6,3 % z poza terenu gminy Lublin, natomiast w imprezach i uroczystościach okazjonalnych udział wzięło ponad 150 tys. osób.⁸

Zatem prowadzone przez gminę Lublin młodzieżowe domy kultury dysponują dużym potencjałem w zakresie profesjonalnej kadry pedagogicznej i doświadczenia w działalności na rzecz krzewienia kultury, postaw patriotycznych i obywatelskich. Aby wzmocnić oddziaływanie lubelskich placówek na dzieci i młodzież z pozostałych gmin LOF należy stworzyć warunki, zaplecze i przestrzeń

⁷ Informacja o stanie realizacji zadań oświatowych w Gminie Lublin za rok 2013/2014

⁸ Ibidem

publiczną w centrum miasta w celu umożliwienia prowadzenia profesjonalnych okazjonalnych inicjatyw kulturalnych i patriotycznych, imprez, festiwali, wernisaży, wystaw, koncertów itp., o charakterze otwartym skierowanych do szerszego grona odbiorców. Upowszechnianie sztuki szerszemu gronu odbiorców pomoże przeciwdziałać wykluczeniu społecznemu osób biednych oraz wyrównywać szanse edukacyjne. Istotnym jest aby lokalizacja znajdowała się w centrum miasta, co ułatwi dostęp szerszej grupie odbiorców, a jednocześnie zapewni bliskość siedziby obu Młodzieżowych Domów Kultury. W centrum funkcjonuje również wiele placówek oświatowych, które mogłyby skorzystać z takiej otwartej oferty kulturalnej. Stworzenie profesjonalnie zaadaptowanej na cele artystyczne przestrzeni publicznej jest również istotne dla stałych uczestników zajęć organizowanych przez MDK. Obecnie placówki te nie dysponują warunkami do prezentacji sztuki na wysokim poziomie artystycznym w profesjonalnych warunkach. W tym celu wynajmują sale w innych placówkach kultury, a w tym zakresie są ograniczone finansowo. Cennym byłoby uwzględnienie takiej funkcji.

Istotną funkcję wspomagającą uczniów, ich rodziców i opiekunów oraz pracowników szkół pełnią poradnie psychologiczno-pedagogiczne prowadzone przez gminę Lublin. Poradnie oferują wsparcie dla uczniów, ich rodzin, nauczycieli i szkół w rozwiązywaniu i profilaktyce problemów związanych z rozwojem i funkcjonowaniem dzieci i młodzieży w środowiskach jej życia. Ponadto poradnie specjalistyczne koncentrują się na diagnozie i terapii dzieci i młodzieży niepełnosprawnej, z różnymi wadami genetycznymi i dysfunkcjami rozwojowymi oraz doradztwie zawodowym.

Młodzieżowy Ośrodek Socjoterapii w Lublinie prowadzi działalność w zakresie socjoterapii, przedinterwencyjnej działalności profilaktycznej dla młodzieży zagrożonej niedostosowaniem społecznym i uzależnieniami oraz edukację dzieci zagrożonych niedostosowaniem społecznym w przedziale wiekowym objętym obowiązkiem szkolnym w zakresie podstawowym. W roku szkolnym 2013/2014 opieką objęto 48 wychowanków i 38 uczniów.

W celu realizacji zadań dydaktycznych oraz opiekuńczych i wychowawczych przedszkola, szkoły i placówki prowadzone przez gminy wchodzące w skład LOF zatrudniały w roku szkolnym 2013/2014 łącznie 8 797 nauczycieli, z czego 6 285 (71,44%) nauczycieli pracowało w szkołach prowadzonych przez miasto Lublin.⁹ Należy podkreślić, iż edukacja stanowi branżę skupiającą największą liczbę pracodawców zatrudniających 10 i więcej pracowników w woj. Lubelskim (*źródło: Baza REGON*). Poza nauczycielami w placówkach edukacyjnych zatrudnia się także kadre niepedagogiczną.

Ośrodkiem doskonalenia nauczycieli na obszarze LOF jest Lublin, zarówno w zakresie oferty studiów wyższych jak i placówek doskonalenia nauczycieli. Działalność swoją w Lublinie prowadzi 16 placówek doskonalenia nauczycieli.

W zakresie zarządzania oświatą na terenie LOF obserwuje się niewystarczającą integrację systemów narzędzi informatycznych służących do zarządzania w oświacie i nadzoru nad oświatowymi jednostkami organizacyjnymi. Jednocześnie zauważa się niewystarczające dofinansowanie rozwoju e-usług, w tym braki sprzętowe oraz niewystarczające przygotowanie personelu. Koniecznym jest stworzenie zintegrowanego systemu narzędzi informatycznych obejmujący organy prowadzące i wszystkie oświatowe jednostki organizacyjne oraz rozwój e-usług w zakresie edukacji co wpłynie na usprawnienie systemu zarządzania oświatą. Wskazaniem jest także tworzenie skoordynowanej bazy e-zasobów edukacyjnych dostępnej dla nauczycieli i uczniów z całego obszaru LOF.

Powyższe dane wskazują, że miasto Lublin stanowi ośrodek edukacyjny/ pełni rolę najważniejszego ośrodka edukacyjnego (pod względem oferty edukacyjnej, liczby uczniów oraz miejsc pracy i możliwości doskonalenia zawodowego nauczycieli) o istotnym znaczeniu dla rozwoju całego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego. Koncentracja ośrodków edukacyjnych zwłaszcza na

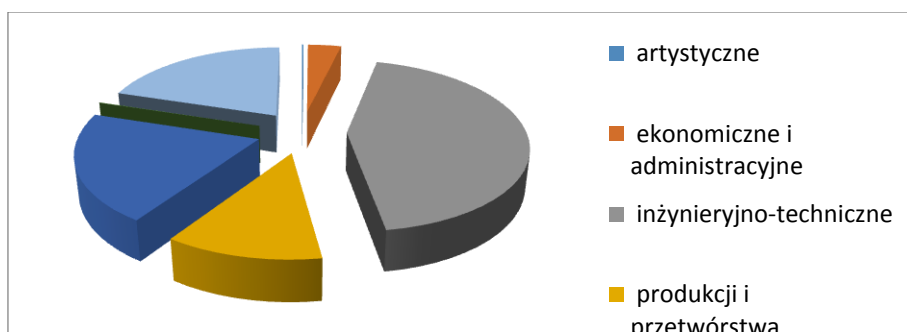
⁹ źródło: System Informacji Oświatowej, stan na 30 września 2013 r.

poziomie ponadgimnazjalnym, w zakresie edukacji specjalnej, wychowania pozaszkolnego, kształcenia ustawicznego oraz doskonalenia zawodowego nauczycieli na terenie Lublina sprawa, iż dalszy rozwój roli/funkcji edukacyjnej Lublina jest jednocześnie kluczowy dla rozprzestrzeniania procesów rozwojowych w pozostałych gminach wchodzących w skład LOF. Biorąc pod uwagę znaczącą liczbę uczniów szkół ponadgimnazjalnych uczęszczających do szkół lubelskich, ale również zainteresowanie rodziców uczęszczaniem ich dzieci do przedszkoli, szkół podstawowych i gimnazjalnych, pomimo zapewnienia edukacji na tym poziomie przez gminy, jak również znaczenie Lublina jako rynku pracy dla nauczycieli koniecznym jest rozwój infrastruktury drogowej oraz zintegrowanego systemu komunikacji/ transportu publicznego. Działania na rzecz poprawy jakości połączeń Lublina z pozostałymi gminami wchodzącymi w skład LOF jest warunkiem niezbędnym dla zrównoważonego rozwoju całego obszaru LOF, zarówno w aspekcie połączeń zewnętrznych jak i wewnętrznego, tj. dobra komunikacja pomiędzy przystankami przesiadkowymi a okolicą placówek oświatowych.

Edukacja ponadgimnazjalna i wyższa

Tylko w niektórych gminach zorganizowane jest szkolnictwo ponadgimnazjalne. Poza miastami: Lubartów, Lublin, Świdnik, Piaski i Nałęczów, szkoły te znajdują się w gminach: Strzyżewice, Spiczyn (szkoły zawodowe); Niedzwica Duża, Niemce, Strzyżewice i Spiczyn (technika); Niedzwica Duża, Spiczyn, Strzyżewice, Niemce (szkoły ogólnokształcące). Od 1 września 2012 r. obowiązuje nowa klasyfikacja zawodów szkolnictwa zawodowego. Wprowadzono do niej 15 nowych zawodów i równocześnie wykreślono 28. Zgodnie z art. 39 ust. 5 ustawy o systemie oświaty ustalanie zawodów, w których kształci szkoła, należy do kompetencji dyrektora szkoły prowadzącej kształcenie zawodowe. Dyrektor ustala zawody w porozumieniu z organem prowadzącym szkołę i po zasięgnięciu opinii odpowiednio wojewódzkiej lub powiatowej rady zatrudnienia. Określenie „ustala zawody, w których kształci szkoła” oznacza uprawnienie dyrektora szkoły do wprowadzania nowych zawodów, jak też likwidowania dotychczasowych (wygaszenia kształcenia w tym zawodzie poprzez zaprzestanie rekrutacji).

Wykres 2 - Kierunki kształcenia w szkołach zawodowych LOF wg liczby uczniów (2012)



Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, <http://www.stat.gov.pl>

Głównym ośrodkiem akademickim w województwie lubelskim jest miasto Lublin, na terenie którego w roku akademickim 2012/13 swoją siedzibę miało 9 uczelni kształcących ponad 88% ogółu studentów. Największe szkoły wyższe to: Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej - 26,2% ogółu studiujących osób, Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II – 16,9%, Politechnika Lubelska – 12,0%, Uniwersytet Przyrodniczy – 11,2%. Ponadto w Lublinie ma swoją siedzibę jedna z dziewięciu w kraju uczelni medycznych – Uniwersytet Medyczny, na który uczęszczało 8,1% ogółu studentów.

Rok akademicki 2012/13 jest siódmym z kolei rokiem, w którym odnotowano spadek liczby studentów w szkołach wyższych mających siedzibę w województwie lubelskim. W porównaniu do ubiegłego roku akademickiego zmalała zarówno liczba osób studiujących ogółem o 4,9% jak i na I roku studiów o 0,4. Na Politechnice Lubelskiej, (jako jedynej wyższej uczelni) odnotowano wzrost

liczby studentów o 6,8%. W pozostałych szkołach wyższych odnotowano spadek liczby studentów, w tym największy w Wyższej Szkole Nauk Społecznych w Lublinie o 29,9%. W wyniku stopniowego przechodzenia uczelni na dwustopniowy system kształcenia zdecydowanie zmalał udział osób na studiach magisterskich jednolitych, a dominujące stały się studia pierwszego i drugiego stopnia. W roku akademickim 2012/13 na studia pierwszego stopnia uczęszczało 59,6% ogółu studiujących (w 2011/2012 - 60,0%). Więcej osób studiowało na studiach zawodowych z tytułem licencjata (65,0% ogółu studentów na studiach pierwszego stopnia), niż z tytułem inżyniera. Kobiety przeważały na studiach licencjackich (70,1% ogółu studentów na studiach licencjackich), mężczyźni zaś na inżynierskich (64,8%).

Najwięcej absolwentów ukończyło kierunki ekonomiczne i administracyjne (20,9% ogółu absolwentów), społeczne (13,1%), pedagogiczne (12,3%), natomiast najmniej ochronę i bezpieczeństwo (0,1%) oraz weterynarię (0,6%).

Coraz większym zainteresowaniem cieszą się lubelskie uczelnie wśród cudzoziemców. Na początku roku akademickiego 2012/13 w większości uczelni województwa lubelskiego (14) kształciło się 3,2 tys. cudzoziemców, tj. o 29,2% więcej niż w ubiegłym roku akademickim. Najwięcej obcokrajowców przybyło na studia z Ukrainy (47,9% ogółu studiujących cudzoziemców), z Białorusi (8,5%), z Tajwanu (8,0%), ze Stanów Zjednoczonych Ameryki (6,5%) oraz z Norwegii (4,9%).

1.2.2. Diagnoza szczegółowa odnosząca się do proponowanej interwencji w ramach ZIT

- **osiągnięcia uczniów oraz kierunki kształcenia**
- **poziom kadry nauczycielskiej**

Analiza porównawcza średnich wyników punktowych oraz procentowej zdawalności egzaminów zewnętrznych w większości gmin jest zadowalająca, przy czym wskazuje na wysoki poziom kształcenia w szkołach prowadzonych przez miasta Lublin, Lubartów i Świdnik. Tak dobry wynik jest efektem zaangażowania oraz wysiłku uczniów, nauczycieli (w Lublinie również doradców metodycznych) oraz skutecznych działań podejmowanych przez dyrektorów szkół i organy prowadzące. Mając na uwadze, iż na jakość kształcenia wpływ mają: profesjonalne przygotowanie nauczycieli, ich rozwój i doskonalenie zawodowe, efektywna komunikacja i pozytywne relacje, jakość oceniania, wybór realizowanych programów nauczania i stosowanych metod oraz warunki, w jakich przebiega proces nauczania (infrastruktura szkolna, wyposażenie i infrastruktura cyfrowa, pomoce i środki dydaktyczne, organizacja pracy szkoły oraz atrakcyjność oferty), należy dokładać wszelkich starań aby we wszystkich w/w aspektach standard podwyższać zarówno w gminach, które uzyskują słabsze wyniki egzaminów jak i w tych, które uzyskują wyniki wysokie.

Wskaźnikiem jakości kształcenia są również uczniowie - laureaci i finaliści konkursów przedmiotowych i tematycznych, olimpiad, turniejów zawodowych oraz ogólnopolskich konkursów artystycznych i literackich.

Pomimo wysokiej liczby nagradzanych uczniów, od lat nie jest zadowalająca liczba finalistów i laureatów centralnych etapów olimpiad przedmiotowych w zakresie przedmiotów ścisłych dla szkół ponadgimnazjalnych. Dla przykładu w Lublinie, który prowadzi najwięcej szkół ponadgimnazjalnych, od 0 do 2 uczniów w latach 2012-2014 zostawało finalistami III stopnia olimpiad chemicznej, fizycznej, biologicznej i matematycznej. W mieście akademickim jakim jest Lublin i dużym potencjale, jaki reprezentują uczniowie, są to liczby niezadowalające. Istnieje konieczność zintensyfikowania doskonalenia zawodowego nauczycieli w zakresie pracy z uczniem zdolnym oraz współpracy z uczelniami wyższymi w celu wykorzystania ich możliwości i doświadczenia, a także w zakresie korzystania z laboratoriów przyrodniczych oraz stosowania metody eksperymentu naukowego pod czas zajęć.

Podnoszenie umiejętności pracy nauczycieli z uczniem szczególnie uzdolnionym i utalentowanym obok umiejętności pracy z uczniem o specjalnych potrzebach edukacyjnych jest jednym z ważniejszych wyzwań współczesnego nauczyciela. Niezwykle istotnym czynnikiem niezbędnym dla podnoszenia jakości i efektywności nauczania przedmiotów przyrodniczych jest także doposażenie pracowni doświadczalnych w szkołach lub utworzenie w mieście wojewódzkim Lublinie centrum nauki i eksperymentu świadczącego usługi o charakterze edukacyjnym dla szerszej grupy odbiorców. Przygotowanie uczniów w zakresie opisywania i wykonywania doświadczeń jest bowiem warunkiem ich przyszłych sukcesów na olimpiadach z przedmiotów ścisłych.

Obserwuje się również narastający rozdźwięk pomiędzy kierunkiem rozwoju przedszkoli, szkół i placówek, a oczekiwaniami rynku pracy. Równolegle z podnoszeniem poziomu nauczania należy prowadzić działania ukierunkowane na rozwijanie u uczniów od najmłodszych lat, na każdym poziomie kształcenia, kompetencji kluczowych, które w dorosłym życiu są niezbędne do sprawnego funkcjonowania na rynku pracy w warunkach gospodarki opartej na wiedzy, który będzie wymagał podejmowania ustawicznego kształcenia oraz kilkukrotnego przekwalifikowania się w ciągu dorosłego życia. W celu dostosowania kompetencji kształconych w procesie edukacji formalnej uczniów do potrzeb pracodawców należy uprzednio przygotować kadrę pedagogiczną do nauczania tychże kompetencji. Ponadto przygotowanie nauczycieli w powyższym zakresie pozwoli zapewnić trwałość działań.

Zauważalny jest również problem braku przygotowania młodzieży do świadomego planowania kariery edukacyjno-zawodowej, co skutkuje podejmowaniem błędnych wyborów w tym zakresie. W celu ograniczenia kosztów osobistych i społecznych wynikających z dokonywania nietrafnych wyborów edukacyjnych i zawodowych przez młodzież należy rozwijać w szkołach doradztwo zawodowe na etapie gimnazjum oraz szkół ponadgimnazjalnych. Odpowiednio ukierunkowane doradztwo zawodowe pozwoli również kształtować zainteresowania uczniów kształceniem na kierunkach szczególnie istotnych dla rozwoju gospodarczego regionu, a także pomoże rozwijać właściwe postawy i kompetencje związane z pracą. Obecnie w szkołach prowadzonych przez gminy wchodzące w skład LOF zatrudnionych jest niewielu doradców zawodowych. Usługi w zakresie doradztwa zawodowego świadczą również poradnie psychologiczno-pedagogiczne.

Poziom kadry nauczycielskiej

Organy prowadzące mają również możliwość organizacji doradztwa metodycznego, które jest istotnym elementem doskonalenia nauczycieli. Jednak małe organy prowadzące nie są w stanie zorganizować doradztwa metodycznego, co negatywnie oddziałuje na wyniki nauczania. Barierą w zakresie tworzenia doradztwa metodycznego przez małe podmioty są ograniczone środki finansowe oraz niejednokrotnie brak odpowiedniej ilości wysoko wykwalifikowanych nauczycieli. Na obszarze LOF dobrze rozwinięte i efektywne doradztwo metodyczne prowadzi miasto Lublin, realizowane przez 35 nauczycieli (jeden doradca dla ok. 160 nauczycieli). Ponadto zadania doradcy metodycznego powierzono 1 osobie w gminie Strzyżewice i 1 w gminie Niemce.¹⁰ Doradcy udzielają wsparcia radom pedagogicznym i nauczycielom wszystkich etapów edukacyjnych w zakresie planowania, organizowania i badania efektów procesu dydaktyczno – wychowawczego; doboru i adaptacji lub tworzenia programów nauczania i materiałów dydaktycznych; rozwijania umiejętności metodycznych oraz podejmowania działań innowacyjnych. Doradcy metodyczni realizujący zadania na rzecz miasta Lublin współpracują również z placówkami doskonalenia, bibliotekami, poradniami psychologiczno – pedagogicznymi, organem nadzoru pedagogicznego, uczelniami wyższymi i in. Instytucjami, przez co pośrednio świadczą wsparcie również dla nauczycieli zatrudnionych w innych gminach LOF.

¹⁰ Źródło: dane własne gmin

Przezwyciężeniu tej bariery służyłoby podjęcie takich działań, jak np. dofinansowanie większych organów prowadzących, które mogłyby wesprzeć doradztwo metodyczne w stosunku do pobliskich gmin nieposiadających doradztwa.

Kluczowe znaczenie dla rozwoju profesjonalizmu kadry pedagogicznej ma wyjściowy standard wykształcenia oraz stałe doskonalenie zawodowe i ogólne. Wynika to ze specyfiki zawodu oraz ciągłego wzrostu wymagań i oczekiwań wobec nauczycieli. Odbywane studia, kursy, szkolenia i in. formy wpływają na podnoszenie kwalifikacji nauczycieli do poziomu oczekiwanego na określonym stanowisku w danej szkole, a także – profilują ich kompetencje odpowiednio do specyfiki szkoły, wypełnianych zadań, uwarunkowań środowiskowych szkoły czy zmian prawa oświatowego.

Oprócz wiedzy merytorycznej, pedagogicznej i dydaktycznej (zdobytej na studiach), współcześni nauczyciele muszą się wykazać dodatkowymi umiejętnościami takimi jak m. in.:

- stosowanie procedur pomocy psychologiczno – pedagogicznej,
- wczesne diagnozowanie rozwoju dziecka, jego zdolności, deficytów i trudności,
- tworzenie programów wychowawczych i profilaktycznych,
- opracowywanie wewnątrzszkolnych systemów oceniania,
- opracowywanie, dobór i modyfikacja programów nauczania,
- stosowanie metod nauczania opartych na współczesnej wiedzy z zakresu neurobiologii i neuropsychologii,
- kształcenie umiejętności interpersonalnych oraz umiejętności pracy zespołowej,
- kształcenie umiejętności uczenia się i samokształcenia,
- stosowanie nowatorskich metod i narzędzi kształcenie umiejętności kluczowych i społecznych pożądanych na rynku pracy,
- indywidualizacja procesu nauczania,
- biegłe wykorzystywanie technologii informacyjnej i komunikacyjnej,
- monitorowanie i ewaluacja wewnętrzna działań szkoły oraz swoich własnych.

Doskonalenie zawodowe nauczycieli jest więc niezbędne dla efektywnego wykonywania nałożonych na nich zadań i obowiązków.

Podnoszenie poziomu kształcenia, dostępności kształcenia na każdym etapie edukacyjnym oraz dostosowanie kształcenia do wyzwań rynku pracy w dalszej konsekwencji przyczyni się do zmniejszenia bezrobocia. Podnoszenie jakości i efektywności edukacji należy zatem traktować jako strategiczny plan kształcenie przyszłych kadr, rozumiany jako narzędzie wzrostu gospodarczego regionu.

1.3 Rynek pracy i przedsiębiorczość

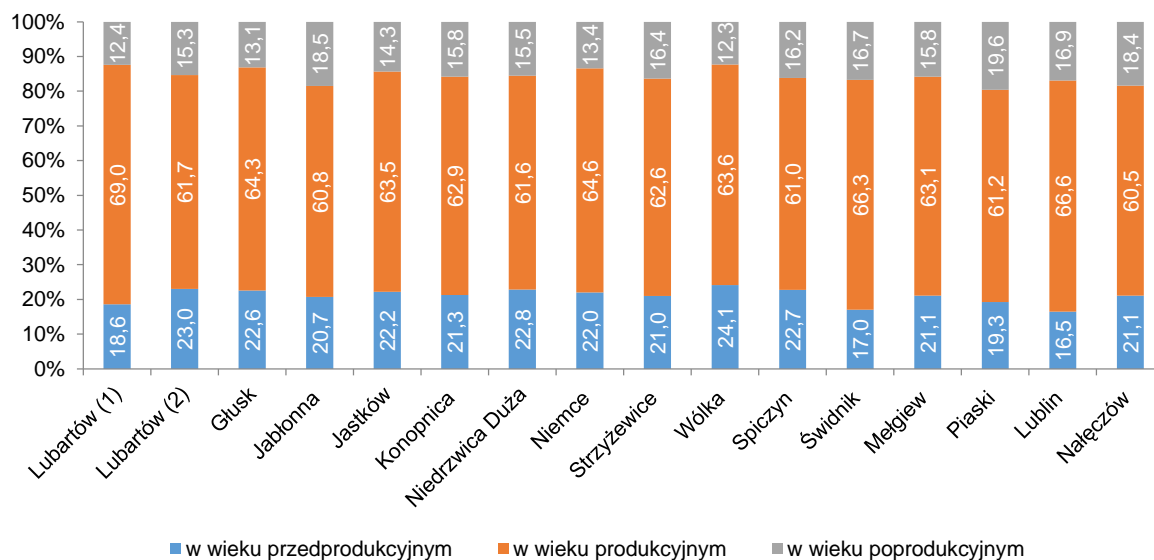
1.3.1. Diagnoza ogólna

- **demografia rynku pracy,**
- **podmioty gospodarcze,**
- **gospodarka LOF,**
- **wykorzystanie gruntów,**
- **potencjał innowacyjny.**

Demografia rynku pracy

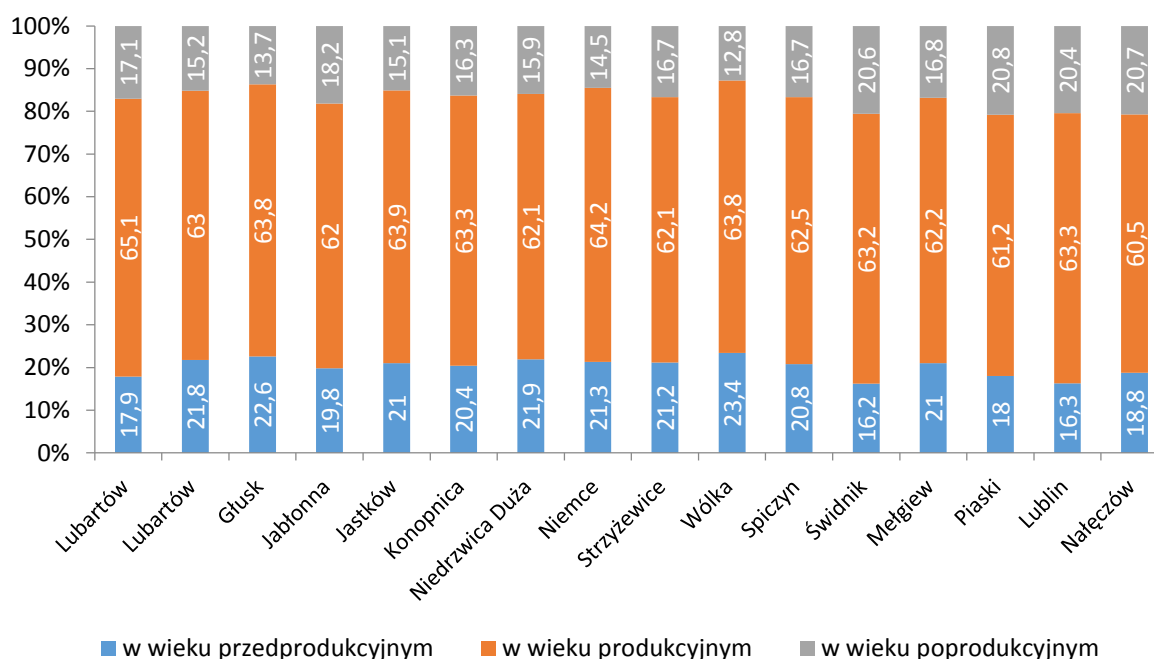
Sytuacja na rynku pracy jest ściśle powiązana ze zmianami demograficznymi. Poniższe wykresy przedstawiają udział ludności wg ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w 2008 r. i w 2013 r. w poszczególnych gminach należących do LOF.

Wykres 3 - Udział ludności wg ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w 2008 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS – Bank Danych Lokalnych.

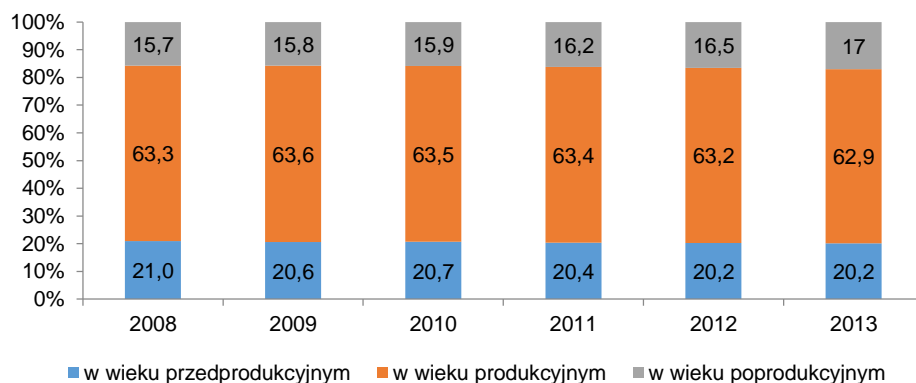
Wykres 4 - Udział ludności wg ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w 2013 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS – Bank Danych Lokalnych.

W ciągu pięciu analizowanych lat zmieniała się struktura ludności pod względem ekonomicznych grup wieku. Udział ludności w wieku przedprodukcyjnym zmniejszył się o 0,8 p.p., udział ludności w wieku produkcyjnym zmniejszył się o 0,4 p.p., natomiast udział ludności w wieku poprodukcyjnym wzrósł o 1,3 p.p.

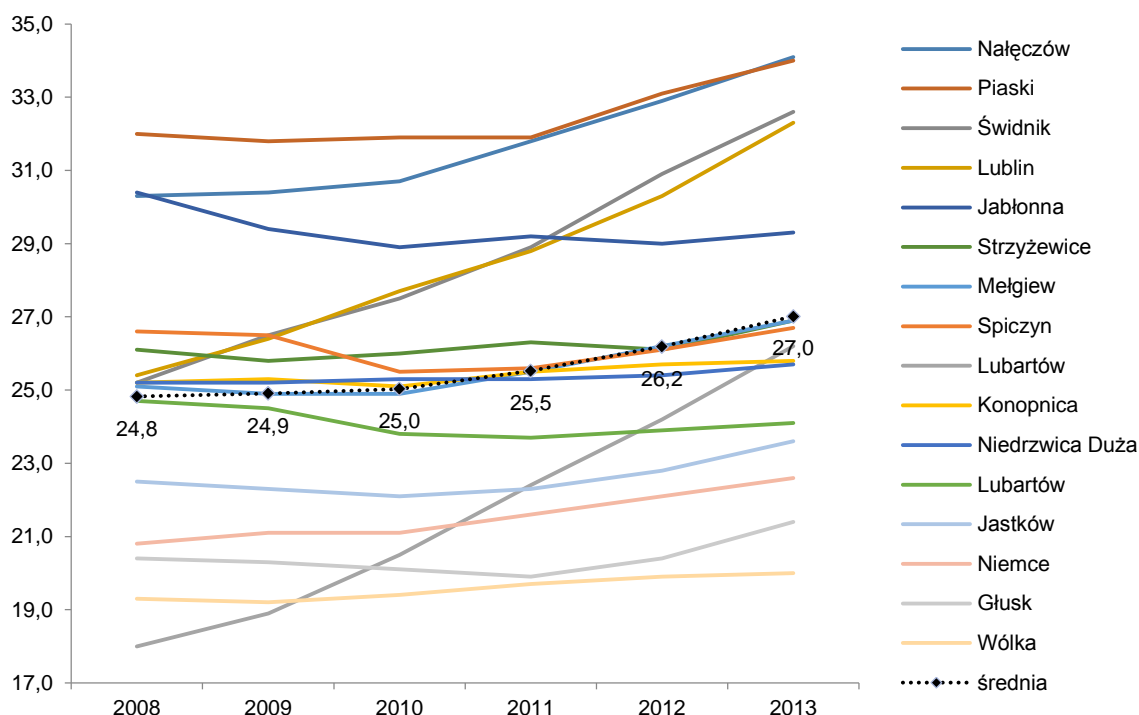
Wykres 5 - Średni udział ludności wg ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w gminach należących do LOF w latach 2008-2013 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS – Bank Danych Lokalnych.

Zmiany proporcji ekonomicznych grup wieku ludności przełożyły się na wzrost wskaźnika obciążenia demograficznego. W 2008 r. średnia liczba osób w wieku nieprodukcyjnym przypadająca na 100 osób w wieku produkcyjnym w gminach należących do LOF wynosiła 24,8, a w 2013 r. – już 27. W 2013 r. największym odsetkiem osób w wieku nieprodukcyjnym w stosunku do osób w wieku produkcyjnym charakteryzowały się gminy: Nałęczów, Piaski, Świdnik oraz Lublin – był on równy niema 1/3.

Wykres 6 - Wskaźnik obciążenia demograficznego - ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym w latach 2008-2013



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS – Bank Danych Lokalnych.

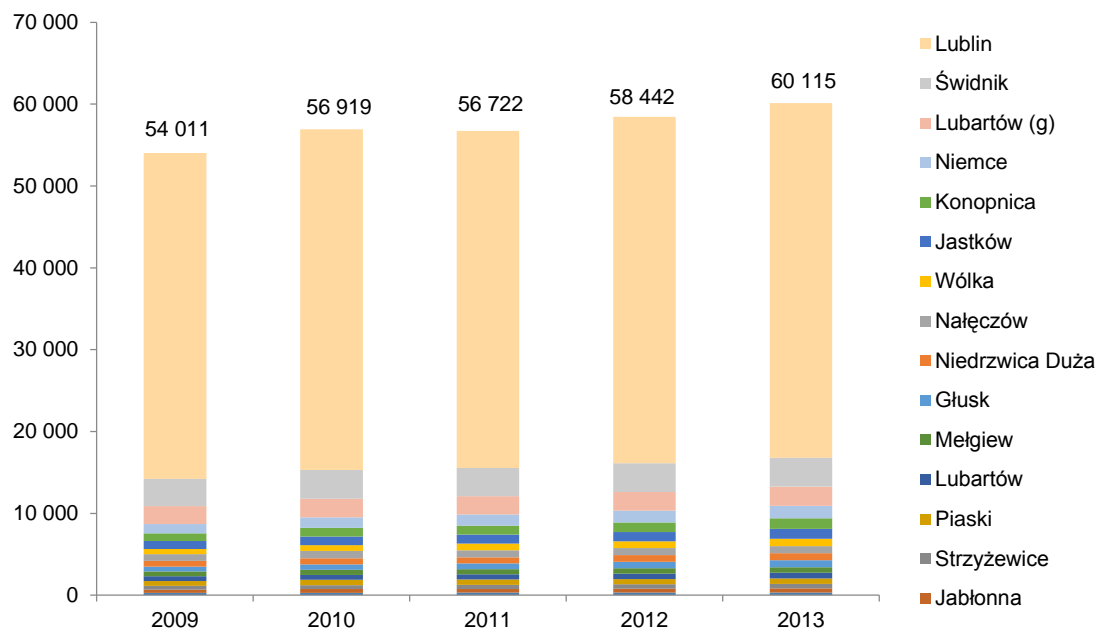
Pomimo wyznaczenia w Strategii Lizbońskiej celu osiągnięcia zatrudnienia osób powyżej 50 lat wskaźnika zatrudnialności na poziomie 50%, w Polsce pracuje jedynie 28% osób pomiędzy 55 a 64 rokiem życia, podczas gdy średnio w Unii Europejskiej – ponad 43%. Zwiększenie zatrudnienia w tej grupie wiekowej jest szczególnie istotne w kontekście zachodzących w naszym kraju zmian demograficznych, zwłaszcza w kontekście obserwowanego od kilku lat procesu starzenia się społeczeństwa¹¹. Rosnąca liczba osób starszych i niski wskaźnik dzietności powodują zmniejszenie liczby osób w wieku aktywności zawodowej. Szacunki Ministerstwa Rozwoju Regionalnego po realizacji Inicjatywy Wspólnotowej EQUAL wskazują, że w Polsce między rokiem 2025 a 2050 liczba osób w wieku produkcyjnym spadnie o 7 mln. Tym bardziej konieczna jest aktywizacja zawodowa osób powyżej 50 roku życia (osoby w wieku 50+ są jedną z priorytetowych grup objętych wsparciem Europejskiego Funduszu Społecznego ze względu na swoją trudną sytuację na rynku pracy).

Podmioty gospodarcze

Na terenie gmin Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego w 2012 r. zatrudnionych poza rolnictwem było 144 555 osób. Miasto Lublin zatrudnia ponad 80% wszystkich pracowników LOF. W Świdniku zatrudnionych jest 8 480 osób, w Lubartowie 6 152. Łącznie w miastach zatrudnionych jest 91% ogółu pracujących. W gminach wiejskich, w których rozwinięty jest przemysł i usługi (Jastków, Konopnica, Niemce, Niedzwica Duża) zatrudnionych jest kolejne 5%. Mniej niż 0,009% ogółu pracujących zatrudnionych jest w Spiczynie, Głusku i Wólce.

W latach 2009-2013 liczba podmiotów gospodarczych wpisanych do rejestru REGON, działających na terenie gmin należących do LOF wzrosła o 11,3%. Widać zdecydowaną dominację podmiotów z Lublina (43 334 podmioty w 2013 r.). Na drugim miejscu plasował się Świdnik (3 533 podmioty w 2013 r.).

Wykres 7 - Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON w LOF w latach 2009-2013

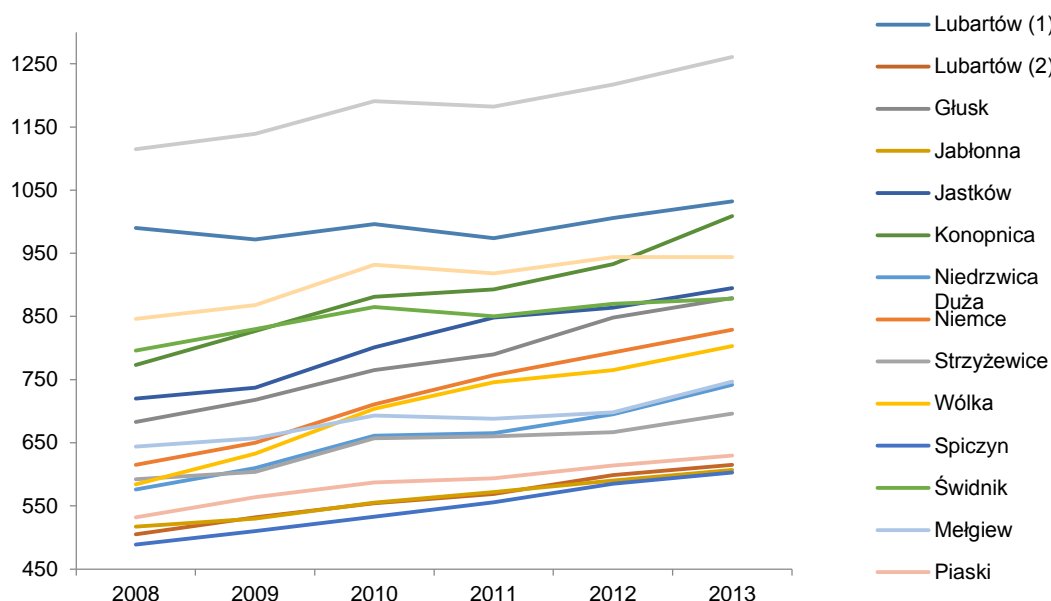


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS – Bank Danych Lokalnych.

¹¹ 50+ na rynku pracy dylematy i wyzwania polityki społecznej w kontekście doświadczeń Programu Inicjatywy Wspólnotowej EQUAL -MRR, http://www.funduszeuropejskie.gov.pl/NR/rdonlyres/77872AD7-D8D6-4DE5-A490-805A051AF96C/43482/notatka_50_504.pdf

Liczba podmiotów wpisanych do rejestru REGON na 10 tys. ludności w 2013 r. w porównaniu do 2008 r. wzrosła we wszystkich gminach należących do LOF. Świadczy to o rozwoju przedsiębiorczości w tych gminach, jednak należy zauważyć na dużą różnorodność w wartości wskaźnika – od 1 261 w 2013 r. w Lublinie, do 603 w 2013 r. w Spiczyń.

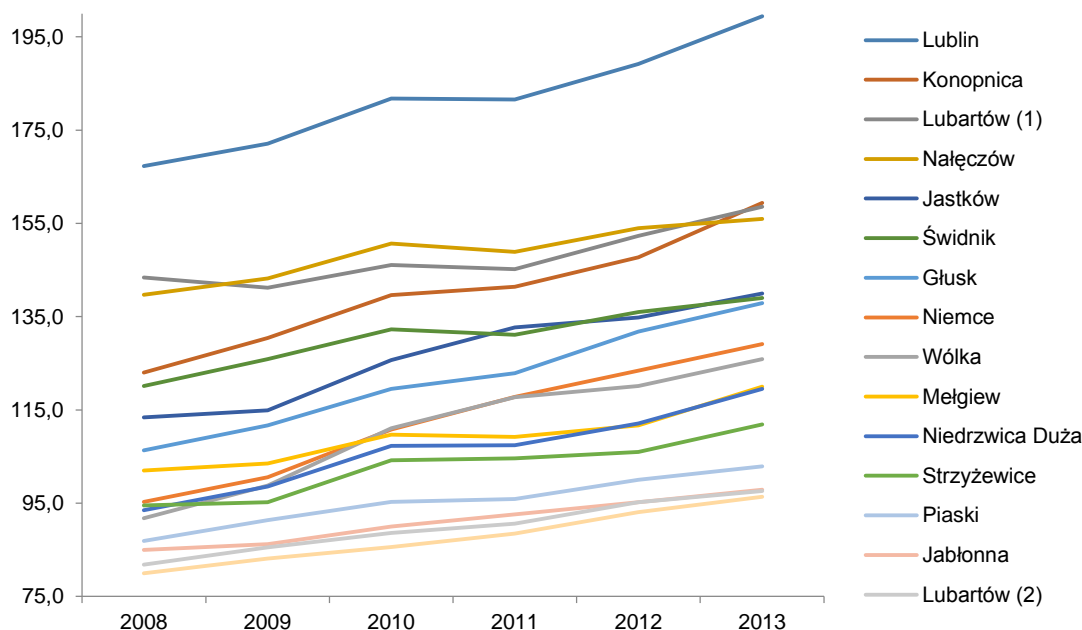
Wykres 8 - Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności w latach 2008-2013



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS – Bank Danych Lokalnych.

Podobny trend wystąpił w przypadku liczby podmiotów gospodarczych na 1 000 mieszkańców w wieku produkcyjnym w latach 2008-2013 – wartość współczynnika zwiększyła się we wszystkich gminach, przy czym w 2013 r. najwyższa wystąpiła w Lublinie – 199,4; a najniższa w Spiczyń – 96,4.

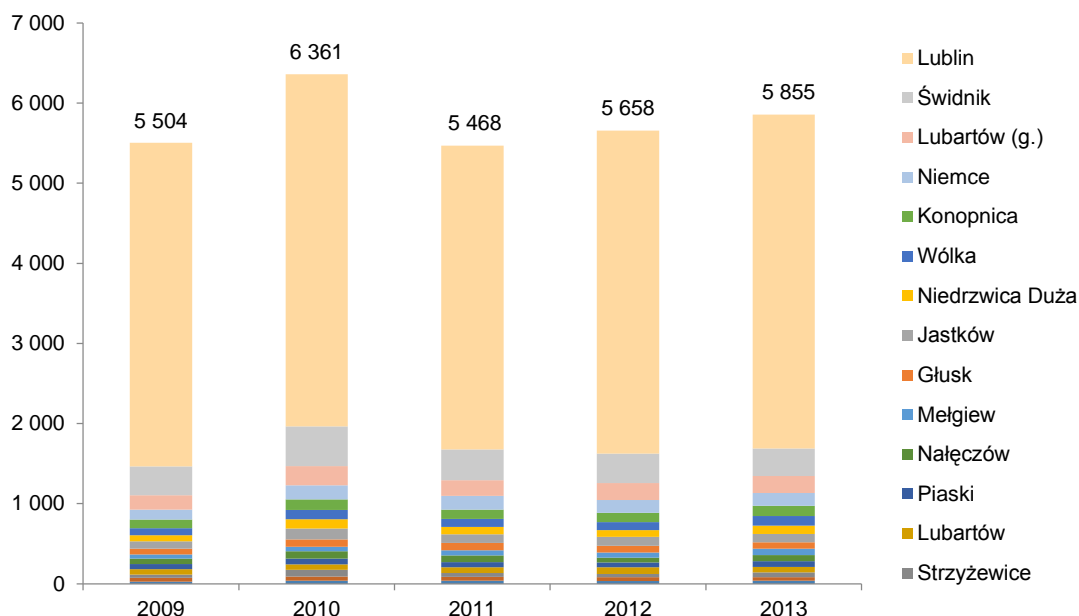
Wykres 9 - Podmioty na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym w latach 2008-2013



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS – Bank Danych Lokalnych.

W latach 2009-2013 największą liczbę nowo zarejestrowanych w rejestrze REGON podmiotów gospodarczych w gminach należących do LOF odnotowano w 2010 r. – wyniosła ona 6 361. Po 14%-owym spadku w roku kolejnym wyniosła 5 468, lecz w 2013 r. nowo zarejestrowanych podmiotów na terenie LOF było 5 855 (o 7 % więcej niż w 2011 r.).

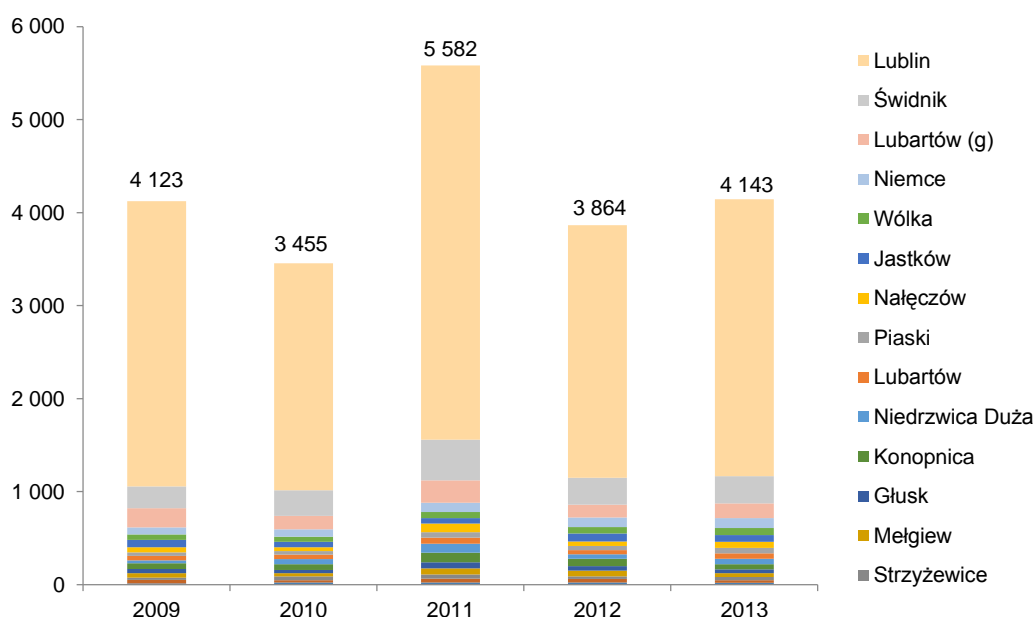
Wykres 10 - Podmioty nowo zarejestrowane w rejestrze REGON w LOF w latach 2009-2013



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS – Bank Danych Lokalnych.

Oprócz dynamicznego spadku liczby nowo zarejestrowanych podmiotów gospodarczych na terenie LOF w 2011 r. w porównaniu do 2010 r. odnotowano również zdecydowany wzrost podmiotów wyrejestrowanych z rejestru REGON – w 2011 r. było ich 5 582, czyli o niemal aż 62% więcej niż w 2010 r. W 2013 r. liczba podmiotów wyrejestrowanych wyniosła 4 143.

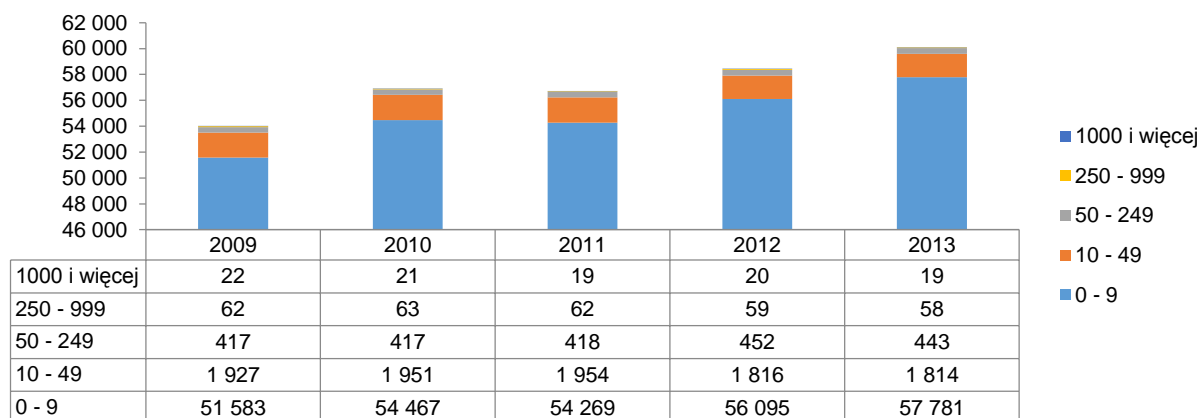
Wykres 11 - Podmioty wyrejestrowane z rejestru REGON w LOF w latach 2009-2013



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS – Bank Danych Lokalnych.

Jeśli chodzi o strukturę wielkości podmiotów gospodarczych w gminach należących do LOF należy zauważyć zdecydowaną dominację mikroprzedsiębiorstw zatrudniających od 0 do 9 pracowników – w 2013 r. stanowiły one ponad 96% wszystkich przedsiębiorstw. Małe przedsiębiorstwa, zatrudniające od 10 do 49 pracowników, stanowiły nieco ponad 3%, zaś średnie – 0,7%. Podobne trendy zachodzą w gospodarce narodowej – tam również dominują mikro- i małe przedsiębiorstwa.

Wykres 12 - Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON wg klas wielkości w LOF w latach 2009-2013 (wg kryterium liczby pracujących)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS – Bank Danych Lokalnych.

Gospodarka LOF¹²

Gospodarka obszaru LOF ma charakter rolniczo–przemysłowy. Biorąc pod uwagę rolniczy charakter gospodarki regionu (użytki rolne zajmują tu prawie 80% powierzchni terenu) i z tym związany bardzo dobry dostęp do produktów rolniczych, na terenie LOF zauważamy rozwój przemysłu spożywczego. Działają tu między innymi zakłady przetwórstwa owoców i warzyw. Poza krajowymi przetwórcami działalnością w tym sektorze zainteresowały się także firmy zagraniczne.

Uznaną markę, także w skali kraju posiadają zakłady przetwórstwa zbóż. W regionie działa także kilka młynów i kaszarni.

Region posiada także tradycje piwowarskie i gorzelnicze. Z rolniczego charakteru gospodarki obszaru korzysta także branża mleczarska i mięsna. Swoje miejsce znalazły tu także grupy producenckie.

Drugą gałęzią przemysłu rozwijającą się na terenie LOF jest przemysł maszynowy. Na bazie infrastruktury produkcyjno–technologicznej został utworzony Regionalny Park Przemysłowy Świdnik. W ramach Parku działa szereg małych i średnich przedsiębiorstw związanych między innymi z branżą lotniczą i budowlaną. Rozwinęła tu się m.in. produkcja prefabrykatów betonowych oraz ceramiki budowlanej.

Istotną rolę pełni również przemysł lotniczy. Należy tutaj zwrócić uwagę na zlokalizowaną w Świdniku spółkę PZL-Świdnik S.A. Firma z ponad 60-letnim doświadczeniem, która wyprodukowała więcej niż 7400 śmigłowców, to jedyny polski wytwórca OEM z pełną zdolnością w zakresie projektowania, badań i rozwoju, integracji systemów, produkcji, realizacji wsparcia i szkoleń oraz modernizacji śmigłowców. PZL-Świdnik pełni również rolę kluczowego partnera przemysłowego w sektorze lotniczym, dostarczając struktury lotnicze dla wielu wiodących producentów na całym świecie. PZL-Świdnik jest częścią grupy AgustaWestland od 2010 roku.

Kumulacja podmiotów przemysłowych należących do sektora wysokiej techniki występuje w głównej mierze w Lublinie, Świdniku oraz w Lubartowie, czyli w ośrodkach koncentracji instytucji badawczo–

¹² Opracowano na podstawie: Studium Uwarunkowań Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego, Biuro Planowania Przestrzennego w Lublinie, Lublin 2009.

rozwojowych. Rozwój zakładów przemysłowych hamowany jest przez niski poziom zaplecza instytucji badawczo-rozwojowych, przez co ulega obniżeniu również poziom konkurencyjności lokalnych przedsiębiorstw w stosunku do podobnych zakładów w kraju.

Rozwój zakładów przemysłowych pozwala na zatrudnianie coraz większej liczby pracowników, zmniejszając tym samym niekorzystne skutki bezrobocia w regionie, a także pozwala na rozwój gospodarczy regionu. Sprzedaż towarów przemysłowych opartych na bazie surowców lokalnych pozwala wygenerować większe korzyści rzeczywiste niż sprzedaż tych samych surowców nieprzetworzonych.

Wykorzystanie gruntów

Skutki podejmowanych decyzji w zakresie gospodarowania gruntami, ich zagospodarowania i użytkowania mają niezwykle długotrwały, często nieodwracalny charakter. Racjonalne gospodarowanie gruntami, czy też w szerszym ujęciu gospodarowanie przestrzenią, tworzy warunki rozwoju aktywności samorządowej. W chwili obecnej istotnym dla zagospodarowania, a tym samym planowania przestrzennego, jest prowadzenie przez gminy racjonalnej polityki gospodarki gruntami w myśl przepisów określonych m.in. w ustawie z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, w tym przede wszystkim w zakresie regulacji i porządkowania stanów prawnych gruntów.

Najbardziej klasyczna klasyfikacja, wykorzystywana również przez ośrodki badawcze, w tym Główny Urząd Statystyczny w Polsce, wyróżnia rodzaje gruntów biorąc za punkt wyjścia formę ich użytkowania. W Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 grudnia 2010 roku w sprawie Klasyfikacji Środków Trwałych, w Grupie O wyróżnia się następujące podgrupy gruntów: 01 – Użytki rolne; 02 – Grunty leśne; 03 – Grunty zabudowane i zurbanizowane; 04 – Użytki ekologiczne; 05 – Tereny różne; 06 – Nieużytki i 07 – Grunty pod wodami.

Zestawianie powierzchni gmin przeznaczonych na różne typy użytkowania pomoże to ustaleniu korelacji istniejącymi strategiami, celami ZIT i fizycznym charakterem poszczególnych gmin.

Tabela 6 - Powierzchnia gruntów w gminach LOF wg. Klasyfikacji Rady Ministrów

Gmina	Pow. Ogólna (km ²)	Użytki rolne (km ²)	Grunty leśne (km ²)	Grunty zabudowane i zurbanizowane (km ²)	Użytki ekologiczne (km ²)	Tereny różne (km ²)	Pozostałe grunty i nieużytki (km ²)	Grunty pod wodami (km ²)
Głusk (dane 2014 r.)	64,19	55,32	4,99	3,28	bd	bd	0,07 nieużytki	0,08
Jabłonna	131,21	102,03	21,61	3,28	0	0,02	8,44	0,21
Jastków	113,15	97,58	5,35	6,8	0	0	10,2	0,5
Konopnica	93,07	79,47	5,14	bd	bd	bd	8,67	bd
Lubartów (m)	13,91	8,14	0,04	bd	bd	bd	5,71	b.d
Lubartów (w)	158,7	82,32	62,32	5,07	0,14	0,1	18,73	0,03
M. Lublin	147,46	55,83	54,32	17,40	67,69	0	3,9	0,26
Melgiew	94,85	72,74	14,60	bd	bd	bd	7,78	bd
Nałęczów	62,86	49,38	4,38	8,6	bd	bd	9,17	0,5
Niedzwica Duża	106,73	85,07	8,75	3,00	bd	0,02	0,28	0,19
Niemce	141,11	119,25	12,48	8,46	0,04	8,52	0,2	0,48
Piaski	169,86	140,89	17,79	8,04	2,5	bd	11,04	1,53

Spiczyn	83,09	54,82	20,35	7,45	0,07	0,071	1,08	1,4
Strzyżewice	108,74	88,28	16,90	2,95	0	0,02	0,19	0,4
Świdnik	20,35	9,7	3,04	7,36	0,96	bd	0,06	0,00
Wólka	72,76	56,47	9,96	3,21	0,00	0,3	0,3	0,34
RAZEM	1582,03	1150,20	224,13	84,9	71,4	9,051	85,82	5,84

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, www.stat.gov.pl i dane gmin

Grunty zabudowane i zurbanizowane – w ich skład wchodzi:

1) Tereny mieszkaniowe - grunty, niewykorzystywane do produkcji rolniczej i leśnej, zajęte pod budynki mieszkalne, urządzenia funkcjonalnie związane z budynkami mieszkalnymi (podwórza, dojazdy, przejścia, przydomowe place gier i zabaw itp.), a także ogródki przydomowe.

2) Tereny przemysłowe - grunty zajęte pod budynki i urządzenia służące produkcji przemysłowej, a także ujęcia wody, oczyszczalnie ścieków, stacje transformatorowe, czynne hałdy i wysypiska, urządzenia magazynowo-składowe, bazy transportowe i remontowe itp.

3) Inne tereny zabudowane - grunty zajęte pod budynki i urządzenia związane z administracją, służbą zdrowia, handlem, kultem religijnym, rzemiosłem, usługami, nauką, oświatą, kulturą i sztuką, wypoczynkiem, łącznością itp., czynne cmentarze, grzebowiska zwierząt oraz inne grunty zabudowane, niewymienione w pkt 1 i 2.

4) Zurbanizowane tereny niezabudowane - grunty niezabudowane, przeznaczone w planach zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę, wyłączone z produkcji rolniczej i leśnej.

5) Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe - niezajęte pod budynki:

- tereny ośrodków wypoczynkowych, tereny zabaw dziecięcych, plaże, urządzone parki, skwery, zieleńce (poza pasami ulic),
- tereny o charakterze zabytkowym: ruiny zamków, grodziska, kurhany, pomniki przyrody itp.,
- tereny sportowe: stadiony, boiska sportowe, skocznie narciarskie, tory saneczkowe, strzelnice sportowe, kąpieliska itp.,
- tereny spełniające funkcje rozrywkowe: lunaparki, wesołe miasteczka itp.,
- ogrody zoologiczne i botaniczne,
- tereny zieleni nieurządzonej niezaliczone do lasów oraz gruntów zadrzewionych i zakrzewionych.

6) Użytki kopalne - grunty zajęte przez czynne odkrywkowe kopalnie, w których odbywa się wydobywanie kopalin.

7) Tereny komunikacyjne, w tym:

- Drogi

Do użytku gruntowego o nazwie „drogi” zalicza się grunty w granicach pasów drogowych dróg publicznych i dróg wewnętrznych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2000 r. Nr 71, poz. 838 i Nr 86, poz. 958). W szczególności do dróg zalicza się grunty zajęte pod: drogi krajowe; drogi wojewódzkie; drogi powiatowe; drogi gminne; drogi w osiedlach mieszkaniowych; drogi dojazdowe do gruntów rolnych i leśnych oraz do obiektów użyteczności publicznej; place postojowe i manewrowe przy dworcach kolejowych, autobusowych i lotniczych, portach morskich i rzecznych i innych oraz ogólnodostępne dojazdy do ramp wyładowniczych i placów składowych.

Grunty zajęte pod wewnętrzną komunikację gospodarstw rolnych, leśnych oraz poszczególnych nieruchomości nie są drogą w rozumieniu rozporządzenia. Grunty te wlicza się do przyległego do nich użytku gruntowego.

- Tereny kolejowe

Do terenów kolejowych zalicza się grunty zajęte pod obiekty, budowle i inne urządzenia przeznaczone do wykonywania i obsługi ruchu kolejowego (torowiska kolejowe, stacje, rampy, magazyny, bocznice kolejowe itp.);

- Inne tereny komunikacyjne

Do innych terenów komunikacyjnych zalicza się grunty zajęte pod:

- porty lotnicze i inne budowle oraz urządzenia służące komunikacji lotniczej,
- urządzenia portowe, przystanie, obiekty i budowle służące komunikacji wodnej,
- naziemne obiekty, budowle i urządzenia górskich kolei linowych,
- torowiska tramwajowe poza pasami ulic i dróg, a także obiekty i urządzenia związane z komunikacją miejską,
- urządzone parkingi poza lasami państwowymi, dworce autobusowe,
- wały ochronne wód przystosowane do ruchu kołowego.

Analiza struktury użytkowania gruntów wykazuje zdecydowanie, iż największą powierzchnię stanowią użytki rolne, które faktycznie zajmują ponad 73% powierzchni LOF. Decydujący wpływ na taki stan rzeczy ma położenie. Waloryzacja rolniczej przestrzeni produkcyjnej wykazuje najkorzystniejsze obszary z punktu widzenia prowadzenia dalszej gospodarki rolnej. W ostatnich latach zauważalna jest stała tendencja do odłogowania znacznej części powierzchni użytków rolnych. Głównym tego powodem jest (i) nieopłacalność prowadzenia gospodarki rolnej (ogólne tendencje w gospodarce narodowej); (ii) rozdrobnienie gospodarstw rolnych (średnia powierzchnia gospodarstwa rolnego w LOFie jest poniżej przeciętnej krajowej 7 ha); (iii) niska przydatność rolnicza części gleb, (iv) wysoka wartość rynkowa gruntów okolicznych; (v) sukcesywnie rozwijająca się zabudowa mieszkaniowa na obszarach podmiejskich (sąsiedzkich); (vi) perspektywa zmiany przeznaczenia gruntów rolnych na cele nierolne – pod zabudowę mieszkaniową; (vii) sporządzanie dokumentów planistycznych określających politykę przestrzenną w której część terenów ma zostać przekształcona pod zabudowę (mieszkaniową, usługową itp.);

Istotnym dla zrozumienia możliwości rozwoju każdej z gmin, jest wgląd w stan wykorzystania gruntów zabudowanych i zurbanizowanych.

Do prowadzenia gospodarki gruntami rozumianej jako aktywne współdziałanie na rynku nieruchomości na terenie gmin niezbędne jest również prowadzenie określonych czynności geodezyjno - technicznych wykonywanych w ramach działalności Urzędu Gmin, są to: (i) udostępnianie informacji, (ii) ustalanie opłat za użytkowanie wieczyste, dzierżawy, (iii) organizowanie zbycia gruntów gminnych, (iv) organizowanie nabycia gruntów na rzecz Gminy, (v) przeprowadzanie podziałów nieruchomości (decyzje podziałowe), (vi) wydawanie decyzji w zakresie naliczania tzw. renty planistycznej (opłaty z tytułu wzrostu wartości nieruchomości spowodowanej zmianą ustaleń planu miejscowego w przypadku jej zbycia (całości lub części)) i opłat adiacenckich (na podstawie ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 roku o gospodarce nieruchomościami, jest to opłata ustalona w związku ze wzrostem wartości nieruchomości spowodowanym budową urządzeń infrastruktury technicznej z udziałem środków Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego).

Tabela 7 - Powierzchnia i typ wykorzystania gruntów zabudowanych i zurbanizowanych w gminach LOF wg. Klasyfikacji Rady Ministrów

Gmina	Grunty zabudowane i zurbanizowane (km2)	Tereny mieszkaniowe (km2)	Tereny przemysłowe (km2)	Inne tereny zabudowane (km2)	Zurbanizowane tereny niezabudowane (km2)	Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe (km2)	Użytki kopalne (km2)	Tereny komunikacyjne (km2)
Głusk	64,25	1,39	0,02	0,36	0,01	0,04	bd	1,46
Jabłonna	131,21	90,11	0,13	bd	0,1	bd	bd	2,24
Jastków	113,15	1,31	0,05	0,63	0	0,26	bd	4,55
Konopnica	169,86	bd	bd	bd	bd	bd	bd	bd
Lubartów (m)	13,91	0,398	0,175	bd	bd	bd	bd	bd
Lubartów (w)	158,7	0,22	0,22	0,28	0,05	0,01	0,01	0,06
Lublin	67,69	19,13	5,89	12,92	5,18	5,41	0,02	19,14
Mełgiew	94,85	bd	bd	bd	bd	bd	bd	bd
Nałęczów	62,86	3,0	0,61	0,3	1,41	1,75	0,01	2,38
Niedzwica Duża	106,73	0,38	0,061	0,39	0,02	2,11	0,01	2,83
Niemce	141,11	1,98	0,58	0,77	0,01	0,16	0,41	4,55
Piaski	169,86	6,5	0,2	0,6	0,004	0,3	0	0
Spiczyn	83,09	1,8	0,04	3,2	0,48	0,01	0,02	1,9
Strzyżewice	2,95	0,34	0,03	0,14	0	0,13	0	2,31
Świdnik	20,35	2,06	1,07	0,81	0,05	0,33	0	3,04
Wólka	72,75	0,47	0,04	0,15	0,36	0,02	0	2,17

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, www.stat.gov.pl oraz dane urzędów gmin

Przewiduje się, iż w dalszym ciągu grunty zabudowane i zurbanizowane zwiększać będą swój udział w związku z (i) dalszym dynamicznym rozwojem funkcji mieszkaniowej; (ii) towarzyszącej zabudowie mieszkaniowej funkcji usługowej; (iii) rozwoju stref działalności gospodarczej; (iv) zmianami w sposobie klasyfikacji użytków w ewidencji gruntów. Wraz z zagospodarowywaniem nowych terenów zmniejszać się będzie udział użytków rolnych, które i tak w wielu wypadkach są odłogowane.

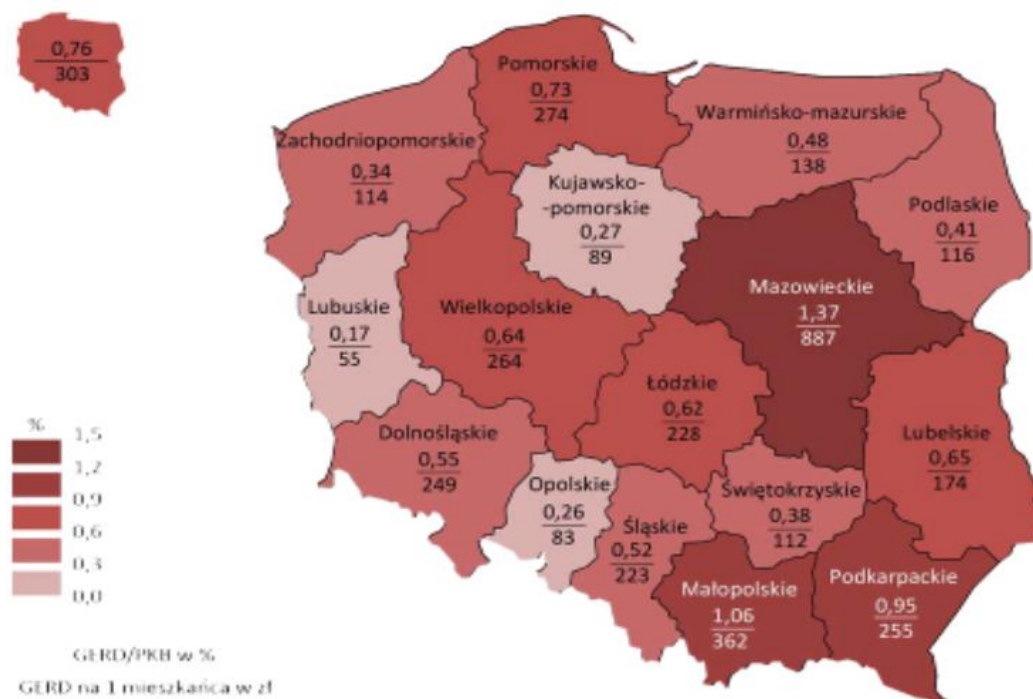
Potencjał innowacyjny¹³

Województwo lubelskie sklasyfikowane jako skromny innowator w europejskim badaniu innowacyjności regionów (RIS). Wszystkie wskaźniki dotyczące działalności badawczo-rozwojowej oraz innowacyjności stawiają region w niekorzystnej pozycji zarówno w porównaniu do Polski, jak i do większości innych województw.

¹³ Źródło: Strategia Rozwoju Lublina na lata 2013–2020, uchwalona przez Radę Miasta Lublin 28 lutego 2013 roku.

Wielkość nakładów na działalność B+R w regionach charakteryzuje się znacznym zróżnicowaniem. Udział nakładów na B+R osiągnął w 2011 roku wartość 1,37 % w województwie mazowieckim, natomiast w województwie lubelskim 0,65 %.

Mapa 1 - Nakłady wewnętrzne na działalność B+R w PKB według województw w 2011 r.¹⁴



Źródło: Nauka, technika, innowacje i społeczeństwo informacyjne w Polsce; Wybrane wyniki badań statystycznych – Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, luty 2014 r.

Niskie nakłady na B+R jedną z kluczowych przyczyn niskiego poziomu innowacyjności LOF

- Woj. Lubelskie plasuje się na następujących pozycjach (na 16 województw) w następujących kategoriach: wartość wytworzonego w województwie PKB – poz.10; wartość PKB wg parytetu siły nabywczej na mieszkańca województwa – 16; wartość produkcji przemysłowej – 12; wartość produkcji przemysłowej w przeliczeniu na mieszkańca – 16; liczba podmiotów gospodarczych na 10 tysięcy mieszkańców – 15; udział przedsiębiorstw innowacyjnych, które wprowadziły innowacje – 10; udział przedsiębiorstw wdrażających innowacje nowe w skali rynku – 13; udział przedsiębiorstw wdrażających innowacje procesowe – 4; innowacyjność w sektorze usług – 9; udział produktów innowacyjnych w przychodach netto przedsiębiorstw przemysłowych – 15; udział produktów nowych w przychodach ze sprzedaży w eksporcie – 15; poziom współpracy w zakresie działalności innowacyjnej - 7; udział przedsiębiorstw w nakładach na B+R – 15; ilość jednostek B+R – 9; liczba studentów na 10 tysięcy mieszkańców – 6; współczynnik sukcesu w ubieganiu się o granty habilitacyjne - 12; współczynnik sukcesu w ubieganiu się o projekty własne – 11; współczynnik sukcesu w

¹⁴ Nauka, technika, innowacje i społeczeństwo informacyjne w Polsce; Wybrane wyniki badań statystycznych – Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, luty 2014 r., <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/nauka-i-technika-spoleczenstwo-informacyjne/nauka-i-technika/nauka-technika-innowacje-i-spoleczenstwo-informacyjne-w-polsce-wybrane-wyniki-badan-statystycznych,11,1.html>

ubieganiu się o granty promotorskie – 7; współczynnik sukcesu w ubieganiu się o granty rozwojowe – 4; zatrudnienie w sektorze B+R – 7¹⁵.

- Z analiz wykonywanych na poziomie krajowym¹⁶ wynika, że na województwo lubelskie w 2010 roku przypadało 2,3% nakładów na innowacje w przemyśle i 0,4% w usługach Polski. Wielkość środków na działalność innowacyjną w sektorze usług drastycznie spadła w roku 2009 i 2010 (między 2006 a 2010 spadek wyniósł 57%). W przemyśle również występowały wahania - wysoka tendencja wzrostu utrzymywała się do 2008 r., kiedy dynamika wzrostu nakładów innowacyjnych była dodatnia, a między 2006 a 2010 zanotowano wzrost aż o 97%. Środki własne przedsiębiorstw były stale decydującym źródłem finansowania innowacji, podobnie jak w kraju. W przemyśle w 2010 r. obejmowały one 80,5% nakładów, podczas gdy środki pozyskane z zagranicy dostarczyły 6,8%, a budżet państwa 2,9% działalności innowacyjnej województwa (w kraju 1,1%).

Konieczność wzmocnienia struktur i zasięgu działalności regionalnego systemu innowacyjności

- W regionie nie zbudowano regionalnego systemu innowacyjności, co utrudnia przełamywania barier we współpracy pomiędzy strefą nauki i biznesu
- W regionie potrzebna jest budowa systemu finansowania innowacji poprzez stworzenie mechanizmów wspierających działania na każdym poziomie (tj. od badań podstawowych do prac wdrożeniowych), np. instrumentów finansowych wysokiego ryzyka
- W regionie wzmocnienia wymagają podmioty odpowiedzialne za pośrednictwo w zakresie transferu technologii i przepływ informacji tj. instytucje otoczenia biznesu
- W regionie należy budować potencjał naukowo-badawczy na rzecz innowacyjnej gospodarki i wzmocniać współpracę uczelni i jednostek badawczych z przemysłem

Rozwój oparty na wiedzy i innowacjach to jeden z trzech kluczowych priorytetów strategii „Europa 2020”. Również w krajowych oraz regionalnych dokumentach programowych takich jak Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego oraz Regionalna Strategia Innowacji Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 tematyka gospodarki opartej na wiedzy traktowana jest priorytetowo. Kluczowe miasto regionu tj. Lublin, skupiające wiodące w regionie jednostki naukowe pełni szczególną rolę w rozwoju innowacyjności regionu.

W zestawieniu innowacyjności regionów tzw. Regionalna Tabela Wyników (Regional Innovation Scoreboard, RIS)¹⁷ województwo lubelskie zostało ocenione zaledwie jako „skromny innowator”. Wszystkie wskaźniki dotyczące działalności badawczo-rozwojowej oraz innowacyjności stawiają region w niekorzystnej pozycji zarówno w porównaniu do Polski, jak i do większości innych województw. Wybrane wskaźniki wykorzystywane w badaniu RIS przedstawiono w poniższej tabeli. Warto nadmienić, iż lata używane w tytułach poprzednich raportów RIS odnoszą się do lat, w których poszczególne wersje zostały opublikowane, czyli RIS 2012, RIS 2009 oraz RIS 2006. Daty te nie odnoszą się do wieku zgromadzonych danych, jako że, terminowość danych regionalnych jest w tyle kilka lat w dniu publikacji raportu RIS. Dla RIS 2014 najnowsze dane odnoszą się do 2012 r. dla 1 wskaźnika, 2011 dla 1 wskaźnika, 2010 dla 8 wskaźników i 2008 dla 1 wskaźnika. Odniesienie do ostatniego roku w tym raporcie powinno zatem być interpretowane jako odnoszące się do roku 2010.

¹⁵ Diagnoza lubelskiego rynku innowacji – synteza ekspertyz na potrzeby RSI 2020; Załącznik do Regionalnej Strategii Innowacji Województwa Lubelskiego do 2020 roku, <http://www.rsi.lubelskie.pl/index.php/57-diagnoza-lubelskiego-rynkui-innowacji-synteza-ekspertyz-na-potrzeby-regionalnej-strategii-innowacji-do-2020-r>

¹⁶ Gaczek W.M., Matusiak M., Innowacyjność gospodarek województw Polski Wschodniej, Poznań 2011, Ekspertyza wykonana na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego na potrzeby aktualizacji Strategii rozwoju społeczno - gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020.

¹⁷ Regional Innovation Scoreboard jest badaniem innowacyjności 190 regionów Unii Europejskiej, Norwegii i Szwajcarii wykonywanym przez Komisję Europejską w cyklu dwuletnim. W najnowszym badaniu wykonanym w 2014 r. Komisja Europejska dokonała modyfikacji wskaźników na podstawie, których dokonywała oceny innowacyjności poszczególnych regionów

Tabela 8 - Znormalizowane wskaźniki innowacyjności, wartości porównywane rok do roku, RIS 2014

Wskaźniki innowacyjności w badaniu regionalnym RIS	RIS 2009		RIS 2014
Populacja z wyższym wykształceniem	0.28	↗	0.576
Wydatki B+R w sektorze publicznym	0.41	↘	0.346
Wydatki B+R w sektorze prywatnym	0.32	↘	0.098
Pozostałe wydatki na innowacje	0.65	↘	0.317
Wydatki na innowacje w MŚP	0.29	↘	0.086
Wydatki na innowacje w MŚP współpracującymi z innymi	0.45	↘	0.134
Wnioski patentowe w Europejskim Urzędzie Patentowym	0.14	↗	0.167
MŚP wprowadzające innowacyjne produkty/procesy	0.30	↘	0.121
MŚP wprowadzające innowacje marketingowe/organizacyjne	0.27	↘	0.095
Zatrudnienie w działalności opartych na wiedzy	0.17	↗	0.204
Sprzedaż innowacji na rynek oraz do firm	0.49	↘	0.125

Źródło: Regional Innovation Scoreboard, European Union, 2014,
http://ec.europa.eu/news/pdf/2014_regional_union_scoreboard_en.pdf

Województwo Lubelskie charakteryzuje się również słabą absorpcją jest również sklasyfikowane jako słaby użytkownik/pochłaniacz środków UE i wydajności w zakresie regionalnej innowacyjności. Na przestrzeni lat 2000-2006 pozycja województwa lubelskiego w rankingu potencjału innowacyjnego spadła z 7 na 9¹⁸. W konsekwencji tego, w rankingu utworzonym z wykorzystaniem metody Perkala, Lubelszczyzna przyporządkowana została do grupy województw „pogłębiających opóźnienie”. Gdy uwzględnimy jednak wskaźniki opisujące działalność innowacyjną przedsiębiorstw (m.in. nakłady B+R sektora przedsiębiorstw, działalność innowacyjną MSP, liczbę patentów europejskich) oraz wyniki tej działalności (m.in. udział przedsiębiorstw wprowadzających nowe produkty i usługi, wartość sprzedaży tych produktów i usług, zatrudnienie w firmach zaawansowanych technologicznie), to województwo lubelskie, trafia do kategorii o najniższym poziomie innowacyjności w skali UE. Dlatego też z tego powodu, przeprowadzone podobne badania, realizowane na potrzeby raportu spójności wskazują na konieczność zmiany kierunku polityki innowacyjnej we wszystkich regionach europejskich z polityki podażowej na popytową, stymulującą zapotrzebowanie na innowacje.

Lubelszczyzna to region o średnim poziomie rozwoju potencjału innowacyjnego, zakwalifikowany do grupy województw pogłębiających opóźnienie i tracących dystans. Lubelskie to słaby dyfuzor o niewielkiej zdolności do generowania innowacji, jednak jest to region posiadający zasoby umożliwiające rozwój o charakterze innowacyjnym. Konieczna jest jednak zmiana kierunku polityki innowacyjnej regionu z podażowej na popytową, stymulującą zapotrzebowanie na innowacje.

Klasy, jako nowoczesne powiązania stymulujące współpracę podmiotów sfery przemysłu, nauki i administracji rządowej i samorządowej, stanowią ważny czynnik decydujący o wzroście innowacyjności przedsiębiorstw i regionów. Są narzędziem, które ułatwia transfer innowacji oraz

¹⁸ Feltynowski M., Ranking potencjału innowacyjnego polskich regionów z wykorzystaniem miar syntetycznych, w: Nowakowska A. (red.), Zdolności innowacyjne polskich regionów”, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2009.

wzmacnia współpracę pomiędzy partnerami wewnątrz i na zewnątrz. Przedsiębiorcy działający w klastrach rozwijają się szybciej, niż funkcjonujący w tej samej branży, lecz samodzielnie.

Do końca sierpnia 2011 r. w województwie lubelskim odnotowano powstanie 17 inicjatyw klastrowych. Większość z nich jest zlokalizowana w Lublinie (15), a są to Lubelski Klaster Eko-energetyczny; Wschodni Klaster ICT; Lubelskie Żagle; Lubelski Cebularz; Lubelska Poligrafia; Lubelski Klaster Edukacyjny; Lubelska Motoryzacja; Lubelska Kosmetyka; Lubelskie Fryzjerstwo; Stowarzyszenie Lubelski Klaster Teleinformatyczny; Stowarzyszenie „Lubelski Klaster Branży Spożywczej”; Lubelskie Drewno; Klaster Restauratorów i Hotelarzy; Dolina Ekologicznej Żywności i Klaster Kultur Lubelszczyzny.

Oprócz inicjatyw umiejscowionych w stolicy województwa, jedna zrodziła się w Świdniku (Lubelski Klaster Lotniczy) oraz w Nałęczowie (Kraina Lessowych Wąwozów).

Obszar województwa charakteryzuje niemniej niedobór osób w wieku produkcyjnym zdolnych do generowania innowacji i wprowadzania ich na rynek. Niski poziom dochodów i wydatków gospodarstw domowych nie generuje popytu na produkty i usługi innowacyjne. Istotne jest zidentyfikowanie specjalizacji regionu, gwarantującej przewagę konkurencyjną wytwarzanych w regionie produktów i usług na rynku krajowym i w eksporcie.

Największe znaczenie dla regionu ma przemysł spożywczy, skupiający 25% wszystkich zatrudnionych w przemyśle i wytwarzający prawie 24% produkcji sprzedanej.

Lublin skupia instytucje świadczące usługi w skali regionalnej i ponadregionalnej oraz liczne fundacje i stowarzyszenia. Miasto jest największym ośrodkiem akademickim we wschodniej części Polski. Koncentruje zdecydowaną większość studentów studiujących w regionie i kadry naukowej województwa. Dysponuje znacznym i liczącym się potencjałem naukowym skupionym w uczelniach wyższych oraz placówkach naukowych, których działalność ma zasięg i znaczenie ponadregionalne.

Na obecnym etapie rozwoju gospodarczego wiedza i innowacje zostały uznane za kluczowe czynniki wpływające na konkurencyjność przedsiębiorstw i gospodarki. Z tego też powodu przed instytucjami otoczenia biznesu postawione zostały nowe zadania, m.in. z zakresu wspierania procesów innowacyjnych.

Na terenie Lublina od 2007 roku funkcjonuje Podstrefa Lublin, stanowiąca część Specjalnej Strefy Ekonomicznej EURO-PARK MIELEC. Podstrefa obejmuje ponad 116 ha gruntów zlokalizowanych w dzielnicy Felin, we wschodniej części miasta (w pobliżu budowanej obwodnicy, niedaleko lotniska w Świdniku).

Przedsiębiorcy, inwestujący na terenie Podstrefy Lublin, mogą uzyskać pomoc publiczną w formie zwolnienia z podatku dochodowego do końca 2020 roku. Wielkość pomocy, udzielanej z tytułu kosztów nowej inwestycji lub tworzenia nowych miejsc pracy, wynosi:

- 50% poniesionych wydatków inwestycyjnych dla przedsiębiorców dużych,
- 60% dla przedsiębiorców średnich,
- 70% dla przedsiębiorców małych.

Za wydatki kwalifikujące się do objęcia pomocą uznaje się koszty inwestycji poniesione na:

- nabycie gruntów lub prawa ich użytkowania wieczystego,
- nabycie albo wytworzenie we własnym zakresie środków trwałych,
- rozbudowę i modernizację istniejących środków trwałych,
- nabycie wartości niematerialnych i prawnych związanych z transferem technologii przez nabycie praw patentowych, licencji, know-how lub nieopatentowanej wiedzy technicznej.

Warunki korzystania z pomocy publicznej:

- koszty inwestycji w wysokości min. 100 tys. EUR, przy udziale własnym co najmniej 25%;

- prowadzenie działalności nie krócej niż 5 lat od zakończenia inwestycji, a w przypadku MŚP – 3 lata;
- utrzymanie nowoutworzonych miejsc pracy przez okres co najmniej 5 lat, a w przypadku MŚP nie krótszy niż 3 lata;
- nie przenoszenie własności składników majątku przez 5 lat od wprowadzenia do ewidencji środków trwałych, a w przypadku MŚP – 3 lata.

Dodatkowo przedsiębiorcom prowadzącym działalność na terenie Podstrefy Lublin przysługuje zwolnienie z podatku od nieruchomości na okres 3 lat.

W Lublinie działa wiele instytucji, które wspomagają rozwój lokalnej przedsiębiorczości. Zrzeszają one na zasadzie dobrowolności lubelskie przedsiębiorstwa. Reprezentując ich interesy, oferują usługi doradcze, promocyjne, kojarzą oferty współpracy gospodarczej, organizują seminaria, szkolenia i misje gospodarcze.

Otoczenie innowacyjnego biznesu w Lublinie to również szereg instytucji, które powstały w celu wspierania procesów innowacyjnych w stolicy regionu lubelskiego. Prowadzenie polityki innowacyjnej, wspierania przedsiębiorczości, w tym małych i średnich przedsiębiorstw, stanowi domenę oddziaływania regionalnego. Wynika to z faktu, iż struktury pro-innowacyjne mają charakter regionalny. Do instytucji tych zaliczamy:

➤ **Lubelski Park Naukowo-Technologiczny S.A. (www.lpnt.pl)**

Centrum naukowo-badawcze, miejsce spotkań instytucji naukowych z przedsiębiorcami. Park powstał w 2005 roku z inicjatywy Samorządu Województwa Lubelskiego oraz Uniwersytetu Przyrodniczego w Lublinie. Na terenie ośrodka funkcjonują m.in. Laboratorium Badań Genetycznych oraz Centralne Laboratorium Agroekologiczne Uniwersytetu Przyrodniczego w Lublinie. Misją instytucji jest wspieranie rozwoju województwa lubelskiego poprzez stworzenie zinstytucjonalizowanej platformy dla współpracy lubelskich uczelni i biznesu.

➤ **Centrum Innowacji i Transferu Technologii Lubelskiego Parku Naukowo-Technologicznego Sp. z o.o. (www.citt.lublin.pl)**

Instytucja ta ma na celu zwiększanie konkurencyjności i dynamiki rozwoju regionu lubelskiego m.in. poprzez tworzenie środowiska innowacyjnego w regionie, promocję lokalnej przedsiębiorczości oraz wspomaganie projektów innowacyjnych, jak również nowych przedsiębiorstw zakładanych przez pracowników i absolwentów uczelni.

Akademickie Inkubatory Przedsiębiorczości (www.aiplublin.inkubatory.pl)

Zrzeszają młodych, wykształconych ludzi, umożliwiając im wdrażanie teoretycznej wiedzy zdobytej podczas studiów z wiedzą praktyczną, którą można zdobyć tylko i wyłącznie samodzielnie prowadząc działalność. Akademickie Inkubatory Przedsiębiorczości działają przy większości lubelskich uczelni. Współpraca z AIP umożliwia każdej osobie do 30. roku życia realizację przedsiębiorczych marzeń poprzez udzielanie wsparcia w procesie zakładania i prowadzenia działalności gospodarczej.

Lubelski Fundusz Kapitałowy Sp. z o.o. (www.lfr.lublin.pl)

Spółka zależna Lubelskiej Fundacji Rozwoju mająca na celu pomoc małym i średnim przedsiębiorstwom z terenu województwa lubelskiego poprzez wsparcie m.in. ich przedsięwzięć inwestycyjnych, wprowadzanie na rynek nowych produktów, rozwój sieci dystrybucji oraz finansowanie ich bieżącej działalności, zapewniając środki na niezbędny w fazie wzrostu kapitał obrotowy. Oferta obejmuje: dostarczanie średnio- lub długookresowego kapitału w wysokości nieprzekraczającej równowartości 200.000 USD, a w ramach tej kwoty pożyczkę (z warunkami spłaty dostosowanymi do potrzeb danego projektu), leasing, a w razie potrzeby - pomoc merytoryczną.

Fundusz Pożyczkowy Fundacji "OIC Poland" (www.oic.lublin.pl)

Oferuje preferencyjne oprocentowane pożyczki dla mikro, małych i średnich przedsiębiorstw. Pożyczki mogą być przeznaczone na cele związane z rozszerzeniem działalności gospodarczej, m.in. na: finansowanie inwestycji, wdrażanie nowych rozwiązań technologicznych lub technicznych, zakup maszyn i urządzeń, rozbudowę, adaptację lub modernizację obiektów produkcyjnych, handlowych i usługowych, zakup materiałów i surowców niezbędnych do realizacji założonego przedsięwzięcia gospodarczego oraz tworzenie nowych miejsc pracy.

Regionalny Park Przemysłowy Świdnik Sp. z o.o. (www.park.swidnik.pl)

Stworzony został z myślą o inwestorach, zainteresowanych uruchomieniem działalności gospodarczej we wschodniej części Polski. Na obszarze ok. 50 ha znajdują się obiekty produkcyjne, pomocnicze, biurowe, magazynowe oraz atrakcyjne tereny inwestycyjne (ok. 10 ha) wyposażone w pełną infrastrukturę techniczną. Obecnie w parku funkcjonują 33 firmy, zatrudniające łącznie około 1 100 pracowników. Do głównych atutów Parku należą: dobrze rozwinięta infrastruktura komunikacyjna, bliskość realizowanego lotniska oraz sąsiedztwo PZL-Świdnik S.A. - przedsiębiorstwa należącego do sektora wysokich technologii.

Targi Lublin S.A. (www.targi.lublin.pl)

Organizator największych we Wschodniej Polsce branżowych imprez targowych i wystawienniczych, które są wizytówką regionu na forum krajowym i międzynarodowym. Obok nowoczesnej infrastruktury, atutami targów jest również wieloletnie doświadczenie w zakresie marketingu wystawienniczego i promocji produktów oraz profesjonalny zespół pracowników. Lubelskie targi i wystawy, ze względu na bliskość granicy Unii Europejskiej, stanowią dogodne miejsce do kontaktów gospodarczych Wschodu z Zachodem. Corocznie organizowane targi skupiają wystawców z branż: budowlanej, motoryzacyjnej, turystycznej, rolnej, energetycznej, medycznej i edukacyjnej.

Lubelski Rynek Hurtowy Elizówka (www.elizowka.pl)

Ponadregionalny rynek hurtowy produktów rolno-spożywczych, zlokalizowany w południowo-wschodniej części Polski. Na terenie ponad 54 ha, wyposażonym w infrastrukturę techniczno-komunikacyjną, prowadzona jest głównie sprzedaż świeżych owoców i warzyw, wędlin, artykułów spożywczych, a także kwiatów, dodatków florystycznych, nawozów, środków ochrony roślin, nasion i narzędzi ogrodniczych. Obecnie na Rynku powierzchnię handlową wynajmuje ok. 160 producentów z południowo-wschodniej części Polski.

Organizacje okołobiznesowe:

- Business Centre Club (www.bcc.org.pl)
- Fundacja Rozwoju Lubelszczyzny (www.fundacja.lublin.pl)
- Izba Rzemiosła i Przedsiębiorczości w Lublinie (www.izba.lublin.pl)
- Lubelska Fundacja Rozwoju (www.lfr.lublin.pl)
- Lubelska Izba Rzemieślnicza (www.lir.com.pl)
- Lubelski Sejmik Gospodarczy (www.lsg.lublin.pl)
- Lubelskie Forum Pracodawców (www.lpf.biz.pl)
- Polska Fundacja Ośrodków Wspomagania Rozwoju Gospodarczego "OIC Poland" (www.oic.lublin.pl)
- Rada Przedsiębiorczości Lubelszczyzny (www.rpl.lublin.pl)
- Regionalna Izba Gospodarcza w Lublinie (www.rig.lublin.pl)
- Stowarzyszenie Lubelski Klub Biznesu (www.lkb.lublin.pl)
- Pracodawcy Lubelszczyzny "Lewiatan" (www.prywatni.lublin.pl)
- Inkubator Przedsiębiorczości (www.inkubator.biz.pl)
- Inkubatory Przedsiębiorczości – stanowią odpowiedź na potrzeby młodych, początkujących mikro-przedsiębiorców, dając szansę wykorzystania wiedzy zdobytej podczas studiów i zastosowania jej w praktyce – w działalności gospodarczej.

Szereg organizacji prowadzi także działalność mającą na celu wsparcie inwestycyjne poszczególnych przedsięwzięć:

- Lubelski Fundusz Kapitałowy sp. z o.o. – spółka zależna Lubelskiej Fundacji Rozwoju
- Fundusz Pożyczkowy Fundacji „OIC Poland” – oferuje preferencyjnie oprocentowane pożyczki dla mikro-, małych i średnich przedsiębiorców.

W globalizującej się gospodarce znaczenia nabierają sieci powiązań lokalnych, regionalnych i międzynarodowych. Skonsolidowaną sieć współdziałających organizacji stanowi Krajowy System Usług (KSU). Ośrodki KSU świadczą usługi systemowe, np.: informacyjne (Punkty Konsultacyjne), doradcze o charakterze proinnowacyjnym (Krajowa Sieć Innowacji) i finansowe (fundusze pożyczkowe i fundusze poręczeniowe). W ramach Krajowego Systemu Usług można wyodrębnić współpracujące ze sobą grupy ośrodków:

- Regionalny Punkt Konsultacyjny (RPK)
- Enterprise Europe Network (ENN)

Klasy, jako nowoczesne powiązania stymulujące współpracę podmiotów sfery przemysłu, nauki i administracji rządowej i samorządowej, stanowią ważny czynnik decydujący o wzroście innowacyjności przedsiębiorstw i regionów. Są narzędziem, które ułatwia transfer innowacji oraz wzmacnia współpracę pomiędzy partnerami wewnątrz i na zewnątrz. Przedsiębiorcy działający w klastrach rozwijają się szybciej, niż funkcjonujący w tej samej branży, lecz samodzielnie.

Współpraca firm z sektorem B+R funkcjonuje w regionie na bardzo niskim poziomie (80,2% przedsiębiorstw nie prowadzi takiej współpracy). Znikoma ilość firm należy do organizacji otoczenia biznesu. Ponadto udział przedsiębiorstw w finansowaniu działalności B+R jest w województwie niski i niższy, niż średnio w kraju.

Znacząca część nakładów na badania jest w regionie wydatkowana na badania podstawowe (62%), a jedynie niewielka część na prace rozwojowe (18%).

Nakłady na badania i rozwój w wartościach bezwzględnych mają w regionie tendencje wzrostową. Niższy od średniej krajowej jest stopień zużycia aparatury naukowo-badawczej. Stabilna i stopniowo rosnąca jest liczba jednostek B+R, a wydatkowanie nakładów w tym sektorze ujawnia specjalizację w dziedzinie nauk rolniczych.

Zatrudnienie w sektorze B+R wynosi ponad 7 tys. Osób, co daje regionowi 7 pozycję w kraju. Rozwój kadr naukowych w regionie jest na dobrym poziomie. Województwo posiada również duży i zróżnicowany potencjał edukacyjny na poziomie wyższym. Mimo tego, przedsiębiorstwa Lubelszczyzny charakteryzują się niskim stopniem absorpcji wiedzy z sektora B+R.

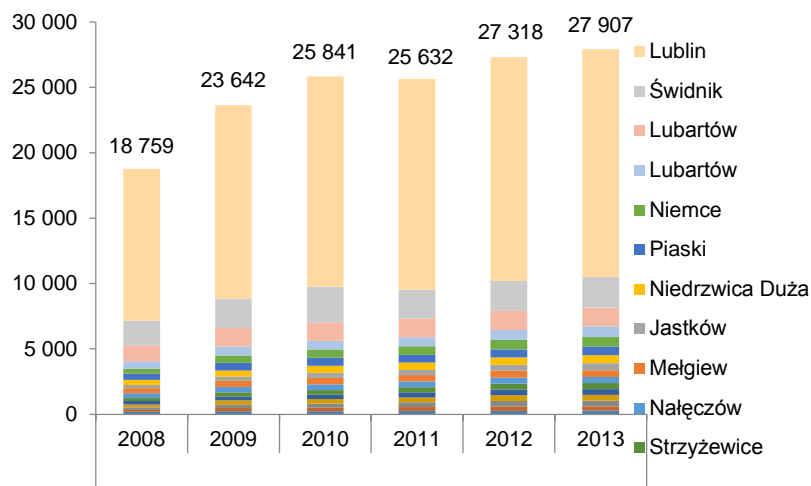
1.3.2. Diagnoza szczegółowa odnosząca się do proponowanej interwencji w ramach ZIT

- bezrobotni,
- pracujący i przeciętne wynagrodzenia

Bezrobotni

Jednym z ważniejszych elementów analizy rynku pracy są dane o bezrobotnych. Liczba osób bezrobotnych zamieszkałych na terenie LOF w 2013 r. wyniosła 27 907, a więc o 48,8% więcej niż w 2008 r. Wzrost liczby zarejestrowanych bezrobotnych o niemal 50% stanowi poważny problem, który niesie za sobą zarówno skutki ekonomiczne, jak i społeczne. Największy wzrost liczby bezrobotnych odnotowano na przełomie lat 2009-2008. Przyczyną tego był globalny kryzys gospodarczy, który także wpłynął na Polskę i lokalną gospodarkę. W następnych latach tendencja wzrostowa liczby bezrobotnych uległa wyhamowaniu.

Wykres 13 - Bezrobotni zarejestrowani ogółem w LOF w latach 2008-2013



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS – Bank Danych Lokalnych.

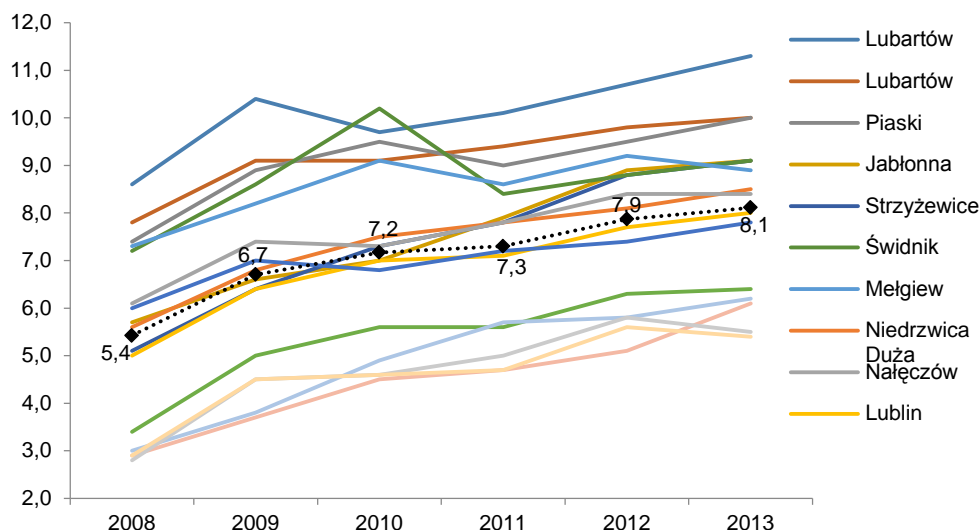
Tabela 9 - Liczba osób bezrobotnych w gminach LOF

Gmina	2008			2012			2013		
	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety
Głusk	143	57	86	348	181	167	338	173	165
Jabłonna	265	119	146	435	229	206	448	252	196
Jastków	237	114	123	440	219	221	529	292	237
Konopnica	208	88	120	447	227	220	439	224	215
Lubartów (g)	1 220	563	657	1 469	733	736	1 461	750	711
Lubartów (m)	563	258	305	745	370	375	793	398	395
Lublin	11 592	5 361	6 231	17 124	8 532	8 592	17 422	8 936	8 486
Mełgiew	400	203	197	526	249	277	517	259	258
Nałęczów	352	186	166	476	265	211	470	273	197
Niedzwica Duża	389	184	205	578	286	292	614	306	308
Niemce	378	157	221	732	370	362	754	394	360
Piaski	480	251	229	621	291	330	652	329	323
Spiczyn	199	88	111	259	127	132	274	126	148
Strzyżewice	241	118	123	438	223	215	450	231	219
Świdnik	1 899	894	1 005	2 276	1 162	1 114	2 308	1 173	1 135
Wólka	193	90	103	404	186	218	438	220	218
RAZEM	18 759	8 731	10 028	27 318	13 650	13 668	27 907	14 336	13 571
	100%	46,54%	53,46%	100%	49,97%	50,03%	100%	51,37%	48,63%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS – Bank Danych Lokalnych.

Wzrostowi liczby zarejestrowanych bezrobotnych towarzyszył wzrost udziału bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym. W 2013 r. dla całego obszaru LOF średni udział zarejestrowanych bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym wyniósł 8,1% - o 2,7 pkt. proc. więcej niż w 2008 r. Spadek wartości współczynnika w 2013 r. w porównaniu do roku poprzedniego zaobserwowano w gminach: Głusk, Konopnica, Nałęczów oraz Mełgiew. Najwyższy odsetek zarejestrowanych bezrobotnych (ponad 11%) wystąpił w Lubartowie.

Wykres 14 - Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w LOF w latach 2008-2013 (%)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS – Bank Danych Lokalnych.

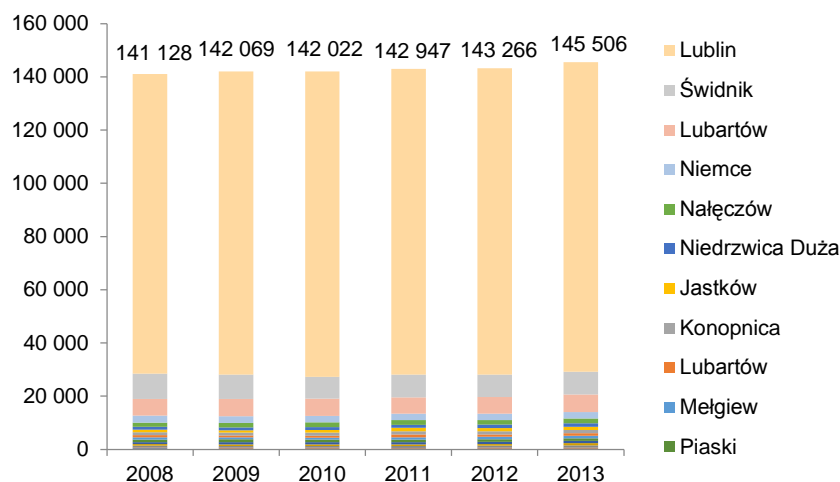
Tabela 10 - Stan bezrobocia LOF na tle województwa i kraju w 2013 r.

Rodzaj danych	Polska	Lubelskie	LOF
Stopa bezrobocia rejestrowanego	13,4%	14,4%	
Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym	8,8%	9,9%	8,1%
Bezrobotni zarejestrowani pozostający bez pracy dłużej niż 1 rok	38,3%	44,2%	b.d.
Bezrobotni zarejestrowani pozostający bez pracy dłużej niż 1 rok w % ludności aktywnej zawodowo	5,2%	6,4%	b.d.

Źródło: Dane Wojewódzkiego Urzędu Pracy oraz Bank Danych Lokalnych GUS, <http://www.stat.gov.pl>

Pracujący i przeciętne wynagrodzenia

Wykres 15 - Pracujący ogółem w LOF

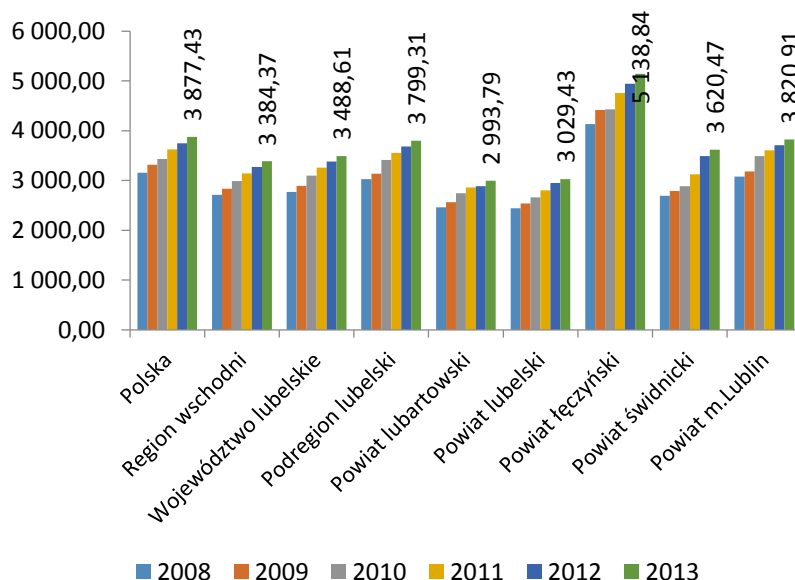


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS – Bank Danych Lokalnych.

Dokonując charakterystyki rynku pracy Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego należy wspomnieć o liczbie pracujących ogółem w gminach należących do LOF. Mimo wzrostu liczby zarejestrowanych bezrobotnych, w latach 2010-2013 zwiększeniu uległa również liczba pracujących (o 2,5%).

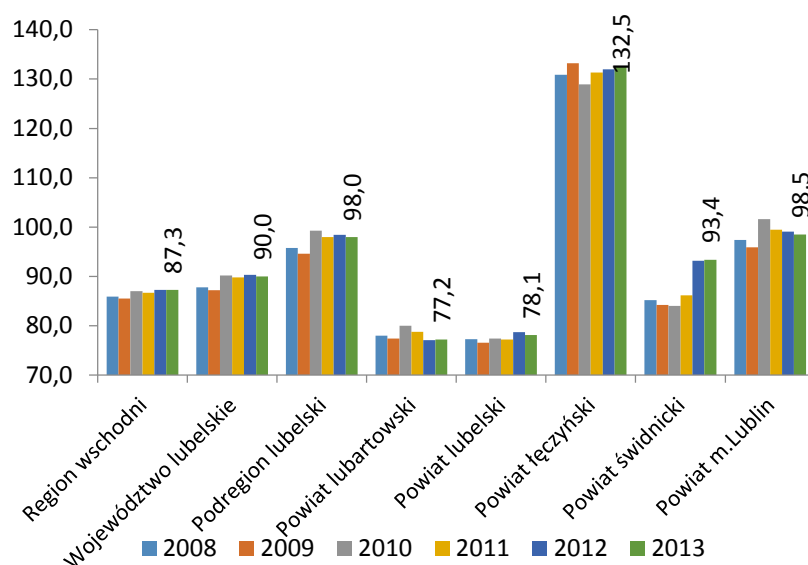
W 2013 r. przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w Polsce wyniosło 3 877,43 zł, zaś w województwie lubelskim – 3 488,61 zł (90% wartości przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w kraju). Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w podregionie lubelskim (w którego skład wchodzi powiaty: lubartowski, lubelski, świdnicki, Łęczyński i powiat miasta Lublin) w 2013 r. wyniosło 3 799,31 zł (98% średniego wynagrodzenia w Polsce). Zdecydowanie najniższe wynagrodzenia charakteryzowały powiat lubartowski oraz lubelski, zaś najwyższym przeciętnym wynagrodzeniem brutto mógł poszczycić się powiat Łęczyński – w 2013 r. wyniosło ono 5 138,84 zł (niemal 33 % więcej niż przeciętne wynagrodzenie w kraju).

Wykres 16 - Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto (w zł)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS – Bank Danych Lokalnych.

Wykres 17 - Przeciętne miesięczne wynagrodzenia brutto w relacji do średniej krajowej (100)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS – Bank Danych Lokalnych.

1.4 Ochrona środowiska

1.4.1. Diagnoza ogólna

- efektywność energetyczna i wykorzystanie OZE,
- gospodarka wodno-ściekowa,
- gospodarka odpadami.

Kwestie związane z ochroną środowiska dla województwa lubelskiego (w tym dla terenu LOF) opisano w następujących dokumentach o charakterze strategicznym:

- Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014 – 2020 (z perspektywą do 2030) – uchwała Nr XXXIV/559/2013 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 24 czerwca 2013 roku,
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego – uchwała Nr XLV/597/02 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 29 lipca 2002 roku ,
- Program Rozwoju Energetyki dla Województwa Lubelskiego – uchwała Nr CCXLVI/3054/09 Zarządu Województwa Lubelskiego z dnia 14 lipca 2009 roku,
- Program Ochrony Środowiska Województwa Lubelskiego na lata 2012-2015 z perspektywą do roku 2019 - uchwała Nr XXIV/398/2012 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 30 lipca 2012 roku,
- Plan gospodarki odpadami dla województwa lubelskiego - uchwała Nr XXIV/396/2012 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 30 lipca 2012 roku ze zm.,
- Program Rozwoju Odnawialnych Źródeł Energii dla Województwa Lubelskiego - uchwała Nr XLI/623/2014 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 3 lutego 2014 roku,
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego na lata 2014 – 2020, przyjęty uchwałą Nr XXI/355/2015 Zarządu Województwa Lubelskiego w dniu 10 marca 2015 roku,
- „Program ochrony powietrza dla strefy – Aglomeracja Lubelska” - uchwała Nr XXXVII/608/2013 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 25 listopada 2013 roku w sprawie przyjęcia zaktualizowanego POP,

- Program ochrony powietrza dla strefy lubelskiej” – przyjęty uchwałą Nr XXXVII Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 25 listopada 2013 roku,
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Lublin i gmin sąsiadujących, z którymi Gmina Lublin zawarła porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego – uchwała nr 674/XXVII/2013 Rady Miasta Lublin z dnia 17 stycznia 2013 roku,
- Wieloletni Program Gospodarowania Mieszkaniowym Zasobem Miasta Lublina lata 2014-2018 - uchwała nr 906/XXXV/2013 Rady Miasta Lublin z dnia 18 listopada 2013 roku,
- Program ochrony środowiska przed hałasem dla Miasta Lublin – uchwała nr 594/XXIX/2009 z dnia 19 lutego 2009 roku.

Efektywność energetyczna i wykorzystanie OZE

Sektor energetyczny na terenie LOF jest bezpośrednio powiązany z ochroną środowiska naturalnego. Dwa elementy, które mają decydujący wpływ na ochronę środowiska to:

- (i) inwestycje związane z rozwojem odnawialnych/alternatywnych źródeł energii (OZE),
- (ii) poprawa efektywności energetycznej (np. termomodernizacja, modernizacja i budowa sieci ciepła systemowego, wymiana nieefektywnych urządzeń grzewczych na nowoczesne, wykorzystywanie kogeneracji w elektrociepłowniach).

Poniesione nakłady na termomodernizacje oraz OZE nie są wystarczające do odnotowania poprawy stanu środowiska, zwłaszcza jakości powietrza. Potrzeby LOF w zakresie poprawy efektywności energetycznej, termomodernizacji i pozyskiwania energii z OZE są dużo większe niż możliwości finansowe. W perspektywie 2014-2020 działania w zakresie termomodernizacji będą wymagały jeszcze większych nakładów niż dotychczas ze względu na oparcie interwencji na kosztownej, głębokiej termomodernizacji.

Brak jest informacji statystycznych w zakresie innych działań z zakresu efektywności energetycznej (zarządzanie energią w budynkach, energooszczędna modernizacja systemów produkcyjnych i linii technologicznych w ramach współpracy między przedsiębiorstwami).

Niewiele i trudno dostępne są badania w zakresie efektywności zastosowania określonych form transportu oraz efektów w zakresie obniżania emisji szkodliwych substancji w wyniku realizacji nowych rozwiązań w mobilności. Uzupełnienie danych w zakresie efektów zmian w systemie transportu ma również znaczenie w świetle diagnozy w zakresie kolejnego punktu poniżej – ochrony powietrza.

Gospodarka wodno-ściekowa

Realizując założenia wynikające ze Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego, zawarte w Programie Ochrony Środowiska, podjęto prace nad Programem Gospodarki Wodnej Województwa Lubelskiego. Główną przesłanką do jego opracowania są wymagania Dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu i Rady z dnia 23 października 2000 r. narzucające konieczność gospodarowania zasobami wodnymi w obszarze naturalnych granic dorzeczy, regionów wodnych i zlewni.

Celem generalnym Programu jest zrównoważone gospodarowanie zasobami wodnymi poprzez realizację zadań w układach zlewniowych.

Działania określone niniejszym Programem będą częścią składową realizacji generalnych celów środowiskowych Ramowej Dyrektywy Wodnej:

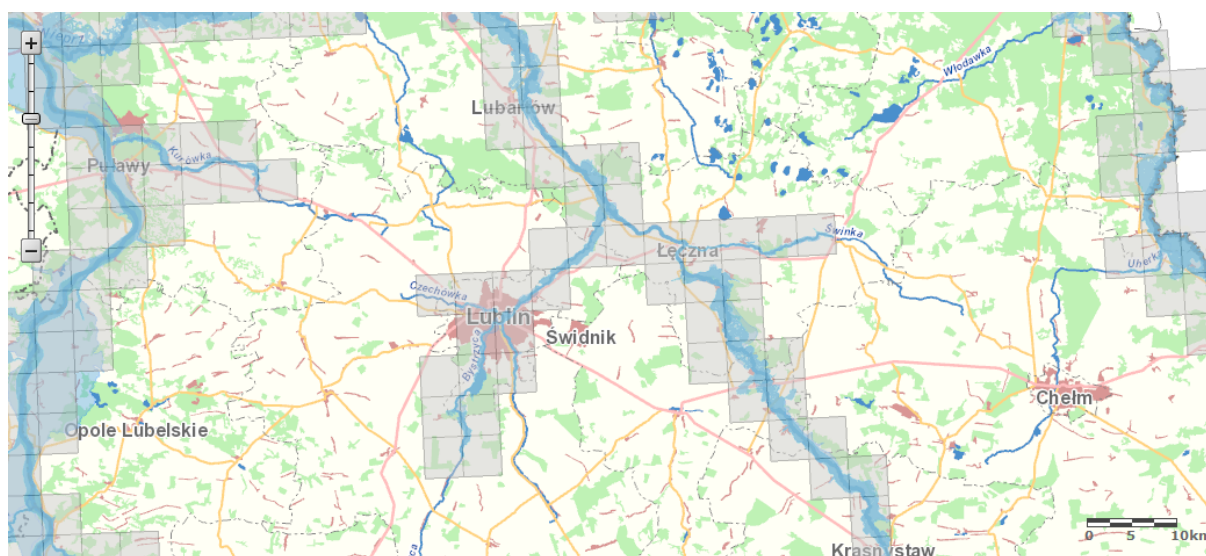
- osiągnięcia, co najmniej dobrego stanu ekologicznego i chemicznego wód powierzchniowych oraz dobry stan ilościowy i chemiczny wód podziemnych do 2015 roku,

- osiągnięcia, do 2015 roku, stanu obszarów chronionych zgodnego ze wszystkimi normami i założonymi celami.

Na obszarze LOF występują znaczne dysproporcje pomiędzy rozwojem sieci kanalizacji sanitarnej a dostępnością sieci wodociągowej. Odsetek gospodarstw posiadających dostęp do sieci kanalizacyjnej jest istotnie niższy, aniżeli gospodarstw z dostępem do sieci wodociągowej. Powoduje to konieczność stosowania zbiorników bezodpływowych co może prowadzić do zanieczyszczenia wód podziemnych i powierzchniowych i gleby.

Na obszarze LOF występują tereny, na których przez brak lub nieodpowiedni stan urządzeń przeciwpowodziowych może występować zagrożenie powodziowe w dolinach m.in. rzek Bystrzycy, Czerniejówki, Wieprza.

Mapa 2 - Mapa zagrożeń i ryzyk powodziowych



Źródło: <http://mapy.isok.gov.pl/imap/#>

Szczegółowe mapy przedstawiające zagrożenia i ryzyka powodziowego dostępne są na stronie internetowej isok.gov.pl

Występuje także potrzeba usprawnienia odprowadzenia wód opadowych i ich retencjonowania. Nadmierne ilości wody spowodowane gwałtownymi deszczami mogą stanowić duży problem dla instalacji kanalizacyjnej. Odprowadzanie nadmiaru wody z dachów lub ulic może być utrudnione przez za małą przepustowość istniejących (lub projektowanych) instalacji. Może to powodować dodatkowo zalewanie wszelkiego rodzaju studzienek oraz piwnic. Przy przewidywanych zmianach klimatycznych wydaje się, więc konieczne zwiększenie możliwości przepustowej kanalizacji deszczowej.

W poniższej tabeli zaprezentowana stan zasięgu instalacji wodnej i sanitarnej:

Tabela 11 - Odsetek mieszkańców mających dostęp do sieci wod-kan i gazowej na terenie LOF w 2006 i 2012

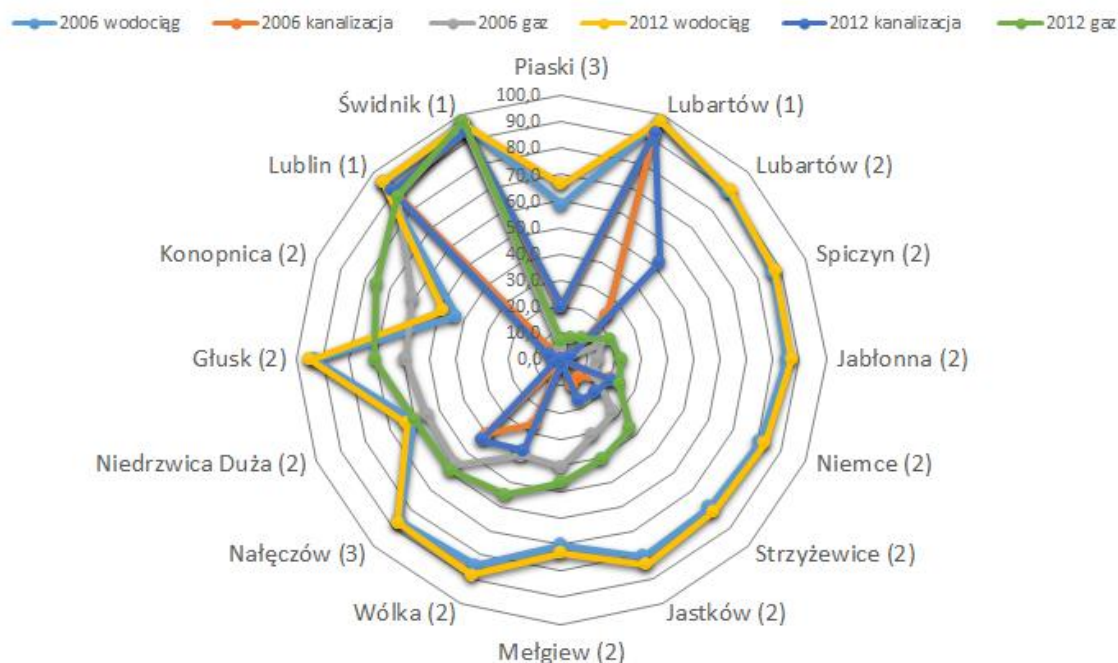
Korzystający z instalacji w % ogółu ludności	2006			2012		
	wodociąg	kanalizacja	gaz	wodociąg	kanalizacja	gaz

Piaski	58,5	19,8	4,2	66,5	20,2	6,9
Lubartów m.	97,5	91,7	1,6	97,7	92,9	9,0
Lubartów g.	89,3	24,3	0,2	90,5	52,4	11,2
Spiczyn	86,4	3,9	16,1	87,4	4,1	20,1
Jabłonna	85,1	0,0	13,8	87,0	0,0	22,5
Niemce	81,0	19,8	13,0	83,0	20,3	23,9
Strzyżewice	79,0	9,4	28,0	81,3	17,7	36,7
Jastków	80,6	10,7	30,9	83,9	16,9	40,6
Mełgiew	70,0	0,0	40,7	73,0	1,6	46,5
Wólka	84,2	26,6	39,3	88,3	37,1	55,3
Nałęczów	86,5	39,8	56,1	87,3	42,8	59,2
Niedrzwica Duża	60,5	0,0	54,7	63,1	3,0	59,9
Głusk	93,2	0,0	58,8	94,8	0,0	70,4
Konopnica	43,0	0,0	60,8	48,4	5,0	75,5
Lublin	94,9	89,7	87,6	95,2	90,3	87,2
Świdnik	96,9	94,1	96,5	96,4	93,8	97,5

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, www.stat.gov.pl

Powyższe dane są przedstawione w postaci wizualnej na poniższym wykresie:

Wykres 18 - Korzystający z instalacji w % ogółu ludności



Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, www.stat.gov.pl

Gospodarka odpadami

Konieczność rozwoju infrastruktury umożliwiającej prowadzenie racjonalnej gospodarki odpadami zgodnie z hierarchią sposobów postępowania z odpadami wynika bezpośrednio z dyrektywy 2008/98 WE w sprawie odpadów (ramowa dyrektywa o odpadach). Dyrektywa nadaje priorytet zapobiegania powstawaniu odpadów, segregacji, przygotowania ich do ponownego użycia i recyklingu. Preferowany i wskazywany jest kompleksowy system gospodarki odpadami komunalnymi obejmujący

infrastrukturę w zakresie systemu selektywnego zbierania odpadów, instalację do recyklingu i odzysku poszczególnych frakcji materiałowych odpadów, instalację do mechanicznego i biologicznego przetwarzania odpadów, a w szczególności instalacje do termicznego przekształcania odpadów komunalnych wraz z odzyskiem energii. Zgodnie z art. 28 w/w Dyrektywy Rząd Polski zobligowany jest do opracowania Krajowego Planu Gospodarki Odpadami wpisujący się w zarówno w Dyrektywę 2008/98/EW jak i Dyrektywę 1999/31/WE w sprawie składowania odpadów (tzw. dyrektywa składowiskowa nakazująca redukcję masy odpadów komunalnych ulegających biodegradacji).

Aktualnie obowiązujący Krajowy Plan Gospodarki Odpadami 2014 przyjęty został przez Radę Ministrów w dniu 24 grudnia 2010 r., natomiast na poziomie województwa opracowano „Plan gospodarki odpadami dla województwa lubelskiego 2017”, który został uchwalony przez Sejmik Województwa Lubelskiego w dniu 30 lipca 2012 r.

„Plan gospodarki odpadami dla województwa lubelskiego 2017” (dalej Plan), dotyczy odpadów wytworzonych na obszarze województwa oraz przywożonych na jego obszar, w tym odpadów komunalnych, odpadów ulegających biodegradacji, odpadów opakowaniowych i odpadów niebezpiecznych. Dokument wyznacza cele z zakresu gospodarki odpadami obejmujące lata 2012 - 2017 oraz perspektywnie okres 2018-2023.

Według statystycznych wyliczeń przedstawionych w „Planie...”, średnia ilość wytworzonych odpadów komunalnych na jednego mieszkańca wynosi 0,252 MG/ rok (dane z 2010 roku), co odnosząc do liczby mieszkańców objętych LOF wynosi 137 981,84 MG/ rok co stanowiło ok. 69% oszacowanej ilości odpadów wytworzonych .

W masie wytworzonych odpadów najwięcej było odpadów surowcowych (papier, tektura, szkło, metale, tworzywa sztuczne) (37%) oraz odpadów kuchennych i ogrodowych (34%). Wynikało to m.in. z faktu, że nie wszyscy mieszkańcy LOF uczestniczyli w selektywnej zbiórce odpadów. Analogicznie do obliczeń dla całego województwa zawartych w Planie można przyjąć, że na terenie objętym LOF odbieraniem i zbieraniem odpadów komunalnych objętych było w 2010 r. około 80% mieszkańców, a selektywną zbiórką – ok. 78%. Segregacja odpadów jest wykonywana na dobrym poziomie w mieście Lublin (ok 78%), jednakże na poziomie regionalnym kształtuje się to na poziomie ok 48%. Odpady odbierane i zbierane były głównie, jako zmieszane. W każdej gminie należącej do LOF zostały utworzone Punkty Selektywnej Zbiórki odpadów komunalnych (PSZOK) umożliwiające segregację odpadów. Zebrane odpady poddawane są w 90% procesom sortowania i około 63% poddawane są procesom unieszkodliwiania w RIPOK-ach.

Należy zauważyć, że 20 istniejących na terenie województwa sortowni pokrywa tylko 48% potrzeb województwa w zakresie sortowania odpadów komunalnych z wyłączeniem odpadów wielkogabarytowych. Niedostateczna jest również liczba instalacji zagospodarowania odpadów ulegających biodegradacji, które mogą zutylizować jedynie 31 % wytwarzanych odpadów .

Pomimo zbyt małej, jak na potrzeby województwa przepustowości, w roku 2010 zagospodarowano w nich jedynie 25,4 tys. Mg odpadów ulegających biodegradacji (9,7% szacowanej ilości wytworzonych odpadów ulegających biodegradacji). Brak jest kompleksowego systemu gospodarki odpadami komunalnymi , który zapewniłby rozwiązanie problemu utylizacji i recyklingu odpadów w skali województwa a nie tylko w skali LOF.

W obecnie obowiązującym Planie województwo lubelskie podzielone zostało na 9 regionów gospodarki odpadami komunalnymi, w których określono instalacje regionalne (tzw. RIPOK) oraz instalacje zastępcze służące zagospodarowaniu odpadów komunalnych. Zgodnie z obowiązującymi regulacjami prawnymi w granicach regionów powinny zostać zagospodarowane zmieszane odpady komunalne, odpady zielone oraz pozostałości z sortowania odpadów komunalnych. Zagospodarowanie odpadów selektywnie zbieranych nie podlega natomiast regionalizacji.

Gminy wchodzące w skład LOF zostały przyporządkowane w „Planie...” do 3 regionów gospodarki odpadami. W Regionie Centralnym umieszczono gminy: Lublin, Świdnik, miasto Lubartów, gmina Lubartów, Mełgiew, Niemce, Wólka i Głusk. W Regionie tym funkcjonuje Regionalna Instalacja Przetwarzania Odpadów Komunalnych zapewniająca mechaniczno-biologiczne przetwarzanie zmieszanych odpadów komunalnych należąca do firmy KOM-EKO oraz instalacja zastępcza należąca do SITA Wschód Gmina Piaski oraz gmina Spiczyn należą do Regionu Centralno-Wschodniego, w którym funkcjonuje instalacja RIPOK we Włodawie, planowana jest jeszcze w lokalizacji Łęczna oraz w Wincentowie.

Gminy: Jabłonna, Jastków, Konopnica, Nałęczów, Niedzwica Duża oraz Strzyżewice są zlokalizowane w Regionie Południowo-Zachodnim, gdzie funkcjonują instalacje RIPOK w Kraśniku i Bełżycach.

Zakład w Lubartowie zostanie dofinansowany ze środków Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy, na budowę pozostałych inwestycji będą pozyskane środki z Regionalnego Programu Operacyjnego lub Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Na terenie LOF przetwarzaniem odpadów biodegradowalnych zajmują się:

- Kompostownia pryzmowa Kom-Eko Sp. z o.o., (zdolności przerobowe roczne [Mg/rok] 22000, ilość odpadów przetworzonych w 2010 r. [Mg] – 2 161,660);
- Kompostownia odpadów zielonych Hortus (zdolności przerobowe roczne [Mg/rok] 700, ilość odpadów przetworzonych w 2010 r. [Mg] – 284,160);
- Komposter mobilny MPO SITA Lublin (zdolności przerobowe roczne [Mg/rok] 3 000, ilość odpadów przetworzonych w 2010 r. [Mg] – 2 614,830)

Odpady inne niż biodegradowalne, w tym odpady z obszaru LOF w 2010 roku przetwarzane były, w istniejących instalacjach różnego typu takich jak:

- w 5 instalacjach do produkcji paliwa z odpadów o łącznych nominalnych mocach przerobowych 164,8 tys. Mg/rok.
- W 23 instalacje do odzysku, w tym recyklingu odpadów opakowaniowych (poza sortowniami), w których mogą być zagospodarowywane również odpady surowcowe z grupy 20. W instalacjach tych można poddać odzyskowi ok. 225,3 tys. Mg odpadów, a więc więcej niż szacowana masa wytwarzanych w 2010 roku w województwie odpadów surowcowych typu komunalnego (204,8 tys. Mg).

Należy zaznaczyć, że łączna pojemność składowisk funkcjonujących wg stanu na dzień 31.12.2010 r. wynosiła 2 808 979,9 m³, co oznacza możliwość składowania 1 959 269,3 Mg odpadów. Wypełniając zobowiązania dyrektyw unijnych odnoszących się do odpadów i ich składowania pojemność składowisk wystarczy jedynie na ok. 3,8 lata składowania, co w chwili obecnej nie jest perspektywą rozwiązania tego problemu.

Składowisko Odpadów w Rokitnie jest największym eksploatowanym obecnie składowiskiem w województwie lubelskim przeznaczonym do składowania odpadów innych niż obojętne i niebezpieczne. Zlokalizowane jest w Rokitnie gm Lubartów po wschodniej stronie drogi krajowej nr 19 Lublin – Lubartów w odległości ok. 15 km na północ od Lublina na terenie LOF. Właścicielem instalacji jest Gmina Lublin, która w drodze umów cywilnoprawnych powierzyła zarządzanie składowiskiem Miejskiemu Przedsiębiorstwu Wodociągów i Kanalizacji w Lublinie Sp. z o. o. Składowisko przyjmuje odpady z Regionu Centralnego (obejmującego wszystkie gminy LOF), utworzonego na mocy uchwały Nr XXIV/396/2012 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 30 lipca 2012 r. w sprawie uchwalenia „Planu gospodarki odpadami dla województwa lubelskiego 2017”, głównie z terenu miasta Lublin i miasta Świdnik oraz sąsiednich gmin. Podstawową funkcją

technologiczną realizowaną na składowisku jest unieszkodliwianie odpadów z grupy 19 i odpadów komunalnych z grupy 20 poprzez składowanie.

Składowisko Odpadów zrealizowane w I Etapie inwestycyjnym zostało podzielone na dwa zadania (dwie niecki). Pierwsza niecka eksploatowana w latach 1994 - 2002 została całkowicie wypełniona odpadami w ilości 902 016,28 Mg. Rekultywacja pierwszej niecki została zakończona w 2006 r. Od września 2002 roku w ramach drugiego zadania eksploatowana jest II niecka składowiska. Mimo nieco mniejszej powierzchni - 5,8 ha (w koronie) - chłonność tej części składowiska jest większa i wynosi ponad 6,5 mln m³.

Ze względu na stały wzrost ilości składowanych odpadów oraz małej rezerwy pojemności dostępnych składowisk istnieje konieczność budowy kolejnej niecki składowiska na części z 17,6 ha rezerwy terenowej. Rozszerzenie składowiska o kolejne niecki składowiskowe jest niezbędne do zbudowania prawidłowego systemu gospodarki odpadami również dla gmin działających w ramach LOF.

Niewypełnianie dyrektywy 2008/98/WE na poziomie kraju skutkowało tym, że Rząd Polski aby móc korzystać z dofinansowania UE zdecydował się na aktualizację dotychczasowego Krajowego Planu Gospodarki Odpadami 2014 uwzględniającą kompleksowe podejście do systemu gospodarki odpadami komunalnymi do końca 2015 roku. Ministerstwo Środowiska opracowało wytyczne do aktualizacji planów i na ich podstawie zostanie dokonana aktualizacja wojewódzkich planów gospodarki odpadami do 30.06.2016 roku.

W związku z tym Sejm Rzeczypospolitej Polskiej dokonał nowelizacji ustawy o odpadach, w wyniku której, na samorządy województw nałożono obowiązek zaktualizowania planów gospodarki odpadami pod kątem potrzeb inwestycyjnych wynikających z wymagań prawa europejskiego i istniejących niedoskonałości przetwarzania odpadów komunalnych w Polsce. Zaktualizowane plany muszą zawierać plany inwestycyjne zaopiniowane i zatwierdzone przez Ministerstwo Środowiska. Plan inwestycyjny określać będzie, które z inwestycji będą mogły ubiegać się o dofinansowanie ze środków w nowej perspektywie finansowej 2014-2020.

Oznacza to, że przebudowa lub budowa każdej nowej instalacji, będzie możliwa tylko i wyłącznie wtedy, jeżeli zostanie uwzględniona w planie inwestycyjnym, stanowiącym załącznik do wojewódzkiego planu gospodarki odpadami. Nieuwzględnienie danego przedsięwzięcia w wojewódzkim planie inwestycyjnym będzie oznaczało brak możliwości jego realizacji

Plan inwestycyjny ma za zadanie określić potrzebną infrastrukturę dotyczącą odpadów komunalnych, w tym odpadów budowlanych i rozbiórkowych wraz z mocami przerobowymi, służącą zapobieganiu powstania tych odpadów oraz gospodarowaniu tymi odpadami, zapewniającą osiągnięcie celów wyznaczonych w dyrektywie Unii Europejskiej. Plan inwestycyjny ma zawierać w szczególności:

- wskazanie planowanych inwestycji;
- oszacowanie kosztów planowanych inwestycji oraz wskazanie źródeł ich finansowania;
- harmonogram realizacji planowanych inwestycji.

W związku z powyższym w Strategii ZIT do czasu opracowania w/w aktualizacji Planu nie ma możliwości pełnego zidentyfikowania i określenia projektów kluczowych dotyczących budowy nowych instalacji RIPOK typu mechaniczno-biologicznego przetwarzania odpadów lub instalacji odzysku i unieszkodliwiania odpadów z wykorzystaniem procesów termicznych i biochemicznych pomimo, że w obowiązującym planie zakłada się utworzenie w regionie objętym LOF dodatkowo 2 instalacji RIPOK do mechaniczno-biologicznego przetwarzania (w Lubartowie i Lublinie) oraz w Lublinie przewiduje się ponadto budowę instalacji zapewniającej wdrożenie efektywnych ekologicznie i ekonomicznie technologii odzysku i unieszkodliwiania odpadów z wykorzystaniem procesów termicznych i biochemicznych pozwalających pozyskać energię elektryczną i ciepłą z odpadów.

Na chwilę obecną nie jest możliwe zapewnienie, że w/w inwestycje RIPOK do przetwarzania odpadów komunalnych z terenu LOF mogą zostać ujęte w zaktualizowanym planie jako kompleksowe

i zasadne dla całego województwa. W związku z powyższym brak jest możliwości opracowania szczegółowych projektów dotyczących zintegrowanych systemów utylizacji odpadów z terenu LOF pod kątem potrzeb inwestycyjnych dla ZIT bez powstania zaktualizowanego Wojewódzkiego Planu Gospodarki Odpadami.

Należy zwrócić uwagę, że istnieje możliwość zgłoszenia projektów do planu inwestycyjnego i współfinansowania jego realizacji w ramach trzech programów :

1. PO IŚ z II osi priorytetowej - Ochrona środowiska w tym adaptacja do zmiany klimatu – Priorytet inwestycyjny 6I - Inwestowanie w sektor gospodarki odpadami celem wypełnienia zobowiązań określonych w dorobku prawnym Unii w zakresie środowiska oraz zaspokojenia wykraczających poza te zobowiązania potrzeb inwestycyjnych określonych przez państwa członkowskie.
2. RPO WL - Działanie 6.3 Gospodarka odpadami
3. Polsko-Szwajcarski Program Współpracy

Od dnia 01.07.2013 roku system gospodarki odpadami komunalnymi został poddany w Polsce w Polsce rewolucyjnym zmianom. Źródłem tych dużych zmian systemowych była konieczność wypełnienia wymogów dyrektywy Unii Europejskiej.

Gminy wchodzące w skład LOF wypełniły wymagania określone w ustawie o utrzymaniu czystości i porządku w gminach. Na swoim terenie władze samorządowe zapewniły:

- objęcie wszystkich właścicieli nieruchomości na terenie gminy systemem gospodarowania odpadami komunalnymi;
- ustanowienie selektywnego zbierania odpadów komunalnych obejmującego co najmniej następujące frakcje odpadów: papier, metal, tworzywa sztuczne, szkło i opakowania wielomateriałowe oraz odpady komunalne ulegające biodegradacji
- tworzenie punktów selektywnego zbierania odpadów komunalnych w sposób zapewniający łatwy dostęp dla wszystkich mieszkańców gminy, w tym wskazując miejsca, w których mogą być prowadzone zbiórki zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego pochodzącego z gospodarstw domowych
- zapewnienie osiągnięcia odpowiednich poziomów recyklingu, przygotowania do ponownego użycia i odzysku innymi metodami oraz ograniczenia masy odpadów komunalnych ulegających biodegradacji przekazywanych do składowania,

co zostało potwierdzone w opublikowanych Rocznych analizach systemu gospodarki odpadami na terenach miast lub gmin należących do LOF za rok 2014.

Pomimo iż Gminy wdrożyły rozbudowany system gospodarki odpadami nadal identyfikuje się potrzeby inwestycyjne:

- związane ze zwiększeniem ilości punktów selektywnego zbierania odpadów komunalnych (PSZOK),
- związane z niewystarczającymi mocami przerobowymi instalacji RIPOK w Regionie Centralnym
- związane z brakiem dostatecznej działań informacyjno-promocyjnych uświadamiających społeczeństwo lokalne o potrzebie segregacji odpadów ich zbierania i oddawania do wyznaczonych miejsc. Niewystarczające kampanie edukacyjno- informacyjne związane z gospodarką odpadami przyczyniają się do ciągłego powstawania „dzikich wysypisk śmieci”, które są problemem zarówno dla Samorządów jak i mieszkańców”. Brak systematycznych działań informacyjnych i walka z dzikimi wysypiskami stanowi również duży problem dla LOF, który może być rozwiązany w ramach RPO WL - Działanie 6.3 Gospodarka odpadami.

1.4.2. Diagnoza szczegółowa odnosząca się do proponowanej interwencji w ramach ZIT

- **ochrona terenów przyrodniczych**
- **ochrona powietrza**

Ochrona terenów przyrodniczych

Ogromne walory przyrodnicze i krajobrazowe województwa lubelskiego, nierzadko unikalne w skali Europy, sprawiają, że region ten należy do jednych z najbardziej interesujących w Polsce. Występują tutaj zarówno obszary poddane w przeszłości bardzo dużej presji człowieka, która spowodowała wręcz nieodwracalne zmiany w funkcjonowaniu ekosystemów, ale również obszary, na których przyroda i krajobraz zachowały naturalny charakter.

Specyficzne położenie fizjograficzne oraz geobotaniczne powoduje duże zróżnicowanie krajobrazu raz bogactwo świata roślin i zwierząt. Województwo lubelskie charakteryzuje się bardzo dużym różnicowaniem fizjograficznym. Na Lubelszczyźnie występują zarówno tereny nizinne (pojezierze, Polesie) oraz tereny wyżynne (Roztocze), poprzecinane dolinami rzecznyymi (Bug i Wisła), które jako nieliczne nie zostały poddane zabiegom regulacyjnym. Na terenie województwa lubelskiego spotkać można szereg gatunków roślin i zwierząt charakterystycznych tylko dla tego regionu. Na terenie województwa występują unikatowe w skali kraju i Europy gatunki zwierząt objęte specjalnymi programami (żółw błotny, susał perełkowany, cietrzew, bóbr europejski).

Lubelszczyzna jest obszarem cennym przyrodniczo, dlatego jest wiele obszarów i obiektów prawnie chronionych tworzących system ochrony przyrody. System ten tworzą: parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe z otulinami, obszary chronionego krajobrazu, pomniki przyrody, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, stanowiska dokumentacyjne.

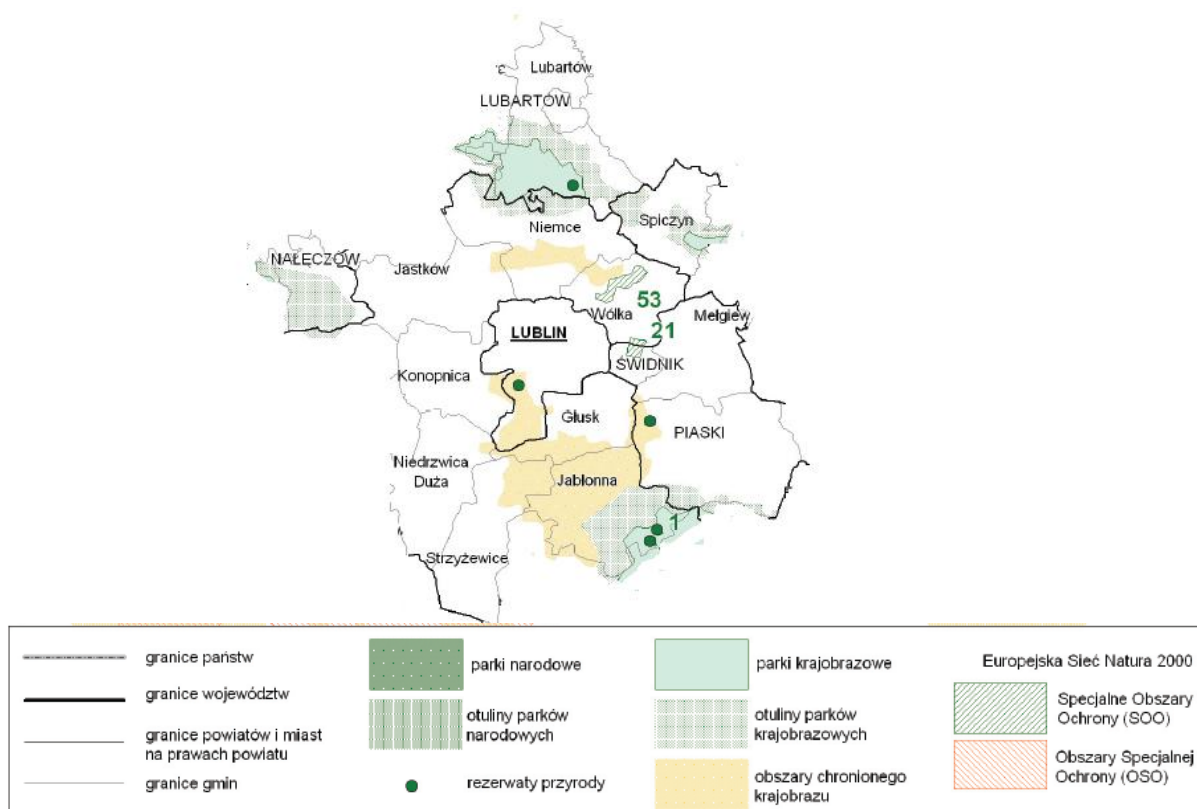
Na terenie województwa lubelskiego system obszarów chronionych tworzą:

- 2 parki narodowe
- 17 parków krajobrazowych – w tym na terenie LOFu Kozłowiecki Park Krajobrazowy,
- 17 obszarów chronionego krajobrazu - w tym na terenie LOFu 2: Czerniejowski OCK oraz OCK Doliny Ciemięgi
- 87 rezerwatów przyrody – w tym na terenie LOFu – 4: Kozie Góry, Chmiel, Olszanka, Stasin
- 23 obszary specjalnej ochrony ptaków (OSO) - w tym na terenie LOFu 0
- 48 specjalnych obszarów ochrony siedlisk (SOO) - w tym na terenie LOFu 0
- ponad 1500 pomników przyrody - w tym na terenie LOFu 111¹⁹
- 4 stanowiska dokumentacyjne - w tym na terenie LOFu 0
- 2 zespoły przyrodniczo krajobrazowe - w tym na terenie LOFu 1 na terenie gminy Konopnica,
- 148 użytków ekologicznych - w tym na terenie LOFu 4 w tym na terenie gmin: Spiczyn 2, Niemce 1, Świdnik 1
- 315 stref ochrony zwierząt - w tym na terenie LOFu 0

¹⁹ W Lublinie znajduje się 30 pomników przyrody, ponadto pomniki przyrody zlokalizowane są w następujących gminach: Jabłonna (2), Jastków (4), Konopnica (1), Niedzwica Duża (3), Niemce (7), Strzyżewice (22), Wólka (14), Spiczyn (5), Mielgiew (14), Piaski (9), źródło: <http://crfop.gdos.gov.pl/CRFOP/search.jsf> - stan na lipiec 2014.

- 3 strefy ochrony roślin - w tym na terenie LOFu 0

Mapa 3 - Obszary chronione na terenie LOF



Źródło: www.lubelskie.pl

Na szatę roślinną samego LOFu składają się: lasy, parki, zieleń łęgowa w dnach dolin rzecznych, skwery, zieleń osiedlowa, drzewa przyuliczne, zieleń na cmentarzach, a także ogrody przydomowe i pracownicze ogrody działkowe. Jednak brak zagospodarowania nabrzeży powoduje niewykorzystania i opuszczenia terenów przyrzecznych. Koryta rzek mają szczególne znaczenie jako element łączący i inne obszary i tereny zielone. Brak działań w tym obszarze może spowodować utratę unikalnego charakteru tych części zasobów przyrodniczych.

W granicach administracyjnych miasta Lublin stwierdzono występowanie 24 gatunków chronionych, w tym 16 gatunków objętych ochroną ścisłą, a 8 objętych ochroną częściową. W granicach administracyjnych miasta istnieją 30²⁰ ustanowione pomniki przyrody (pojedyncze drzewa i grupy drzew). Ponadto w lesie Stary Gaj istnieje ustanowiony rezerwat przyrody „Stasin” z najliczniejszym stanowiskiem w Polsce brzozy czarnej. Południowe rejony miasta (fragment doliny Bystrzycy z Zalewem Zemborzyckim oraz lasami Dąbrowa i Starym Gajem) współtworzą Czarniejowski Obszar Chronionego Krajobrazu. Obszar zajmuje powierzchnię 19.510 ha i położony jest w powiecie lubelskim, na terenie gmin: Jabłonna, Głusk, Strzyżewice, Krzczonów, Niedrzwica Duża miasta i gminy Bychawa, miasta Lublin oraz w powiecie świdnickim, na terenie gmin: Piaski i Mełgiew.

Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Ciemięgi o powierzchni 2627 ha utworzono w 1990 r. Jest to obszar o dużej atrakcyjności krajobrazowej. Jego głównym walorem jest głęboko wcięta dolina rzeki Ciemięgi z przylegającymi do niej stokami lessowymi, na których rozwinęła się gęsta sieć wąwozów i suchych dolin z ciekawą roślinnością kserotermiczną.²¹

Tabela 12 - Dane dotyczące terenów zieleni w LOFie

²⁰ GDOŚ, 2014.

²¹ Źródło: <http://www.powiatlubelski.pl/miejsca>

Gminy	Parki spacerowo-wypoczynkowe (2012)		Zieleńce (2012)		Tereny zieleni (2012)			Wydatki na utrzymanie zieleni w miastach i gminach na 1 mieszk. (2012)
	obiekty	pow. (ha)	obiekty	pow. (ha)	zieleni uliczna (ha)	zieleni osiedlowa (ha)	parki, zieleńce i tereny zieleni osiedlowej (ha)	
Lubartów m.	1	15,0	9	1,5	2,1	19,6	36,1	8,80
Lubartów g.	0	0,0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0
Głusk	0	0,0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,63
Jabłonna	0	0,0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0
Jastków	2	14,0	0	0,0	0,0	0,9	14,9	0,05
Konopnica	0	0,0	0	0,0	0,0	0,1	0,1	0
Niedrzwica Duża	0	0,0	1	0,8	0,0	0,0	0,8	3,03
Niemce	0	0,0	0	0,0	0,0	2,0	2,0	0
Strzyżewice	1	9,1	0	0,0	2,6	0,3	9,4	2,86
Wólka	0	0,0	0	0,0	1,0	7,7	7,7	0
Spiczyn	2	13,7	2	0,4	0,0	1,9	16,0	0
Świdnik	1	4,9	191	69,3	19,2	90,7	164,9	18,80
Mełgiew	0	0,0	0	0,0	0,1	0,1	0,1	0
Piaski	2	5,3	2	0,9	0,5	1,0	7,2	3,45
Lublin	10	176,4	53	105,0	370,0	564,3	845,7	13,75
Nałęczów	1	20,9	3	3,5	4,0	3,8	28,2	42,43

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, www.stat.gov.pl

Ochrona powietrza

Na obszarze województwa lubelskiego, do przygotowania Programu ochrony powietrza zakwalifikowano strefę Aglomeracja Lubelska, obejmującą miasto Lublin oraz strefę obejmującą pozostały teren województwa – strefę lubelską. Obie te strefy, na skutek rocznej oceny jakości powietrza przeprowadzonej w 2011 roku zostały zakwalifikowane jako strefa C, ze względu na przekroczenia dopuszczalnych stężeń 24-godzinnych pyłu zawieszonego PM₁₀. Pył PM₁₀ (PM- ang. particulate matter) jest zanieczyszczeniem powietrza składającym się z mieszaniny cząstek stałych, ciekłych lub obu naraz, zawieszonych w powietrzu i będących mieszaniną substancji organicznych i nieorganicznych. Pył zawieszony może zawierać substancje toksyczne takie jak wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne (m.in. benzo(a)piren), metale ciężkie oraz dioksyny i furany. Cząstki te różnią się wielkością, składem i pochodzeniem. PM₁₀ to pyły o średnicy aerodynamicznej do 10 µm, które mogą docierać do górnych dróg oddechowych i płuc.

Zgodnie z opublikowaną na stronie WIOŚ w Lublinie oceną jakości powietrza w województwie lubelskim za 2014 rok, podobnie jak w latach ubiegłych w obu strefach, tj. Aglomeracji Lubelskiej i strefie lubelskiej stwierdzono przekroczenia 24-godzinnych stężeń pyłu PM₁₀ (wartość dopuszczalna 50 µg/m³). W Aglomeracji Lubelskiej, liczba dni z przekroczeniami wynosiła 35 na stanowisku pomiarowym przy ul. Śliwińskiego i 59 na stanowisku przy ul. Obywatelskiej, przy dopuszczalnej częstotliwości przekroczeń 35 razy. Dodatkowo zostały zanotowane przekroczenia benzo(a)pirenu w pyłe PM₁₀. W strefie lubelskiej stwierdzono również przekroczenie poziomu dopuszczalnego lecz nie przekraczającego poziomu dopuszczalnego powiększonego o margines tolerancji dla pyłu zawieszonego PM_{2,5}.

Pozostałe badane zanieczyszczenia nie przekraczały wartości dopuszczalnych. Średnie roczne stężenia wybranych substancji w Lublinie wynosiły:

- dwutlenek azotu – 23 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (57,5% poziomu dopuszczalnego),
- dwutlenek siarki – 4,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (24,5% poziomu dopuszczalnego),
- benzen – 1,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (28% poziomu dopuszczalnego),
- pył zawieszony PM₁₀ – 34,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (85,2% poziomu dopuszczalnego) na stanowisku przy ul. Obywatelskiej oraz 30,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (75,2% poziomu dopuszczalnego) na stanowisku przy ul. Śliwińskiego,
- pył zawieszony PM_{2,5} – 23,0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (92,0% poziomu dopuszczalnego),
- maksymalna średnia 8-godzinna tlenku węgla wynosiła 4757 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (47,6% poziomu dopuszczalnego).

Źródła pyłu zawieszonego w powietrzu można podzielić na antropogeniczne i naturalne. Wśród antropogenicznych wymienić należy: (i) źródła przemysłowe (energetyczne spalanie paliw i źródła technologiczne), (ii) transport samochodowy, (iii) rolnictwo (uprawa gleb i hodowla zwierząt) i (iv) spalanie paliw w sektorze bytowo-gospodarczym.

Źródła naturalne to przede wszystkim pylenie traw, erozja gleb oraz wietrzenie skał.

Jako jedną z głównych przyczyn występowania przekroczeń dopuszczalnych norm pyłu PM₁₀ wskazano spalanie paliw w sektorze komunalno-bytowym. W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń pochodzących z indywidualnych źródeł grzewczych, od 2013 Gmina Lublin realizuje program polegający na udzielaniu dotacji celowych na zmianę systemu ogrzewania opartego na paliwie stałym, na bardziej ekologiczny.

Zasady udzielania dotacji określone zostały w uchwale Nr 599/XXIV/2012 Rady Miasta Lublin z dnia 18 października 2012 r. w sprawie przyjęcia Programu Ograniczania Niskiej Emisji oraz Nr 641/XXVI/2012 z dnia 20 grudnia 2012 r. w sprawie zmiany uchwały Nr 599/XXIV/2012 Rady Miasta Lublin z dnia 18 października 2012 r. w sprawie przyjęcia Programu Ograniczania Niskiej Emisji.

Oprócz finansowego wsparcia mieszkańców Lublina w działaniach prowadzących do poprawy jakości powietrza nie tylko w samym mieście ale w całym rejonie, jako że powietrze nie zna granic administracyjnych, prowadzona jest również edukacja ekologiczna.

Rozważając zmianę emisji pochodzącej ze źródeł liniowych należy wziąć pod uwagę spodziewany ogólny wzrost natężenia ruchu pojazdów na drogach.

Zarząd Województwa Lubelskiego przygotował następujące dokumenty:

- "Program ochrony powietrza dla strefy lubelskiej",
- aktualizacja "Programu ochrony powietrza dla strefy Aglomeracja Lubelska",
- "Prognoza oddziaływania programu ochrony powietrza dla strefy lubelskiej na środowisko",
- "Prognoza oddziaływania programu ochrony powietrza dla strefy Aglomeracja Lubelska na środowisko".

Celem powyższych dokumentów jest określenie działań prowadzących do poprawy jakości powietrza oraz ocena ich skutków środowiskowych, wykazanie że przy ich realizacji uwzględnione zostaną zasady zrównoważonego rozwoju. Konieczne jest zwłaszcza zbadanie przyczyn występowania ponadnormatywnych stężeń zanieczyszczeń oraz rozważenie możliwych sposobów ograniczenia emisji ze źródeł mających największy wpływ na jakość powietrza. Realizacja wyznaczonych zadań będzie jednak uzależniona od możliwości technicznych, organizacyjnych i finansowych instytucji uczestniczących w projekcie (miast, gmin i powiatów, na terenie, których odnotowano przekroczenia norm). Warto również zauważyć, że program ochrony powietrza jest elementem polityki ekologicznej regionu, stąd zaproponowane w nim zadania musiały zostać zintegrowane z istniejącymi planami, programami czy strategiami, wpisując się w realizację celów regionalnych i lokalnych.

1.5 Diagnoza transportu i infrastruktury transportowej

1.5.1. Diagnoza ogólna

- **dostępność przestrzenna i infrastruktura transportowa w województwie lubelskim**
- **stan istniejącego taboru,**
- **stan transportu publicznego w LOF,**
- **istniejąca infrastruktura (drogi),**
- **stan transportu kolejowego,**
- **infrastruktura rowerowa,**
- **potencjał szlaków wodnych,**
- **potencjał transportu lotniczego,**

Diagnoza obszaru transportu została przeprowadzona w oparciu o:

- Analizę dokumentów strategicznych regionu, tzn: Analizę „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim” (Uchwała Nr XLVII/744/2014 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 14 lipca 2014 r. Dziennik Urzędowy Województwa Lubelskiego poz. 2678.) i „Planu rozwoju sieci dróg wojewódzkich Województwa Lubelskiego na lata 2012-2020”, oraz Analizę raportów tematycznych i branżowych – „Studium Komunikacyjne oraz Koncepcja Organizacji i Ruchu w Obszarze Centralnym Miasta Lublin”, Październik 2012 oraz „Analiza ruchu w związku z planowanymi zmianami zagospodarowania obszaru otoczenia kolejowego Dworca Głównego w Lublinie”, Wrzesień 2013 wykonane przez niezależną firmę konsultingową,
- Analizę ekspertyzy: „Analiza potrzeb inwestycyjnych i uzasadnienie założeń operacyjnych programu dla Polski Wschodniej na lata 2014-2020 w obszarze TRANSPORT MIEJSKI” opracowana przez dr Piotra Rosika z Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN,
- Analizę: Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020, Załącznika 4. Diagnoza wyzwań, Potrzeb i potencjałów obszarów objętych Programem Operacyjnym Polska Wschodnia 2014-2020,
- Analizę raportów z gmin,
- Analizę fiszek projektowych, jako źródła pomysłów na realizację projektów inwestycyjnych.

Dokumentacja zastana, analizowana na potrzeby diagnozy w obszarze transportu, obejmowała plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Lublina i OF Lubelskiego.

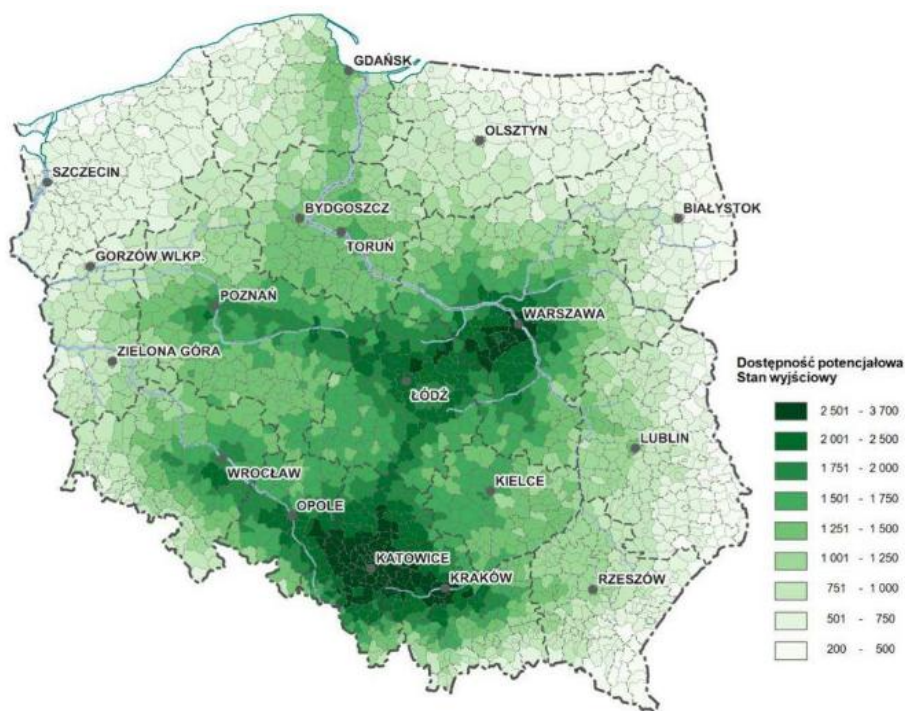
Do badań użyto również wnioski z europejskiej Zielonej Księgi: „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście” (2007).

Dostępność przestrzenna i infrastruktura transportowa w województwie lubelskim²².

Przestrzenna dostępność Polski Wschodniej jest relatywnie słaba. Świadczą o tym niskie wartości wskaźników dostępności potencjałowej, zarówno w wariancie multimodalnym, jak i w wariancie tylko drogowym. W 2010 r. wartości Wskaźnika Międzygałęziowej Dostępności Transportowej (WMDT) w województwach makroregionu wschodniego należały do najniższych w kraju. Podobnie niekorzystny obraz rysuje się na podstawie wskaźnika uwzględniającego jedynie dostępność drogową.

Mapa 4 - Dostępność drogową potencjałowa Polski. Stan w roku 2012.

²² Blok opracowany na podstawie: Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020, Załącznik 4. Diagnoza wyzwań, Potrzeb i potencjałów obszarów objętych Programem Operacyjnym Polska Wschodnia 2014-2020, s. 19 i następne.

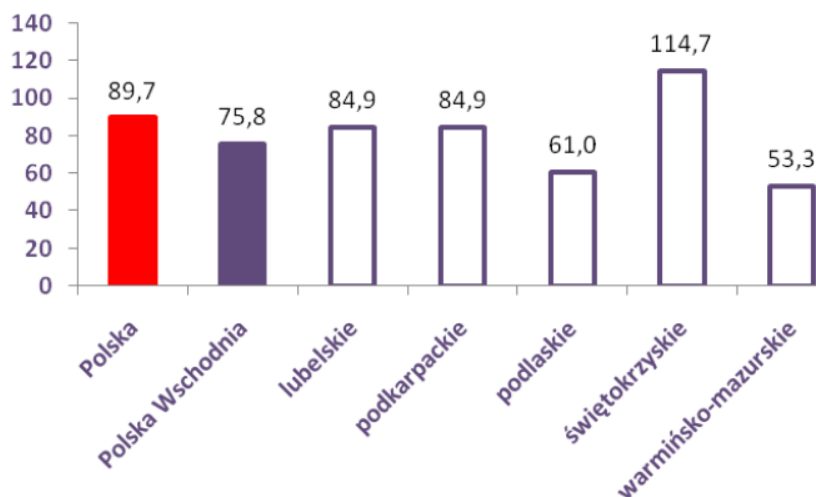


Źródło: na podstawie Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020, Załącznik 4. Diagnoza wyzwań, Potrzeb i potencjałów obszarów objętych Programem Operacyjnym Polska Wschodnia 2014-2020, Rosik P., Komornicki T., Stępiak M., Pomianowski W., (2012) Ocena wpływu projektów drogowych realizowanych w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych na zwiększenie dostępności transportowej województw. Warszawa: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, s. 103

WMDT w stosunku do średniej krajowej (Polska=100) wynosił w lubelskim 81,7. Relatywnie słaba dostępność transportowa Polski Wschodniej jest z jednej strony powiązana z peryferyjnym położeniem (względem krajowych i europejskich centrów rozwoju), a z drugiej jest wynikiem słabego rozwoju infrastruktury transportowej łączącej makroregion (a zwłaszcza jego główne ośrodki miejskie) z najważniejszymi ośrodkami krajowymi (Warszawa, Kraków, Trójmiasto).

Gęstość sieci drogowej w Polsce Wschodniej jest mniejsza niż przeciętnie w kraju. W całej Polsce w 2011 r. na 100 km² przypadało 89,7 km na 100 km² dróg o twardej nawierzchni. Natomiast w makroregionie Polski Wschodniej było to jedynie 75,8 km na 100 km². Sytuacja w makroregionie jest jednak bardzo zróżnicowana. W lubelskim gęstość sieci drogowej jedynie nieznacznie ustępowała średniej krajowej. (por. Mapa 4). W tym przypadku różnice między regionami powiązane są w znacznej mierze ze strukturą sieci osadniczej i rozmieszczeniem ludności. Ogólna długość dróg nie jest kluczowym problemem makroregionu. Niedobory infrastruktury drogowej polegają przede wszystkim na bardzo słabym wyposażeniu w drogi o lepszej jakości, w tym zwłaszcza drogi dwujezdniowe, ekspresowe i autostrady. Istotne potrzeby w zakresie infrastruktury drogowej są widoczne mimo dość znaczących inwestycji realizowanych od 2004 r. przede wszystkim w ramach programów finansowanych ze środków UE (w latach 2004-2011 gęstość sieci drogowej w Polsce Wschodniej wzrosła o 12 %).

Wykres 19 - Długość dróg o twardej nawierzchni na 100km² w 2011 r. [km]



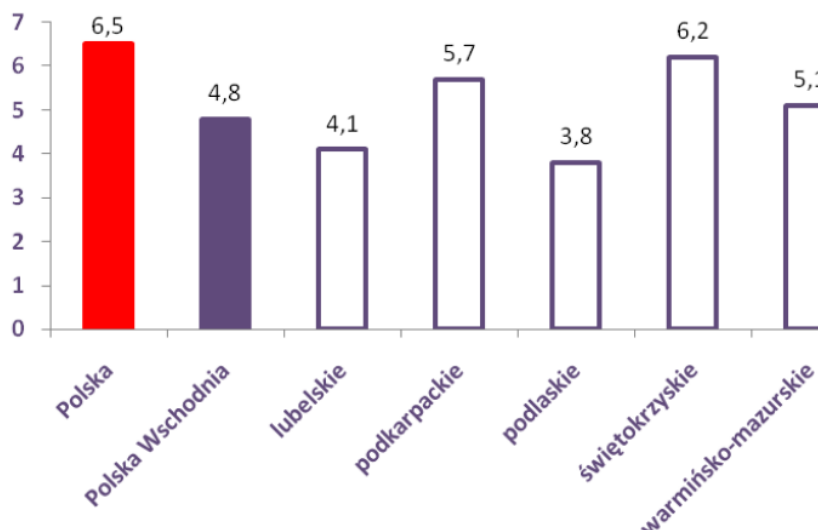
Źródło: na podstawie Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020, Załącznik 4 Diagnoza wyzwań, Potrzeb i potencjałów obszarów objętych Programem Operacyjnym Polska Wschodnia 2014-2020.

Także sieć kolejowa jest w Polsce Wschodniej gorzej rozwinięta niż w innych częściach kraju. W makroregionie w 2011 r. na 100 km² przypadało 4,8 km linii kolejowych, natomiast średnia krajowa wynosiła 6,5 km na 100 km². Makroregion był jednak w tym aspekcie bardzo zróżnicowany wewnętrznie. W lubelskim gęstość linii kolejowych należała do najniższych w kraju. Relatywnie słaby rozwój infrastruktury kolejowej w Polsce Wschodniej ma głębokie historyczne korzenie sięgające czasów przed drugą wojną światową i jest widoczny zwłaszcza w porównaniu z najlepiej rozwiniętymi pod tym względem województwami (śląskie: 17,4, opolskie: 9,2, dolnośląskie: 8,9, małopolskie 7,4 km na 100 km²). Według danych Urzędu Transportu Kolejowego w 2011 r. w Polsce Wschodniej z transportu kolejowego skorzystało 21,6 mln pasażerów (liczba osób odprawionych). Stanowiło to 8,2% wszystkich pasażerów w transporcie kolejowych w Polsce, czyli zdecydowanie mniej niż wynikałoby z potencjału ludnościowego makroregionu (skupiającego ponad 1/5 ludności kraju). W efekcie podczas gdy w ujęciu ogólnokrajowym na jedną osobę przypada 6,9 podróży pociągiem, to w Polsce Wschodniej jest to jedynie 2,7 podróży na mieszkańca (lubelskie: 2,7). Mała, w porównaniu ze średnią krajową, intensywność kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce Wschodniej jest wynikiem rzadszej niż w innych częściach kraju sieci kolejowej, a także stanu infrastruktury, która na wielu odcinkach jest zaniedbana, co zmniejsza maksymalną prędkość pociągów oraz obniża komfort podróży.

Powoduje to obniżony standard połączeń kolejowych w ramach makroregionu z obszarów subregionalnych do głównych ośrodków miejskich Polski Wschodniej oraz w wymiarze zewnętrznym połączeń kolejowych stolic regionów z najważniejszymi ośrodkami w kraju. Słaby stan infrastruktury kolejowej nie tylko wpływa negatywnie na możliwości przewozów pasażerskich, ale także na potencjał do rozwijania przewozów towarowych.

W makroregionie działają dwa lotniska obsługujące transport pasażerski - w Rzeszowie (Rzeszów-Jasionka) i w Lublinie. Port Lotniczy Lublin jest najmłodszym polskim lotniskiem pasażerskim, pierwsze samoloty przyjął w czwartym kwartale 2012 r., w związku z czym lotnisko odnotowało stosunkowo niski ruch lotniczy w 2012 r. z wynikiem 5 697 pasażerów.

Wykres 20 - Długość linii kolejowych na 100 km² w 2011 r. [km]



Źródło: na podstawie Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020, Załącznik 4 Diagnoza wyzwań, Potrzeb i potencjałów obszarów objętych Programem Operacyjnym Polska Wschodnia 2014-2020.

Syntetyczna analiza stanu transportu publicznego jest trudna, ponieważ dostępne w tym zakresie dane statystyczne są bardzo ograniczone. Dane z 2008 r. dotyczące liczby mieszkańców miast, w których działa komunikacja publiczna, przypadającej na miejsca w wozach świadczą, że miasta Polski Wschodniej dysponowały skromniejszym taborzem (77,4 miejsc na 1 tys. ludności) komunikacji publicznej niż średnia krajowa (99,1 miejsc na 1 tys. ludności). W ostatnich latach stolica regionu dokonała dużych inwestycji w rozwój transportu publicznego – projekty te realizowane były przede wszystkim w ramach projektów współfinansowanych ze środków Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej. Mimo tych inwestycji strategia rozwoju Lublina wskazuje na potrzebę rozbudowy transportu publicznego, także w kontekście ochrony środowiska i przechodzenia do modelu gospodarki niskoemisyjnej.

Stan istniejącego taboru

Zgodnie z „Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim” atrakcyjność transportu publicznego zależy między innymi od stanu taboru obsługującego linie komunikacyjne, jego zużycia technicznego oraz moralnego (pojazdy po remoncie nadal są starymi modelami). Nowe pojazdy oferują podróżnym zdecydowanie wyższy komfort, co przekłada się na wyższy stopień satysfakcji z usług transportu publicznego, a w konsekwencji na wzrost liczby podróży, szczególnie wówczas jeśli inne elementy takie jak prędkość podróży i punktualność są również satysfakcjonujące.

Obecnie, w transporcie kolejowym województwa lubelskiego nowoczesne pojazdy to wyłącznie jedno lub dwuczłonowe spalinowe zespoły trakcyjne (13 sztuk), obsługujące głównie mniej ważne linie niezelektryfikowane. Większość parku taborowego stanowią elektryczne zespoły trakcyjne, spośród których tylko 5 jednostek zostało zmodernizowanych. W celu podniesienia komfortu podróżowania transportem kolejowym, w najbliższych latach należy wprowadzić do ruchu co najmniej 15 fabrycznie nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, które obsługiwać powinny połączenia na liniach komunikacyjnych R3, R34, R8 i R81. Dzięki przedmiotowej inwestycji wszystkie połączenia regionalne będą mogły być planowo obsługiwane przez spalinowe zespoły trakcyjne oraz jednostki elektryczne – nowe lub zmodernizowane. Finansowanie zakupu nowego taboru kolejowego może odbyć się z wykorzystaniem środków pomocowych Unii Europejskiej.

W transporcie drogowym zaleca się zawieranie umów na obsługę linii komunikacyjnych, których zapisy będą umożliwiały wprowadzanie do ruchu fabrycznie nowych pojazdów. Nowe autobusy

powinny być planowane do obsługi zadań całodziennych, na służbach trwających nie krócej niż 10 godzin, we wszystkie dni tygodnia. Pozostałe, starsze pojazdy należy przydzielać głównie do krótszych zadań dodatkowych i szczytowych.

Tabor autobusowy w Lublinie

Aby rozmiar taboru mógł być postrzegany pod kątem ekologii, z początkiem 2008 r. w pojazdach zastosowano "olej napędowy miejski super" (City Diesel). Przedsiębiorstwo zorganizowało w latach 2007/2008 kampanię promującą komunikację zbiorową pod hasłem "zielona komunikacja". Akcja ta miała na celu zapoczątkowanie procesu uświadamiania mieszkańcom korzyści płynących z komunikacji zbiorowej, a jednocześnie zwrócenie uwagi na negatywne aspekty (hałas, nieprzejezdne drogi w godzinach szczytu, wzrost zagrożenia zdrowia) użytkowania samochodów osobowych.

Duży przetarg miał miejsce w Lublinie, gdzie projekt "Zintegrowany system miejskiego transportu publicznego w Lublinie" przyniósł aż 80 nowych niskopodłogowych autobusów (z tego 47 pojazdów pojawiło się w 2011 r., 23 pojazdy zaczęły funkcjonowanie w 2012 r., a ostatnia dostawa 10 pojazdów ma miejsce w 2013 r.). Dla Lublina 80 pojazdów to mniej więcej 34% floty, czyli również, ogromny postęp w jakości, bezpieczeństwie oraz ochronie środowiska. Dodatkowo w Lublinie pod koniec 2012 r. dotarło 20 autobusów klasy mini (łącznie liczba autobusów zakupionych w ramach projektu „Zintegrowany system miejskiego transportu publicznego w Lublinie” to 100 sztuk). Należy przypomnieć, że jeszcze w 2011 r. średni wiek autobusów w Lublinie wynosił aż 11 lat, więc sytuacja w tym zakresie z pewnością ulega poprawie dzięki dostawom nowych autobusów.

Tabor trolejbusowy w Lublinie

W Lublinie działa równolegle sieć trolejbusowa. Średni wiek trolejbusów jeszcze w 2011 r. wynosił 13 lat. Z 65 trolejbusów funkcjonujących w 2011 r. jedynie 24 były pojazdami niskopodłogowymi. Wynika to z faktu, że w perspektywie finansowania 2004-2006 w ramach projektu Budowa trakcji trolejbusowej w ulicach Roztocze - Orkana - Armii Krajowej - Bohaterów Monte Cassino - Wileńska – Głęboka zakupiono jedynie jeden trolejbus niskopodłogowy w 2008 r. Niekorzystna sytuacja w zakresie przestarzałej floty trolejbusów niedługo się zmieni. W ramach unijnego projektu "Zintegrowany system miejskiego transportu publicznego w Lublinie" (planowany zakup 70 trolejbusów), w 2012 podpisano umowę z firmą Solaris na zakup 20 trolejbusów Trollino, a w lutym 2013 r. rozstrzygnięto przetarg na dostawę 38 trolejbusów, które mają trafić do Lublina partiami do 2015 r.. Tym samym planuje się zakup floty pojazdów, która w zasadzie całkowicie wymieni funkcjonujące do tej pory pojazdy wysokopodłogowe. Jak wskazują władze miasta Lublina struktura wieku pojazdów jest już znacznie na korzyść MPK (w porównaniu z przewoźnikami prywatnymi, wśród których większość pojazdów przekracza 10 lat i nie spełnia pożądanych norm emisji spalin).

Tabor kolejowy

Przewozy kolejowe w województwie lubelskim organizowane są przez odpowiednie spółki córki PKP.

Z infrastruktury przewoźnika, korzysta także Województwo Lubelskie, realizując przewozy pasażerskie pojazdami szynowymi (szynobusy) w kierunku Lubartowa, Świdnika (lotnisko), Chełma i Zamościa .

Województwo Lubelskie zakupiło dotychczas 18 pojazdów szynowych (stan na koniec września 2013 r.), z tego:

- 13 sztuk o napędzie spalinowym
- 5 sztuk elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN57AL (pojazdy zakupione w ramach leasingu finansowego po naprawach głównych i modernizacji).

Stan transportu publicznego w LOF

Zgodnie z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.²³

Organizatorami mogą być: gminy, związki międzygminne, powiaty, związki powiatów, województwa oraz minister właściwy do spraw transportu (odpowiada za kolejowe przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe). Obszar działania lub zasięgu przewozów systemu transportowego bezpośrednio wpływa na to, kto jest organizatorem, np. powiat odpowiada za linie komunikacyjne lub sieci komunikacyjne w powiatowych przewozach pasażerskich. Do ustawowych zadań organizatora należą:

- planowanie rozwoju transportu,
- organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

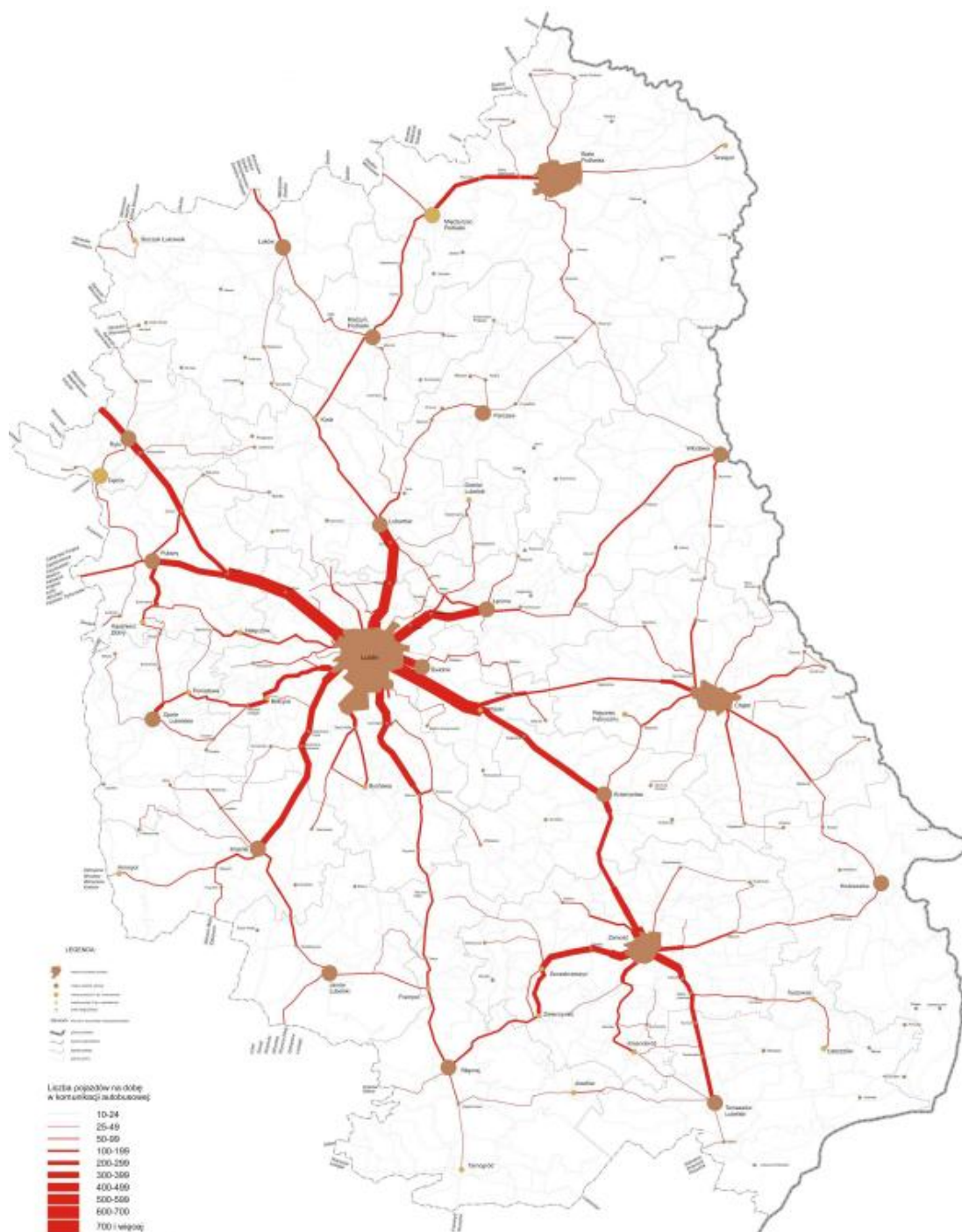
Na obszarach funkcjonalnych wokół największych zespołów miejskich wskazana jest koordynacja pomiędzy liniami komunikacji miejskiej, liniami typowo lokalnymi oraz regionalnymi. W „*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim*” proponuje się, aby wokół miast posiadających systemy komunikacji miejskiej za zadania związane z organizacją lokalnego transportu zbiorowego odpowiadał jeden organizator. Do objęcia tychże zadań predystynowane są jednostki, które obecnie organizują komunikację miejską, gdyż posiadają one największe doświadczenie w obszarze organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym. Organizacja linii komunikacyjnych wewnątrz miast jak i również wokół nich umożliwi podwyższenie ich efektywności, ze względu na koordynację rozkładów jazdy, a także podniesie ich atrakcyjność poprzez implementację zintegrowanych systemów taryfowo – biletowych.

Jeśli chodzi o stan transportu publicznego to prędkość pojazdów, obok punktualności, niezawodności, częstotliwości, bezpieczeństwa i bezpośredniości bywa przez pasażerów wymieniana, jako najważniejszy atrybut jakościowy transportu publicznego. Mniej ważne od prędkości dla pasażerów wydają się być cena, komfort, dostępność oraz informacja. Prędkość jest, zatem cechą świadczącą o atrakcyjności transportu publicznego i kluczowe staje się porównanie średnich prędkości uzyskiwanych przez autobusy lub trolejbusy ze średnimi prędkościami w transporcie indywidualnym.²⁴ Z oczywistych względów pasażerowie w transporcie publicznym miejskim zazwyczaj podróżują wolniej niż mieszkańcy przemieszczający się samochodem prywatnym. Szacuje się, że w wyniku skumulowania czynników takich jak zatłoczenie, sygnalizacja uliczna oraz wymiana pasażerów na przystankach prędkość autobusu wynosi przeciętnie ok. 60% prędkości samochodów na tych samych odcinkach ulic. Wzrost prędkości możliwy do uzyskania w transporcie miejskim jest efektem działań podejmowanych równolegle zarówno w infrastrukturze (np. usprawnione systemy zasilania trakcji trolejbusowej), jak i taborze (lepsze parametry jezdne, dynamiczniejsze hamowanie i ruszanie) oraz wprowadzania nowoczesnych systemów sterowania ruchem (Zintegrowany System Miejskiego Transportu... 2011). Skala różnicy jest ważna, gdyż przy niewielkiej różnicy czasowej mieszkańcy są bardziej skłonni wykorzystywać transport publiczny w podróżach.

Mapa 5 – Liczba pojazdów na dobę w komunikacji publicznej na terenie woj. lubelskiego

²³ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 7.

²⁴ Źródło: dr Piotr Rosik, ekspertyza przygotowana na zlecenie MRR (dot. Komunikacji w Polsce Wschodniej)



Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim

Na podstawie porównania średnich prędkości eksploatacyjnych miast wojewódzkich Polski Wschodniej można wnioskować, że prędkości te wahają się w większości przypadków między 15 a 20 km/h (co przy prędkościach w transporcie indywidualnym osiąganych w centrum miast przewyższających 30 km/h wydaje się być dużą różnicą na korzyść transportu indywidualnego). Wysokie prędkości autobusy osiągają w Kielcach (prawie 20 km/h), a najniższe w Olsztynie oraz Lublinie (wg danych Komunikacji Miejskiej w Liczbach), gdzie autobusy poruszają się średnio wolniej niż 20 km/h. W przypadku Lublina położenie miasta wśród wzgórz i częste spadki terenu skutkują również mniejszymi niż w pozostałych centrach prędkościami (aczkolwiek według danych MPK Lublin prędkości te są już znacznie wyższe). W mieście tym również trolejbusy osiągają odpowiednio niższe prędkości niż autobusy, co może być brane pod uwagę przy planach dalszego rozwoju sieci

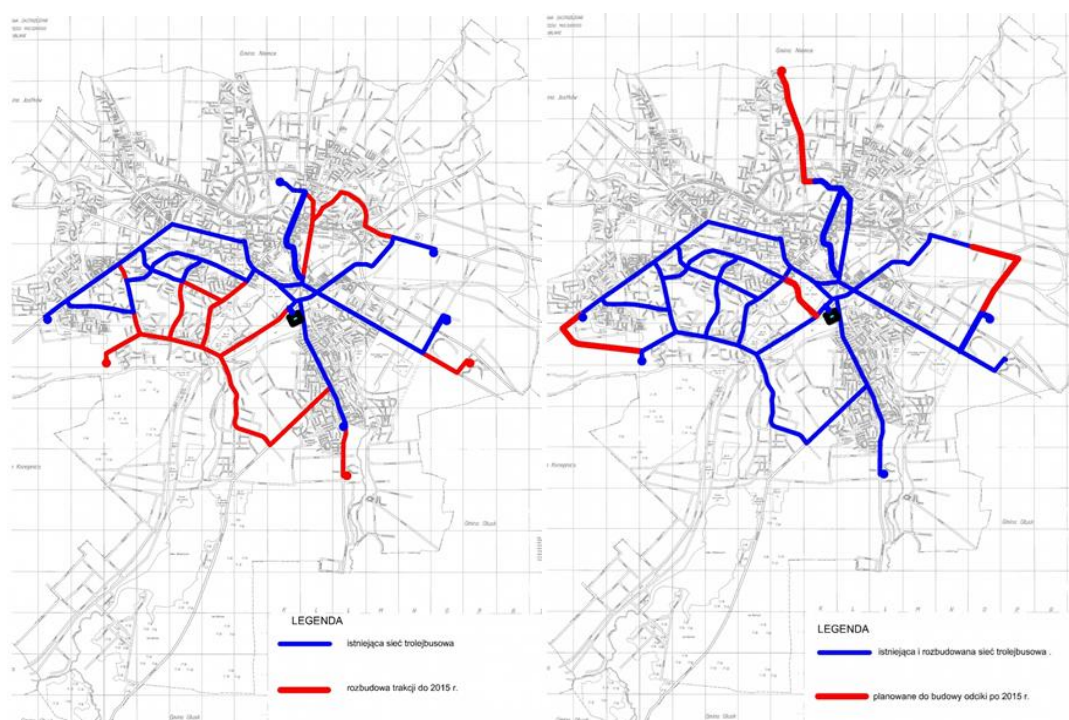
trolejbusowej. Warto dodać, że w ramach badań przeprowadzonych w 2005 r. w Lublinie wśród kierowców samochodów długi czas przejazdu komunikacją publiczną był czynnikiem najbardziej zniechęcającym do przestawienia się z komunikacji indywidualnej na publiczną, a skrócenie czasu przejazdu autobusem lub trolejbusem było najważniejszym czynnikiem zachęcającym do zmiany zachowań uczestników ruchu²⁵. W miastach służących za miasta porównawcze prędkości w transporcie publicznym również kształtowały się w granicach 15-20 km/h, są to, zatem prędkości typowe dla polskich miast.

Liczba przewiezionych pasażerów (2010, 2012) przez MPK Lublin

Jeśli chodzi o wykorzystanie transportu miejskiego przez ludność MOF Lublina, najprostszym wskaźnikiem jest podzielenie liczby pasażerów przez liczbę mieszkańców. Wyniki wskazują, iż Lublin nieposiadający dużej ilości połączeń pozamiejskich i charakteryzujący się dosyć niskimi prędkościami ruchu wypada pod względem pracy przewozowej najkorzystniej w porównaniu z Rzeszowem, Kielcami i Olsztynem. Warto jednak podkreślić, że w ostatnim badaniu potoków pasażerskich w Lublinie z 2006 r.²⁶ wskazano, że aż 82% pasażerów korzysta z komunikacji autobusowej, a jedynie 18% z komunikacji trolejbusowej. Niekorzystny podział pasażerów w stosunku do komunikacji trolejbusowej wynika z niskiego rozwoju infrastruktury sieci trolejbusowej

Jak widać z map poniżej sieć trolejbusowa jest rozwijana, a największy postęp w zasięgu ma już nastąpić do 2015.

Mapa 6 - Mapa Trasy trolejbusowe w latach 2007-2015 i trasy trolejbusowe planowane po 2015r. (kolor czerwony)



Źródło: Dane UM Lublin

Istniejąca infrastruktura (drogi)

²⁵ Zintegrowany system miejskiego transportu publicznego w Lublinie, 2011 - <http://www.um.lublin.pl/um/index.php?t=200&id=61756>

²⁶ Optymalizacja oferty przewozowej lubelskiej komunikacji miejskiej na podstawie badań więzby ruchu pasażerskiego i struktury pasażerów, 2006.

Zgodnie z informacjami zawartymi w dokumencie „Plan rozwoju sieci dróg Województwa Lubelskiego na lata 2012-2020” od roku 2004 udaje się sukcesywnie hamować proces degradacji nawierzchni dróg wojewódzkich. Zdecydowanie wzrosła ilość dróg w stanie dobrym a zmniejszyła się w stanie złym. W dalszym ciągu bardzo niepokojący jest jednak duży procent dróg w stanie niezadowolającym. W latach 2007-2010 rozbudową lub przebudową objętych zostało ok. 87,8 km dróg, na ok. 231,4 km wykonano zabiegi remontowe, natomiast ok. 166,9 km poddano regeneracji nawierzchni. Łącznie stanowi to ok. 486 km dróg. Wszystkie te działania spowodowały, że odnotowujemy stały wzrost ilości dróg w stanie dobrym i zadowolającym (klasa A i B), zmniejszyła się również ilość dróg w stanie złym (jednak 41% dróg do natychmiastowego remontu to ilość w dalszym ciągu bardzo wysoka).

W dalszym ciągu, spośród zabiegów koniecznych do wykonania, największy procent (28%) stanowią drogi, na których należy wykonać wyrównanie. Należy zwrócić uwagę, że wśród zabiegów zalecanych, tj. tych, które należy zaplanować do wykonania w ciągu najbliższych kilku lat przeważającą część, bo ok. 60%, stanowią wzmocnienia wg projektu i wyrównania konstrukcji. Oznacza to, że drogi wojewódzkie wymagają bardzo dużych nakładów finansowych, gdyż są to zabiegi najbardziej kosztowne. Wykonywane w ramach bieżącego utrzymania remonty (warstwa ścieralna) przynoszą znaczącą ale chwilową poprawę stanu dróg. Bez wyrównania i wzmocnienia nawierzchni nie osiągniemy długotrwałej poprawy jej stanu.

Siecią dróg wojewódzkich województwa lubelskiego, o łącznej długości 2179,522 km zarządza Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie - wojewódzka jednostka organizacyjna finansowana z budżetu samorządu województwa. Długość dróg miejskich to 184,869 km, zaś zamiejskich 1994,653 km.

Podział sieci w zależności od klasy technicznej drogi przedstawia się następująco: (i) drogi zbiorcze (Z) – 617,354 km; (ii) drogi główne (G) – 1125,656 km, (iii) drogi główne ruchu przyspieszonego – 436,512 km. W ciągu dróg wojewódzkich znajdują się 234 szt. obiektów mostowych o łącznej długości 4272,79 mb.

Do najważniejszych dróg stanowiących również powiązania zewnętrzne LOF-u należą drogi krajowe:

- nr 12 (E373), Łęknica – Kalisz – Radom – Lublin – Dorohusk,
- nr 17 (E372), Warszawa – Lublin – Hrebenne,
- nr 19, Kuźnica Białostocka – Białystok – Lublin – Rzeszów,
- nr 82, Lublin – Włodawa.

Drogi wojewódzkie: nr 809, 813, 815, 820, 821, 826, 827, 828, 829, 830, 832, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 841, 842, 747.

Szczególne znaczenie dla obsługi ruchu drogowego mają drogi:

835 – Lublin – Wysokie – Biłgoraj – Sieniawa – Przeworsk – Kańczuga – Dynów

Grabownica Starzeńska,

812 – Biała Podlaska – Wisznice – Włodawa – Chełm – Rejowiec – Krasnystaw,

747 – Iłża – Lipsko – Solec nad Wisłą – Opole Lubelskie – Bełżyce – Konopnica,

801 – Warszawa – Karczew – Wilga – Maciejowice – Dęblin – Puławy,

842 – Rudnik Szlachecki – Wysokie – Krasnystaw

815 – Wisznice – Parczew – Siemień – Lubartów.

Ze względu na ważną funkcję w ruchu turystycznym ważną rolę odgrywają drogi:

816 – Terespol – Kodeń – Sławatycze – Włodawa – Dorohusk – Horodło – Zosin,

820 – Sosnowica Dwór – Łęczna,

824 – Żyrzyn – Puławy – Opole Lubelskie – Józefów – Annopol,



830 – Lublin – Nałęczów – Bochothnica,

849 – Zamość – Jacnia – Józefów²⁷

Zasadniczą funkcją dróg wojewódzkich jest zapewnienie połączenia stolicy województwa z siedzibami powiatów oraz zapewnienie połączenia między poszczególnymi powiatami. Część dróg stanowi alternatywne i często wykorzystywane połączenie między miastami będącymi siedzibami sąsiednich województw a Lublinem. Niektóre z dróg obsługują część międzynarodowego ruchu drogowego związanego z funkcjonowaniem drogowych przejść granicznych, inne zaś pełnią rolę tras turystycznych i rekreacyjnych.

Występuje niedobór dróg o zadowalającym standardzie:

- niskie standardy techniczne dróg obniżające bezpieczeństwo ruchu,
- brak dróg szybkiego ruchu, ułatwiających transport wewnątrz obszaru oraz zapewniających sprawny ruch tranzytowy,
- brak obwodnic miast,
- duże zróżnicowanie dostępności komunikacyjnej obszaru wyrażone w różnych gęstościach sieci dróg utwardzonych w poszczególnych gminach,

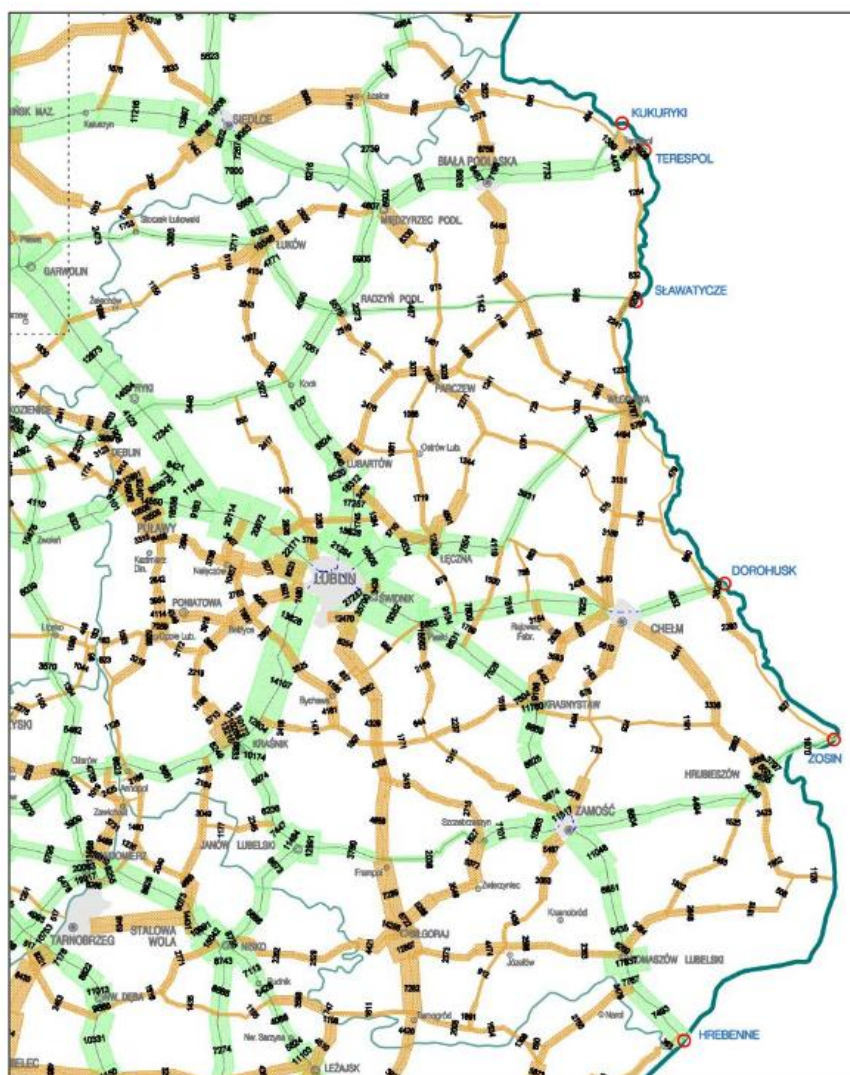
Na obszarze LOF-u obserwuje się wzrost obciążenia dróg publicznych ruchem drogowym. Szczególnie obciążone średniodobowym ruchem drogowym są wylotowe drogi z Lublina prowadzące do przejść granicznych i poza granice województwa, na których w ostatnich latach znacznie wzrósł ruch tranzytowy. Ruch w miastach i na drogach lokalnych LOF-u związany jest przede wszystkim ze wzrastającą liczbą zarejestrowanych pojazdów. W skali województwa w stosunku do roku 2002 liczba zarejestrowanych samochodów osobowych zwiększyła się o 30%, a liczba samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych o 17%. W przypadku danych tylko dla obszaru LOF-u wzrost liczby zarejestrowanych samochodów jest jeszcze większy.

Tabela 13 - Dane określające stan bezpieczeństwa na drogach OF

Gminy	Ilość ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych 2012	Ilość kolizji zarejestrowanych w 2013	Ilość wypadków zarejestrowanych w 2013
Lubartów (m)	0	230	19
Lubartów (w)	3	122	10
Spiczyn	bd	bd	bd
Mełgiew	0	57	4
Piaski	3	80	8
Świdnik	2	239	16
Nałęczów	1	106	7
Głusk	2	79	4
Jabłonna	1	39	3
Jastków	4	137	24
Konopnica	0	154	11
Niedzwica Duża	3	107	13
Niemce	2	284	17
Strzyżewice	2	28	6
Wólka	2	126	21
M. Lublin	12	4822	229

²⁷ Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich Województwa Lubelskiego na lata 2012 – 2020, uchwała Zarządu Województwa Lubelskiego CXXII/2471/2012

Mapa 7 – Natężenie ruchu na sieci dróg wojewódzkich w 2010 r.

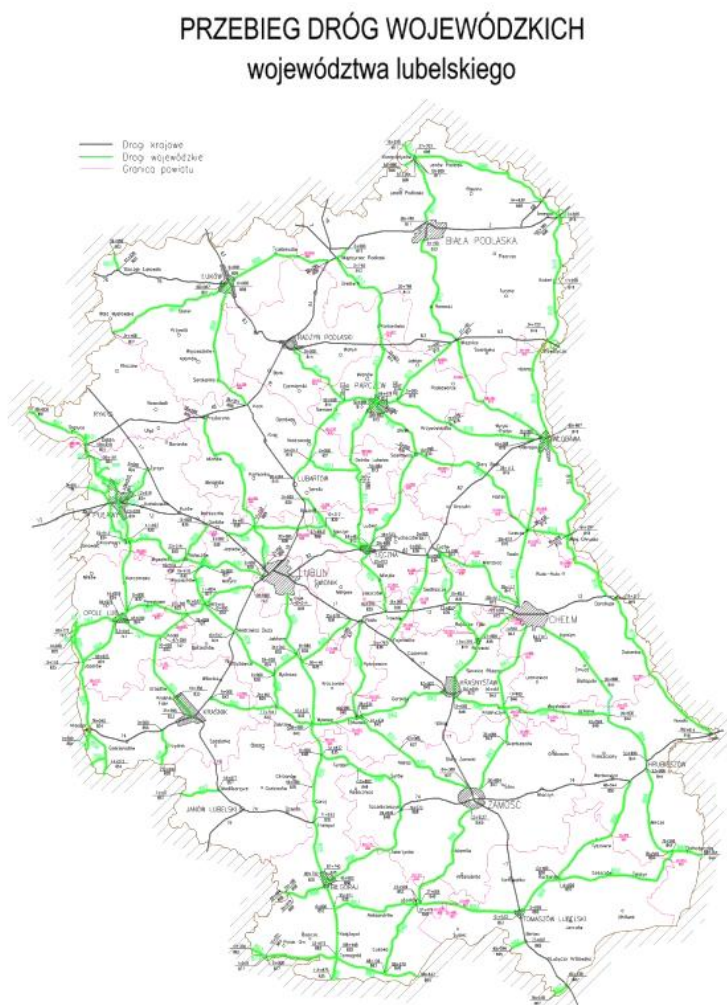


Źródło: Plan rozwoju sieci dróg Województwa Lubelskiego na lata 2012-2020.

Wzrost obciążenia ruchem, brak hierarchizacji systemu drogowego oraz pogarszający się stan infrastruktury wymusza modernizację i remonty istniejącej sieci dróg. Pomimo, że zadania te są sukcesywnie wykonywane, zdecydowana większość dróg posiada niskie standardy techniczne, które wynikają z nienormatywnych parametrów szerokości i nośności nawierzchni, stanu technicznego nawierzchni i poboczy, małej sprawności i niskiego bezpieczeństwa ruchu. Poważnym zagrożeniem dla bezpieczeństwa ruchu jest również brak chodników wzdłuż głównych dróg w obszarach zabudowanych oraz wydzielonych dróg rowerowych.

Zgodnie z Planem rozwoju sieci dróg wojewódzkich głównym zadaniem infrastruktury drogowej w tym sieci dróg wojewódzkich, jest zapewnienie rozwoju nowoczesnego i efektywnego systemu transportowego, który umożliwi intensyfikację działalności gospodarczej oraz spowoduje zapewnienie odpowiedniej dostępności zewnętrznej i wewnętrznej województwa lubelskiego.

Istotne znaczenie w poprawie dostępności wewnętrznej i zewnętrznej województwa lubelskiego jest konieczność dostosowania istniejącej sieci dróg wojewódzkich do parametrów technicznych i użytkowych wynikających z uregulowań prawnych w tym zakresie, tj.: (rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Dz. U. z 1999 r. Nr 43 poz. 430 z późn. zm.)



Źródło: Dane ZDW, http://www.zdw.lublin.pl/infohtml/obraz/mapa_siec.jpg

Ocenia się, że realizacja projektów drogowych obejmująca budowę, rozbudowę i przebudowę dróg wojewódzkich pośrednio przyczyni się do rozwiązywania zidentyfikowanych już problemów społeczno - gospodarczych. W trakcie ich realizacji tworzone są miejsca pracy, również dla okolicznych mieszkańców oraz miejscowych firm budowlanych (jako wykonawców lub podwykonawców robót budowlanych). W dalszej perspektywie efekt wykonania tych inwestycji może stać się bodźcem dla rozwoju gospodarczego województwa lubelskiego. Temu celowi służyć będą planowane na drogach wojewódzkich, zadania inwestycyjne przewidziane do realizacji w latach 2012 – 2020.

W ramach planowanych do realizacji zadań inwestycyjnych na drogach wojewódzkich w następnym okresie alokacji środków finansowych pochodzących z UE, zaproponowane zostały działania w tym obszarze, które umożliwią wykorzystanie istniejących na terenie województwa potencjałów. Opracowany na lata następne Program może zapewnić dojście do zrównoważonego rozwoju województwa jak i poprawę jego spójności terytorialnej.

Stan transportu kolejowego

Sieć kolejowa województwa lubelskiego jest jedną z najrzadszych w Polsce dlatego też transport kolejowy odgrywa niewielką rolę w przewozach pasażerskich. Łączna długość eksploatowanych linii

kolejowych (normalnotorowych) wynosi na terenie woj. lubelskiego 1025 km, tj. 4,1 km na 100 km kw. (Rocznik Statystyczny GUS 2008). Do najważniejszych dróg stanowiących również powiązania zewnętrzne LOF-u należą linie kolejowe:

- nr 7, Warszawa – Lublin – Dorohusk,
- nr 30, Lublin – Łuków,
- nr 68, Lublin – Przeworsk.

W Lubelskim Węźle Kolejowym zbiegają się linie kolejowe o znaczeniu państwowym i lokalnym.

- pierwszorzędna linia kolejowa w sieci TENT ważna dla kolejowych połączeń z Ukrainą, oczekująca na wpisanie do umów europejskich AGC i AGTC: E28 (Nr 7) Warszawa – Piława – Dęblin – Lublin – Rejowiec – Chełm – Dorohusk – gr. państwa (Kijów),
- linie kolejowe o lokalnym znaczeniu: (Nr 30 (1-rzędna) Łuków – Lublin Północ – nieczynna, z zawieszonym ruchem pasażerskim, Nr 68 (1-rzędna) Lublin – Stalowa Wola – Przeworsk).

Lublin posiada bezpośrednie połączenie kolejowe z Warszawą oraz 10 miastami wojewódzkimi. Czas bezpośredniego przejazdu koleją z Lublina do tych 10 miast jest następujący: Warszawa – 2:25, Kraków – 4:46, Łódź – 5:04, Wrocław – 8:20, Poznań – 5:55, Gdańsk – 8:44, Szczecin – 8:59, Bydgoszcz – 6:22, Katowice – 5:19, Białystok – 5:12 (kurs przez Warszawę Wschodnią z 10-minutową przesiadką). System kolejowy zapewnia także powiązania międzynarodowe z Kijowem, Odessą i Berlinem.

Dworzec kolejowy Lublin (Główny) posiada kategorię B (o rocznej odprawie podróżnych w przedziale 1 – 2 mln pasażerów).

Kolejowe przewozy pasażerskie, organizowane przez spółkę Przewozy Regionalne w Lublinie nie odgrywają większej roli w transporcie ludności wewnątrz LOF. Powodem tego są przede wszystkim niskie standardy istniejącej infrastruktury oraz taboru kolejowego. Większe znaczenie odgrywa transport kolejowy w połączeniach Lublina z większymi ośrodkami w kraju.

Tabela 14 - Charakterystyka przewozów organizowanych przez Województwo Lubelskie

Rok	Praca eksploatacyjna pociągów [tys. pockm]	Wydatki budżetu województwa na organizację przewozów (rekompensata) [tys. zł.]
2011	2 786,3	52 577,7
2012	2 960,7	55 987,6
2013	2 998,7	58 250,0
2014* plan	3 131,7	62 000,0

Źródło: Materiały Urzędu Miasta Lublin

Praca eksploatacyjna pociągów wzrosła nieznacznie od 2011. Zarówno w zbiorowym transporcie kolejowym, jak i drogowym obserwowany jest spadek liczby przewożonych osób. Konsekwencją tego są trudności w samofinansowaniu się państwowego transportu publicznego, co szczególnie dotyczy transportu kolejowego.

Ze względu na niezadowalający stan techniczny, zapóźnienia w rozwoju, słabą ofertę i mankamenty organizacyjne kolej charakteryzuje się niską konkurencyjnością i niewielkim udziałem w obsłudze podróży regionalnych, metropolitalnych i wewnątrz Lublina.

Mapa 9 - Sieci linii kolejowych w LOFie

Poważnym zagrożeniem dla bezpieczeństwa ruchu jest brak wydzielonych dróg rowerowych. W strategii rozwoju woj. Lubelskiego 2007-2020 zidentyfikowano potrzebę poszerzenia sieci ścieżek rowerowych.

W Lublinie obecnie jest wytyczonych ponad 54 km ścieżek rowerowych, z których mieszkańcy korzystają głównie w celach rekreacyjnych. Podróżujących rowerem do pracy jest znacznie mniej. Budowa ścieżek rowerowych w Lublinie rozpoczęła się w latach dziewięćdziesiątych od asfaltowego odcinka wzdłuż Bystrzycy, rozpoczynającego się w pobliżu Dworku Graffa i doprowadzonego do ul. Fabrycznej. Obecnie trasa dochodzi do Zalewu Zemborzyckiego i docelowo ma otaczać cały zbiornik. Z planu systemu ścieżek rowerowych Lublina widać, że zadaniem większości odcinków jest umożliwienie rowerzystom dojazdu do trasy wytyczonej nad Bystrzycą. W ten sposób skomunikowany jest Czechów, LSM, Czuby i Kalinowszczyzna.

Oficjalny plan rozwoju ścieżek rowerowych w mieście zakłada, że do 2015 r. powstanie około 175 km dróg dla rowerów.

Tabela 15 - Bilans ścieżek rowerowych w gminach

	2012		
	długość ścieżek rowerowych (km)	ścieżki rowerowe na 10 tys. km ² (km)	ścieżki rowerowe na 10 tys. ludności (km)
Lublin	65,2	4 435,4	1,9
Świdnik	4,4	2 200,0	1,1
Lubartów	1,8	1 285,7	0,8
Głusk	1,6	250,0	1,7
RAZEM	73,0	461,441	1,332

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, www.stat.gov.pl

Pozostałe gminy LOF nie posiadają ścieżek rowerowych.

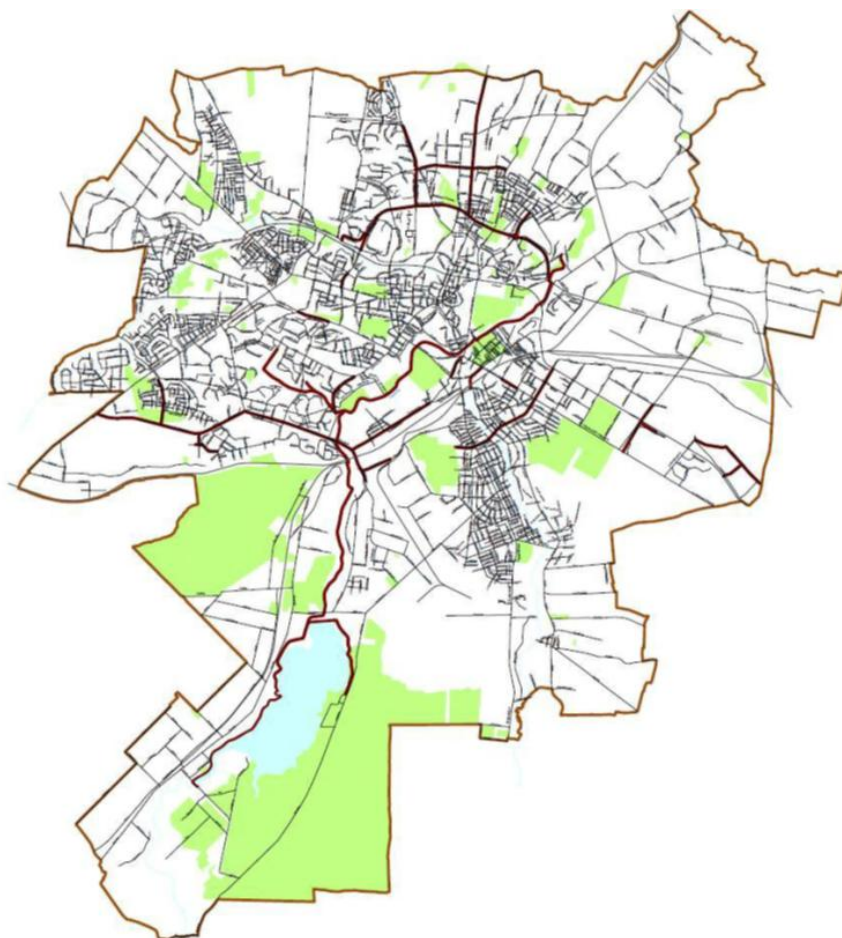
Warto zaznaczyć również korzystny efekt środowiskowy, który osiągnąć można poprzez połączenie możliwości wykorzystania roweru w celu podjeżdżania do stacji kolejowej. W celu upowszechnienia tego rodzaju przejazdów należy stworzyć infrastrukturę rowerową w postaci bezpiecznych dróg dla rowerów, dojazdowych do linii kolejowych oraz parkingów na stacjach w celu bezpiecznego pozostawiania rowerów.

Zgodnie z *Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim* parkingi B+R powinny charakteryzować się:

- lokalizacją bezpośrednio przy przystanku komunikacyjnym, na terenie dworca, zintegrowanego węzła przesiadkowego,
- pojemnością co najmniej 10 - 20 miejsc parkingowych dla rowerów,
- stojakami w kształcie odwróconej litery U, umożliwiającymi przypięcie do ramy roweru,
- przezroczystym zadaszeniem umożliwiającym dostęp promieni słonecznych,
- oświetleniem po zmroku,
- monitorowaniem przez kamery CCTV,
- widocznym, dobrym oznakowaniem – znakami B+R.

Funkcjonalność systemu „Bike&Ride” jest ściśle zależna od stworzenia kompleksowej infrastruktury dojazdowej parkingów B+R oraz oferty przewozowej kolei. Budowa systemu parkingów typu B+R może zaowocować zwiększoną ilością podróży komunikacją zbiorową, a przede wszystkim kolejową. Z uwagi na mniejszą liczbę punktów odprawy pasażerów oraz relatywnie dużym oddaleniem od źródeł i generatorów ruchu, rower może stanowić znaczące ułatwienie w dotarciu do stacji i przystanków kolejowych.

Docelowo, systemem typu „Bike and Ride” należy objąć wszystkie stacje, przystanki kolejowe oraz zintegrowane węzły przesiadkowe na terenie województwa lubelskiego.



Źródło: Materiały Urzędu Miasta Lublin

Potencjał szlaków wodnych

Na Lubelszczyźnie istnieje ok. 70 jezior, z czego najwięcej zlokalizowanych jest na Pojezierzu Łęczyńsko – Włodawskim. Większość z nich posiada powierzchnię poniżej 100 ha, a tylko jezioro Uściwierskie zajmuje powierzchnię ok. 284 ha. Ponadto jeziora odznaczają się mało urozmaiconą linią brzegową i w większości niewielką głębokością. Wszystkie te cechy sprawiają, że dla rozwoju potencjału transportowego i turystycznego na Lubelszczyźnie większe znaczenie ma wykorzystanie rzek niż wód stojących.

Rzeki województwa lubelskiego zaliczane są w większości do cieków o małej zasobności wodnej. Średni przepływ powyżej 20 m³/s posiadają jedynie Wisła i Bug na całej długości biegu na terenie województwa lubelskiego oraz Wieprz na odcinku od Lubartowa do ujścia. Natomiast średnie przepływy powyżej 2 m³/s posiadają rzeki: Tanew, Bukowa, Sanna, Chodelka, Wieprz, Bystrzyca, Tyśmienica, Por, Bystrzyca Północna, Huczwa, Włodawka, Krzna oraz Zielawa (Stan... 2012). Pozostałe rzeki województwa lubelskiego przez większą część roku niosą zbyt mało wody, aby można je było wykorzystać.

Ilość wody niesionej przez daną rzekę zależy przede wszystkim od rodzaju podłoża, wielkości zlewni oraz sposobu jej zasilania. W województwie lubelskim wysokie przepływy rzek rejestrowane są najczęściej w okresie wiosennym, natomiast znacznie rzadziej w miesiącach letnich (głównie w

rzekach granicznych). Wahania stanu małych rzek zawierają się w granicach 150-300 cm, zaś w przypadku Wisły i Bugu mogą wynosić nawet 700 cm.

Dane dotyczące planów zagospodarowania rzek przedstawiono w Projekcie Polityki Wodnej Państwa Do Roku 2030 (z uwzględnieniem etapu 2016) Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej 2010.²⁸ ()

Potencjał transportu lotniczego

Port lotniczy Lublin/Świdnik, znajduje się obok przyfabrycznego trawiastego lotniska Świdnik, obsługującego wytwórnię śmigłowców PZL Świdnik. Budowa komunikacyjnego portu lotniczego w tym miejscu otrzymała fundusze Komisji Europejskiej i rozpoczęła się jesienią 2010 roku, a została ukończona pod koniec roku 2012.

Port Lotniczy powstawał od podstaw. Wybudowano nowoczesny pas startowy wraz z infrastrukturą towarzyszącą, terminal do obsługi pasażerów, infrastrukturę drogową z parkingami, budynek straży pożarnej, budynek techniczny i stację paliwa lotniczego. Aby umożliwić klientom portu lotniczego sprawny dojazd zbudowano nową ulicę Jana III Sobieskiego połączoną z istniejącą infrastrukturą drogową. Zmodernizowano oraz przebudowano także inne ulice m.in. zmieniono przebieg ulicy Mełgiewskiej. Ponadto na potrzeby lotniska wybudowano nową zelektryfikowaną linię kolejową nr 581 łączącą stację Świdnik Miasto z stacją Świdnik Port Lotniczy przylegającą do terminala. Zgodnie z planem szlak jest obsługiwany przez elektryczne zespoły trakcyjne typu EN57AL należące do województwa lubelskiego.

Swoją działalność operacyjną Port Lotniczy Lublin rozpoczął 17 grudnia 2012 r. Liczba wykonanych operacji lotniczych wzrosła z 140 w styczniu 2014 do 302 w maju 2014. W pierwszych 5 miesiącach roku 2014 lotnisko obsłużyło ponad 65 tysięcy pasażerów, w tym: Styczeń - 13,231, Luty - 12,264, Marzec - 14,322, Kwiecień - 13,217, Maj - 13,511.

Spółkę akcyjną Port Lotniczy Lublin tworzy obecnie czterech akcjonariuszy. W jej skład wchodzi samorządy miast Lublina (60,1955% udziałów) i Świdnika (5,5440%), województwa lubelskiego (34,2513%) i powiatu Świdnik (0,0093%).

Mapa 11 – Kierunki lotów i linie lotnicze obsługujące lotnisko w Lublinie/Świdniku

Linia lotnicza	Kierunek
Ryanair	1. Londyn-Stansted 2. Dublin (od 25 października 2015) ^{[7][8]}
Wizz Air	1. Londyn-Luton 2. Oslo-Torp 3. Sztokholm-Skavsta ^[9] 4. Bruksela-Charleroi (od 14 września 2015) ^[10] 5. Glasgow-International (od 16 września 2015) ^[10] 6. Doncaster/Sheffield (od 15 września 2015) ^[11]
Lufthansa	1. Frankfurt
Kierunki czarterowe 2015^[11]	
Travel Service	1. Bodrum 2. Antalya 3. Chania
Razem: 12 kierunków w 8 krajach	



Źródło: <http://www.airport.lublin.pl>

W przypadku Portu Lotniczego Lublin system niskoemisyjnego transportu zbiorowego dla podróżujących jest zapewniony przez szynobusy.

1.5.2. Diagnoza szczegółowa odnosząca się do proponowanej interwencji w ramach ZIT

- dostępność Lublina i OF Lubelskiego spoza granic OF,

²⁸ <http://www.kzgw.gov.pl/pl/Ramowa-Dyrektywa-Wodna-Plany-gospodarowania-wodami.html>

- 65

Zazwyczaj, z nielicznymi wyjątkami, autobusy są wypełnione ¼ lub mniej. W trakcie prowadzonych pomiarów zaobserwowano pojedyncze przypadki przepełnienia autobusów, tj. liczba pasażerów przekraczała liczbę miejsc siedzących. Należy przy tym zauważyć, że przewozy są realizowane taborem przeznaczonym dla pasażerów zajmujących miejsca siedzące.

Tabela wynikowa zawiera podstawowe informacje dotyczące poszczególnych punktów pomiarowych wielkości potoków pasażerskich oraz podaży miejsc wyznaczonej na podstawie ilości zarejestrowanych kursów poszczególnymi typami autobusów.

Tabela 16 - Tabela wynikowa - podstawowe informacje dotyczące poszczególnych punktów pomiarowych wielkości potoków pasażerskich

L.p.	Punkt pomiarowy		Pasażerowie				Kursy				Podaż miejsc				Napęlnienie [%]
			Typ autobusu				Typ autobusu				Typ autobusu				
	Nazwa		I	II	III	Razem	I	II	III	Razem	I	II	III	Raze m	
1	Głuszczyzna	Do Lubli na	446	4	5	455	89	1	1	91	2670	40	52	2762	16,5
		Z Lubli na	536	12	0	548	83	3	0	86	2490	120	0	2610	21,0
2	Wilczopole	Do Lubli na	90	0	0	90	12	0	0	12	360	0	0	360	25,0
		Z Lubli na	91	0	0	91	13	0	0	13	390	0	0	390	23,3
3	Jastków	Do Lubli na	152 3	10 2	38 8	2013	99	7	23	129	2970	280	1196	4446	45,3
		Z Lubli na	195 2	22 6	84 8	3026	117	10	45	172	3510	400	2340	6250	48,4
4	Radawczyk	Do Lubli na	98	0	0	98	11	0	0	11	330	0	0	330	29,7
		Z Lubli na	74	0	0	74	10	0	0	10	300	0	0	300	24,7
5	Radawiec Duży	Do Lubli na	109 7	10	36	1143	76	1	4	81	2280	40	208	2528	45,2
		Z Lubli na	122 9	0	15 6	1385	77	0	5	82	2310	0	260	2570	53,9
6	Sporniak	Do Lubli na	167	0	0	167	19	0	0	19	570	0	0	570	29,3
		Z Lubli na	165	0	0	165	19	0	0	19	570	0	0	570	28,9
7	Lubartów	Do Lubli na	550	14 8	46	744	79	20	6	105	2370	800	312	3482	21,4
		Z Lubli na	962	37 4	23 0	1566	127	38	12	177	3810	1520	624	5954	26,3
8	Serniki	Do Lubli	73	10	57	140	7	1	2	10	210	40	104	354	39,5

		na													
		Z Lubli na	180	24 8	36 3	791	20	13	20	53	600	520	1040	2160	36,6
		Do Lubli na	443	50	0	493	54	5	0	59	1620	200	0	1820	27,1
9	Nałęczów	Z Lubli na	358	40	93	491	44	6	6	56	1320	240	312	1872	26,2
		Do Lubli na	277	40	0	317	17	7	0	24	510	280	0	790	40,1
10	Krasienin	Z Lubli na	383	92	0	475	30	6	0	36	900	240	0	1140	41,7
		Do Lubli na	679	0	0	679	37	0	0	37	1110	0	0	1110	61,2
11	Mełgiew	Z Lubli na	374	10	0	384	21	1	0	22	630	40	0	670	57,3
		Do Lubli na	0	62 4	0	624	0	55	0	55	0	2200	0	2200	28,4
12	Kalinówka	Z Lubli na	0	75 0	0	750	0	61	0	61	0	2440	0	2440	30,7
		Do Lubli na	162 6	38	18 2	1846	110	4	5	119	3300	160	260	3720	49,6
13	Niedrzwica Kościelna	Z Lubli na	265	64	11 4	443	23	4	6	33	690	160	312	1162	38,1
		Do Lubli na	455	0	26	481	36	0	1	37	1080	0	52	1132	42,5
14	Kiełczewice Maryjskie	Z Lubli na	443	0	31	474	26	0	2	28	780	0	104	884	53,6
		Do Lubli na	550	0	0	550	51	0	0	51	1530	0	0	1530	35,9
15	Żabia Wola	Z Lubli na	647	0	0	647	53	0	0	53	1590	0	0	1590	40,7
		Do Lubli na	332	42 4	10	766	47	62	2	111	1410	2480	104	3994	19,2
16	Łuszczów Pierwszy	Z Lubli na	695	89 4	15	1604	58	82	3	143	1740	3280	156	5176	31,0

Źródło: Badanie potoków pasażerskich na granicy Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego, grudzień 2014 r.



Dostępność Lublina dla mieszkańców LOFu i transport wewnątrz LOFu

Obecnie największą słabością kształtującego się LOM jest: (I) niedostosowany do jego potrzeb układ komunikacyjny, zarówno w aspekcie dostępności zewnętrznej jak i wewnętrznej, (II) niski stopień funkcjonalnej integracji obszaru oraz (III) wysoka koncentracja zagrożeń wynikających z suburbanizacji. Przewyciężenie tych trudności jest kluczem do integracji funkcjonalnej i wzmocnienia funkcji metropolitalnych LOM.

Interwencja na tym obszarze powinna obejmować działania mające na celu zwiększenie: zewnętrznej kolejowej i drogowej dostępności komunikacyjnej na kierunkach powiązań z Warszawą, Łodzią (Radomiem), Krakowem (Kielcami), Rzeszowem i Białymstokiem, wewnątrzregionalnej dostępności komunikacyjnej stolicy regionu z innymi miastami województwa oraz w obrębie kształtującego się LOM.

Występuje brak integracji pomiędzy rdzeniem LOF-u (Lublinem) a miastami powiatowymi i gminami. Elementami braku integracji są np.: (1) uboga oferta komunikacji podmiejskiej (2) brak spójności komunikacji miejskiej i podmiejskiej (3) zatłoczenie ulic miasta i deficytem miejsc parkingowych w Lublinie (4) fragmentaryczne rozwiązania dotyczące ścieżek rowerowych (5) brak analiz dotyczących wykorzystania potencjału wodnego.

Czynnikami, które mają największy potencjał integracyjny, są:

- Transport publiczny,
- Infrastruktura rowerowa,
- Słabo rozwinięta sieć kolejowa i trudności w samofinansowaniu się transportu kolejowego,
- Potencjał szlaków wodnych (żegluga turystyczna i towarowa).

Mapa 13 - Schematyczny plan Lublina i kluczowych dróg wyjazdowych z/do miasta, istotnych ciągów komunikacyjnych wewnątrz miasta, sieci trolejbusowej i kluczowych lokalizacji węzłów komunikacyjnych i innych strategicznych lokalizacji np. lotnisko



Źródło: Materiały Urzędu Miasta Lublin

Gminy LOF-u nie są wystarczająco obsługiwane komunikacją zbiorową. Rozproszenie zabudowy, niskie zaludnienie gmin wiejskich oraz rozwijający się transport indywidualny prowadzą do likwidacji wielu linii autobusowych. Największe zapotrzebowanie na połączenia środkami transportu zbiorowego występuje na liniach łączących ośrodki wiejskie z sąsiednimi ośrodkami wiejskimi i mniejszymi miastami LOF-u. Dotyczy to szczególnie gmin położonych w dalszej odległości od Lublina. Główne kierunki przepływu ludności w układzie gmin oraz gminy, w których stwierdzono niedostateczną dostępność do komunikacji zbiorowej:

Świdnik

Powiązanie drogowe Świdnika z Lublinem zapewnia droga krajowa nr 12/17 i zapewnia dobry dostęp zarówno do centrum miasta jak i do Obwodnicy Śródmiejskiej i Obwodnicy Miejskiej). Drugie powiązanie zapewnia droga wojewódzka nr 822. Dodatkowo, rozrząd ruchu w rejonie Świdnika (i powiecie świdnickim) zapewniają drogi wojewódzkie nr 836 (Bychawa – Piotrków – Kłębów), nr 837 Piaski - Żółkiewka – Zamość, nr 838 Głębokie – Trawniki – Fajslawice oraz nr 829 Łucka – Łęczna – Biskupice.

Powiązanie transportem zbiorowym Świdnika z Lublinem zapewnia zelektryfikowana linia kolejowa (ciąg Puławy – Lublin - Świdnik - Chełm - Dorohusk), obecnie z dwoma pociągami w godzinie szczytu oraz komunikacja autobusowa obsługiwana przez ZTM, PKS Lublin i przewoźników prywatnych. Powiązania Świdnika z Lublinem już obecnie należy ocenić jako dobre. Niezależnie planowany program inwestycji transportowych w rejonie Lublina znacząco je poprawi. Świdnik uzyska dogodnie powiązanie z Lublinem w postaci drogi ekspresowej S12/S17, a także poprawi się jakość powiązania kolejowego, dzięki planowanemu uruchomieniu kolejowej linii lotniskowej łączącej lotnisko w Świdniku z Lublinem.

Obecnie przez Świdnik nie przebiega trasa zbiorowej komunikacji autobusowej o charakterze ponadlokalnym. Autobusy z kierunków Chełm, Zamość przejeżdżają omijając Świdnik. Cześć podróżnych korzysta z niedawno otwartego Portu Lotniczego. Istnieje potrzeba, usprawnienia komunikacji i utworzenia nowego systemu połączeń integrujących różne formy komunikacji .

Lubartów

Lubartów jest ważnym ośrodkiem gospodarczym położonym 24 km na północ od Lublina. Komunikacja ze stolicą województwa odbywa się poprzez istniejące połączenie drogowe – droga krajowa nr 19 i połączenie kolejowe – linia Lublin – Łuków. Przepływ ludności pomiędzy miastami następuje w obydwu kierunkach. Dotychczas głównie wykorzystywanymi środkami komunikacji jest transport samochodowy, indywidualny i zbiorowy. Od dwóch lat wznowiony został też ruch na linii kolejowej – obecnie realizowanych jest osiem połączeń szynobusowych dziennie. W ramach modernizacji mają powstać także nowe przystanki: Lublin Zadębie, Lublin Ponikwoda i Niemce. Wznowienie ruchu kolejowego oraz planowana integracja dworców – kolejowego i autobusowego w Lublinie stwarzają możliwości dla rozwoju komunikacji kolejowej, co pozwoli na redukcję emisji do atmosfery dwutlenku węgla z przejazdów indywidualnych, które obecnie dominują.

Powiązanie transportem zbiorowym umożliwia komunikacja autobusowa obsługiwana przez PKS Lublin i przewoźników prywatnych. Powiązanie Lubartowa z Lublinem należy ocenić jako dość dobre, przy czym standard drogi krajowej jest obecnie dość niski (czas dojazdu przekracza 30 minut).

Na terenie LOF, w tym również na terenie Gminy Lubartów, w przewozach pasażerskich dominuje transport autobusowy. Istnieją jednak sprzyjające warunki, aby transport kolejowy mógł odgrywać istotną rolę w osobowych przewozach lokalnych. Na czterech głównych kierunkach dojazdowych do miasta zlokalizowane są linie kolejowe, które przecinają się na stacji Lublin Główny. Przez teren Gminy Lubartów przebiega linia w kierunku północnym nr 30. W miejscowości Wandzin zlokalizowany

jest osobowy przystanek kolejowy. Na stacji zatrzymują się od 2 kwietnia 2013 roku pociągi REGIO relacji Lublin - Lubartów. W ramach remontu linii kolejowej nr 30 Łuków – Lublin Północny przystanek został zmodernizowany i przesunięty o 500 metrów bliżej zabudowań miejscowości. Peron kolejowy jest zlokalizowany w odległości 0,5 km od drogi krajowej nr 19 i w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej. Z uwagi na brak infrastruktury powiązanej tj. parkingu typu park&ride i bike&ride, zły stan techniczny drogi dojazdowej do peronu kolejowego, brak ścieżek rowerowych stanowiących alternatywę transportu, brak oświetlenia powoduje minimalne wykorzystywanie transportu kolejowego jako alternatywnej i niskoemisyjnej gałęzi transportu na terenie LOF.

Konopnica

Gmina Konopnica jest gminą wiejską, położoną w bezpośrednim sąsiedztwie miasta wojewódzkiego – Lublina, największego ośrodka miejskiego we wschodniej Polsce. Graniczy ponadto z gminami wiejskimi: Jastków, Niedzwica Duża i Wojciechów oraz z gminą miejsko-wiejską Bełżyce. Przez obszar gminy przebiegają szlaki komunikacyjne o znaczeniu ogólnokrajowym. Są to: linia kolejowa Dęblin – Lublin oraz droga krajowa nr 19. Najbliższe drogowe przejście graniczne (z Ukrainą) w Dorohusku oddalone jest o około 100 km od granic gminy. Ponadto duże znaczenie ma przecinająca gminę droga wojewódzka nr 747.

W miejscowości Radawiec Duży zlokalizowane jest trawiaste lotnisko o powierzchni 116 ha. Wykorzystywane jest głównie do celów sportowych przez Aeroklub Lubelski, pełni także funkcję bazy dla lotnictwa sanitarnego.

Gmina Konopnica, w wyniku silnego rozproszenia osadnictwa, posiada gęstą sieć dróg, wśród których można wyróżnić: drogę krajową i wojewódzką, drogi powiatowe i gminne. Spośród dróg powiatowych niemal wszystkie odcinki są utwardzone, nie wszystkie jednak spełniają odpowiednie standardy. Dróg gminnych jest w gminie łącznie 97 km, z czego ponad 90% to drogi o nawierzchni twardej. Niektóre z odcinków utwardzonych wymagają remontów dla zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników i wyższej jakości podróżowania.

Powiązanie transportem zbiorowym zapewnia przede wszystkim komunikacja autobusowa obsługiwana przez ZTM, PKS i przewoźników prywatnych. Możliwe jest powiązanie z wykorzystaniem linii kolejowej Puławy – Lublin – Świdnik i przystanka Stasin Polny. Na terenie gminy znajduje się Stacja kolejowa w Motyczu, oraz przystanki kolejowe Stasin Polny i Motycz Leśny. Powiązanie Konopnicy z Lublinem należy ocenić jako dość dobre z punktu widzenia potencjału układu komunikacyjnego ale dość niskie jeśli chodzi o obecny standard (załoczona ruchem al. Kraśnicka).

W chwili obecnej istnieje pilna konieczność budowy dworca przesiadkowego z odpowiednią infrastrukturą oraz kilku dróg o znaczeniu strategicznym dla gminy oraz o znaczeniu ponadlokalnym (w partnerstwie z sąsiednimi gminami)

Jastków

Gmina Jastków stanowi od zachodu najbliższy pierścień miasta Lublina, jednocześnie obejmuje teren przez który muszą się komunikować mieszkańcy Nałęczowa w celu najszybszego dotarcia do centralnej miejscowości LOF (miasta Lublina), a także częściowo innych członków LOF - gmin Konopnica i Niemce. Przez Gminę Jastków przebiegają 3 istotne drogi z punktu widzenia usprawnienia komunikacji na obszarze LOF tj. droga wojewódzka nr 830, droga wojewódzka nr 809 oraz dawna droga krajowa nr 12/17. Te szlaki komunikacyjne skupiają największe natężenie ruchu z wykorzystaniem potencjału LOF.

Powiązanie transportem zbiorowym zapewnia komunikacja autobusowa obsługiwana głównie przez przewoźników prywatnych. Powiązanie Jastkowa z Lublinem należy ocenić jako dość dobre z punktu widzenia układu drogowego, ale o dość niskim standardzie technicznym i jakości obsługi ruchu.

Gmina Jastków docelowo chce stworzyć wewnątrz gminną sieć transportu opartą jako spoiwa w/w drogi wojewódzkie i dawną drogę krajową. Determinuje to w sposób naturalny stworzenie węzłów przesiadkowych w Jastkowie (przy dawnej drodze krajowej nr 12/17) w Tomaszowicach-Kolonii (przy drodze wojewódzkiej nr 830) i nawrotnicy w miejscowości Smugi (przy drodze wojewódzkiej nr 809). Brak węzłów przesiadkowych w znacznym stopniu utrudnia funkcjonowanie transportu w tej części LOF, co bezpośrednio rzutuje na jego rozwój oraz komfort życia mieszkańców.

Jabłonna

Powiązanie drogowe gminy Jabłonna z Lublinem zapewnia droga wojewódzka nr 835. Obecnie powiązanie to nie zapewnia bezpośredniego i dobrego dostępu do centrum Lublina. Powiązanie transportem zbiorowym zapewniają przewoźnicy prywatni. Układ drogowy jest o dość niskim standardzie technicznym. Dodatkowo przez Gminę Jabłonna przebiega droga wojewódzka nr 836 (o niskim standardzie technicznym), która stanowi bezpośrednie połączenie do drogi ekspresowej S17 w gminie Piaski.

Głusk

Głusk jest gminą bezpośrednio sąsiadującą z Lublinem (po stronie południowo-wschodniej). Powiązanie drogowe zapewnia droga wojewódzka nr 835, przy czym jest ona oddzielona rzeką Czarniejką, droga powiatowa nr 2272L, drogi powiatowej Nr 2273L, a także droga ekspresowa S12/17. Obecne powiązania te nie zapewniają jednak bezpośredniego i dobrego dostępu z tego rejonu do centrum Lublina i układu ulic tworzących pierścienie tras obwodowych. Standard układu drogowego jest dość niski.

Głównym środkiem transportu do Miasta Lublina prawie połowy mieszkańców Gminy Głusk jest samochód prywatny lub służbowy, gdyż stanowi wygodniejszy i łatwiejszy w dostępie środek komunikacji. Jest to powszechne stwierdzenie, mimo wysokich kosztów (paliwo, opłaty postojowe), niewystarczającej ilości dostępnych miejsc parkingowych oraz niedogodności związanych z zatłoczeniem arterii miejskich. Podobnie sytuacja wygląda w gminach sąsiadujących, w tym m.in. Gminie Jabłonna, Strzyżewice, Piaski. W dużej mierze wynika to z braku centralnego, łatwo dostępnego punktu integrującego transport indywidualny z transportem publicznym, a także:

- braku miejsc postojowych dla autobusów/busów
- braku miejsc parkingowych (park-and-ride)
- braku miejsc postojowych dla rowerów, skuterów (bike-and-ride)
- braku miejsc krótkiego postoju (kiss-and-ride)
- braków w infrastrukturze pieszo- rowerowej, zapewniającej łatwy i bezpieczny dostęp do komunikacji publicznej,
- złego stanu technicznego dróg, utrudniającego dostęp do komunikacji publicznej oraz braku oświetlenia drogowego poprawiającego bezpieczeństwo ruchu pieszego, rowerowego.

W chwili obecnej na terenie gminy funkcjonuje 5 rond nawrotowych (w miejscowości Prawiedniki, Mętów, Dominów, Wilczopole, Abramowice Prywatne), w większości o nawierzchni z tłucznia, niewyposażonych w niezbędną infrastrukturę (np. wiaty przystankowe, rowerowe). Gmina obsługiwana jest przez 5 linii komunikacji miejskiej, tj. linię 73, 3, 16, 27, 25.

Głównymi zidentyfikowanymi problemami są: systematyczne pogarszanie się warunków bezpieczeństwa korzystających z drogi oraz pieszych i jakości podróżowania, wzrost nakładów na bieżące utrzymanie drogi, wydłużony czas przejazdu odcinkami drogi, utrudniony dostęp do miasta Lublin dla mieszkańców, turystów i inwestorów, utrudnienie w dowozie oraz przemieszczaniu się mieszkańców LOF, utrudniony dojazd straży pożarnej, pogotowia ratunkowego i innych służb do miejsc zagrożeń. Odnotowuje się również bardzo wysokie natężenie ruchu na drodze – ok. 8 tys. pojazdów/dobę, co powoduje konieczność jej przebudowy ze względu na bezpieczeństwo i jakość



podróżowania. Przy drodze dynamicznie rozwija się budownictwo jednorodzinne, nieustająco zwiększa się liczba mieszkańców. W związku z powyższym przewiduje się, że natężenie ruchu na drodze będzie się systematycznie zwiększało.

Mełgiew

Gmina Mełgiew jest jedną z gmin wiejskich województwa lubelskiego. Położona jest w północnej części powiatu świdnickiego i graniczy z miastem Świdnik, gminą Piaski, gminą Wólka, gminą Łęczna, gminą Milejów. Obecnie na planowanym obszarze brakuje ścieżek rowerowych poprawiających komfort i bezpieczeństwo osób wybierających ten środek transportu bez względu na to czy w celach rekreacyjnych czy też w innych. Gminę Mełgiew obsługują tylko 2 prywatne firmy transportowe, przez co komunikacja mieszkańców z miastem Lublin i Świdnik terenu naszej gminy jest w dużej mierze ograniczona. Brakuje również oświetlenia ulicznego przy trasie Jacków – Mełgiew.

Wólka

Gmina Wólka stanowi od północnego-wschodu i od wschodu najbliższy pierścień Lublina, jednocześnie obejmuje teren, przez który muszą się komunikować mieszkańcy wschodniej części gminy Niemce w celu najszybszego dotarcia do Lublina, Świdnika oraz innych gmin wschodniej części LOF. Przez obszar gminy przebiega szlak komunikacyjny o znaczeniu ogólnokrajowym, jedna z najistotniejszych dróg z punktu widzenia usprawnienia komunikacji na obszarze LOF tj. droga krajowa nr 82 Lublin-Włodawa. Droga ta stanowi główną oś transportową gminy, a także północno-wschodniej części LOF, której przebieg w terenie oraz parametry techniczne umożliwiają wykonanie infrastruktury zrównoważonego systemu transportu miejskiego. Z uwagi na to, że zdecydowana większość ruchu drogowego w gminie odbywa się drogą krajową nr 82 codziennym problemem jest tworzenie się zatorów drogowych, szczególnie w czasie porannego i popołudniowego szczytu. Spowodowane jest to faktem korzystania przez użytkowników drogi głównie z transportu indywidualnego z uwagi na brak wyznaczonych bezpiecznych miejsc parkingowych na pozostawienie samochodu i skorzystanie z transportu zbiorowego.

Niemce

Gmina Niemce od strony północnej sąsiaduje bezpośrednio z miastem Lublin. Dodatkowo przebiega przez nią droga krajowa nr 19 dzięki czemu stanowi korytarz transportowy dla Miasta Lublin i Gminy Lubartów w kierunku Białegostoku. Niestety pomimo dogodnej lokalizacji Gmina Niemce boryka się z trudnościami w zapewnieniu zbiorowej komunikacji publicznej. Do Gminy Niemce dojeżdżają co prawda dwie linie autobusowe ale obsługują one tylko obszary gminy oddalone o kilka metrów od granic administracyjnych miasta Lublin. Dodatkowo godziny kursów są nie dostosowane do potrzeb osób w wieku produktywnym oraz młodzieży uczącej się i dojeżdżającej do szkół w Lublinie. Z związku z powyższym większość mieszkańców gminy korzysta z indywidualnego transportu samochodowego co wpływa niekorzystnie na środowisko naturalne poprzez wzrost emisji gazów cieplarnianych. Degradację środowiska naturalnego pogłębią także mieszkańcy sąsiednich gmin tj. np. Lubartów, Jastków przejeżdżających co dzień przez Gminę Niemce do Lublina.

Duże natężenie ruchu samochodowego wpływa niekorzystnie na środowisko naturalne Gminy Niemce ale i także bezpieczeństwo jej mieszkańców. Z powodu niedostosowanej infrastruktury techniczną tj. drogi, ścieżki rowerowe czy oświetlenie mieszkańcy naszej gminy boją się korzystać z alternatywnych form komunikacji tj. rower.

W związku z powyższym rozwój komunikacji publicznej i ściśle z nią związanej infrastruktury drogowej ściśle związanej ma strategiczne znaczenie dla całego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Niedrzwica Duża

Powiązanie drogowe Lublina z Niedrzwicą Dużą zapewnia droga krajowa nr 19, w granicach Lublina, w kierunku Obwodnicy Miejskiej i centrum miasta. Powiązanie to zapewnia dobry dostęp do centrum miasta i układu ulic tworzących pierścienie tras obwodowych. Powiązanie transportem zbiorowym komunikacja autobusowa obsługiwana przez PKS Lublin i przewoźników prywatnych. Lublin z Niedrzwicą łączy także niezelektryfikowana linia kolejowa nr 68 (do Stalowej Woli). Na teren gminy Niedrzwica Duża dojeżdża również linia numer 8 obsługiwana przez MPK Lublin.

Nałęczów

Nałęczów jest oddalony od centrum Lublina o ok. 28 km. Transport zbiorowy obsługiwany jest przez linie PKS oraz prywatnych przewoźników BUS. Istnieje konieczność uruchomienia stałej komunikacji zbiorowej opartej o potencjał Zakładu Komunikacji w Lublinie, wskazane jest również uruchomienie połączenia szynobusem pomiędzy Lotniskiem w Świdniku, centrum Lublina i Stacją Kolejową w Nałęczowie, która stanowi pierwszą stację na zabytkowej linii Nałęczowskiej Kolei Dojazdowej. Skorelowanie kursów szynobusu i kolejki wąskotorowej otworzy nowe możliwości rozwijania działalności turystycznej na terenie LOF.

Nałęczów posiada połączenia kolejowe z najważniejszymi ośrodkami miejskimi w regionie (Lublin, Puławy) oraz z Warszawą poprzez linię kolejową nr 7 Warszawa – Dorohusk. Ze względu na fakt niedostatecznego skomunikowania Centrum Nałęczowa ze Stacją Kolejową Nałęczów, kolej nie jest w pełni wykorzystywanym środkiem transportu zwłaszcza przez osoby zamieszkujące LOF. W związku z uruchomieniem Portu Lotniczego Lublin należy w jak najkrótszym czasie uruchomić szynobus pomiędzy dworcami PKP w Nałęczowie, Lublinie i Świdniku. Takie rozwiązanie pozwoli na zwiększenie znaczenia komunikacji kolejowej w obszarze LOF i zdynamizowanie rozwoju turystyki w obszarze Nałęczowa. Ponadto na terenie Gminy znajdują się 2 przystanki PKP: w Sadurkach i Czesławicach. Ważnym elementem infrastruktury kolejowej, wykorzystywanej do ruchu lokalnego i turystycznego jest istniejący odcinek kolei wąskotorowej łączący Dworzec PKP w Nałęczowie z Wąwolnicą, Poniatową i Opołem Lubelskim, który stanowi ponadregionalną atrakcją turystyczną, ale także istotny element komunikacji. Wykorzystywany jest m.in. do obsługi intensywnego ruchu turystycznego w tym rejonie.

Zdecydowana większość pasażerów i osób biorących udział w komunikacji pomiędzy Nałęczowem i obszarem LOF porusza się ruchem kołowym po drogach wojewódzkich nr 826 i 830. Droga nr 826 jest w dobrym stanie technicznym i posiada odpowiednie wyposażenie techniczne zezwalające na bezpieczne poruszanie się osób pieszych i zmotoryzowanych (po przeprowadzonej w 2011r. przebudowie). Droga nr 830 jest w złym stanie technicznym i wymaga pilnej przebudowy i modernizacji w perspektywie finansowej 2014-2020.

Z przeprowadzonych w 2014r. badań transportowych w ramach projektu „Współpraca JST jako czynnik rozwoju Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego” wynika, że komunikacją zbiorową z Centrum Nałęczowa porusza się ponad 1 milion pasażerów w skali roku. Przez Centrum Nałęczowa równocześnie przejeżdża średnio ok. 10 000 pojazdów na dobę.

W Nałęczowie został w latach 2007-2014 wykonany szeroki zakres prac dotyczących „Rewitalizacji Zdegradowanych Obszarów Centrum Nałęczowa”. W tym zakresie zostały wykonane np. nowe nawierzchnie ulic i chodników w Centrum Nałęczowa, ul. 1-go Maja, ul. Poniatowskiego, ul. Armatnia Góra. Dodatkowo przebudowane zostały drogi: DW 830 na odcinku Nałęczów-Bochothnica i droga DW826 na całym swoim przebiegu od Nałęczowa do Markuszowa. Inwestycje te zostały wykonane przez zarządców z dofinansowaniem z funduszy UE – przede wszystkim z RPO WL 2007-2013. W Centrum Nałęczowa zagospodarowano tereny zielone wzdłuż tych dróg.

Piaski

Piaski – oddalone 25 km od Lublina i 15 km od Świdnika. Gmina położona przy drodze nr 12 Lublin-Chełm-Dorohusk i nr 17 Lublin-Zamość-Hrebenne. Powiązanie drogowe głównie poprzez drogę ekspresową. Transport zbiorowy pomiędzy Lublinem i pomiędzy Świdnikiem – głównie dalekobieżna komunikacja prywatna i PKS.

Obecnie nie ma alternatywy na dotarcie z Piask do Lublina dla trasy ekspresowej S17. Dodatkowo, wspomnianą trasą poruszać się można jedynie samochodem lub korzystając z prywatnej komunikacji zbiorowej Lublin-Krasnystaw-Lublin (Trasą S17). Komunikacja zbiorowa dysponuje zbyt małą liczbą kursów w odniesieniu do potrzeb mieszkańców Piask. Z komunikacji publicznej korzystać mogą jedynie mieszkańcy miasta Piaski. Mieszkańcy miejscowości ościennych nie mają w tym momencie alternatywy dla transportu samochodowego na dotarcie do Lublina. Ponadto w Gminie Piaski brak jest rozwiązania umożliwiającego mieszkańcom Gminy wybór dogodnego środka transportu

Spiczyn

Gmina Spiczyn sąsiaduje z gminami: Lubartów, Niemce i Wólka. Jakość połączeń z Lublinem wynika więc z jakości połączeń prowadzących przez gminy Niemce i Wólka. Najważniejszym szlakiem komunikacyjnym jest droga wojewódzka 829 łącząca miasta: Lubartów i Łęczna, pomiędzy którymi leży gmina Spiczyn. Stan połączeń z Lublinem jest niezadowolający z powodu braku odpowiedniej infrastruktury drogowej oraz z braku odpowiedniej liczby bezpośrednich połączeń autobusowych.

Strzyżewice

Strzyżewice są gminą bezpośrednio sąsiadującą z Lublinem (po stronie północnej), położoną pomiędzy gminami Niedzwica Duża i Głusk. Przez gminę przebiega droga wojewódzka nr 834 jednak nie pełni ona kluczowej roli w układzie komunikacyjnym. Standard układu drogowego i połączenia z Lublinem jest dość niski.

Dalekobieżna komunikacja autobusowa

Obecne położenie dalekobieżnych dworców autobusowych w Lublinie jest rozproszone. Funkcjonuje aż 5 przystanków początkowych, tj. Dworzec Główny PKS przy al. Solidarności, przystanek przy ul. Ruskiej 7, przystanek przy ul. Ruskiej, przystanek przy ul. Gazowej i ul. Dworcowej, Dworzec Południowy PKS. Obsługują one ok. 66 tys. kursów miesięcznie (zarówno PKS jak i prywatni przewoźnicy), co przekłada się na ok. 330 kursów w godzinie szczytu komunikacyjnego (łącznie kursów końcowych i początkowych).

W strukturze przewozów transportowych na obszarze LOF transport indywidualny zdecydowanie dominuje nad transportem zbiorowym. Usługi przewozowe publiczną komunikacją zbiorową realizuje PKS Wschód S.A. oraz obsługujący obszar miejski i podmiejski Lublina – MPK Lublin Sp. z o.o. Częściową obsługę obszaru zapewniają również „PKS-y” z innych miast. Obok publicznej komunikacji zbiorowej funkcjonują prywatni przewoźnicy, których udział w przewozach zbiorowych systematycznie wzrasta. Na obszarze miasta i terenach podmiejskich Lublina zwiększeniu uległa długość linii komunikacji miejskiej autobusowej ze 189 km w roku 2000 do 285 km w roku 2006, natomiast długość linii trolejbusowych w tych samych latach zwiększyła się z 26 do 27 km.

Natężenie na drogach jest ściśle związane z ilością osób przemieszczających się do/z miejsc pracy. Tabela poniżej wskazuje wyjazdy do pracy z gmin.

Tabela 17 - Dane określające czas dojazdu do centrum Lublina z gmin LOFu

Gmina	Ogległość do centrum Lublina (km)	Czas dojazdu do centrum Lublina (min.) w godzinach szczytu
Lubartów (m)	26 km	45 minut
Lubartów (w)	26 km	50 minut
Spiczyn	21,4 km	25 minut
Mełgiew	23 km	25 minut
Piaski	25 km	40 minut
Świdnik	11 km	20 minut
Nałęczów	27,9 km	35 minut
Głusk	11 km	20 minut
Jabłonna	20 km	30-40 minut
Jastków	11 km	20 minut
Konopnica	9,6 km	20 minut
Niedrzwica Duża	22 km	40 minut
Niemce	15,4 km	20 minut
Strzyżewice	25,6 km	36 minut
Wólka	10,5 km	15 minut
M. Lublin	0,0	0

Źródło: Materiały Urzędu Miasta Lublin

Dane dotyczące ilości osób pracujących poza miejscem zamieszkania są dostępne tylko dla Piask (22) i Świdnika (3450), co daje dla Świdnika wskaźnik wyjazdów do pracy z gminy 19,58% (wskaźnik wyjazdów [%] = liczba wyjeżdżających do pracy z gminy / liczba wszystkich pracujących mieszkańców gminy (wewnątrz i na zewnątrz) * 100).

Analiza powiązań Lublina wskazuje, że jest on ośrodkiem, do którego następuje największa liczba przyjazdów do pracy oraz który jest generatorem największej jednostkowej relacji pomiędzy gminami w województwie (przyjazdy ze Świdnika).

Tabela 18 - Liczba powiązań komunikacyjnych (kursów) z Lublina do gmin.

Trasy	Północ 7.59		8.00 14.59		15.00 17.59		18 północ		Czas dojazdu do centrum Lublina (min.) w godzinach szczytu	
	PKP	bus	PKP	bus	PKP	bus	PKP	bus	min	max

									(minuty)	(minuty)
Z Lublina do Lubartowa	2	17	1	58	2	24	1	14	25	73
z Lublina do Wólki	0	1	0	4	0	2	0	0	11	15
z Lublina do Konopnicy	0	10	0	33	0	14	0	9	13	27
z Lublina do Niedrzwicy Dużej	1	11	3	39	2	19	3	11	18	42
z Lublina do Nałęczowa	9	8	8	20	5	8	5	1	18	59
z Lublina do Świdnika	3	22	7	48	6	21	6	24	30	49
z Lublina do Jastkowa	0	12	0	37	0	14	0	12	13	33
z Lublina do Jabłonna Pierwsza	0	8	0	23	0	16	0	8	24	60
z Lublina do Niemiec	2	16	1	54	2	23	1	14	13	44
z Lublina do Piask	0	7	0	22	0	10	0	7	25	50
z Lublina do Dominowa (Gmina Głusk)	0	4	0	6	0	5	0	4	12	20

Źródło: Dane przekazane przez UML na podstawie rozkładów jazdy e-podroznik.pl

Mobilność

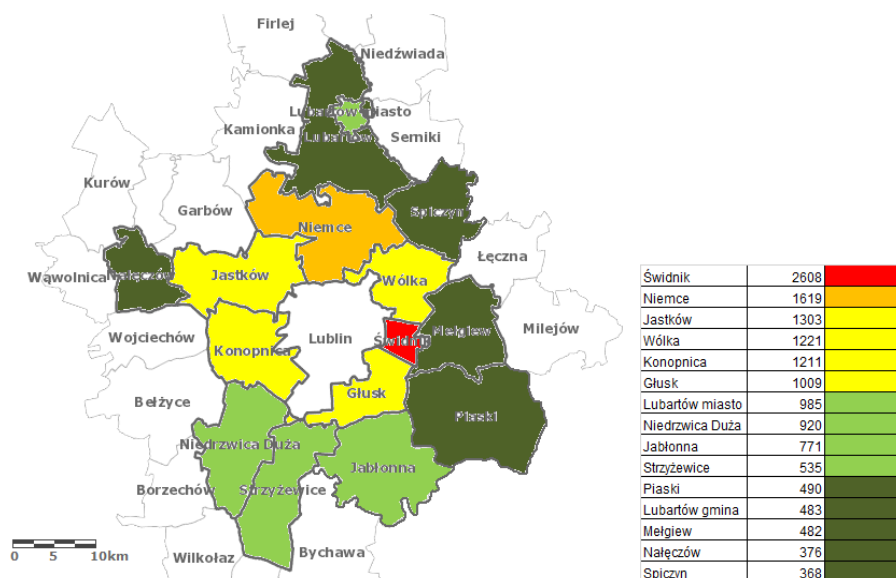
W Europie prawie 28% emisji gazów cieplarnianych pochodzi ze środków transportu. Ponadto emisje właśnie z tego źródła rosną najszybciej, szczególnie w ciągu ostatnich 10 lat. Znaczną część podróży stanowią dojazdy do pracy i z pracy oraz podróże służbowe. Dojeżdżanie do pracy samochodem w znacznym stopniu wpływa na powstawanie korków w szczycie. Samochodem jeździ się również w innych celach – po zakupy, w miejsca uprawiania sportu lub rekreacji czy aby odwiedzić dzieci do szkoły. W wyniku tego samochody zabierają coraz więcej przestrzeni miejskiej.

Podczas Narodowego Spisu Powszechnego w 2011, GUS przebadał respondentów m.in. w zakresie dojazdów do pracy. W podziale na województwa do Lublina (rdzenia LOF) najwięcej osób dojeżdżało oczywiście z terenu województwa lubelskiego (361 264), ale także (w kolejności przyjazdu osób) z następujących województw: Mazowieckie (442), Podkarpackie (376), Podlaskie (297), Małopolskie (191), Kujawsko-pomorskie (150), Śląskie (140), Świętokrzyskie (118), Wielkopolskie (80), Dolnośląskie (76), Łódzkie (76), Warmińsko-mazurskie (67), Zachodniopomorskie (35) i Pomorskie (29).³¹

Analizując dojazdy do pracy do Lublina z terenu innych powiatów województwa lubelskiego najwięcej osób w 2011 r. przyjeżdżało z powiatu lubelskiego (11224) oraz (w kolejności malejącej) ze świdnickiego (4126), lubartowskiego (2820), łęczyńskiego (2149), puławskiego (2049), kraśnickiego (1437), biłgorajskiego (1263), łukowskiego (1104), zamojskiego (1013), opolskiego (996), krasnostawskiego (990), ryckiego (840), bialskiego (807), chełmskiego (764), radzyńskiego (743), m. Chełm (607), tomaszowskiego (560), m. Zamość (531), hrubieszowskiego (513), m. Biała Podlaska (438), parczewskiego (430), włodawskiego (398), janowskiego (322).

Mapa 14 - Natężenie dojazdów do pracy w Lublinie z gmin LOF

³¹ Źródło: <http://stat.gov.pl/spisy-powszechne/nsp-2011/nsp-2011-wyniki/dojazdy-do-pracy-w-polsce-wyniki-nsp-2011,9,1.html>

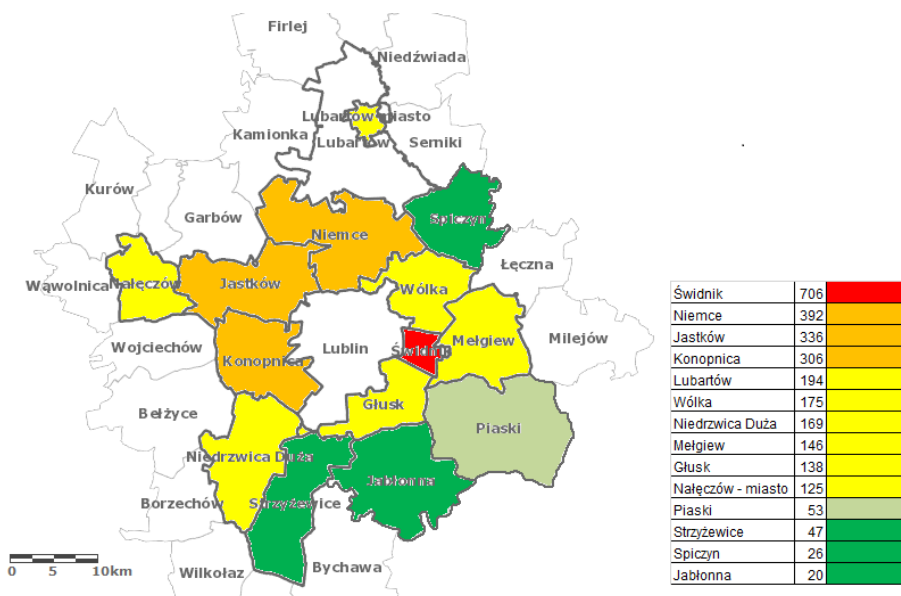


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS – NSP 2011

Analizując obszar funkcjonalny miasta Lublin (zgodnie z delimitacją gmin w ramach Zintegrowanej Inwestycji Terytorialnej) największe natężenie dojazdów do Lublina zanotowano z gmin bezpośrednio graniczących z Lublinem.

Również mieszkańcy Lublina dojeżdżają do pracy poza Lublin. Najwięcej Lublinian w 2011 roku dojeżdżało do pracy w Świdniku oraz do gmin: Niemce, Jastków, Konopnica.

Mapa 15 - Natężenie dojazdów do pracy z Lublina do gmin LOF



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS – NSP 2011

Pomiędzy gminami w LOF również zauważalne są ruchy pracowników, szczególnie z gminy Lubartów do miasta Lubartów, z gmin Piaski i Mełgiew do Świdnika oraz ze Świdnika do Mełgwi.

Popyt na usługi transportowe kształtuje ich podaż. Względę ekonomiczne, średni czas podróży oraz względy praktyczne (dostępność miejsc parkingowych, odległość od węzłów komunikacyjnych) a także dostępność środków transportu są niezwykle istotnymi czynnikami wyboru sposobu podróży. Poniżej przedstawiono liczbę kursów środków komunikacji zbiorowej w podziale na przedziały czasowe a także minimalny i maksymalny czas podróży.

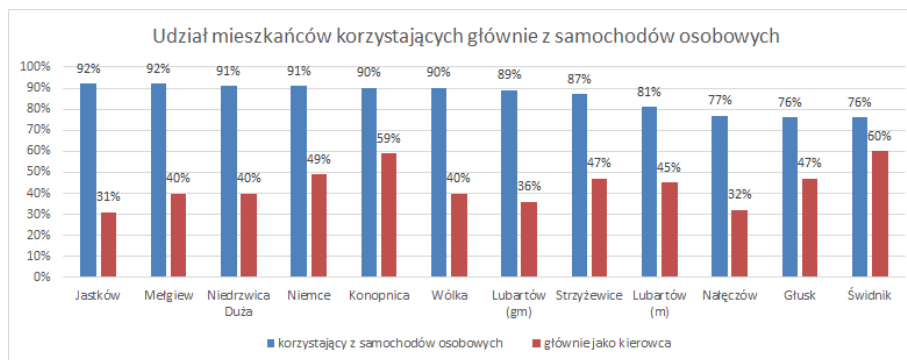
Tabela 19 - Liczba powiązań komunikacyjnych (kursów) z Lublina do gmin.

	Północ – 7.59		8.00 – 14.59		15.00 – 17.59		18 – północ		czas podróży	
	PKP	bus	PKP	bus	PKP	bus	PKP	bus	min (minuty)	max (minuty)
Z Lublina do Lubartowa	2	17	1	58	2	24	1	14	25	73
z Lublina do Wólki	0	1	0	4	0	2	0	0	11	15
z Lublina do Konopnicy	0	10	0	33	0	14	0	9	13	27
z Lublina do Niedzwicy Dużej	1	11	3	39	2	19	3	11	18	42
z Lublina do Nałęczowa	9	8	8	20	5	8	5	1	18	59
z Lublina do Świdnika	3	22	7	48	6	21	6	24	30	49
z Lublina do Jastkowa	0	12	0	37	0	14	0	12	13	33
z Lublina do Jabłonna Pierwsza	0	8	0	23	0	16	0	8	24	60
z Lublina do Niemiec	2	16	1	54	2	23	1	14	13	44
z Lublina do Piask	0	7	0	22	0	10	0	7	25	50
z Lublina do Dominowa (Gmina Głusk)	0	4	0	6	0	5	0	4	12	20

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych serwisu e-podróżnik.

Pomimo dosyć dobrze rozwiniętego systemu transportu zbiorowego w poszczególnych jego typach, jak wynika z badań preferencji komunikacyjnych mieszkańców Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego (badania telefoniczne przeprowadzone na zlecenie gminy Lublin w IV kwartale 2014r) mieszkańcy LOF preferują głównie transport własnym samochodem osobowym.

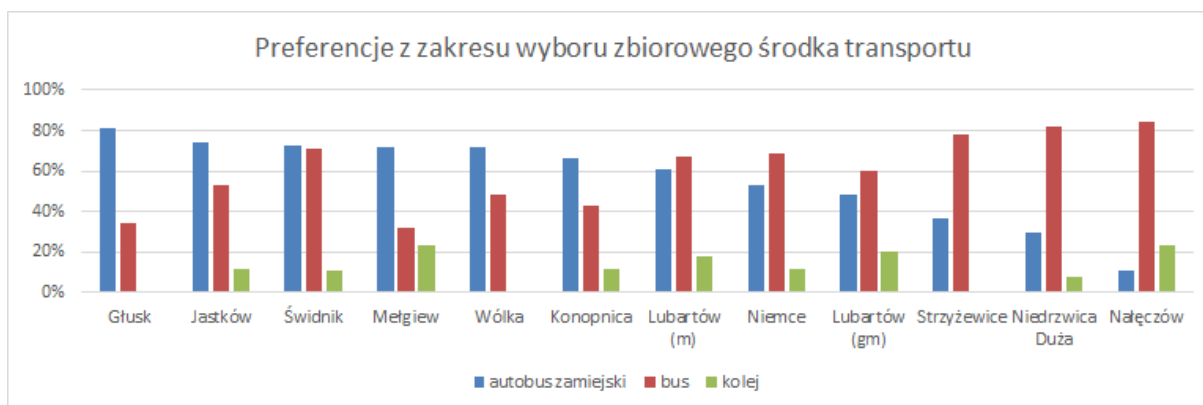
Wykres 21 - Udział mieszkańców wybranych gmin LOF korzystających głównie z transportu samochodowego



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań preferencji komunikacyjnych mieszkańców Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego (grudzień 2014)

Wśród mieszkańców, którzy korzystają ze środków zbiorowego transportu (poza autobusami i trolejbusami ZTM) najbardziej popularne są busey oraz autobusowa komunikacja zamiejska. Transport kolejowy jest najrzadziej używanym środkiem komunikacji zbiorowej.

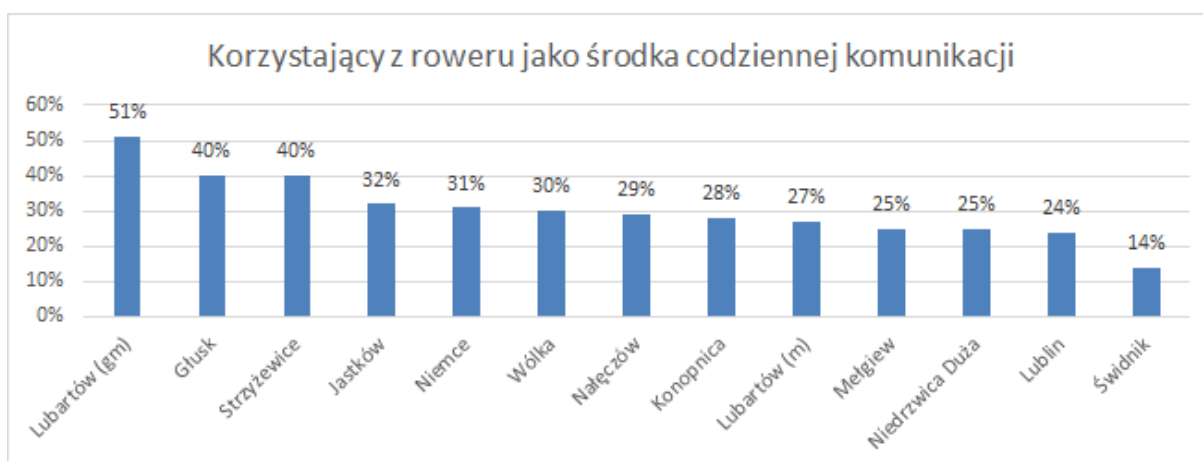
Wykres 22 - Preferencje wyboru środka transport zbiorowego



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań preferencji komunikacyjnych mieszkańców Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego (grudzień 2014)

Co ciekawe coraz więcej osób deklaruje wykorzystywanie roweru jako środka codziennej komunikacji, wśród nich najwięcej mieszkańców gminy Lubartów (51%), Głuska i Strzyżewic (po 40%). Najmniej osób korzysta z rowerów Świdniku (14%).

Wykres 23 - Korzystający z roweru jako środka codziennej komunikacji



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań preferencji komunikacyjnych mieszkańców Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego (grudzień 2014)

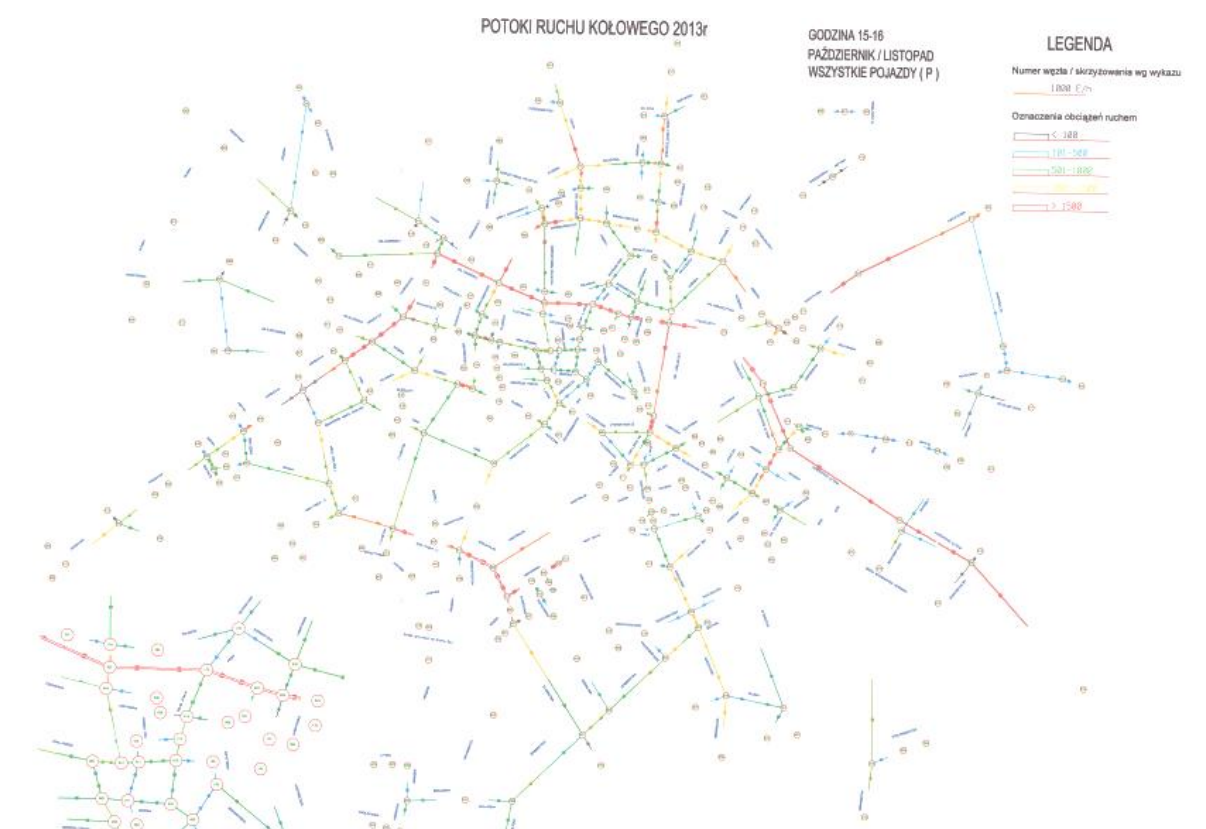
W odniesieniu do promocji tego „zero emisyjnego” środka transportu należy podkreślić, że od października 2014 roku w Lublinie działa rower miejski (20 stacji, 400 rowerów), z którego przez dwa miesiące 2014 roku skorzystało ponad 22 tysiące użytkowników. W 2015 roku i w latach przyszłych planuje się montaż kolejnych stacji roweru miejskiego (w ramach inwestycji miejskich z budżetu obywatelskiego, ale również w ramach inicjatyw instytucji prywatnych).

W ostatnich latach znacząco zmodernizowano również tabor miejski ZTM (MPK) oraz rozbudowano trakcje trolejbusowe. Podpisano też porozumienie ze Świdnikiem w sprawie utworzenia linii 55 komunikacji miejskiej Lublin-Świdnik oraz z gminą Niemce w sprawie wydłużenia linii 44 do Jakubowic Konińskich. Planowane są porozumienia z kolejnymi gminami w sprawie wydłużenia tras linii istniejących lub uruchomienia kolejnych tras i linii autobusowych.

Zarządzanie mobilnością jest nowoczesną strategią rozwoju transportu, która stopniowo rozwija się jako odpowiedź na rosnące problemy związane z transportem (nadmierne natężenie ruchu, negatywny wpływ na środowisko naturalne i zdrowie itp.). Celem poprawnego zarządzania mobilnością jest wprowadzenie środków prowadzących do realizacji koniecznego transportu osób i

towarów przy jednoczesnym obniżeniu niekorzystnego wpływu na środowisko naturalne i obniżeniu obciążenia ekonomicznego. Od kilku lat w ścisłym centrum Lublina podejmowane są próby ograniczenia transportu samochodowego, między innymi poprzez utworzenie strefy płatnego parkowania. Po 2016 roku planowane jest rozszerzenie tej strefy oraz utworzenie systemów parkingów typu park&ride na obrzeżach miasta oraz w gminach LOF (przy węzłach komunikacji zbiorowej).

Mapa 16 - Potoki ruchu kołowego w Lublinie (2013r.)



Źródło: Dane ZDiM w Lublinie

Zarządzanie mobilnością jest nastawione również na kształtowanie zapotrzebowania na transport osób i towarów za pomocą tzw. środków „miękkich”, czyli rozwiązań opartych bardziej na organizacji, koordynacji, motywacji, promocji i przekazywaniu informacji. Głównymi korzyściami płynącymi z prowadzonej przez ośrodki miejskie polityki mobilności jest poprawa środowiska w mieście i jego obszarze funkcjonalnym, poprawa atrakcyjności miasta dla jego mieszkańców i przyjezdnych oraz poprawa dostępności dla grup obywateli będących w trudniejszej sytuacji.

Miasto Lublin jest obecnie w trakcie opracowywania dokumentu strategicznego o nazwie: „Plan Zrównoważonej Mobilności w Lublinie”. Dokument będzie zawierał informacje dotyczące: diagnozy stanu istniejącego oraz głównych problemów związanych z zagadnieniami mobilności, określenie spójnej wizji oraz celów strategicznych i szczegółowych, przykłady efektywnych działań prowadzących do wspierania polityki mobilności, plan wdrożenia oraz system monitoringu i oceny poszczególnych działań. Pozostałe gminy LOF, które chcą realizować projekty w ramach PI 4e również planują opracowanie gminnych planów mobilności.

Jednym z planowanych działań jest rozbudowa systemu zarządzania ruchem (w tym tzw. zielona fala) oraz promocja komunikacji zbiorowej (poprzez wprowadzenie zintegrowanego biletu). Kluczowa jest również sama organizacja układu drogowego (system obwodnic śródmiejskich oraz buspasy)

wpływająca na płynność ruchu samochodowego. Na mapie poniżej przedstawiono wyniki badania natężenia ruchem na drogach, gdzie kolorem czerwonym oznaczono krytyczny stan obciążenia odcinków dróg. W celu zminimalizowania negatywnych efektów obecnej organizacji ruchu (zanieczyszczenia, hałas, korki uliczne, pogarszający się stan techniczny nawierzchni, duża liczba kolizji i wypadków drogowych) opracowano plan modernizacji układu drogowego (w tym uzupełnienie i modernizację drogi wojewódzkiej 835 na terenie miasta Lublin).

Rozwiązania usprawniające funkcjonowanie transportu publicznego³² w LOF

Jak wynika z dokumentu „*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim*” zarządzanie rozwojem publicznego transportu zbiorowego jest strategicznym zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego. Procesy zarządcze muszą opierać się na założeniach planów transportowych, polityki transportowej, parkingowej i ekologicznej, muszą także wychodzić naprzeciw rosnącym oczekiwaniom społecznym w aspekcie jakości usług, świadczonych przez transport publiczny i przewidywać ryzyka, skutkujące utrudnieniami w działalności transportu publicznego.

Do zadań, wyznaczających kierunki rozwoju transportu publicznego, należy m. in.:

- przygotowywanie strategicznych dokumentów tego rozwoju (w tym planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego),
- uczestnictwo w pracach związanych z przygotowaniem polityki komunikacyjnej województwa (w zakresie działań zwiększających udział transportu publicznego w przewozach wojewódzkich) oraz polityki ekologicznej (w zakresie działań związanych ze zmniejszaniem negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne),
- opiniowanie projektów strategicznych i dokumentacji technicznych mających wpływ na funkcjonowanie transportu publicznego oraz na przemieszczanie się osób, ocena projektów organizacji ruchu pod kątem zastosowania priorytetów i rozwiązań dla transportu publicznego oraz zgodności z ustaleniami niniejszego Planu,
- dążenie do integracji wszystkich środków transportu publicznego na terenie województwa, uczestnictwo w pracach nad projektami nowych, zintegrowanych systemów taryfowo – biletowych,
- wyznaczanie standardu jakościowego transportu publicznego, w tym poziomu bezpieczeństwa pasażerów oraz obsługi pojazdów,
- poszerzanie rozmiaru usług dostępnych dla osób niepełnosprawnych oraz inicjowanie procesów dostosowywania infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- wykorzystywanie nowoczesnych narzędzi (informatyka, elektronika) dla tworzenia platformy kontaktów z pasażerami, zapewniającej wszechstronne informacje o komunikacji zbiorowej (operatorach, przewoźnikach, liniach, przystankach, rozkładach jazdy, możliwościach przesiadek, kursowaniu pojazdów, systemie taryfowo – biletowym, uprawnieniach do korzystania z ulg ustawowych, itp.),
- realizacja własnych inwestycji infrastrukturalnych mających wpływ na funkcjonowanie transportu publicznego oraz wspieranie samorządów innych szczebli w realizowanych przez nie przedsięwzięciach na terenie województwa lubelskiego.
- budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych pomiędzy regionalnym transportem kolejowym, lokalnym i regionalnym transportem autobusowym oraz komunikacją miejską stanowi szansę dla rozwoju wszystkich systemów transportu publicznego. Zintegrowany węzeł przesiadkowy powinien

³² Studium Komunikacyjne oraz Koncepcja Organizacji i Ruchu w Obszarze Centralnym Miasta Lublin – Październik 2012

zapewnić co najmniej jak najkrótsze i bezpośrednie przejście pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu.

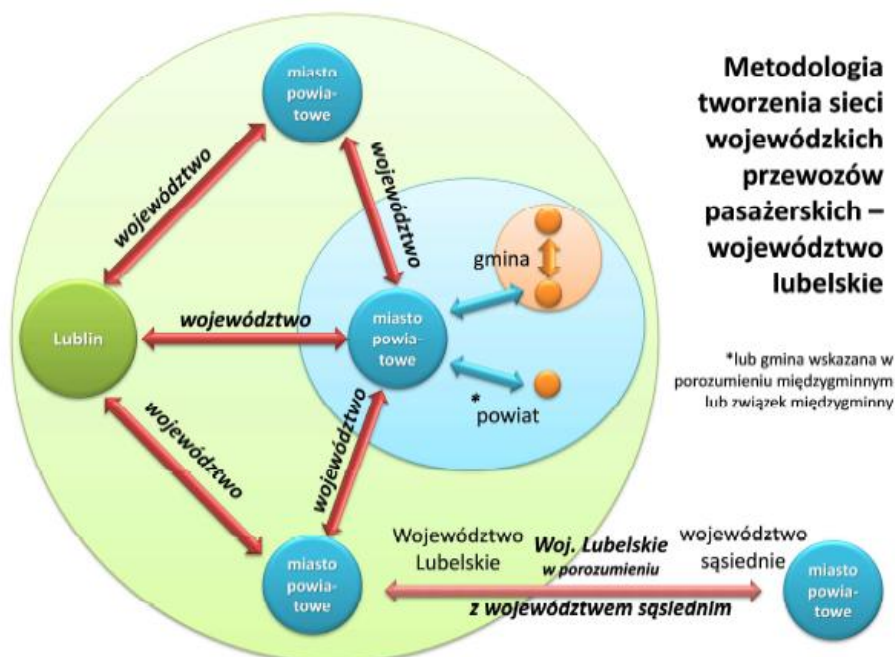
Sieć komunikacyjna Województwa Lubelskiego w wojewódzkich przewozach pasażerskich zostanie oparta na transporcie kolejowym i drogowym, w celu zapewnienia wysokiej dostępności mieszkańców do usług o charakterze użyteczności publicznej.

Województwo Lubelskie będzie dążyło do zapewnienia dostępu do linii o charakterze regionalnym, które pozwolą mieszkańcom regionu swobodnie podróżować pomiędzy największymi miastami, będącymi siedzibami powiatów. Linie komunikacyjne organizowane przez Województwo Lubelskie będą tworzyły dwa następujące rodzaje połączeń:

- trasy, które będą łączyły Lublin z miastami powiatowymi województwa,
- trasy gwarantujące połączenia bezpośrednie pomiędzy sąsiadującymi miastami będącymi siedzibami powiatów.

Plany budowy dworca intermodalnego w Lublinie wpisują się ogólne wytyczne dotyczące rozwoju transportu na poziomie regionalnym. Lublin jako stolica województwa jest najważniejszym ośrodkiem transportowym. Rozwój infrastruktury i usług, który planowany jest w strategicznych dokumentach pozwoli na znaczną poprawę sytuacji w tym zakresie.

Schemat 1 - Zasady tworzenia sieci komunikacyjnej w województwie lubelskim



Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim

Jeśli chodzi o działania usprawniające transport na terenie Lublina należy zaznaczyć, że obecnie na Placu Dworcowym działa pętla trolejbusowa linii 150, a także przystanki autobusowe oraz minibusowe. Około 350 m od dworca, przy pl. Bychawskim znajdują się przystanki innych linii trolejbusowych. Przed głównym wejściem do hallu dworca znajduje się duży postój taxi. W pobliżu dworca znajduje się również Dworzec Południowy PKS, a w jego bezpośrednim sąsiedztwie, przy ul. Dworcowej znajdują się przystanki prywatnych przewoźników autobusowych. W Lublinie zbiega się gęsta sieć linii autobusowych, obsługiwanych przez przedsiębiorstwa PKS oraz innych przewoźników autobusowych i minibusowych. Linie autobusowe prowadzone są głównie z wykorzystaniem dróg krajowych i wojewódzkich. Autobusy PKS dowożą pasażerów do Dworca Głównego przy al. Tysiąclecia i Dworca Południowego zlokalizowanego w sąsiedztwie dworca

kolejowego Lublin Główny. Autobusy przewoźników prywatnych i minibusy korzystają z dworca przy al. Tysiąclecia oraz z przystanków zlokalizowanych wzdłuż ul. Ruskiej oraz z przystanku na placu przy dworcu kolejowym.

Skoordynowanie i priorytetyzacja transportu publicznego w ruchu drogowym jest słaba. Średnia prędkość autobusów i trolejbusów jest niska i wynika to z faktu słabej ogólnej przepustowości systemu drogowego w Lublinie. Brak jest również specjalnych rozwiązań dla pojazdów komunikacji miejskiej.

W Lublinie nie występuje obszarowy system nadawania priorytetów dla środków transportu publicznego (detektory RFID, które wspólnie z sygnalizacją świetlną wykrywają nadjeżdżający pojazd komunikacji publicznej i zmieniają dla niego światło na zielone albo przetrzymują zielone dłużej niż trzeba po to aby jadące za nim pojazdy samochodowe mogły zdążyć przejechać. Dzięki temu unika się utrudnień w ruchu na drogach wlotowych/wylotowych w strefach podmiejskich i miejskich poza Centrum miast).

W planach transportowych Lublina jest wpisane wykorzystywanie narzędzi uprzywilejowania transportu publicznego, takich jak buspasy, a także zapewnienie autobusom i trolejbusom priorytetu w ruchu drogowym.

Ważną kwestią w komunikacji miejskiej w Lublinie jest odpowiednie współdziałanie między trolejbusami i autobusami. Plany transportowe zakładają lepsze skoordynowanie dwóch środków transportu. Układ linii autobusowych zoptymalizowany tak, aby nie powielał relacji i tras obsługiwanych przez trolejbusy.

Jedną z poważnych niedogodności życia w obszarze funkcjonalnym jest nieuporządkowany układ komunikacyjny, przestarzały i niewydolny, przebiegający wzdłuż zwartej i ciasnej zabudowy oraz rozproszone dworce PKS i PKP. Obecnie w Lublinie brak jest węzłów przesiadkowych wraz z przyległymi parkingami P+R pozwalającymi zostawić w bezpiecznym miejscu samochód i poruszać się komunikacją zbiorową. Ze względu na brak efektywnych rozwiązań dla komunikacji zbiorowej, mieszkańcy Lublina oraz LOF rezygnują z komunikacji miejskiej i decydują się na transport indywidualny. Powoduje to zatory i korki uliczne, znaczne wydłużenie czasu podróży, jak również zwiększoną emisję spalin. Takie rozwiązania są niezwykle ważne i potrzebne dla mieszkańców odległych od centrum dzielnic miasta oraz gmin z obszaru funkcjonalnego i województwa. Słaba organizacja komunikacji zbiorowej oraz wzrost natężenia ruchu samochodów powodują nie tylko wzrost ilości wypadków, ale także dyskomfort życia mieszkańców (hałas, brak parkingów, utrudnienia w ruchu), tworząc niekorzystny wizerunek miasta. Obszar zarówno obecnego dworca PKP, jak i dworca PKS jest bardzo mocno zdegradowany.

Kolejną z poważnych uciążliwości życia w obszarze funkcjonalnym jest nieuporządkowany układ komunikacyjny, przestarzały i niewydolny, przebiegający wzdłuż zwartej i ciasnej zabudowy. Na terenie miasta Lublin jest 117 drogowych sygnalizacji świetlnych, a w najbliższych latach powstanie kilka nowych. Bardzo ograniczona przepustowość skrzyżowań powoduje tworzenie się korków i zatorów ulicznych, szczególnie odczuwalne jest to w godzinach szczytu, co znacznie wydłuża czas podróży, jak również zwiększa emisję spalin. Obecnie w Lublinie jest kilka krótkich buspasów, brak jest jakichkolwiek innych form uprzywilejowania pojazdów transportu publicznego, przez co są one całkowicie uzależnione od warunków panujących na ulicach miasta. Brak priorytetów dla pojazdów komunikacji zbiorowej powoduje znaczne opóźnienia, a tym samym wydłuża czas podróży. Aktualnie budowany jest system sterowania ruchem obejmujący 65 skrzyżowań, które zostaną przystosowane na potrzeby SZR (w tym część sygnalizacji zostanie zmodernizowana). Stworzone zostanie również Centrum Sterowania Ruchem, które m.in. będzie zarządzało i sterowało ruchem. Projekt realizowany jest od 2010 roku w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013.

W dokumencie p.n. "Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) z 22 stycznia 2013r.³³ wskazane zostało, iż w nadchodzącym okresie, strategicznym zadaniem jest wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju. Interoperacyjność sieci wdrażana będzie systematycznie, wraz z modernizacją kolejnych linii kolejowych. Prognozuje się, że w ciągu najbliższych kilkunastu lat najbardziej intensywnie rozwijać się będą dwa podsystemy przewozów pasażerskich: między aglomeracyjne i aglomeracyjne. W segmencie rynku przewozów aglomeracyjnych zakłada się wzrost znaczenia transportu kolejowego, przede wszystkim z uwagi na występujące problemy ruchu drogowego, tj. kongestia czy brak miejsc do parkowania, dużą zdolność przewozową kolei i jej relatywnie atrakcyjną prędkość handlową.

Poprawie pozycji konkurencyjnej kolei na obszarach aglomeracyjnych będzie służyło zapewnienie jej pełnej integracji z innymi środkami transportu miejskiego. Oprócz przewozów aglomeracyjnych i między aglomeracyjnych będą istniały przewozy regionalne (wojewódzkie) i międzyregionalne (międzywojewódzkie), które mogą wymagać dofinansowania ze źródeł publicznych. Ze względu na znaczenie pasażerskich przewozów kolejowych w obszarze ciężenia metropolii (uznanych za perspektywiczne), niezbędne są inwestycje infrastrukturalne na tych obszarach. Inwestycje te mogą obejmować nie tylko budowę nowych linii, czy nowych torów (par torów) na liniach obecnie eksploatowanych, ale także rewitalizację niewykorzystywanych odcinków. Jednym z kierunków interwencji w obszarze infrastruktury warunkującym pożądaną rozwój transportu kolejowego jest: rewitalizacja i rozbudowa linii kolejowych w obszarach funkcjonalnych miast oraz podejmowanie działań zmierzających do lepszej integracji transportu szynowego i kołowego; Transport kolejowy stanie się trwałą podstawą rozwoju przewozów intermodalnych.

Jak wynika z Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020r. (z perspektywą do 2030r.)³⁴ Planowane do realizacji w okresie budżetowym UE 2014-2020 projekty położone w Polsce Wschodniej charakteryzują się specyficznymi cechami. Są to linie o znaczeniu ponadregionalnym z punktu widzenia Polski Wschodniej (łączą miasta wojewódzkie makroregionu z pominięciem Warszawy), które z powodów historycznych nie były należycie rozwijane. Notuje się obecnie na nich stosunkowo niewielkie potoki ruchu, co wynika po części z ich stanu technicznego, jak i powstałych z tego powodu alternatywnych ciągów transportowych pomiędzy województwami Polski Wschodniej prowadzącymi przez Warszawę. Obecnie województwa wschodnie posiadają najniższą gęstość sieci kolejowej w Polsce, a liczba pasażerów odprawianych w tych województwach również należy do najniższych spośród województw. Zadaniem osobnej kategorii projektów o znaczeniu ponadregionalnym będzie zatem poprawa tego stanu rzeczy. Nie jest możliwe zakwalifikowanie projektów kolejowych istotnych dla Polski Wschodniej w ogólnej liście projektów i zastosowanie wprost ogólnych kryteriów wyboru, jako że są to linie o innym charakterze. Obecnie są one wykorzystywane w daleko mniejszym stopniu niż linie w przemysłowych regionach Polski, co do zasady nie leżą w sieci TEN-T i, co więcej, nie stanowią połączeń miast wojewódzkich z Warszawą, natomiast są istotne w połączeniach pomiędzy tymi miastami.

Podczas przygotowywania do realizacji programu kolejowego na lata 2014 – 2020 zdefiniowano odrębną listę zadań inwestycyjnych istotnych dla Polski Wschodniej, które powinny otrzymać dofinansowanie z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia. Wstępnie skalkulowana wartość potencjalnych projektów przekroczyła dostępną alokację, w związku z czym, analogicznie jak w przypadku projektów krajowych, przeprowadzono selekcję na podstawie oceny wielokryterialnej tych projektów.

Istotnym kryterium wyboru była przynależność danego zadania inwestycyjnego do Magistrali Wschodniej, będącej ciągiem linii kolejowych łączących Rzeszów, Lublin, Białystok i Olsztyn. Magistrala Wschodnia to szczególna koncepcja połączenia miast wojewódzkich Polski Wschodniej, które z powodów historycznych nie posiadają bezpośrednich połączeń kolejowych. Magistrala

³³ Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) z 22 stycznia 2013r.

³⁴ Dokument implementacyjny do strategii rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)

Wschodnia będzie ciągiem linii kolejowych, mających stanowić najszybsze połączenie pomiędzy stolicami województw Polski Wschodniej. Przebieg ciągu: Olsztyn – Korsze – Kętrzyn – Giżycko – Elk – Białystok – Czeremcha – Siedlce – Łuków – Dęblin – Lublin – Kraśnik – Tarnobrzeg – Kolbuszowa – Rzeszów wraz z odgałęzieniem do Kielc: Tarnobrzeg – Ostrowiec Świętokrzyski – Skarżysko – Kielce. Magistrala Wschodnia stanowi połączenie pomiędzy kluczowymi ciągami o charakterze międzynarodowym tj. E20, E30, E75, C28 umożliwiając tym samym lepszy dostęp regionu Polski Wschodniej do głównych korytarzy transportowych. Magistrala Wschodnia przyczyni się w ten sposób do zwiększenia atrakcyjności gospodarczej subregionów nieznajdujących się bezpośrednio w sąsiedztwie najważniejszych ciągów komunikacyjnych.

Mapa 17 – Orientacyjna mapa projektów kolejowych planowanych do realizacji w latach 2014 - 2020 przy wsparciu środków UE.³⁵



Źródło: Dokument implementacyjny do Strategii rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)

1.6 Diagnoza potrzeb społecznych i zdrowotnych

1.6.1. Diagnoza ogólna

- **zapotrzebowanie na pomoc społeczną,**
- **ubóstwo a pomoc społeczna,**
- **dostępność ochrony zdrowia.**

³⁵ Mapa została opracowana na podstawie analizy szacunkowych kosztów projektów oraz alokacji środków UE na lata 2014 - 2020 i nie obejmuje wszystkich projektów zidentyfikowanych w DI, lecz jedynie orientacyjny katalog projektów, które mają szansę na realizację w latach 2014 - 2020. Katalog projektów może ulec zmianie np. w przypadku zmiany kosztów poszczególnych projektów lub przesunięć w alokacji środków. (z pominięciem środków UE w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych.)

Działania w zakresie polityki społecznej koncentrują się na modyfikacji sposobu funkcjonowania osób, ich otoczenia, wzmacnianiu potencjału osób, rodzin do przezwyciężenia trudnej sytuacji życiowej. Celem pomocy społecznej jest wsparcie osób i rodzin w przezwyciężeniu trudnej sytuacji życiowej, doprowadzenie do ich życiowego usamodzielnienia i umożliwienie im życia w warunkach odpowiadających godności człowieka, ponadto zapewnienie dochodu do wysokości poziomu interwencji socjalnej osobom i rodzinom o niskich dochodach, które wymagają okresowego wsparcia, dla osób nieposiadających dochodu lub o niskich dochodach, osobom w wieku poprodukcyjnym i osobom niepełnosprawnym, osobom dotkniętym skutkami patologii społecznej, w tym przemocą w rodzinie.

Pomoc społeczna jest szczególnie istotna na terenach dotkniętych wysokim bezrobociem. Ponadto procesy starzenia się społeczeństwa i wydłużania przeciętnej długości życia mają wpływ na zasięg i efektywność pomocy społecznej, która wspomaga zrównoważony rozwój w obszarach podniesienia jakości życia, równości szans, spójności społecznej oraz ochrony zdrowia.

Stałe podnoszenie jakości życia jest jednym z głównych celów zrównoważonego rozwoju.

W poniższym rozdziale przeanalizowane zostały potrzeby z zakresu pomocy społecznej oraz podstawowe wskaźniki opisujące jej działania.

Zapotrzebowanie na pomoc społeczną

Tabela 20 - Analiza poziomu ubóstwa w gminach woj. lubelskiego wśród osób korzystających z pomocy społecznej w 2012r.³⁶

Powiat	Gminy	Typ gminy	Liczba mieszkańców (GUS stan na 30.06.2012)	Liczba osób w rodzinach korzystających z pomocy społecznej ogółem		Liczba osób w rodzinach korzystających z pomocy społecznej z problemem ubóstwa	
				Liczba osób w rodzinach	Udział %	Liczba osób w rodzinach	Udział %
Lubartowski	Lubartów	miejska	22,754	1,402	6.2%	821	58.6%
lubartowski	Lubartów	wiejska	10,981	1,341	12.2%	949	70.8%
łęczyński	Spiczyn	wiejska	5,564	683	12.3%	318	46.6%
świdnicki	Melgiew	wiejska	9,155	868	9.5%	602	69.4%
świdnicki	Piaski	miejsko - wiejska	10,705	1,380	12.9%	493	35.7%
świdnicki	Świdnik	miejska	40,497	1,870	4.6%	1141	61.0%
puławski	Nałęczów	miejsko - wiejska	9,324	754	8.1%	536	71.1%
lubelski	Głusk	wiejska	9,247	753	8.1%	395	52.5%
lubelski	Jabłonna	wiejska	7,929	813	10.3%	115	14.1%
lubelski	Jastków	wiejska	13,308	792	6.0%	408	51.5%
lubelski	Konopnica	wiejska	12,443	605	4.9%	393	65.0%
lubelski	Niedzwica Duża	wiejska	11,496	1,152	10.0%	211	18.3%
lubelski	Niemce	wiejska	18,029	1,425	7.9%	749	52.6%
lubelski	Strzyżewice	wiejska	7,782	1,348	17.3%	598	44.4%

³⁶ Na podstawie danych GUS stan na 30.06.2012r. oraz MPiPS 03-R z dnia 31.12.2012r.

lubelski	Wólka	wiejska	10,706	648	6.1%	444	68.5%
m. Lublin	M. Lublin	miejska	348,120	23,551	6.8%	11377	48.3%

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, www.stat.gov.pl

Najlepsza sytuacja, pod względem ilości osób korzystających z pomocy społecznej, panowała w gminie Świdnik, gdzie z pomocy społecznej korzysta 4.6%. Zdecydowanie najgorzej prezentuje się gmina Strzyżewice, w której w 2012 roku prawie co szósty mieszkaniec otrzymywał wsparcie opieki społecznej (173 mieszkańców na 1000). Ogólnym trendem, który można zauważyć na terenie LOF jest zwiększenie natężenia korzystania z pomocy społecznej wraz ze zwiększeniem odległości od Lublina.

Tabela 21 - Poziom i trendy w udzielaniu pomocy społecznej

Gminy	Liczba placówek stacjonarnej pomocy społecznej 2013	Ilość osób korzystających z miejsc pomocy społecznej 2013	Liczba gospodarstw korzystających ze środowiskowej pomocy społecznej 2012	Liczba osób korzystających ze środowiskowej pomocy społecznej 2012	% mieszkańców korzystających ze środowiskowej pomocy społecznej 2012	Ilość rodzin otrzymujących zasiłki rodzinne na dzieci 2012	Udział dzieci w wieku do lat 17, na które rodzice otrzymują zasiłek rodzinny w ogólnej liczbie dzieci w tym wieku (%)	% mieszkańców otrzymujących zasiłki rodzinne na dzieci 2012
Lubartów (m)	1	86	619	1318	5,8	641	26,8	5,2
Lubartów (g)	0	0	367	1263	11,4	634	47,8	11,6
Spiczyn	0	0	201	666	12,0	241	39,7	9,3
Mełgiew	1	60	276	809	8,8	333	31,9	7,4
Piaski	0	0	302	871	8,2	417	36,2	7,4
Świdnik	3	189	924	1789	4,4	850	20,6	3,7
Nałęczów	0	0	240	743	8,1	337	36,0	7,4
Głusk	1	23	232	729	7,8	302	25,6	6,3
Jabłonna	0	0	226	711	9,0	345	38,8	8,7
Jastków	1	8	180	613	4,6	543	35,4	8,4
Konopnica	0	0	212	576	4,6	450	30,1	6,7
Niedrzwica Duża	1	28	270	943	8,2	559	38,6	9,5
Niemce	0	0	436	1390	7,7	721	34,7	8,2
Strzyżewice	1	65	309	1060	13,4	328	37,9	8,2
Wólka	0	0	192	615	5,7	392	28,5	7,3
M. Lublin	18	839	9109	18372	5,3	8050	23,8	4,2

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, www.stat.gov.pl

Prawie połowa rodzin objętych wsparciem to rodziny z dziećmi. Znaczny odsetek rodzin stanowią rodziny wielodzietne oraz rodziny z 2 dziećmi.³⁷ Zdecydowaną większość rodzin z dziećmi objętych wsparciem to rodziny pełne, szacuje się, że liczba rodzin niepełnych wynosi około 12%.³⁸

³⁷ Regionalny Ośrodek Polityki Społecznej w Lublinie - Informacja dotycząca pomocy społecznej



Na terenie LOF w 2010 roku wsparcie z pomocy społecznej otrzymało ponad 760 rodzin niepełnych

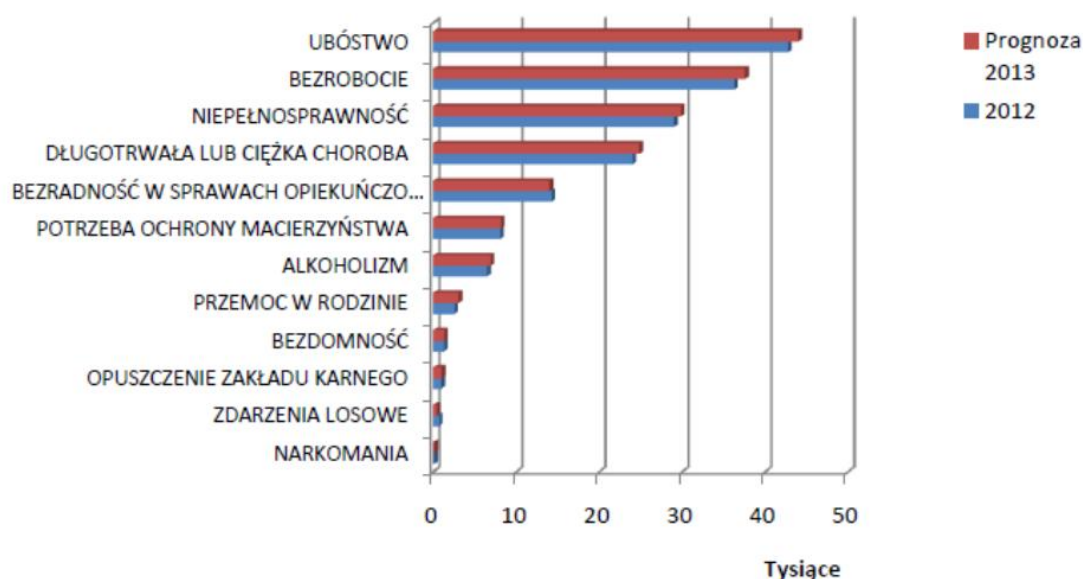
Rozmiar i skala problemów występujących na terenie LOFu skłania do stosowania aktywnych form oraz narzędzi pracy socjalnej. Jednym z priorytetowych celów pomocy społecznej jest usamodzielnianie osób objętych wsparciem oraz przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu, tak więc aktywne formy i narzędzia pracy socjalnej stanowią istotne zadanie służb społecznych. Należy podkreślić, że zgodnie z art. 4 ustawy o pomocy społecznej osoby i rodziny korzystające z pomocy społecznej są obowiązane do współdziałania w rozwiązywaniu ich trudnej sytuacji życiowej.

Ubóstwo a pomoc społeczna

Do kluczowych czynników powodujących konieczność ubiegania się o wsparcie ze strony pomocy społecznej należy zaliczyć:

- ubóstwo wynikające często z długoterminowego bezrobocia
- niepełnosprawność (fizyczna i umysłowa)
- zły stan zdrowia
- uzależnienia
- bezradność rodziców w sprawach opiekuńczo-wychowawczych

Wykres 24 - Powody udzielenia pomocy i wsparcia w województwie lubelskim w 2012 roku³⁹



W obszarze funkcjonalnym występuje znacząca korelacja pomiędzy odsetkiem bezrobotnych i odsetkiem mieszkańców, którym przyznano świadczenie z pomocy społecznej.

Do świadczeń pieniężnych z pomocy społecznej, które zostały uwzględnione w ocenie zasobów pomocy społecznej należą:

- zasiłek stały
- zasiłek okresowy
- zasiłek celowy

Spośród wymienionych wyżej świadczeń w 2012 roku w całym województwie najwięcej osób skorzystało z zasiłku celowego – było to 42 316 osób. Zasiłek okresowy przyznano 28 169 osobom,

w województwie lubelskim na dzień 31.12.2010 r.

³⁸ Na podstawie raportu z badań przeprowadzonych na zlecenie ROPS: Sytuacja społeczno-bytowa rodzin z dziećmi zamieszkałych w województwie lubelskim, październik 2013

³⁹ Regionalny Ośrodek Polityki Społecznej w Lublinie, 2012 – Ocena zasobów pomocy społecznej

zasiłek stały zaś wypłacono 9 329 osobom, z czego osób samotnie gospodarujących było wśród nich 7 395.

Biorąc pod uwagę wysokość środków przeznaczonych przez gminy na poszczególne rodzaje świadczeń pieniężnych najwięcej środków wydatkowanych zostało na zasiłki okresowe.

W zależności od czynnika, który kwalifikuje daną osobę/rodzinę do wsparcia przez pomoc społeczną powinny być wykorzystywane różne instrumenty wsparcia. W przypadku, gdy powodem zwrócenia się danej osoby do pomocy społecznej jest jej długotrwale bezrobocie osoba taka powinna zostać wsparta w uzyskaniu nowej pracy. Najczęściej przybiera to formę:

- Doradztwa zawodowego
- Możliwości uczestnictwa w kursach doszkalających i podnoszących kwalifikacje zawodowe;
- Poprzez wsparcie w aktywnym poszukiwaniu pracy (np. organizacja szkoleń z zakresu umiejętności poszukiwania pracy)

Instrumentem skutecznym w mobilizowaniu osób bezrobotnych do podejmowania czynności mających na celu ich aktywizację zawodową są kontrakty socjalne. Za pomocą tego instrumentu pracownicy opieki społecznej wyznaczają cele swoim podopiecznym, które mają ich zmotywować do podejmowania czynności, prowadzących do polepszenia ich sytuacji życiowej. W przypadku braku wywiązania się przez osobę korzystającą z pomocy społecznej z celu wskazanego w kontrakcie społecznym (np. dana osoba nie zarejestrowała się, jako bezrobotny w Powiatowym Urzędzie Pracy, mimo iż się do tego zobowiązała) pojawia się przesłanka do zaprzestania wypłacania zasiłku.

Dodatkową korzyścią stosowania instrumentu kontraktu socjalnego jest to, że można wykorzystywać go, jako narzędzie pomagające zredukować wsparcie dla osób, które traktują zasiłki z pomocy społecznej jako sposób na życie, mimo iż są zdolne do pracy. Kontrakt socjalny nie będzie miał jednak zastosowania w przypadku, gdy powodem korzystania z pomocy społecznej przez daną osobę są na przykład problemy zdrowotne czy niepełnosprawność.

W przypadku wsparcia rodzin borykających się z problemami opiekuńczo-wychowawczymi jednym z najskuteczniejszych instrumentów jest asysta rodzicielska. Instrument ten polega na tym, że rodzinie borykającej się z problemami wychowawczymi przydzielany jest opiekun będący pracownikiem pomocy społecznej. Opiekun ten na bieżąco wspiera rodzinę w przeciwstawianiu się trudnościom życiowym oraz daje wskazówki rodzicom w kwestiach wychowawczych. Największą korzyścią tej metody jest to, że działa ona w dużej mierze prewencyjnie i zmniejsza prawdopodobieństwo, umieszczenia dzieci objętych asystą w placówkach wychowawczych.⁴⁰

Dostępność ochrony zdrowia

Infrastruktura ochrony zdrowia, podstawowa opieka lekarska dostępna jest w każdej z gmin LOF.

Tabela 22 - Placówki ochrony zdrowia – przychodnie oraz liczba udzielonych porad wg gmin LOF (dane za 2012r.)

Gminy	Przychodnie	Udzielone porady
Głusk	1	21 324
Spiczyn	1	16 570
Lubartów (g)	2	34 105
Jabłonna	2	23 141
Mełgiew	2	16 362
Konopnica	3	12 146
Strzyżewice	3	23 672

⁴⁰ Regionalny Ośrodek Polityki Społecznej w Lublinie, 2012 – Ocena zasobów pomocy społecznej

Jastków	4	36 133
Niedzwica Duża	5	31 592
Niemce	5	56 625
Wólka	5	37 807
Piaski	8	54 247
Nałęczów	8	86 235
Lubartów (m)	13	288 146
Świdnik	29	361 335
Lublin	279	4 084 990

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, www.stat.gov.pl

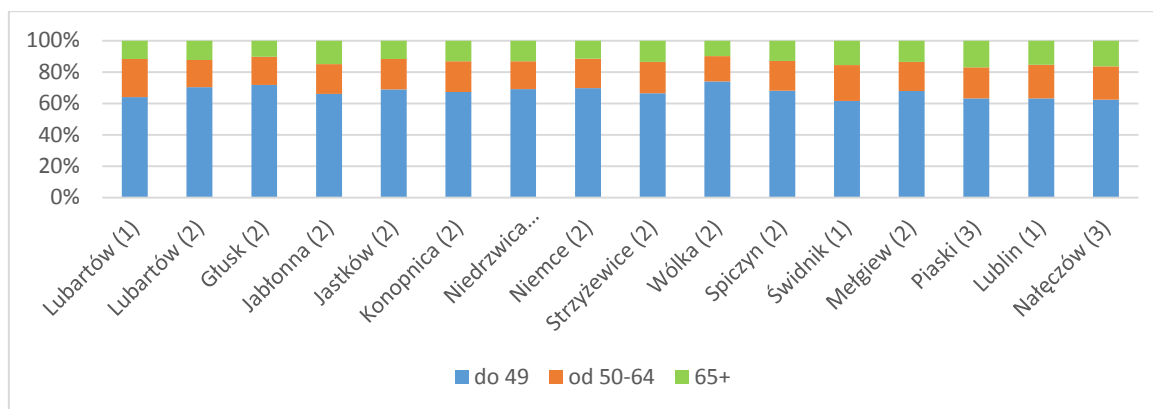
Szpitaly dostępne są w Lublinie, Lubartowie, Świdniku i w Nałęczowie.

- Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Lubartowie posiada dwadzieścia sześć oddziałów. Najwięcej łóżek posiadają oddziały: Oddział Chorób Wewnętrznych, Oddział Neurologiczny, Oddział Urologiczny. Do placówki należą również trzydzieści dwie poradnie specjalistyczne. Największy limit zakontraktowany w NFZ posiadają: Poradnia Chirurgii Urazowo-Ortopedycznej, Poradnia Chirurgii Ogólnej, Poradnia Neurologiczna.
- "Klinika" Sp. z o.o. Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Nałęczowie, posiada jedenaście oddziałów. Najwięcej łóżek posiadają oddziały: Oddział Chorób Wewnętrznych, Oddział Chirurgiczny Ogólny, Oddział Ginekologiczno-Położniczy. Do placówki należy również osiemnaście poradni specjalistycznych. Największy limit zakontraktowany w NFZ posiadają: Poradnia Ginekologiczno-Położnicza, Poradnia Chirurgii Ogólnej, Poradnia Gruźlicy i Chorób Płuc.
- Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Świdniku posiada szesnaście oddziałów. Najwięcej łóżek posiadają oddziały: Oddział Chorób Wewnętrznych, Oddział Chirurgiczny Ogólny, Oddział Kardiologiczny. Do placówki należy również dwadzieścia poradni specjalistycznych. Największy limit zakontraktowany w NFZ posiadają: Poradnia Chirurgii Ogólnej, Poradnia Ginekologiczno-Położnicza, Poradnia Chirurgii Urazowo-Ortopedycznej.

Najwięcej szpitali i klinik jest jednak w Lublinie, w tym: szpitale kliniczne PSK i DSK, szpital wojskowy i szpital MSWiA, Centrum Onkologii Ziemi Lubelskiej, dwa szpitale wojewódzkie, szpital kolejowy, szpital neuropsychiatryczny oraz szpital prywatny.

Postępujące i prognozowane starzenie się społeczeństwa (wykres poniżej) stanowi wyzwanie dla funkcjonowania systemu służby zdrowia oraz opieki medycznej i szpitalnej.

Wykres 25 - Ludność w gminach LOF wg grup wiekowych (2012)



Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, www.stat.gov.pl

Bez prewencji trudno będzie utrzymać koszty opieki zdrowotnej na poziomie możliwym do zaakceptowania przez sektor finansów publicznych. Ważna jest wczesna edukacja dotycząca roli i wpływu profilaktyki na zdrowie społeczeństwa.

Wieloletnie doświadczenia prywatnego uzdrowiska w Nałęczowie i jego awans do ścisłej krajowej czołówki w sektorze komercyjnych usług medycznych, pokazują drogę dla innych ośrodków regionu, dysponujących odpowiednią kadrą i bazą (przede wszystkim w Lublinie oraz w miejscowościach tzw. trójkąta turystycznego). Już obecnie rozwijana oferta usług Nałęczowa (jako lidera nowej grupy polskich uzdrowisk), to z jednej strony tradycyjne turnusy sanatoryjne, szpitalne i rehabilitacyjne dofinansowane z funduszu, z drugiej zaś medycyna specjalistyczna, w tym odmładzająca, chirurgia plastyczna, chirurgia oka, ale także komercyjne pobyty rehabilitacyjne, włącznie z pooperacyjnymi, np. dla pacjentów z endoprotezami biodra. Poza tym cała gama usług hydroterapii i rekreacji wodnej w oparciu o nowe centra basenowe.

Turystyka medyczna ma szanse dynamicznego rozwoju w wyżej wymienionych ośrodkach także w kontekście poprawy dostępności komunikacyjnej regionu – poprzez uruchomienie lotniska regionalnego oraz ekspresowej obwodnicy Sielce - Piaski w ciągu drogi krajowej nr 17 (i zmodernizowanej już drogi wojewódzkiej nr 826, łączącej krajową 17 z Nałęczowem).⁴¹

Wydatki na służbę zdrowia

Tabela 23 - Wysokość wydatków na ochronę zdrowia

Gminy	2006	2006 na 1 mszk	2012	2012 na 1 mszk
Mełgiew	45 701,08	5,41	52 751,95	5,74
Głusk	56 747,51	7,52	78 708,28	8,38
Lubartów (g)	89 954,01	8,77	93 636,02	8,45 ↓
Niedzwica Duża	95 992,65	8,67	99 454,66	8,62 ↓
Piaski	99 022,91	9,24	93 061,14	8,71 ↓
Jastków	141 357,84	11,48	134 992,24	10,11 ↓
Wólka	79 434,12	8,50	117 309,64	10,80
Konopnica	111 480,04	9,98	137 708,64	10,94
Spiczyn	45 137,43	8,25	64 526,99	11,62
Strzyżewice	53 249,54	6,98	94 743,10	12,02
Niemce	158 360,91	9,59	252 126,65	13,94
Jabłonna	110 869,36	14,69	113 354,99	14,31 ↓
Nałęczów	85 087,32	8,96	161 509,67	17,56

⁴¹ Strategia rozwoju województwa lubelskiego, DRR UMWL, 2013r.

Świdnik	606 972,74	15,14	724 872,26	17,95
Lubartów (m)	256 062,07	11,17	451 406,27	19,93
Lublin	9 096 215,74	25,73	18 158 672,23	52,23

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, www.stat.gov.pl

Gminy Lubartów, Niedzwica Duża, Piaski, Jastków i Jabłonna są jedynymi gminami gdzie wydatki na ochronę zdrowia na 1 mieszkańca zmalały. W pozostałych gminach mają tendencję rosnącą.

1.6.2. Diagnoza szczegółowa odnosząca się do proponowanej interwencji w ramach ZIT

- **opieka nad osobami starszymi,**
- **opieka nad osobami niepełnosprawnymi,**
- **sytuacja zdrowotna mieszkańców Lublina.**

Opieka nad osobami starszymi

W okresie od 2008 do 2012 r. procesy demograficzne zachodzące w Polsce, w tym regionie lubelskim nie uległy zmianie. W szczególności wydłużało się trwanie życia Polaków. W ciągu o ostatnich 5 lat średnie dalsze trwanie życia 45-latków w Polsce wydłużyło się o około 1 rok. Jednocześnie zmianie ulega struktura wieku populacji. Wśród osób w wieku 15–69 lat u dział osób 50+ wzrósł z 31,9% do 34,1%. W kolejnych latach prognozowany jest dalszy wzrost udziału tej grupy wieku w populacji osób w wieku produkcyjnym. Niska aktywność zawodowa osób po 50. roku życia wynika z jej gwałtownego spadku wśród osób w wieku przedemerytalnym (po 55. roku życia u kobiet oraz po 60. roku życia u mężczyzn), co wynika z uwarunkowań poprzedniego systemu emerytalnego. Wykształcenie, kompetencje i umiejętności osób po 50. roku życia często nie przystają do oczekiwań pracodawców, stanowiąc istotną barierę dla zwiększenia i wydłużenia aktywności zawodowej. Poziom formalnego wykształcenia znacząco różni młodsze i starsze generacje Polaków. W grupie wieku 25–49 lat niemal 30% legitymuje się wykształceniem wyższym, podczas gdy w grupie 50+ jest to tylko 12%. Pomimo, że kapitał ludzki nie musi obniżyć się wraz z wiekiem, wiele badań potwierdza ogólny spadek poziomu zdrowia, siły fizycznej oraz wielu fizjologicznych i motorycznych funkcjonalności, a także niektórych zdolności kognitywnych. Badania projektu POL-SENIOR („Aspekty medyczne, psychologiczne, socjologiczne i ekonomiczne starzenia się ludzi w Polsce”, pod red. P. Błędowski, Wyd. Termedia, Poznań 2012, str. 596) dotyczące osób w wieku 55–59 lat i powyżej 65. roku życia wskazują, że duża grupa osób wycofała się z aktywnego życia z powodu niesprawności i różnych problemów zdrowotnych⁴².

Jak zauważano w RPO niski wskaźnik dzietności, skutkujący szybko zmniejszającą się liczbą dzieci w powiązaniu z wydłużaniem się przeciętnego trwania życia, powoduje znaczące deformacje struktury wiekowej ludności. Rosnąca szybko mediana wieku oznacza postępujący proces starzenia się społeczeństwa. Efekty powyższych zmian odczuwalne są zarówno dla rynku pracy (szanse starszych pracowników na rynku pracy są wyraźnie mniejsze niż pracowników młodszych) jak i dla sfery usług społecznych (szybko przyrasta liczba osób w wieku poprodukcyjnym, korzystających z tego typu usług). Migracje, szczególnie osób młodych, dodatkowo pogłębiają te niekorzystne procesy. Główną motywacją wyjazdów jest chęć znalezienia pracy odpowiadającej aspiracjom poszczególnych osób. Słabo rozwinięty w regionie sektor przedsiębiorstw nie jest jeszcze w stanie wygenerować dużej

⁴² Szerzej: Program Solidarność pokoleń Działania dla zwiększenia aktywności zawodowej osób w wieku 50+, Załącznik do uchwały nr 239 Rady Ministrów z dnia 24 grudnia 2013 r. (poz. 115).

liczby atrakcyjnych miejsc pracy, a bliskość Warszawy oraz szersza oferta innych państw UE stanowią znaczącą konkurencję.

Problemy demograficzne w województwie lubelskim dotyczą zarówno miasta Lublin, jak i obszarów całego LOF, przy czym zjawiska te są najmocniej odczuwalne na obszarach wiejskich położonych w znacznej odległości od większych miast. Stwarza to wysokie ryzyko dalszej depopulacji oraz zwiększania się skali ubóstwa na obszarach peryferyjnych. Co więcej, wśród ogółu bezrobotnych w województwie lubelskim przeważają mieszkańcy wsi, a wysoka stopa bezrobocia II świadczy m.in. o wysokim ukrytym bezrobociu na obszarach wiejskich.

Niekorzystne trendy demograficzne związane ze starzeniem się społeczeństwa zwiększają ryzyko rezygnacji z aktywności zawodowej ze względu na konieczność zapewnienia opieki osobie zależnej. Wzrost odsetka ludzi starych w populacji, a więc starzenie demograficzne, teoretycznie nie jest tylko efektem wzrostu liczebności najstarszych grup wieku (zmiana proporcji występuje również przy niezmięnionej liczbie ludzi starych, gdyż spada liczebność młodszych grup wiekowych, np. na skutek emigracji zarobkowej z regionu lubelskiego). Zgodnie z zapisami RPO jednym z kluczowych problemów rynku pracy w regionie lubelskim jest postępujące ograniczanie zasobów pracy spowodowane m.in. starzeniem się społeczeństwa i zbyt wczesnym wychodzeniem z rynku pracy. Cechą procesu zmiany struktury demograficznej jest rosnący udział osób starszych w populacji ogółem, przy jednoczesnym niskim współczynniku aktywności zawodowej osób starszych. Interwencja w obszarze ochrony zdrowia ukierunkowana powinna zostać na oddziaływanie na rynek pracy poprzez przeciwdziałanie dezaktywizacji zawodowej z przyczyn zdrowotnych. Przedsięwzięcia koncentrować się powinny na przeciwdziałaniu bierności zawodowej powodowanej stanem zdrowia poprzez profilaktykę, diagnostykę i rehabilitację. Ze względu na fakt, iż tendencje związane ze starzeniem się społeczeństwa należy uznać za zjawisko trwałe, podjęte pionierem działania mające na celu zwiększenie aktywności zawodowej i społecznej (w szczególności osób starszych) oraz poprawę dostępu do usług publicznych.

Lubelszczyzna tak samo jak inne regiony kraju jest dotknięta procesem starzenia się społeczeństwa. Odsetek osób w wieku 60 lat i więcej w Polsce, i tak samo na Lubelszczyźnie wynosił 20%, tak więc zaliczamy się do społeczeństw, które przekroczyły próg starości zaawansowanej, jako że wyznacznikiem demograficznej starości jest przekroczenie 12% udziału ludzi 60 – letnich i starszych w ogólnej liczbie ludności. Jeśli odsetek ten przekroczy wskaźnik 15% w ogólnej strukturze, dana społeczność weszła w fazę starości zaawansowanej.⁴³

W obliczu wydłużania długości życia oraz starzenia się społeczeństwa gminy LOF zwracają uwagę na konieczność podjęcia działań w zakresie zapewnienia pomocy osobom starszym. Coraz więcej osób wymaga pomocy w formie skierowania i umieszczenia w domu pomocy społecznej. Alternatywą może być tworzenie domów dziennego pobytu. Jest to forma środowiskowej pomocy pół-stacjonarnej służącej utrzymaniu osoby w jej naturalnym środowisku. Wprawdzie świadczą one pomoc tylko w określonym czasie, niemniej umożliwiają osobom starszym zaspokojenie wielu potrzeb nie tylko podstawowych. W placówkach tego typu, poza usługami bytowymi, prowadzone są także usługi wspomagające, zajęcia kulturalno - oświatowe oraz usługi rehabilitacyjne. Różne formy terapii zajęciowej pozwalają osobom starszym zachować aktywną postawę bez konieczności umieszczenia w domu pomocy społecznej. Wskazane jest zwiększenie nakładów na usługi opiekuńcze, które są inną formą pomocy osobom, które z powodu wieku, choroby i innych przyczyn wymagają pomocy innych osób, a są tej pomocy pozbawione z różnych powodów. Ośrodki obserwują wzrost zapotrzebowania na tą formę opieki. Usługi opiekuńcze obejmują pomoc w zaspokajaniu codziennych potrzeb życiowych, opiekę higieniczną, zaleconą przez lekarza pielęgnację oraz, w miarę możliwości, zapewnienie kontaktów z otoczeniem.

Opieka nad osobami niepełnosprawnymi

⁴³ Pakuła M., „Postawy osób starszych wobec edukacji”, Wydawnictwo UMCS, Lublin 2010

Zjawisko niepełnosprawności jest problemem wieloaspektowym wymagającym interdyscyplinarnych zintegrowanych działań ze strony sektora publicznego, prywatnego i organizacji pozarządowych.

Istnieją luki informacyjne w zakresie szczegółowych danych dotyczących skali zjawiska, zwłaszcza w aspekcie określenia struktury osób niepełnosprawnych prawnie. Wynika to w głównej mierze z dualizmu systemu orzecznictwa w Polsce. Wskazane jest stworzenie jednolitego systemu umożliwiającego dokładne określenie zarówno skali jak i struktury zjawiska. Jednostki odpowiedzialne za wdrożenie: GUS, ZUS/KRUS, Wojewódzkie i Powiatowe Zespoły ds. Orzekania o Niepełnosprawności.

Wspieranie osób niepełnosprawnych i ich rodzin stanowi jeden z priorytetów polityki społecznej. Instytucje działające na rzecz środowiska osób niepełnosprawnych powinny uwzględniać ich prawa i potrzeby. W województwie lubelskim działania w tym zakresie realizuje szereg podmiotów publicznych i prywatnych. System wsparcia obejmuje samorządy, organizacje pozarządowe, państwowe fundusze celowe, przedsiębiorców z chronionego i otwartego rynku pracy, podmioty edukacyjne i szkoleniowe, jak też odpowiedzialne za wykorzystanie środków unijnych na realizację projektów w obszarze polityki społecznej. Celem ich jest umożliwienie osobom niepełnosprawnym zabezpieczenia ich potrzeb, jak również pełnego uczestnictwa w życiu społecznym.

Według danych GUS Lubelszczyzna należy do regionów o najwyższej skali zjawiska. W roku 2009 odsetek osób niepełnosprawnych wynosił 16,3% ogółu ludności i był najwyższy w kraju. Tak, więc co 6 mieszkańców regionu w omawianym okresie był osobą niepełnosprawną. Wskaźnik niepełnosprawności w województwie był o 2,4 pkt. proc. większy niż wskaźnik krajowy i, aż o 4,3 pkt. proc. większy niż w województwie świętokrzyskim, w którym odsetek osób niepełnosprawnych był najniższy.

Na Lubelszczyźnie dominującą grupę osób niepełnosprawnych, tak samo jak w skali kraju stanowią osoby w wieku podeszłym, – co druga osoba niepełnosprawna jest w wieku 70 i więcej. Prawie 1/3 populacji niepełnosprawnych w regionie to osoby w wieku od 50 do 69 lat, natomiast w skali kraju wskaźnik jest ten niższy – ¼ populacji. Minimalnie niższy od wskaźników krajowych jest odsetek osób niepełnosprawnych „młodych”, tj. w wieku do 14 roku życia oraz od 15 do 29 lat.

Tabela 24 - Ilość osób niepełnosprawnych zarejestrowanych w LOF w 2002 i niepełność danych z lat ostatnich

Gminy	Ilość osób niepełnosprawnych zarejestrowanych w 2002	Ilość osób niepełnosprawnych zarejestrowanych w Powiatowym Urzędzie Pracy na koniec 2013
Głusk	1 175	7
Jabłonna	1 728	7
Jastków	2 258	14
Konopnica	2 184	17
Lubartów	3 067	16
Lubartów m.	1 602	40
Mełgiew	1 507	22
Nałęczów	1 952	2
Niedzwica Duża	2 097	13
Niemce	2 823	33

Piaski	2 273	13
Spiczyn	970	15
Strzyżewice	1 678	10
Świdnik	6 382	111
Wólka	1 509	12
Lublin	60 367	1 063
RAZEM	93 572	1 395

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, www.stat.gov.pl

Pomimo, że w roku 2011 wzrosła liczba zarejestrowanych ofert pracy dla osób bezrobotnych, nadal w zakresie aktywności zawodowej niepełnosprawnych występuje stagnacja – liczba oferowanych miejsc pracy jest nieadekwatna do potrzeb w tym zakresie, liczba zarejestrowanych osób niepełnosprawnych rośnie, sukcesywnie maleje liczba zakładów pracy chronionej i zatrudnionych w nich osób. Ponadto, pomimo zaobserwowanego wzrostu liczby pracodawców pobierających dofinansowanie do wynagrodzenia pracownika niepełnosprawnego w ramach Systemu Obsługi Dofinansowań i Refundacji, spadła liczba pracowników, na których pobierano dofinansowanie. W związku z powyższym konieczne jest podjęcie zintensyfikowanych działań na rzecz aktywizacji zawodowej osób niepełnosprawnych, między innymi poprzez skuteczną promocję osób niepełnosprawnych wśród pracodawców na otwartym rynku pracy i tworzenie odpowiednich warunków zatrudnienia. Jednostki odpowiedzialne za wdrożenie: instytucje rynku pracy (Wojewódzkie i Powiatowe Urzędy Pracy), Regionalny Ośrodek Polityki Społecznej w Lublinie, PEFRON, organizacje pozarządowe działające na rzecz osób niepełnosprawnych.

Na terenie Lubelszczyzny funkcjonuje 5 Zakładów Aktywności Zawodowej, pomimo stałego wzrostu liczby osób niepełnosprawnych w nich zatrudnionych liczba placówek od 2008 roku jest niezmienna. W związku z rosnącymi potrzebami w tym zakresie wskazane jest utworzenie nowych ZAZ-ów regionie.

Sytuacja zdrowotna mieszkańców Lublina

Ocena problemów zdrowotnych przeprowadzona na podstawie analizy danych epidemiologicznych, pokazuje że najczęstszymi przyczynami zgonów na terenie miasta Lublin w 2012 r. były: choroby układu krążenia, nowotwory, przyczyny zewnętrzne, inne przyczyny.

Od lat zdecydowanie najważniejszą przyczyną zgonów, zarówno wśród kobiet jak i mężczyzn, jednak powoli zmniejszającą swoje znaczenie, stanowią choroby układu krążenia. Przyczyny zgonów mieszkańców Lublina zachowują swoje proporcje od 2008 roku. Chorobowość i zachorowalność na choroby wśród mieszkańców Lublina.

Tabela 25 - Stan zdrowia osób powyżej 18 roku życia będących pod opieką lekarza w Mieście Lublin w latach 2008 – 2012 (wskaźnik na 10 tys. mieszkańców)

Jedn. chorobowa	Chorobowość					Zachorowalność				
	2008	2009	2010	2011	2012	2008	2009	2010	2011	2012
Ogółem	5832,34	5 651,49	6 327,44	6 771,02	6 616,84	1 094,60	1 221,96	1 143,17	1 104,41	1 137,73
Gruźlica	11,59	13,58	15,44	13,53	12,56	1,73	3,05	1,84	1,53	1,53
Nowotwory	171,40	201,13	235,93	252,15	222,49	40,21	53,93	44,48	42,66	34,97
Choroby	316,22	360,31	428,60	513,05	476,30	64,02	74,95	66,93	69,16	64,24

tarczycy										
Cukrzyca ↑	636,81	625,89	669,29	773,38	679,05	87,31	114,99	101,90	107,28	83,18
w tym: leczeni insuliną	100,49	100,41	103,85	115,81	122,93	11,90	11,98	11,45	9,61	12,66
Niedokrwistość	208,91	242,76	295,79	340,81	324,16	53,36	55,14	41,98	44,29	37,74
Choroby obwodowego układu nerwowego ↑	805,92	969,33	1 220,72	1 477,37	1 305,00	145,62	182,77	159,67	182,78	143,85
Przewlekły nieżyt oskrzeli, dychawica oskrzelowa	585,21	591,43	640,80	780,01	610,41	84,37	95,56	65,89	73,46	51,69
Przewlekła choroba układu trawiennego	1045,98	1 218,64	1 376,12	1 663,86	1 402,78	237,15	256,44	152,94	174,11	145,20
Choroby układu mięśniowo – kostnego i tkanki łącznej	1 435,88	1692,20	1 913,53	2 175,21	1 980,76	280,68	283,70	231,04	276,05	230,12
Pacjenci z innymi schorzeniami wymagający opieki czynnej	223,62	205,25	204,95	167,35	146,80	24,74	26,84	19,01	15,61	9,82

Źródło: Informator Statystyczny Ochrony Zdrowia Województwa Lubelskiego

Tabela 26 - Stan zdrowia dzieci i młodzieży do 18 roku życia będących pod opieką lekarza poz w Mieście Lublin w latach 2008 – 2012 (wskaźnik na 10 tys. mieszkańców)

Jedn. chorobowa	Chorobowość					Zachorowalność				
	2008	2009	2010	2011	2012	2008	2009	2010	2011	2012
Ogółem	2 899,38	2 913,99	3 875,71	3 654,08	3404,47	608,29	567,23	621,29	509,19	490,17
Nowotwory	12,67	14,76	27,33	43,46	27,24	6,41	4,05	7,08	6,42	6,85
Niedokrwistość	232,00	274,70	406,12	418,81	371,68	71,99	66,00	71,61	56,30	61,00
Choroby tarczycy	75,51	94,86	100,91	108,33	131,19	19,88	18,16	17,78	22,72	34,93
Cukrzyca	26,29	27,89	31,11	32,60	38,77	5,13	6,65	7,90	6,26	8,19
Niedożywienie	28,70	27,08	23,87	22,72	29,75	5,29	6,00	4,12	3,95	4,85
Otyłość	124,25	134,43	154,42	152,94	142,39	26,77	26,27	25,35	24,04	22,06
Zaburzenia odżywiania	57,24	46,54	39,02	39,51	25,07	7,70	11,19	4,61	7,90	4,68
Upośledzenie umysłowe	46,82	42,49	42,14	40,00	38,77	4,81	5,35	4,61	4,12	5,85
Padaczka	84,97	78,48	93,18	89,72	89,24	11,06	11,84	12,18	9,22	14,71
Dziecięce porażenie mózgowe	41,53	43,13	45,11	43,46	39,94	3,05	6,16	8,56	5,76	6,35
Zaburzenia refrakcji i akomodacji	355,45	383,18	428,35	372,55	336,92	36,88	48,49	49,55	29,80	38,10
Choroba nadciśnieniowa	48,26	58,21	72,60	72,77	65,68	13,47	9,89	14,32	10,21	13,20
Alergie - dychawica oskrzelowa	797,15	793,12	1001,56	1 048,68	906,31	156,00	123,40	135,32	110,30	84,56



Alergie - pokarmowe	274,96	202,70	255,00	234,43	217,59	47,94	48,81	53,83	44,78	42,12
Alergie - skórne	462,71	487,94	499,79	460,96	532,12	99,56	87,73	76,22	72,93	78,55
Zniekształcenia kręgosłupa	358,81	394,21	442,83	427,05	379,87	73,43	68,92	66,01	62,06	52,98
Choroby układu moczowego	109,50	108,81	109,47	112,93	115,15	28,70	24,16	20,91	18,11	16,55
Wady rozwojowe - układu nerwowego	33,51	33,24	40,50	22,72	18,22	5,13	6,16	6,09	4,44	2,34
Wady rozwojowe - układu krążenia	68,78	76,38	102,56	94,50	91,92	14,75	16,70	16,96	11,85	13,54
Wady rozwojowe - narządów płciowych	14,27	16,22	26,83	29,14	26,91	3,53	3,41	4,77	4,61	4,85
Wady rozwojowe - aberracje chromosomowe	18,76	12,97	18,77	16,46	15,54	3,53	2,11	3,29	1,65	2,17
Wady rozwojowe - inne	24,53	36,81	30,13	26,67	29,08	4,17	7,13	7,41	6,09	6,35
Zaburzenia rozwoju ogółem	157,76	138,81	154,91	153,93	174,98	34,31	30,65	27,99	33,42	36,27
Zaburzenia rozwoju - fizycznego	105,82	101,35	90,54	87,42	105,79	22,13	17,35	12,51	19,92	23,90
Zaburzenia rozwoju - psychomotorycznego	50,98	33,24	44,12	42,80	35,76	9,14	7,95	8,72	8,56	6,52
Trwałe uszkodzenia narządu ruchu	31,42	38,27	34,41	31,28	32,35	2,89	6,81	6,58	3,46	3,68
Pacjenci z innymi schorzeniami wymagający opieki czynnej	139,97	161,02	475,27	271,14	133,87	25,49	28,70	79,02	43,79	33,42

Źródło: Informator Statystyczny Ochrony Zdrowia Województwa Lubelskiego

1.7 Diagnoza potrzeb w obszarze rewitalizacji przestrzennej i społecznej w LOF

1.7.1 Diagnoza ogólna

Rewitalizacja miast to najbardziej kompleksowa odpowiedź na degradację społeczną, gospodarczą, przestrzenną, techniczną i środowiskową polskich miast. Takie podejście wynika wprost z zapisów Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020, w której drugi cel strategiczny „Budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji obszarów problemowych” obejmuje m.in. cel szczegółowy „Restrukturyzacja i rewitalizacja miast i innych obszarów tracących dotychczasowe funkcje społeczno-gospodarcze”.

Stwierdzono, że skala problemów miast wymusza podjęcie skoordynowanych działań zmierzających do ich rozwiązania. Badania⁴⁴ wykazały, że ok. 20% terenów zurbanizowanych w Polsce to obszary zdegradowane, a 11% to dzielnice śródmiejskie w stanie kryzysu. Obszary te są zamieszkane przez ok. 2 miliony osób⁴⁵, z których znaczna część korzysta ze świadczeń pomocy społecznej, ma problemy ze znalezieniem lub utrzymaniem pracy, w codziennym życiu doświadcza

⁴⁴ Zgodnie z wynikami projektu badawczego nr PBZ-MNiSW-4/3/2006 „Rewitalizacja miast polskich jako sposób zachowania dziedzictwa materialnego i duchowego oraz czynnik zrównoważonego rozwoju”.

⁴⁵ Jarczewski W. (red.), 2009, *Przestrzenne aspekty rewitalizacji*, IRM, Kraków.

⁴⁵ Korniłowicz J., Żelawski T., 2006, *Analiza i ocena gospodarki remontowej oraz szacunek potrzeb remontowych w ujęciu wartościowym w wielorodzinnych zasobach mieszkaniowych*, IRM, Warszawa.

problemów patologii społecznych lub ma utrudniony dostęp do usług publicznych. Niska jakość życia w wymiarze społeczno-ekonomicznym nakłada się często na złe warunki mieszkaniowe. Luka remontowa w Polsce od wielu lat pozostaje na niezmiennym poziomie ok. 36 mld zł⁴⁶.

Doświadczenia innych krajów dowodzą, że skuteczna i efektywna rewitalizacja miast to wielokierunkowe działania na rzecz społecznej, przestrzennej i ekonomicznej odnowy obszarów zdegradowanych, przy zaangażowaniu wszystkich zainteresowanych podmiotów⁴⁷.

Zgodnie z założeniami dokumentów strategicznych rewitalizacja prowadzona w miastach ma być procesem kompleksowych, interdyscyplinarnych przemian ukierunkowanych na wyprowadzenie obszarów zdegradowanych z kryzysu.

W myśl powyższych warunków rewitalizację definiuje się, jako: *wyprowadzanie ze stanu kryzysowego⁴⁸ obszarów zdegradowanych⁴⁹ poprzez przedsięwzięcia całościowe (integrujące interwencję na rzecz społeczności lokalnej, przestrzeni i lokalnej gospodarki), skoncentrowane terytorialnie i prowadzone we współpracy z lokalną społecznością, w sposób zaplanowany oraz zintegrowany przez określenie i realizację programów rewitalizacji⁵⁰.*

Potrzebna odpowiedź na te aktualne wyzwania ściśle koresponduje z tendencjami ogółouropejskimi, a także licznie wyrażanymi oczekiwaniami społecznymi i obejmuje promowanie idei „powrotu do miast” – miast zwartych, niskoemisyjnych i przyjaznych dla mieszkańców.

Akcentuje ona między innymi priorytet ponownego wykorzystania uprzednio zagospodarowanych terenów (tzw. *brownfields*) ponad zabudowywanie nowych (tzw. *greenfields*). **Odnowa śródmieść poprzez wzmacnianie ich funkcji mieszkaniowych, gospodarczych i kulturalnych sprzyjać ma poprawie jakości życia mieszkańców, a ponadto obniża presję urbanistyczną na terenach podmiejskich i koszty funkcjonowania miasta lub aglomeracji (infrastruktury komunalnej, dojazdów itd.).**

Rewitalizacja na przestrzeni ostatnich dwudziestu lat nabiera na znaczeniu i intensyfikacji.

Traktowana jest już powszechnie przez samorządy, ekspertów i mieszkańców jako czynnik warunkujący rozwój i poprawę warunków życia. Jest także wyraźnie zaakcentowana w dokumentach rządowych wyznaczających kierunki rozwoju kraju: KSRR, KPZK 2030, SRK.

Rewitalizacja stanowi jeden z celów głównych, a także jeden z wątków tematycznych w przygotowywanym w Ministerstwie dokumencie pn. Krajowa Polityka Miejska. **Różnorodne działania, służące rewitalizacji, powinny być skoncentrowane terytorialnie i prowadzone w sposób zaplanowany i skoordynowany, przez wypracowanie i realizację programów rewitalizacji.**

Działania dotyczące rewitalizacji wpisują się także w szerszy kontekst działań Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju dotyczących polityki przestrzennej kraju, w szczególności Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020 i Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, m.in. w zakresie:

⁴⁷ Bryx M., Jadach-Sepiolo A. (red.), 2009, *Rewitalizacja miast w Niemczech*, IRM, Kraków; Guzik R. (red.), 2009, *Rewitalizacja miast w Wielkiej Brytanii*, IRM, Kraków; Skalski K., 2009, *Rewitalizacja miast we Francji*, IRM, Kraków.

⁴⁸ Stan kryzysowy należy rozumieć jako sytuację, w której mierniki poziomu rozwoju społecznego oraz gospodarczego i przestrzennego, infrastrukturalnego lub środowiskowego są na niskim poziomie lub obserwuje się ich silną tendencję spadkową. Za stan kryzysowy można uznać także sytuację występowania intensywnych (z dużym natężeniem) problemów społecznych oraz gospodarczych lub przestrzennych.

⁴⁹ Na potrzeby niniejszego konkursu obszar zdegradowany należy rozumieć jako obszar miejski, na którym zidentyfikowano stan kryzysowy.

⁵⁰ Programy rewitalizacji należy rozumieć jako narzędzie planowania, koordynowania i integrowania różnorodnych aktywności w ramach rewitalizacji. Program rewitalizacji to inicjowany, opracowany i uchwalony przez samorząd gminny na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 6 ustawy o samorządzie gminnym, wieloletni program działań w sferze społecznej, ekonomicznej, przestrzennej, środowiskowej, kulturowej i technicznej, zmierzający do wyprowadzenia obszarów zdegradowanych ze stanu kryzysu oraz stworzenia warunków do ich zrównoważonego rozwoju.

- przywrócenia i utrwalenia ładu przestrzennego,
- przeciwdziałania suburbanizacji
- optymalizacji gospodarowania przestrzenią i zasobami środowiskowymi, głównie poprzez nadanie priorytetu inwestycjom typu brownfield zamiast greenfield, głęboką przebudowę i adaptację zdegradowanych obiektów do pełnienia nowych funkcji, np. kulturalnych, rekreacyjnych, społecznych, gospodarczych oraz rekultywację terenów zdegradowanych na cele przyrodnicze.

Rewitalizacja jest w tej chwili jednym z priorytetów działania Rządu, co znalazło odzwierciedlenie w 2013 r. w decyzji Prezesa Rady Ministrów dotyczącej określenia Narodowego Planu Rewitalizacji (NPR).

Powstająca w Ministerstwie ustawa o rewitalizacji stworzy ramy prawne dla rewitalizacji w Polsce, których obecnie brakuje, a także, poprzez zawarte w niej regulacje, zachęcać będzie coraz więcej samorządów do prowadzenia tego procesu. Projektowane zapisy uporządkują dzisiejsze pojmowanie rewitalizacji. co wynika również z zapisów KPM.

Rewitalizacja jest również jednym z ważnych obszarów wymagających interwencji w Projekcie Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego. (PZPWL)

Lublin - został określony - *jako ogniwo kształtującej się metropolii sieciowej*

„Intensyfikacja powiązań funkcjonalnych w zakresie gospodarczym, społecznym, naukowym i kulturowym oraz transportowych między lubelskim ośrodkiem metropolitalnym, a innymi ogniwami krajowej metropolii sieciowej zapewni przyspieszenie procesów rozwojowych i modernizacji regionu oraz zwiększenie stopnia integracji funkcjonalnej z pozostałą częścią kraju.

Lubelski Obszar Metropolitalny (LOM) tworzy w województwie lubelskim największą koncentrację procesów społecznych, gospodarczych i przestrzennych. Centralną strukturą LOM jest aglomeracja, której rdzeniem jest zespół miast: Lublin i Świdnik. Występuje tu największa koncentracja i rozwój kapitału społecznego, innowacyjnego i komunikacyjnego. Aglomeracja sukcesywnie rozszerzać się będzie o gminy podmiejskie. **Równolegle postępować będzie rewitalizacja i restrukturyzacja funkcjonalna zdegradowanych dzielnic miejskich.**

Wzrost rangi Lublina w skali europejskiej i krajowej opierać się będzie o rozwijane funkcje metropolitalne, do których należą zwłaszcza: akademicka, naukowo-badawcza, kulturowo-turystyczna, targowo-wystawiennicza, konferencyjno-kongresowa, obsługi biznesu i inne usługi wysoko wyspecjalizowane (np. usługi zdrowia) o randze krajowej i międzynarodowej. Wzrośnie jakość funkcjonowania instytucji i usług publicznych wyższego rzędu, wzmocnieniu i eksponowaniu ulegną funkcje symboliczne, **a substancja zabytkowa miasta poddana zostanie rewitalizacji głównie na cele kulturalne i turystyczne.**

Ład przestrzenny i harmonizacja zagospodarowania z walorami dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego jest kolejnym, ważnym aspektem ujętym w PZPWL.

Miasta regionu, a zwłaszcza ich śródmieścia, dzięki rewitalizacji tkanki mieszkaniowej i przestrzeni publicznych staną się konkurencyjnymi miejscami zamieszkania dla terenów podmiejskich. (...) W zakresie ochrony dziedzictwa kulturowego w miastach realizowana będzie polityka utrzymania i odnowy historycznie ukształtowanych układów urbanistycznych.

Sprawny system zarządzania przestrzenią obejmie także obszary wiejskie. Uznaje się je za coraz bardziej atrakcyjne miejsca zamieszkania, wypoczynku i prowadzenia działalności rolniczej lub pozarolniczej. Obszary wiejskie będą wykorzystywać własny potencjał rozwojowy.(...) **Urbanizacja**

wsí podlegać będzie regulacjom prawno-ekonomicznym wspomagającym osiągnięcie ładu przestrzennego, co będzie sprzyjać zróżnicowaniu przestrzennych układów i form osadnictwa wiejskiego. Polityka przestrzenna nakierowana będzie na skupianie osadnictwa wiejskiego z nawiązaniem do tradycyjnych układów ruralistycznych.”⁵¹

Nie bez znaczenia pozostają zapisy wytycznych „Zasady realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce” przedstawiające możliwe zestawy kierunków interwencji do realizacji w ramach Strategii ZIT.

Wśród kierunków interwencji wskazano : „Przywracanie funkcji społeczno-gospodarczych zdegradowanych obszarów miejskiego obszaru funkcjonalnego – realizacja zintegrowanych działań rewitalizacyjnych na wybranych obszarach miejskiego obszaru funkcjonalnego **(Związek ZIT decyduje, które obszary powinny podlegać rewitalizacji, ale musi być to zgodne z lokalnymi planami rewitalizacji miasta wojewódzkiego oraz strategiami pozostałych gmin należących do Związku ZIT).** Działania rewitalizacyjne powinny być realizowane w sposób zintegrowany, uwzględniając aspekty infrastrukturalne, gospodarcze i środowiskowe. (...)„

Wsparciem dla wszystkich elementów działań w ramach Strategii ZIT LOF, w tym w obszarze działań rewitalizacyjnych i włączenia społecznego będzie upowszechnienie dostępu do TIK i lepsze wykorzystanie ich nowatorskich rozwiązań. Włączenie społeczne to również włączenie cyfrowe sprzyjające integracji społecznej.

Zgodnie z zapisami RPO WL 2014-2020 jednym z głównych zidentyfikowanych problemów regionu jest niewystarczający, na tle wielu regionów europejskich, poziom dostępu obywateli do publicznych informacji, zasobów i usług cyfrowych świadczonych przez administrację. Informacje sektora publicznego w coraz większym stopniu stanowią podstawę do prowadzenia skutecznych procesów decyzyjnych i inwestycyjnych, co w konsekwencji służy wspieraniu innowacyjności, rozwojowi gospodarczemu, zwiększeniu aktywności i zaangażowaniu obywateli w życie publiczne. Województwo lubelskie zajmuje niską pozycję na tle innych regionów pod względem dostępu cyfrowego do podstawowych zbiorów danych tworzących infrastrukturę informacji przestrzennej. Na koniec 2013 roku powierzchnia obszaru województwa objęta cyfrową ewidencją gruntów i budynków stanowiła zaledwie 30%. Podejmowana interwencja w obszarze poprawy dostępności do zbiorów danych cyfrowych w zakresie informacji przestrzennych będzie kontynuacją działań wspartych w ramach perspektywy finansowej 2007-2013, która rozpoczęła cyfryzację treści i usług publicznych, jednak proces ten jest daleki od zakończenia. Efektem podejmowanych działań będzie wyposażenie administracji w nowoczesne rozwiązania ICT, dzięki którym społeczeństwo uzyska wymierne korzyści związane z efektywną, skuteczną i otwartą e-administracją publiczną, oferującą szeroki zakres informacji publicznej i spraw, które obywatele mogą załatwić drogą elektroniczną.

Wysoki poziom dostępności usług publicznych, szczególnie w dobie powszechności Internetu przyczynia się do zmniejszania poczucia wyłączenia społecznego.

W obecnych czasach wykorzystanie technologii informacyjno – komunikacyjnych jest standardem, a brak możliwości jego wykorzystania stanowi problem w dostępie do informacji.

Brak dostępu do nowoczesnych technologii powoduje dalsze pogłębianie się zjawiska wykluczenia cyfrowego mieszkańców. Administracja samorządowa pozbawiona nowoczesnych narzędzi pozwalających na szybką wymianę informacji, bezpieczne gromadzenie danych i udostępnianie zasobów cyfrowych w Internecie nie spełnia swojej funkcji. Problemy z cyfrowym udostępnianiem informacji utrudniają i komplikują działania przedsiębiorców - wszystkie obowiązki administracyjne muszą być załatwiane osobiście w urzędach, co zważywszy na znaczny obszar geograficzny gmin LOF generuje dodatkowe koszty działalności gospodarczej. Brak funduszy na realizację inwestycji z zakresu TIK pogłębia zastój technologiczny i sprzyja stagnacji gospodarczej i społecznej.

⁵¹ Projekt PZPWL. Wersja z marca 2015r. - wyciąg

1.7.2. Diagnoza szczegółowa odnosząca się do proponowanej interwencji w ramach ZIT

➤ Program Rewitalizacji dla Lublina.

Program Rewitalizacji w obowiązującej obecnie wersji został przyjęty uchwałą Rady Miasta Lublin z dnia 18 czerwca 2009 r., z późniejszymi zmianami. Stanowi on aktualizację Lokalnego Programu Rewitalizacji przyjętego uchwałą Rady Miasta Lublin Nr 742/XXXI/2005 wraz z późniejszymi zmianami i uzupełnieniami z których najpoważniejszą było rozszerzenie o tereny największych osiedli mieszkaniowych Lublina (uchwała Rady miasta Lublin Nr 140/X/2007 z dnia 28 czerwca 2007 r. Aktualizacja została opracowana zgodnie z Wytycznymi dla opracowania programów rewitalizacji, które wynikały z ustaleń Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2007-2013. Podstawowa zmiana polega na zastosowaniu wskaźników ustanowionych w Wytycznych. Ponadto wprowadzono projekty zgłoszone w okresie przygotowania aktualizacji i w trybie konsultacji społecznych przeprowadzonych nad zaktualizowanym zapisem.

Kryteria wyznaczania obszarów objętych rewitalizacją zdefiniowano następująco:

- Zły stan techniczny zainwestowania terenu
- Wysoki poziom bezrobocia
- Narastające inne problemy społeczne (wzrost przestępczości, bezradność społeczna itp.)
- Występowanie zjawisk zagrażających środowisku przyrodniczemu
- Występowanie zdegradowanych obszarów przydatnych do ożywienia gospodarczego lub rekultywacji przyrodniczej

Tabela 27 - Charakterystyka obszarów.

Dzielnica/obszar		Powierzchnia		Ludność		Podmioty gospodarcze	
Ozn	Nazwa	ha	%	liczba	%	liczba	%
A	Stare Miasto	12	0,08	1.759	0,51	382	0,96
B	Śródmieście	244	1,65	15.398	4,49	4.242	10,72
C	Podzamcze i Czwartek	75	0,51	7.061	2,06	882	2,23
D	Rejon dworca PKP	48	0,33	2.253	0,66	631	1,59
E	Rejon ul. Kunickiego	53	0,38	5.292	1,54	618	1,56
F	Kośminek	37	0,25	3.108	0,91	266	0,67
G	Rejon ul. Łęczyńskiej	75	0,51	2.352	0,69	368	0,93
H	Osiedle Tatary	71	0,48	3.496	1,02	361	0,91
I	Rejon ul. Kalinowszczyzna	44	0,30	336	0,10	111	0,23
J	Rejon ul. Krochmalnej	127	0,86	2.030	0,59	202	0,51
K	Zadębie	515	3,49	2.275	0,66	283	0,71

L	Tereny powojkowe UMCS przy Al. Kraśnickiej	9	0,06	0	0,00	1	0,00
M	Doliny rzeczne i Głusk	2.040	13,83	199	0,06	63	0,16
N	Tereny LSM	158	1,07	29.261	8,52	2.544	6,43
O	Tereny SM Czechów	130	0,88	36.363	10,59	2.946	7,44
P	Tereny PSM Kolejarz	80	0,54	22.638	6,60	1.447	3,66
R	Tereny RSM Motor	61	0,41	18.484	5,39	1.048	2,65
S	Tereny SM Czuby	134	0,90	36.606	10,66	3.017	7,62
T	Tereny SM Nałkowskich	45	0,31	7.044	2,05	542	1,37
	RAZEM	3.958	26,85	195.955	57,10	19.954	50.35

Źródło : PR Lublina

Obszary objęte Programem Rewitalizacji można scharakteryzować w następujący sposób:

- Stare Miasto i Śródmieście wymagające działań specjalnych jako strefa Zabytkowego Zespołu Miasta Lublina, w szczególny sposób dotknięta zaległościami w renowacji historycznej tkanki miejskiej (tzw. „luka remontowa”) i narażona na silną presję wyludnienia i zmiany funkcji mieszkalnych na komercyjne; obszar ten jest kluczowy dla kulturowej tożsamości Lublina i pełni funkcję centrum miasta, grupując najważniejsze funkcje miejskie – rewitalizacja tej części miasta jest równoznaczna z budowaniem perspektyw wzmocnienia atrakcyjności miasta i perspektyw metropolizacji;
- Tereny tradycyjnej zabudowy o problemach podobnych do wyżej opisanych oraz dość chaotycznego zagospodarowania związanego z funkcjonowaniem dworców autobusowych i głównego dworca kolejowego PKP jako obszary decydujące o obsłudze regionu i kształtujące regionalną i ponadregionalną rangę i wizerunek miasta (Czwartek, Podzamcze, rejon dworca kolejowego wraz z Placem Bychawskim); są to potencjalne obszary rozwojowe dla funkcji śródmiejskich i metropolitalnych, a warunkiem ich wykorzystania jest uporządkowanie systemu drogowego i transportu zbiorowego.
- Tereny zaniedbanych dzielnic miasta (w większości XIX wiecznych lub starszych), doprowadzone do degradacji technicznej, społecznej i ekologicznej (rejon ul. Kunickiego, Kośminek, rejon ul. Łęczyńskiej (Stare Bronowice), rejon ulicy Kalinowszczyzna, a także Głusk); obszary te pozbawiono należytej dbałości w ciągu dziesięcioleci, gdyż nie odpowiadały modernistycznym koncepcjom urbanistycznym; posiadają na ogół dobrą lokalizację i możliwości nadrobienia zaniedbań, o ile wsparciu inwestycji towarzyszyć będą działania sprzyjające odbudowaniu samodzielności i zaradności społecznej.
- Tereny po-przemysłowe i przemysłowe o niskiej efektywności wykorzystania terenu oraz dotknięte skutkami restrukturyzacji przemysłu, położone wzdłuż linii kolejowej (rejon ul. Krochmalnej, Hajdów-Zadębie) – jako obszary o znaczącym potencjale rozwoju gospodarczego, wymagające skoordynowanych przekształceń infrastruktury i poprawy warunków środowiskowych;
- Tereny po-wojskowe oddane do dyspozycji uczelni (przy Al. Kraśnickiej) lub wymagające zapewnienia dojazdów, uzbrojenia i rekultywacji terenów w zakresie niezbędnym dla przekształcenia na cele cywilne (w rejonie ul. Kunickiego, w części przyległej do Wrotkowa);

- Tereny trzech dolin rzecznych (i związanych z nimi wąwozów), jako tereny wymagające rekultywacji i zagospodarowania zieleni, kluczowe dla klimatu o przewietrzania miasta, dla dostępności terenów rekreacyjnych, a więc mające bezpośredni wpływ na kształtowanie zdrowotności mieszkańców miasta;
- *Tereny osiedli mieszkaniowych budowanych od końca lat 60tych ubiegłego wieku, jako monofunkcyjne duże kompleksy o jednorodnej strukturze zabudowy; obszary te już doświadczają degradacji (jak na Tatarach, z powodu utraty miejsc pracy) lub są podatne na degradację*

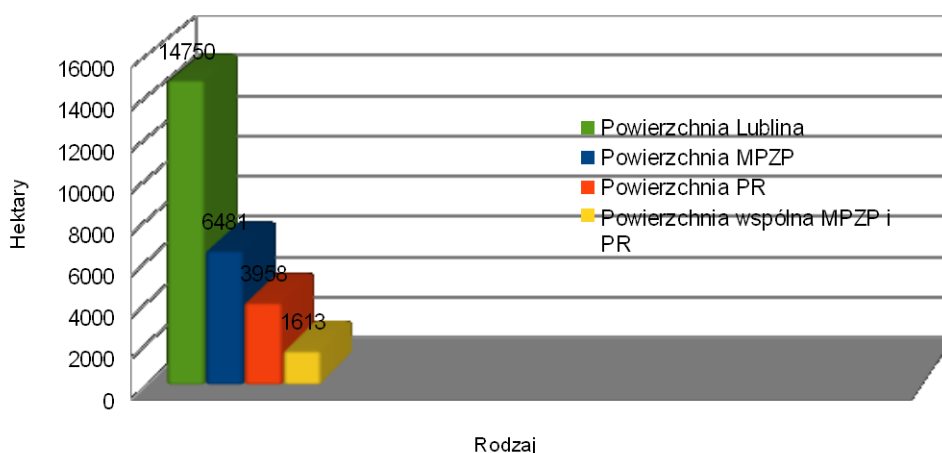
Tabela 27 oraz rysunki 2-5 charakteryzują relacje pomiędzy MPZP oraz PR.

Tabela 28 - Zestawienie powierzchni objętej PR i MPZP.

Rodzaj	ha	% pow. całkowitej Lublina	% pow. objętej PR	% pow. objętej MPZP
Powierzchnia całkowita Lublina	14750	100	----	----
Powierzchnia objęta MPZP	6481	43,34	163,74	100
Powierzchnia objęta PR	3958	26,85	100	61,37
Powierzchnia objęta zarówno MPZP jak i PR	1613	13,93	40,75	24,4

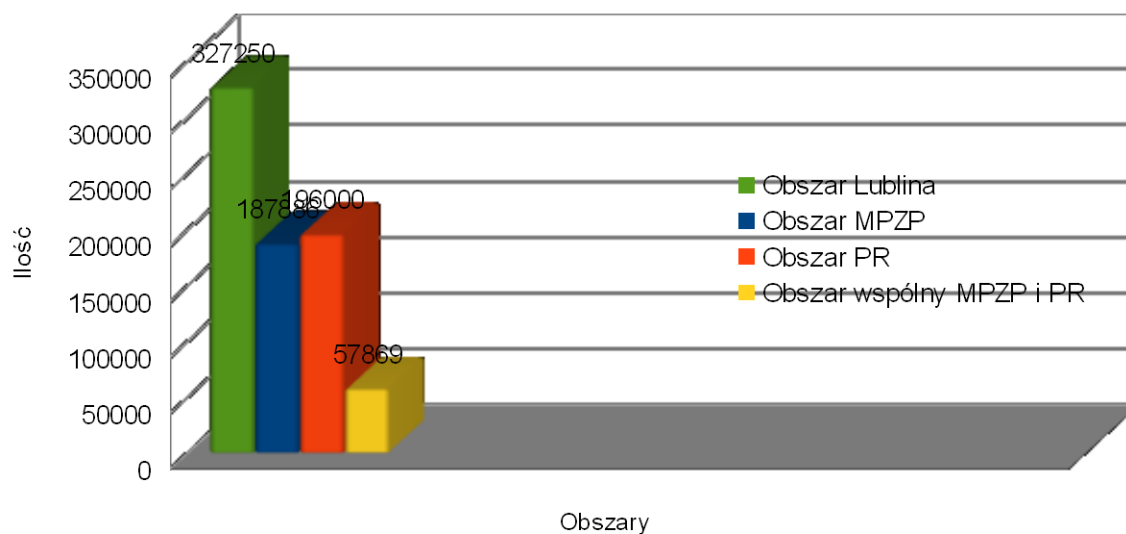
Źródło: Opracowanie własne, dane za rok 2013

Rys.2. Zestawienie powierzchni



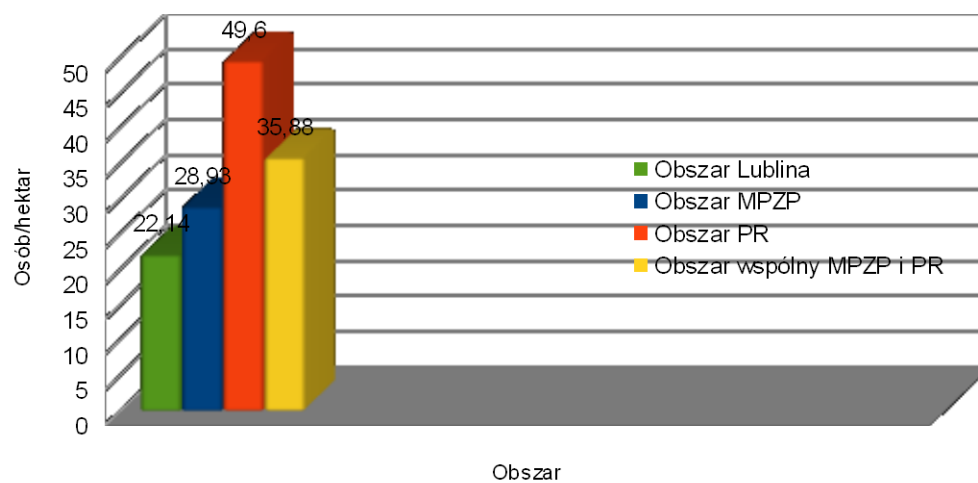
Źródło: PR oraz ISDP

Rys.3. Mieszkańcy



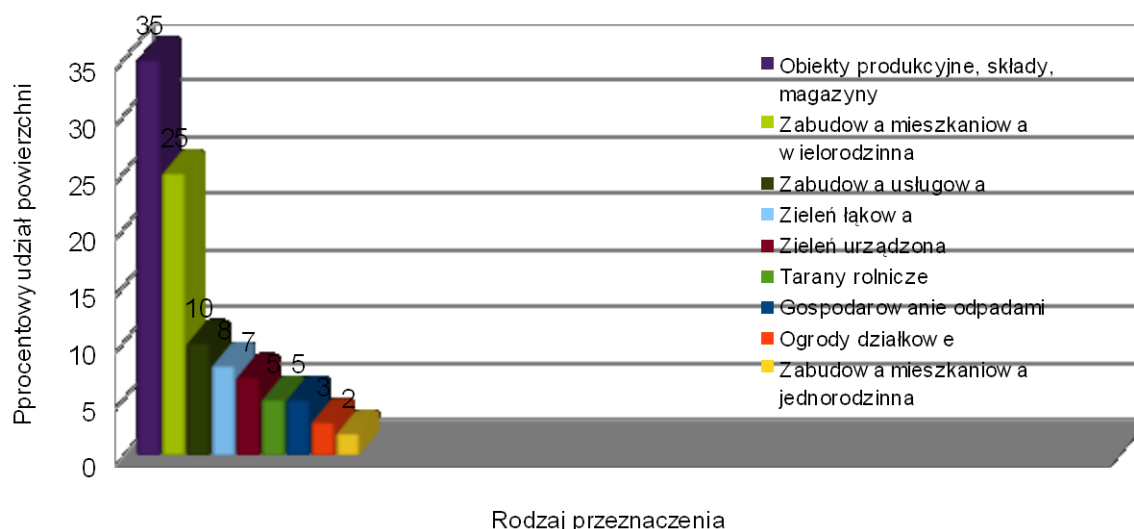
Źródło: PR oraz ISDP

Rys.4. Gęstość zaludnienia



Źródło: PR oraz ISDP

Rys.5. Przeznaczenie terenów w obszarze wspólnym MPZP i PR



Źródło: PR oraz ISDP

Do obszarów o największym nawarstwieniu problemów można zaliczyć Stare Miasto i Śródmieście. Obszary te charakteryzują się nagromadzeniem obiektów o największej wartości, objętych ochroną prawną (wpisy do rejestru i ewidencji zabytków) stanowiących o dużym potencjale rozwojowym w/w terenu. Mocną stroną analizowanego miejsca jest występowanie obszarów i obiektów zabytkowych. Istotnym wyzwaniem przed jakim stoi samorząd miejski jest poszukiwanie nowych funkcji dla istniejącego zasobu konserwatorskiego, które pozwalałyby ożywić analizowany obszar przy zachowaniu jego walorów historycznych. Najcenniejszą częścią zabytkowego zasobu Lublina ze względu na formę ochrony jest „Historyczny zespół architektoniczno – urbanistyczny miasta Lublina” uznany decyzją Prezydenta RP 25 kwietnia 2007 r. za pomnik historii. Kluczową kwestią będzie ochrona i rozwój systemu zadrzewień nadrzecznych zwłaszcza w doliny Bystrzycy. Stanowi ona bowiem naturalne zaplecze terenów rekreacyjnych dla mieszkańców śródmieścia. Jego łączna powierzchnia wynosi ok. 24,5 ha. Generalnie w w/w obszarze istnieje cały szereg przestrzeni niezabudowanych, niezagospodarowanych oraz obszary zieleni o niskiej wartości. Obszary te wymagają przebudowy i remontów zgodnie z przeznaczoną funkcją, a obszary zieleni wymagają rekompozycji. Na terenie objętym analizą występuje tendencja wzrostowa uciążliwości akustycznych. Jest ona wynikiem rozwoju motoryzacji. Analiza mapy akustycznej Lublina wskazuje na ruch drogowy, jako główne źródło zanieczyszczenia hałasem. Rozwiązanie tego problemu należy uznać za priorytet, szczególnie w rejonie Śródmieścia. Dobrym rozwiązaniem tego problemu jest uznanie za priorytet rozwój komunikacji zbiorowej kosztem indywidualnej.

Na analizowanym obszarze można zaobserwować bardzo silne zróżnicowanie struktury ekonomicznej ludności. W wieku przedprodukcyjnym znajduje się 15,6% populacji obszaru (przy średniej dla Lublina wynoszącej 16,2% i 18,3% w Polsce – GUS 2012), w wieku produkcyjnym znajduje się 59,8% populacji (przy średniej dla Lublina 64,3% i 63,9% w Polsce – GUS 2012), natomiast w wieku poprodukcyjnym jest aż 24,6 %, podczas gdy w całym Lublinie udział tej grupy wynosi zaledwie 19,5%. Zmieniająca się struktura demograficzna będzie negatywnie wpływała na zdolność mieszkańców do ponoszenia nakładów na utrzymanie istniejących zasobów mieszkaniowych. Konieczne jest zatem przygotowanie działań osłonowych, tak by nie doszło do dodatkowych migracji oraz zmiany funkcji istniejących lokali z mieszkaniowych na usługowe lub biurowe.

Bardzo wysoko należy ocenić ofertę komunikacji publicznej. Należy rozwijać inicjatywy mające na celu ograniczenie ruchu samochodowego w obszarze opracowania poprzez promocje wykorzystania komunikacji zbiorowej/rower miejski.

Podsumowanie:

- modernizacja głównych ciągów drogowych pełniących równocześnie funkcje głównych ciągów pieszych, przestrzeni publicznych o charakterze ogólnomiejskim, przestrzeni publicznych o charakterze lokalnym (skwery, zaułki, wewnętrzne podwórka).
- poważnym problemem jest utrzymujący się proces depopulacji obszaru objętego analizą
- lokowanie nowych inwestycji centro twórczych na obrzeżach obszaru

objętego analizą, tak by posłużyły one jako katalizator zmian zaniedbanych obszarów.

Tabela 29 - Liczba ludności oraz liczba osób bezrobotnych

	Liczba ludności 2007 PR	Liczba ludności 2012 (dane msip)	Liczba osób bezrobotnych 2007 PR	Liczba osób bezrobotnych 2012 (dane MUP)
Śródmieście	15 398	13 197	895	787
Stare Miasto	1 759	1 577	441	448
Lublin	351 806	327 425	bd	17 124

Źródło: Program Rewitalizacji dla Lublina, przyjęty uchwałą Rady Miasta Lublin nr 752/XXXIII/2009

Powyższa tabela przedstawia liczę osób bezrobotnych w stosunku do ogólnej liczby ludności z wyszczególnieniem Starego Miasta oraz Śródmieścia.

Przykład dobrej współpracy z instytucjami kulturalnymi daje program wspierania aktywności kulturalnej realizowany od 1995 r. w ramach strategii rewitalizacji Starego Miasta w Lublinie. Ośrodek Brama Grodzka – Teatr NN i Teatr Gardzienice tworzyły żywotność kulturalną na początku procesu rewitalizacji, a przez to wpłynęły korzystnie na profilowanie oferty usługowej w tym miejscu. Wytworzyło się swoiste sprzężenie zwrotne między ofertą kulturalną a ofertą usług komercyjnych, wzmacniających się nawzajem.

Ten model został w ostatnich latach przejęty także przez Centrum Kultury, które jest organizatorem dużych przedsięwzięć kulturalnych (Noc Kultury, Planeta Lublin, Jarmark Jagielloński), promujących Lublin i ożywiających cały kompleks zabytkowego śródmieścia.

O tym, że działania rewitalizacyjne w Mieście Lublin są wynikiem przemyślanych decyzji, mających charakter długofalowych planów, które mogą służyć jako wzór godny naśladowania, jest między innymi fakt wielokrotnego przytaczania Lublina w opracowaniu *Rewitalizacja miast polskich – diagnoza*. np.: „Jako wzorcowe rozwiązanie w zakresie planowania działań rewitalizacyjnych należy wskazać planowanie rewitalizacji dzielnic Kośminek i Stare Bronowice w Lublinie, gdzie przemyślany został proces planistyczny i zaangażowana społeczność lokalna.

Zresztą w tym przypadku na planowaniu się nie skończyło, ponieważ również w kolejnych fazach wdrażania programu rewitalizacji współuczestniczyli przedstawiciele społeczności lokalnej.” **czy wskazanie, że:** „Przykład dobrej współpracy z instytucjami kulturalnymi daje program wspierania

aktywności kulturalnej realizowany od 1995 r. w ramach strategii rewitalizacji Starego Miasta w Lublinie. Ośrodek Brama Grodzka – Teatr NN i Teatr Gardzienice tworzyły żywotność kulturalną na początku procesu rewitalizacji, a przez to wpłynęły korzystnie na profilowanie oferty usługowej w tym miejscu. Wytworzyło się swoiste sprzężenie zwrotne między ofertą kulturalną a ofertą usług komercyjnych, wzmacniających się nawzajem.

Ten model został w ostatnich latach przejęty także przez Centrum Kultury, które jest organizatorem dużych przedsięwzięć kulturalnych (Noc Kultury, Planeta Lublin, Jarmark Jagielloński), promujących Lublin i ożywiających cały kompleks zabytkowego śródmieścia.

*Proces udanej rewitalizacji, szczególnie w obrębie dzielnic śródmiejskich, doprowadził w wielu przypadkach do rozwoju życia kulturalnego.*⁵²

Poza samym w/w dokumentem określającym obszar i zakres działań rewitalizacyjnych na terenie Miasta Lublina należy również odnieść się do Konkursu⁵³, w którym Miasto Lublin zgłosiło swój udział, a który z punktu widzenia działań rewitalizacyjnych w Mieście ma bardzo duże znaczenie.

W ramach Konkursu Miasto Lublin zgłosiło **Projekt: „Rewitalizacja obszaru dawnego Podzamcza i ul. Lubartowskiej w Lublinie poprzez zintegrowaną poprawę jakości mieszkalnictwa, działania społeczne i poprawę stanu zabudowy zabytkowej - uzupełnienie Programu Rewitalizacji Lublin dla wskazanego obszaru”**.⁵⁴

Koncepcja przedstawianego projektu zakłada, iż poprzez realizację działań rewitalizacyjnych wskazanych w projekcie długookresowe cele zawarte w dokumencie Strategii Rozwoju Lublina na lata 2013-2020 nie tylko w zakresie rewitalizacji Lublina zostaną osiągnięte. Szczególnie istotne dla realizacji celów Strategii jest ich integracja z celami społecznymi zakładającymi aktywizację mieszkańców.

Główny problem przedstawiony w koncepcji Projektu to: „*odpływ użytkowników oraz funkcji miejskich - usług podstawowych i zamieszkania oraz nagromadzenie problemów społecznych i demograficznych (bezrobocie, duża ilość osób korzystających z pomocy społecznej – wysokość pomocy MOPR stanowi 2,6 % całej kwoty na terenie miasta, przy liczbie mieszkańców – 0,6 % miasta, starzenie się mieszkańców), gospodarczych (niska aktywność ekonomiczna, znaczący ubytek ilości usług i podmiotów prowadzących działalność gospodarczą) oraz przestrzennych (stan techniczny zabytkowej zabudowy i niska jakość przestrzeni publicznych).*

Wskazany zdegradowany obszar jest zróżnicowany pod względem zabudowy, funkcji oraz statusu własnościowego (z dużym udziałem nieruchomości Gminy i Skarbu Państwa), położony w centrum miasta, którego aktualny stan wynika z uwarunkowań historycznych. Podjęcie zintegrowanych działań dla obszaru ma na celu wypracowanie metody spójnego traktowania w procesie rewitalizacyjnym „styku” terenu o tkance zabytkowej z nowo kształtowaną tkanką m.in. poprzez zapewnienie utrzymania i poprawy jakości tradycyjnych funkcji miejskich: mieszkaniowej i usługowej w obszarze autentycznej i integralnie zachowanej zabudowy zabytkowej i wzmocnienie ich poprzez działania inwestycyjne i rozwój funkcji nowo zagospodarowanego obszaru.

Zachodnia część obszaru to kwartały zabudowy zabytkowej z przełomu XIX i XX w., pełniącej tradycyjnie zróżnicowane funkcje, głównie mieszkaniowe i usługowe (w zaniku) o dużym natężeniu pogłębiających się problemów społecznych i demograficznych, dla tego obszaru nie ma obecnie mpzp. Część wschodnia to pozostałość po zburzonej w okresie 1942-1944 dzielnicy żydowskiej ma zostać zagospodarowana na podstawie uchwalonego mpzp.”

Przewidywany obszar, który zostanie objęty działaniami pilotażowymi to obszar usytuowany na granicy dwóch obszarów obowiązującego Programu Rewitalizacji dla Lublina: Śródmieścia oraz Podzamcza i Czwartku.

Powierzchnia – ok. 14 ha (ok. 1 % powierzchni miasta)

⁵² Rewitalizacja polskich miast – diagnoza. Instytut Rozwoju Miast. Tom 8. Praca zbiorowa pod redakcją Zygmunta Ziobrowskiego i Wojciecha Jarczewskiego.

⁵³ Konkurs „Modelowa Rewitalizacja Miast” organizowany przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Departament Programów Pomocowych

⁵⁴ Fiszka projektowa „Modelowa Rewitalizacja Miast” złożona przez Miasto Lublin w Konkursie organizowanym przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Departament Programów Pomocowych

Ludność – 1954 (ok. 0,6 % ludności miasta)

Południowa część obszaru jest wpisana do rejestru zabytków w ramach zespołu urbanistycznego starego Miasta i Śródmieścia Lublina (nr rejestru A/153).

Proponowane działania pilotażowe:

- integracja społeczna mieszkańców części zachodniej obszaru i budowanie metod współpracy mieszkańców z interesariuszami w części wschodniej obszaru;
- przeprowadzenie kompleksowej inwentaryzacji stanu zachowania i stanu technicznego zabudowy zabytkowej i określenie priorytetów jej remontów oraz ewentualnego dotowania;
- opracowanie szczegółowego planu zarządzania zasobami komunalnymi na potrzeby usług, w szczególności tradycyjnych rzemiosł i usług we współpracy z aktywną instytucją kultury działającą na tym obszarze – Warsztatami Kultury;
- opracowanie i wdrożenie programu aktywizacji społecznej i kulturowej mieszkańców i innych użytkowników obszaru, m.in. poprzez włączanie ich we wspólne działania koncepcyjne, projektowe i wykonawcze dotyczące zagospodarowania przestrzeni publicznych i półpublicznych (podwórza kamienic);
- poprawa jakości przestrzeni publicznych z pełnym uwzględnieniem zróżnicowanych potrzeb użytkowników w tym w szczególności osób niepełnosprawnych;

Zintegrowany charakter działań ma polegać na kompleksowym włączeniu w nie możliwie szerokiej grupy mieszkańców i interesariuszy oraz zapewnieniu koordynacji przez Miasto w zakresie właściwości różnych podmiotów administracji publicznej. Przyjęte rozwiązania będą modelowe dla wszystkich innych podobnych przypadków często występujących w miastach na terenie Polski obszarów historycznych w sąsiedztwie terenów zdegradowanych fizycznie.

Mapa 18 - Przewidywany obszar, który zostanie objęty działaniami pilotażowymi:



Źródło: Fiszka projektowa „Modelowa Rewitalizacja Miast” złożona przez Miasto Lublin w Konkursie organizowanym przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Departament Programów Pomocowych

Przedmiotowy Projekt jest bezpośrednio powiązany z działaniami planowanymi do realizacji przez Miasto Lublin w formule ZIT ze środków RPO WL- 2014-2020. Opracowanie w ramach Konkursu pełnej koncepcji dotyczącej opisanego obszaru świadczy o kompleksowym podejściu Miasta do zagadnień rewitalizacyjnych. Koncepcja odpowiada, między innymi na pytanie jak zostaną zagospodarowane tereny obecnego Podzamcza, który w związku z planowaną budową

Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego dla Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego straci jedną ze swoich dotychczasowych funkcji czyli działanie na tym terenie Dworca autobusowego.

Rewitalizacja tego obszaru nie jest jednak możliwa w ramach środków ZIT, w szczególności ze względu na nieuregulowaną sytuację własnościową gruntów a przede wszystkim ze względu na bardzo szeroki zakres interwencji przekraczający możliwości czasowe (planowane zakończenie realizacji Projektu Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego dla Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego to IV/2021 r.) i finansowe przypisane do ZIT.

Lokalny Program Rewitalizacji Nałęczowa 2007-2015⁵⁵

Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Nałęczów został określony na lata 2007-2015. Pozwala to na szczegółowe określenie harmonogramu realizacji zadań ujętych w Programie oraz kosztów ich realizacji. Projekty ujęte w dokumencie mają charakter wieloletni, jego realizacja uzależniona jest od pozyskania dofinansowania ze źródeł zewnętrznych, dlatego też – na etapie opracowywania dokumentu - uznano, że optymalnym okresem planowania jest okres 2007-2015. Określono też dwa podokresy programowania: lata 2007-2010 oraz 2011-2015.

Za cel nadrzędny dokumentu uznano poprawę atrakcyjności i konkurencyjności miast regionu służącą zrównoważonemu rozwojowi województwa.

Priorytetami w realizacji celu nadrzędnego są:

✚ Rewitalizacja zdegradowanych terenów miejskich

Cele priorytetu:

1. - rewitalizacja (rehabilitacja) zdegradowanych dzielnic mieszkaniowych,
2. - rewitalizacja zabytkowej tkanki miast,
3. - rewitalizacja terenów przemysłowych i powojennych,
4. - rewitalizacja miejskich terenów zieleni i rekreacji oraz dolin rzecznych.

✚ Poprawa standardów funkcjonowania i rozwoju miast

Cele priorytetu:

1. - racjonalna gospodarka przestrzenią powiązana z efektywną polityką urbanistyczno – architektoniczną,
2. - ochrona, zachowanie tożsamości i różnorodności kulturowej i przyrodniczej miast regionu,
3. - modernizacja, rozbudowa sieci i infrastruktury komunikacyjnej i technicznej miast,
4. - wspieranie rozwoju dostępnych form mieszkalnictwa,
5. - wspieranie rozwoju bazy ekonomicznej miasta.

✚ Wzrost i efektywne wykorzystanie potencjału miast

Cele priorytetu:

1. - rozwój funkcji metropolitalnych Lublina jako głównego ośrodka rozwoju regionu,
2. - rozwój większych miast jako regionalnych ośrodków rozwoju,
3. - rozwój mniejszych miast jako regionalnych ośrodków rozwoju,
4. - rozwój bazy i infrastruktury turystycznej i kulturowej miast szczególnie predysponowanych,
5. - rozwój, poszerzenie oferty i jakości funkcji miast nadgranicznych, współpraca transgraniczna.

⁵⁵ Uchwała Nr XLI/305/10 Rady Miejskiej w Nałęczowie z dnia 30 września 2010 roku w sprawie przyjęcia lokalnego Programu Rewitalizacji Miasta Nałęczów na lata 2007-2015.

Osiągnięcie w jak najwyższym stopniu założonych w Lokalnym Programie Rewitalizacji Miasta Nałęczów celów jest możliwe tylko w przypadku pełnego zaangażowania się w jego realizację wszystkich podmiotów, do których tenże Program jest adresowany. Realizacja nie będzie jednak możliwa bez odpowiedniego zabezpieczenia znacznych środków finansowych szczególnie w zakresie projektów inwestycyjnych. Budżet miasta, jak i inne lokalne źródła nie zapewnią właściwego poziomu finansowania tych przedsięwzięć. Szansą na pomyślne rozwiązanie problemów może być pomoc finansowa udzielana ze środków Unii Europejskiej czy też innych funduszy zewnętrznych oraz w ramach wydzielanych na ten cel środków krajowych. Takie założenie zostało przyjęte w niniejszym Programie w części związanej z projektem planu finansowego na lata 2007 – 2015. Zrealizowanie ujętych w niniejszym Lokalnym Planie Rewitalizacji Miasta Nałęczów inwestycji nie tylko zmieni oblicze tego znanego w Polsce i świecie kurortu uzdrowiskowego czyniąc go zgodnie z planami założycieli MIASTEM- OGRODEM(zgodnie z planami założenia i rozwoju miasta), ale przyczyni się też w sposób zasadniczy do pozytywnych zmian społeczno – gospodarczych wpływając, na jakość życia wszystkich mieszkańców Nałęczowa a w szczególności na grupy zagrożone wykluczeniem. Konkurencja na rynku uzdrowisk wymaga kształtowania oferty turystycznej i leczniczej na najwyższym światowym poziomie. Rewitalizacja zdegradowanych terenów i obiektów Nałęczowa wychodzi naprzeciw tym potrzebom.

Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Lubartów na lata 2009-2015⁵⁶

Biorąc pod uwagę politykę regionalną, dokumenty planistyczne, opracowane dla Miasta Lubartów oraz specyfikę Miasta, ustanowiono następujące celów dla dokumentu Lokalnego Programu Rewitalizacji jako narzędzia zarządzania rewitalizacją:

- skuteczne rozwiązywanie problemów obszaru rewitalizowanego,
- sprawne zarządzanie realizacją Lokalnego Programu Rewitalizacji przez władze miasta i wszystkich partnerów,
- efektywne wykorzystanie środków miasta i środków pomocowych przeznaczanych na cele społeczne,
- uzyskanie szerokiego poparcia społecznego dla przyjętych w programie działań,
- uzyskiwanie wysokiego poziomu konsensusu uczestników/partnerów programu w okresie jego tworzenia i realizacji,
- stymulowanie współdziałania mieszkańców obszaru rewitalizowanego,
- wspieranie i rozwijanie inicjatyw związanych z organizowaniem się mieszkańców obszaru rewitalizowanego wokół wspólnych idei i celów,
- skuteczne pozyskiwanie zewnętrznych środków finansowych (szczególnie UE),
- wzmacnianie poczucia tożsamości z miastem.

Na tej podstawie przyjęto cele ogólne, cele szczegółowe i działania dla poszczególnych stref rewitalizowanego miasta.

Cele ogólne:

1. **Śródmieście Lubartowa wizytówką miasta dzięki wyeksponowanym walorom architektonicznym, kulturalnym i historycznym.**
2. **Zachowanie przyrodniczo-krajobrazowej funkcji obszaru terenów zielonych sąsiadujących z rzeką Wieprz z jednoczesnym stworzeniem obszaru rekreacji i aktywnego wypoczynku, nieuciążliwych dla środowiska przyrodniczego.**
3. **Rozwój strefy przemysłowej – aktywizacja gospodarcza miasta.**
4. **Poprawa warunków zamieszkiwania.**

Cele szczegółowe:

- a. **Poprawa stanu zasobów dziedzictwa kulturowego oraz historycznych przestrzeni publicznych**

⁵⁶ Załącznik do chwały Rady Miasta Lubartów Nr XXXVI/226/09 z dnia 16 października 2009 roku (ze zmianami)

Działania:

Rewitalizacja rynku.

- ✓ Remonty konserwatorskie obiektów zabytkowych.
- ✓ Prowadzenie badań dotyczących historii miasta i obiektów zabytkowych.

b. Poprawa estetyki śródmiejskich przestrzeni publicznych

Działania:

- ✓ Wprowadzenie ładu przestrzeni publicznej.
- ✓ Przywrócenie i ochrona estetyki najbliższej naturze, malowniczości śródmieścia.
- ✓ Reorganizacja handlu targowiskowego w mieście.

c. Aktywizacja działań kulturalnych, turystycznych, promocyjnych i publicznych

Działania:

- ✓ Wzbogacenie oferty kulturalnej, artystycznej, muzealnej i ochrony dziedzictwa kulturowego, aktywizacja działalności ośrodków kultury.
- ✓ Poprawa dostępności usług i atrakcji turystycznych (informacja turystyczna, informacja bezpłatna ze strony samorządu np. foldery, przygotowanie atrakcji turystycznych, likwidacja barier architektonicznych, obsługa internetowa, kilkujęzyczne tłumaczenia opisów i informacji turystycznych).
- ✓ Wprowadzenie ujednoliconego systemu oznakowania miasta.
- ✓ Zintensyfikowanie działań promocyjnych miasta oraz promocji jego marki.

d. Poprawa stanu technicznego przestrzeni publicznych i obsługi infrastrukturalnej, w tym komunikacyjnej

Działania:

- ✓ Poprawa stanu technicznego dróg, chodników, placów, parkingów, dostosowanie ich do potrzeb osób niepełnosprawnych.
- ✓ Zorganizowanie miejsc parkingowych.
- ✓ Uzupelnienie brakujących odcinków sieci oraz modernizacja wyeksploatowanych odcinków sieci infrastruktury technicznej (energetycznej, ciepłowniczej, kanalizacyjnej, wodociągowej). Remont – w powiązaniu z remontami nawierzchni i przebudową dróg – istniejących awaryjnych odcinków sieci.
- ✓ Kontynuacja budowy oświetlenia.

e. Poprawa stanu zasobów mieszkaniowych

Działania:

- ✓ Prace remontowe i adaptacyjne części mieszkalnej zabudowy śródmiejskiej.
- ✓ Poprawa zasobów mieszkaniowych pod względem termomodernizacji.
- ✓ Przystosowanie budynków mieszkalnych i ich otoczenia do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych.
- ✓ Wzbogacenie programu funkcjonalnego zabudowy mieszkaniowej o właściwe zagospodarowanie towarzyszących jej terenów zielonych.

f. Wyposażenie przestrzeni i zasobów miasta pod kątem zaspokojenia potrzeb mieszkańców i turystów

Działania:

- ✓ Rehabilitacja istniejących i urządzenie nowych terenów dla rekreacji zarówno mieszkańców, jak i turystów.
- ✓ Większa dostępność sieci internetowej, zarówno dla mieszkańców, jak również dla turystów.
- ✓ Poprawa bezpieczeństwa publicznego.
- ✓ Poprawa dostępności komunikacyjnej miasta.

g. Poprawa warunków ekologicznych i przyrodniczych w dolinie Wieprza

Działania:

- ✓ Ochrona zasobów środowiska naturalnego.

h. Zaspokojenie potrzeb społecznych - rekreacji i aktywności fizycznej ludności miejscowej oraz turystów – stworzenie wielofunkcyjnego obszaru rekreacyjnego miasta z wykorzystaniem terenów zielonych.

Działania:

- ✓ Organizacja terenów sportowo-rekreacyjnych.

i. Zwiększenie poziomu inwestycji gospodarczych w mieście

Działania:

- ✓ Udostępnianie terenów inwestycyjnych.
- ✓ Tworzenie zachęt dla inwestorów.

Przyjęte cele Lokalnego Programu Rewitalizacji odnoszą się bezpośrednio do obszaru całego miasta – wszystkich wyznaczonych stref rewitalizacji, narażonych na degradację techniczną oraz w dużym stopniu degradację społeczno-gospodarczą.

Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Świdnik na lata 2007-2015⁵⁷.

Opracowany dokument zakłada, że realizacja programu rewitalizacji przyczyni się do rozwoju poszczególnych obszarów problemowych w Mieście, a także rozwoju całego Świdnika. Realnym polem oceny tych efektów będzie z pewnością perspektywa wieloletnia, można jednak oczekiwać, że w okresie, dla którego program jest przygotowywany, widoczna będzie poprawa w zakresie atrakcyjności inwestycyjnej, podniesienia wartości nieruchomości oraz odwrócenia negatywnych zjawisk społecznych.

Przyjęto, że realizacja programu pozwoli osiągnąć:

- poprawę stanu bezpieczeństwa mieszkańców i turystów,
- poprawę stanu zasobów kulturowych Miasta,
- poprawę stanu środowiska naturalnego,
- rozwój małych i średnich przedsiębiorstw, głównie usługowych, oraz stworzenie dzięki temu szeregu nowych miejsc pracy,
- powstrzymanie degradacji obiektów i terenów zabytkowych,
- wzmocnienie roli lokalnych centrów handlowych, kulturalnych, przemysłowych oraz sportowo-rekreacyjnych, podniesienie znaczenia Świdnika w regionie,
- poprawę stanu estetyki przestrzeni miejskiej,
- podniesienie atrakcyjności turystycznej,
- ożywienie terenów poprzemysłowych,
- stworzenie lepszych warunków dla prowadzenia w Świdniku działalności przemysłowej o różnej skali i przedmiocie.

W oparciu o w/w cele dokonano wyboru obszarów przeznaczonych do rewitalizacji - przede wszystkim w oparciu o analizę sytuacji społeczno-gospodarczej miasta i wyniki konsultacji społecznych przeprowadzonych przez wyłoniony na potrzeby Programu zespół ds. rewitalizacji. Przy wskazywaniu obszarów do programu kierowano się przede wszystkim kryteriami, które zostały określone w Wytycznych dla opracowania Lokalnych Programów Rewitalizacji, opracowanych przez Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego. Zgodnie z nimi, aby dany obszar mógł być uznany za nadający się do rewitalizacji, musi wystąpić na nim co najmniej trzy z poniższych zjawisk:

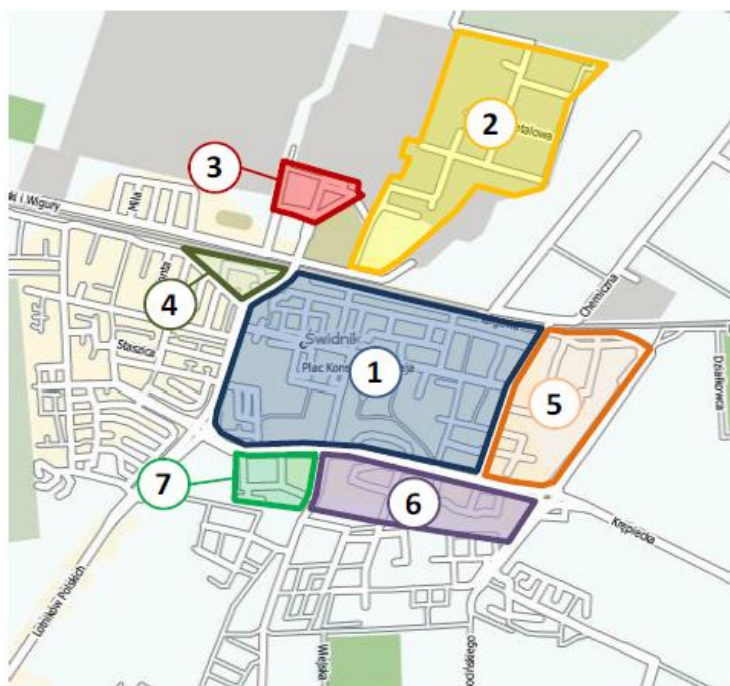
- wysoki poziom ubóstwa i wykluczenia,
- wysoka stopa długotrwałego bezrobocia,
- niekorzystne trendy demograficzne,
- niski poziom wykształcenia, wyraźny deficyt kwalifikacji i wysoki wskaźnik przerywania skolaryzacji,
- wysoki poziom przestępczości i wykroczeń,
- szczególnie wysoki stopień degradacji środowiska,
- niski wskaźnik prowadzenia działalności gospodarczej,
- wysoka liczba imigrantów, grup etnicznych i mniejszościowych lub uchodźców,
- porównywalnie niski poziom wartości zasobu mieszkaniowego,
- niski poziom wydajności energetycznej budynków.

Z terenu miasta wydzielono łącznie 7 obszarów przeznaczonych do rewitalizacji

⁵⁷ Załącznik do uchwały Rady Miasta Świdnik Nr XLI/248/2009 z dnia 30 września 2009r. w sprawie przyjęcia Lokalnego Programu rewitalizacji Miasta Świdnik



Mapa 19 - Lokalizacja terenów rewitalizowanych na terenie Świdnika



Źródło: Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Świdnik na lata 2007-2015.

Te wszystkie działania są dowodem na to, że planowane działania rewitalizacyjne na terenie LOF są w pełni uzasadnione i oczekiwane przez społeczność lokalną.

Potrzeby w obszarze rewitalizacji LOF wynikają bezpośrednio z ustaleń zawartych w diagnozach poszczególnych obszarów strategii ZIT LOF. Wszystkie dokumenty strategiczne opracowane przez poszczególne JST LOF zawierają części diagnostyczne, w oparciu o które wyznaczono obszary wsparcia przewidziane do działań rewitalizacyjnych.

Obecnie 4 powyżej omówione miasta z obszaru LOF, które posiadają Programy Lokalne Rewitalizacji tj.: Lublin, Nałęczów, Lubartów i Świdnik, dokonują aktualizacji swoich programów.

Pozostałe gminy są na etapie opracowywania LPR lub aktualizują swoje Strategie Rozwoju, które obecnie w sposób wyczerpujący wskazują obszary, które należy uwzględnić w działaniach rewitalizacyjnych.

Zgodność regionalnych i lokalnych dokumentów strategicznych, które odnoszą się między innymi do zagadnień rewitalizacyjnych, wyłączenia społecznego, gospodarczego i cyfrowego została omówiona w Strategii ZIT LOF w Rozdziale 2 – Spójność Strategii ZIT IOF z krajowymi, i innymi dokumentami planistycznymi.

Trzy Gminy z LOF nie posiadają e-usług, co sprawia, że w tym obszarze istnieje konieczność interwencji w ramach ZIT, by wyrównać, w tym obszarze poziom życia mieszkańców. Strategie tych rozwoju gmin LOF wprost wskazują na potrzeby w zakresie e-administracji.

Gmina Jabłonna – w swojej Strategii Rozwoju Lokalnego wskazuje, w celu strategicznym 2 Podniesienie poziomu życia na obszarze Gminy – poprzez realizację Celu operacyjnego 2.3 Podniesienie standardów obsługi interesantów w Urzędzie Gminy podległych mu jednostkach organizacyjnych oraz w Celu operacyjnym 2.4 Informatyzacja Gminy Jabłonna.

Gmina Jastków – w swojej Strategii Rozwoju Lokalnego w ramach proponowanych kierunków działań wskazuje potrzebę poprawy funkcjonowania i jakości oraz rozbudowy infrastruktury komunikacyjnej i teleinformatycznej.

Gmina Strzyżewice - w swojej Strategii Rozwoju **Lokalnego diagnozuje Priorytet**: Promowanie rozwiązań społeczeństwa informacyjnego określając następujące kierunki **działań**:

- Budowa sieci infrastruktury informacyjnej na obszarze Gminy Strzyżewice;
- Upowszechnianie stosowania technik społeczeństwa informacyjnego w pracy instytucji publicznych i administracji samorządowej;
- Wzrost wykorzystania szerokopasmowego **Internetu wśród mieszkańców**;
- Rozwój usług publicznych spełniających specyficzne potrzeby obywateli;

Rozdział 2. Strategia ZIT w odniesieniu do Planu Gospodarki Niskoemisyjnej

Plan gospodarki niskoemisyjnej (PGN) jest strategicznym dokumentem, w którym określa się priorytety rozwojowe gminy z uwzględnieniem polityki energetyczno- klimatycznej. W PGN planuje się działania i środki na podniesienie efektywności energetycznej, zwiększenie ilości energii wytwarzanej w odnawialnych źródłach energii oraz redukcję emisji gazów cieplarnianych w gminie. Plan gospodarki niskoemisyjnej przewiduje działania przynajmniej do 2020 roku i aktywnie włącza gminy w realizację polityki klimatyczno-energetycznej UE do roku 2020.

Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, zwiększenie efektywności energetycznej oraz zwiększenie udziału energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych ściśle łączy się z poprawą jakości powietrza. W Lublinie i w województwie lubelskim odnotowuje się przekroczenia dopuszczalnych stężeń pyłu zawieszonego PM10. Realizowany jest Program ochrony powietrza dla Aglomeracji Lubelskiej oraz Program ochrony powietrza dla strefy lubelskiej, który zawiera działania na rzecz ograniczania emisji pyłu w Lublinie i województwie lubelskim. Działania zawarte w planach gospodarki niskoemisyjnej są spójne z Programami ochrony powietrza dla Aglomeracji Lubelskiej i strefy lubelskiej (POP) oraz Planami działań krótkoterminowych (PDK) – ich celem jest poprawa jakości powietrza.

W ramach realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, gminy przewidziały na swoim terenie zadania inwestycyjne związane z niskoemisyjnym transportem (PI 4e i 7b RPO WL 2014-2020 oraz PO PW 2014-2020). Gminy te mają obowiązek opracowania planów gospodarki niskoemisyjnej. Zgodnie z harmonogramem prac nad poszczególnymi dokumentami, plany gospodarki niskoemisyjnej planowane są do zatwierdzenia przez Rady Gmin w 2015 roku.

Wszystkie planowane do realizacji strategiczne projekty ZIT LOF w ramach PI 4e i 7b wykażą pełną zgodność z Planami Gospodarki Niskoemisyjnej gmin LOF.

Dla projektów komplementarnych w ramach Programu POIŚ 2014-2020 istnieje obowiązek uzasadnienia zgłaszanych projektów w kontekście gospodarki niskoemisyjnej. Zgłaszane przez administrację rządową i przedsiębiorstwa energetyki ciepłej zamiary inwestycyjne, przewidziane do dofinansowania w ramach projektów pozakonkursowych, muszą wynikać z opracowanych dla danych gmin planów gospodarki niskoemisyjnej. W ramach niniejszej Strategii określa się obszar całego LOF jako obszar wsparcia dla projektów konkursowych (POIŚ) z zakresu termomodernizacji budynków spółdzielni i wspólnot mieszkaniowych oraz komunalnych i budynków sektora publicznego. Projekty komplementarne z POIŚ przewidziane do realizacji w zakresie uzgodnionym z MIR w ramach PI 4v,4vi stanowią załącznik nr 3 do niniejszej Strategii.

Plany gospodarki niskoemisyjnej, opracowywane dla poszczególnych gmin, wskazują jako cel główny „podniesienie poziomu i jakości życia mieszkańców, realizację polityki energetyczno-klimatycznej Unii Europejskiej i poprawę jakości powietrza”.

W odniesieniu do poszczególnych planów zestaw działań prowadzących do osiągnięcia celu oscyluje wokół następujących przedsięwzięć:

1. Poprawa efektywności energetycznej w budynkach

- termomodernizacje budynków,

- wymiana sieci elektrycznych,
- wymiana oświetlenia,
- wymiana urządzeń dźwigowych w budynkach wielorodzinnych,
- wymiana systemów grzewczych, w tym likwidacja kotłowni węglowych.

2. Rozwój zrównoważonej multimodalnej mobilności i niskoemisyjnego transportu

- rozwój i szersze wykorzystanie transportu zbiorowego, w tym zakup niskoemisyjnego taboru, taboru o napędzie elektrycznym lub hybrydowym, rozbudowa trakcji trolejbusowej, udogodnienia w komunikacji zbiorowej (bilet elektroniczny/informacja pasażerska),
- poprawa nawierzchni dróg w celu oszczędności paliw podczas jazdy,
- zmiany organizacji ruchu miejskiego w celu poprawy mobilności w mieście - (buspasy, nowe odcinki dróg, systemy zarządzania ruchem - organizacja świetlna/zielona fala/uprzywilejowanie pojazdów komunikacji miejskiej)
- zapewnienie intermodalności rodzajów transportu - integracja różnych rodzajów transportu (budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych, parkingów P&R, B&R, K&R),
- rozwój mobilności niezmotoryzowanej - komunikacji rowerowej, pieszej,
- ograniczenie wykorzystania samochodów osobowych w mieście,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,

3. Rozwój ciepła systemowego

- modernizacja sieci ciepłowniczej na terenie miasta – wymiana rurociągów kanałowych na nowoczesną sieć preizolowaną lub poprzez zastosowanie wydajniejszej izolacji,
- wymiana wymiennikowych węzłów grupowych na indywidualne węzły ciepłownicze wraz z przebudową zewnętrznych instalacji odbiorczych na osiedlach mieszkaniowych z zabudową wielorodzinną,
- rozbudowa efektywnego systemu ciepłowniczego na terenie miasta Lublin
- likwidacja piecyków gazowych/podgrzew wody ciepłem systemowym,
- budowa układu akumulacji ciepła.

4. Wytwarzanie i dystrybucja energii pochodzącej z odnawialnych/ alternatywnych źródeł energii

- budowa instalacji fotowoltaicznych,
- montaż urządzeń do wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych,
- budowa i rozbudowa instalacji wykorzystujących biogaz,
- budowa instalacji wykorzystujących biomasę do produkcji energii.
- budowa Instalacji Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych (RDF lub pre-RDF) z odzyskiem ciepła lub budowa bloku energetycznego zasilanego paliwami alternatywnymi.

5. Zwiększenie efektywności energetycznej w przedsiębiorstwach i administracji

- podniesienie efektywności energetycznej w urządzeniach wykorzystywanych w zakładach,
- odzysk energii z urządzeń,
- modernizacja przepompowni wody,
- preizolowanie sieci kablowych zasilających ujęcie wody,
- wymiana oświetlenia na energooszczędne,
- wymiana i zakup pojazdów niskoemisyjnych i elektrycznych.

6. Działania informacyjne i edukacyjne

- promocja kompensacji przyrodniczej w terenach zainwestowanych (zielone dachy, zielone ściany),
- organizacja Dni Energii w Lublinie,
- organizacja punktu informacyjnego,
- działania edukacyjne w szkołach.

Spis map

Mapa 1 - Nakłady wewnętrzne na działalność B+R w PKB według województw w 2011 r.	26
Mapa 2 - Mapa zagrożeń i ryzyk powodziowych	38
Mapa 3 - Obszary chronione na terenie LOF	45
Mapa 4 - Dostępność drogowa potencjałowa Polski. Stan w roku 2012.	48
Mapa 5 – Liczba pojazdów na dobę w komunikacji publicznej na terenie woj. lubelskiego	53
Mapa 6 - Mapa Trasy trolejbusowe w latach 2007-2015 i trasy trolejbusowe planowane po 2015r. (kolor czerwony)	55
Mapa 7 – Natężenie ruchu na sieci dróg wojewódzkich w 2010 r.	58



Mapa 8 – Sieci dróg wojewódzkich w woj. Lubelskim	59
Mapa 9 - Sieci linii kolejowych w LOFie	60
Mapa 10 - Mapa tras ścieżek rowerowych zlokalizowanych w Lublinie	63
Mapa 11 – Kierunki lotów i linie lotnicze obsługujące lotnisko w Lublinie/Świdniku	64
Mapa 12 – Mapa połączeń Lublina i kluczowych dróg wyjazdowych z/do miasta	65
Mapa 13 - Schematyczny plan Lublina i kluczowych dróg wyjazdowych z/do miasta, istotnych ciągów komunikacyjnych wewnątrz miasta, sieci trolejbusowej i kluczowych lokalizacji węzłów komunikacyjnych i innych strategicznych lokalizacji np. lotnisko	68
Mapa 14 - Natężenie dojazdów do pracy w Lublinie z gmin LOF	76
Mapa 15 - Natężenie dojazdów do pracy z Lublina do gmin LOF	77
Mapa 16 - Potoki ruchu kołowego w Lublinie (2013r.)	80
Mapa 17 – Orientacyjna mapa projektów kolejowych planowanych do realizacji w latach 2014 - 2020 przy wsparciu środków UE	85
Mapa 18 - Przewidywany obszar, który zostanie objęty działaniami pilotażowymi:	108
Mapa 19 - Lokalizacja terenów rewitalizowanych na terenie Świdnika	113

Spis tabel

Tabela 1 - Liczba ludności w latach 2006-2013 w gminach LOF wg faktycznego miejsca zamieszkania, stan na koniec grudnia danego roku	2
Tabela 2 - Migracje zagraniczne w obszarze LOF w latach 2006-2013	3
Tabela 3 - Struktura ludności wg płci w wybranych latach	3
Tabela 4 - Struktura ludności wg podziału na płeć i grupy ekonomiczne w 2013 r.	4
Tabela 5 - Wskaźnik przyrostu naturalnego w gminach LOF w latach 2006-2013	4
Tabela 6 - Powierzchnia gruntów w gminach LOF wg. Klasyfikacji Rady Ministrów	22
Tabela 7 - Powierzchnia i typ wykorzystania gruntów zabudowanych i zurbanizowanych w gminach LOF wg. Klasyfikacji Rady Ministrów	24
Tabela 8 - Znormalizowane wskaźniki innowacyjności, wartości porównywane rok do roku, RIS 2014	28
Tabela 9 - Liczba osób bezrobotnych w gminach LOF	33
Tabela 10 - Stan bezrobocia LOF na tle województwa i kraju w 2013 r.	34
Tabela 11 - Odsetek mieszkańców mających dostęp do sieci wod-kan i gazowej na terenie LOF w 2006 i 2012	38
Tabela 12 - Dane dotyczące terenów zieleni w LOFie	45
Tabela 13 - Dane określające stan bezpieczeństwa na drogach OF	57
Tabela 14 - Charakterystyka przewozów organizowanych przez Województwo Lubelskie	60
Tabela 15 - Bilans ścieżek rowerowych w gminach	62

Tabela 16 - Tabela wynikowa - podstawowe informacje dotyczące poszczególnych punktów pomiarowych wielkości potoków pasażerskich	66
Tabela 17 - Dane określające czas dojazdu do centrum Lublina z gmin LOFu	75
Tabela 18 - Liczba powiązań komunikacyjnych (kursów) z Lublina do gmin.	75
Tabela 19 - Liczba powiązań komunikacyjnych (kursów) z Lublina do gmin.	78
Tabela 20 - Analiza poziomu ubóstwa w gminach woj. lubelskiego wśród osób korzystających z pomocy społecznej w 2012r.	86
Tabela 21 - Poziom i trendy w udzielaniu pomocy społecznej	87
Tabela 22 - Placówki ochrony zdrowia – przychodnie oraz liczba udzielonych porad wg gmin LOF (dane za 2012r.)	89
Tabela 23 - Wysokość wydatków na ochronę zdrowia	91
Tabela 24 - Ilość osób niepełnosprawnych zarejestrowanych w LOF w 2002 i niepełność danych z lat ostatnich	94
Tabela 25 - Stan zdrowia osób powyżej 18 roku życia będących pod opieką lekarza w Mieście Lublin w latach 2008 – 2012 (wskaźnik na 10 tys. mieszkańców)	95
Tabela 26 - Stan zdrowia dzieci i młodzieży do 18 roku życia będących pod opieką lekarza poz w Mieście Lublin w latach 2008 – 2012 (wskaźnik na 10 tys. mieszkańców)	96
Tabela 27 - Charakterystyka obszarów.	101
Tabela 28 - Zestawienie powierzchni objętej PR I MPZP.	103
Tabela 29 - <i>Liczba ludności oraz liczba osób bezrobotnych</i>	106

Spis wykresów

Wykres 1 - Scholaryzacja w gminach – szkoły podstawowe i gimnazjalne (porównanie 2007-2012) ...	6
Wykres 2 - Kierunki kształcenia w szkołach zawodowych LOF wg liczby uczniów (2012)	12
Wykres 3 - Udział ludności wg ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w 2008 r.	16
Wykres 4 - Udział ludności wg ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w 2013 r.	16
Wykres 5 - Średni udział ludności wg ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w gminach należących do LOF w latach 2008-2013 r.	17
Wykres 6 - Wskaźnik obciążenia demograficznego - ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym w latach 2008-2013	17
Wykres 7 - Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON w LOF w latach 2009-2013	18
Wykres 8 - Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności w latach 2008-2013	19
Wykres 9 - Podmioty na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym w latach 2008-2013	19
Wykres 10 - Podmioty nowo zarejestrowane w rejestrze REGON w LOF w latach 2009-2013	20
Wykres 11 - Podmioty wyrejestrowane z rejestru REGON w LOF w latach 2009-2013	20
Wykres 12 - Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON wg klas wielkości w LOF w latach 2009-2013 (wg kryterium liczby pracujących)	21

Wykres 13 - Bezrobotni zarejestrowani ogółem w LOF w latach 2008-2013	33
Wykres 14 - Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w LOF w latach 2008-2013 (%)	34
Wykres 15 - Pracujący ogółem w LOF	34
Wykres 16 - Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto (w zł)	35
Wykres 17 - Przeciętne miesięczne wynagrodzenia brutto w relacji do średniej krajowej (100)	35
Wykres 18 - Korzystający z instalacji w % ogółu ludności	39
Wykres 19 - Długość dróg o twardej nawierzchni na 100km ² w 2011 r. [km]	49
Wykres 20 - Długość linii kolejowych na 100 km ² w 2011 r. [km]	50
Wykres 21 - Udział mieszkańców wybranych gmin LOF korzystających głównie z transportu samochodowego	78
Wykres 22 - Preferencje wyboru środka transport zbiorowego	78
Wykres 23 - Korzystający z roweru jako środka codziennej komunikacji	79
Wykres 24 - Powody udzielenia pomocy i wsparcia w województwie lubelskim w 2012 roku	88
Wykres 25 - Ludność w gminach LOF wg grup wiekowych (2012)	90