



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO

Lublin, dnia 21 stycznia 2016 r.

Poz. 419

UCHWAŁA NR X/87/2015 RADY POWIATU W HRUBIESZOWIE

z dnia 29 grudnia 2015 r.

w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu hrubieszowskiego”

Na podstawie art. 12 pkt 11 i art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998r. o samorządzie powiatowym (t. j. Dz. U. z 2015 r. poz. 1445) w związku z art. 9 ust. 1 pkt 3 oraz art. 12 ust. 1, 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (t. j. Dz. U. z 2015r. poz. 1440) oraz art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (t.j. Dz. U. z 2011r. Nr 197, poz. 1172 z późn. zm.) **Rada Powiatu uchwala, co następuje :**

§ 1. Uchwala się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu hrubieszowskiego” stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Staroście Hrubieszowskiemu.

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

Przewodniczący Rady

Andrzej Barczuk



Załącznik
do Uchwały Nr X/87/2015
Rady Powiatu w Hrubieszowie
z dnia 29 grudnia 2015 r.

STAROSTWO POWIATOWE W HRUBIESZOWIE

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU HRUBIESZOWSKIEGO

-

PLAN TRANSPORTOWY

WYKONANY PRZEZ



WARSZAWA, 2015 R.

SPIS TREŚCI

1. WSTĘP	3
1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY?.....	3
1.2. SŁOWNIK POJĘĆ UŻYWANYCH W DOKUMENCIE.....	6
2. OCENA I PROGNOZA ZAPOTRZEBOWANIA NA POWIATOWE PRZEWOZY PASAŻERSKIE O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W PERSPEKTYWIE DO 2025 R.	7
2.1. CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM.....	7
2.2. ANALIZA SYTUACJI DEMOGRAFICZNEJ W POWIECIE HRUBIESZOWSKIM.....	9
2.3. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA DLA POWIATU HRUBIESZOWSKIEGO.....	11
2.4. OKREŚLENIE OBSZARÓW O NAJWIĘKSZYM POTENCJALNYM ZAPOTRZEBOWANIU NA PRZEWOZY.....	14
3. SYSTEM TRANSPORTOWY W POWIECIE HRUBIESZOWSKIM	18
3.1. SIEĆ DROGOWA W POWIECIE.....	18
3.2. SIEĆ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ W POWIECIE.....	22
3.3. SIEĆ KOLEJOWA W POWIECIE.....	36
4. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW	37
4.1. ORGANIZATOR TRANSPORTU PUBLICZNEGO W POWIECIE HRUBIESZOWSKIM ORAZ JEGO ZADANIA.....	37
4.2. FUNKCJE ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	38
4.3. OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	39
5. STRATEGICZNE WĘZŁY PRZESIADKOWE	40
6. SIEĆ O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W POWIECIE HRUBIESZOWSKIM	43
6.1. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z PLANÓW TRANSPORTOWYCH WYŻSZEGO RZĘDU.....	43
6.2. WYZNACZENIE SIECI O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W POWIECIE HRUBIESZOWSKIM.....	44
7. FINANSOWANIE USŁUG O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	53
7.1. FORMY FINANSOWANIA TRANSPORTU PUBLICZNEGO.....	53
7.2. WPŁYW TRYBU WYBORU OPERATORA NA FINANSOWANIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO.....	55
8. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH	57
8.1. ZAGADNIENIA WPROWADZAJĄCE.....	57
8.2. DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	59
8.3. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA (SIP).....	61
8.4. UDOSTĘPNIANIE OPERATOROM LUB OPERATOROM I PRZEWOŹNIKOM INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ.....	62
9. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE HRUBIESZOWSKIM	64
9.1. STAN OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO POWIATU HRUBIESZOWSKIEGO.....	64
9.2. OCHRONA POWIETRZA ATMOSFERYCZNEGO W POWIECIE.....	69
9.3. NATĘŻENIE HAŁASU KOMUNIKACYJNEGO.....	70
9.4. ROLA PLANU TRANSPORTOWEGO.....	71
10. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	72
ZAŁĄCZNIK	73

1. Wstęp

1.1. Czym jest Plan Transportowy?

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

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

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

Ustawa nakłada obowiązek opracowania planu transportowego na niektórych organizatorów. W przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, obowiązek opracowania planu ma:

1. Gmina:
 - a. licząca, co najmniej 50 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
 - b. której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
2. Związek międzygminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
3. Powiat:
 - a. liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
4. Związek powiatów obejmujący obszar liczący, co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
5. Województwo:

- a. w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
 - b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
6. Minister właściwy do spraw transportu - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2. Słownik pojęć używanych w dokumencie

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie

Lp.	Pojęcie	Opis
1	Plan Transportowy	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności: <ol style="list-style-type: none"> 1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej; 2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych; 3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych; 4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; 5. Zasady organizacji rynku przewozów; 6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróży do infrastruktury przystankowej; 7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera; 8. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
2	Organizator transportu publicznego	Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Hrubieszowskim w zakresie przewozów powiatowych jest Starosta Hrubieszowski.
3	Operator	Samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.
4	Przewoźnik	Przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

2. Ocena i prognoza zapotrzebowania na powiatowe przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej w perspektywie do 2025 r.

2.1. Charakterystyka ogólna obszaru objętego Planem Transportowym

Powiat Hrubieszowski mieści się w południowo-wschodniej części Województwa Lubelskiego. Graniczy z powiatem chełmskim (od północy), zamojskim (od zachodu) i tomaszowskim (od południa). Od wschodu powiat graniczy z Ukrainą. Stolicą powiatu jest miasto Hrubieszów, siedziba władz powiatowych, gminnych i miejskich. Od Lublina- stolicy województwa dzieli go ok. 118 km. Teren powiatu przecina droga krajowa nr 74.

Położenie poszczególnych gmin wchodzących w skład Powiatu przedstawia poniższa mapa:

Mapa 1. Powiat Hrubieszowski



Źródło: *Google.pl*

W skład Powiatu Hrubieszowskiego wchodzi:

- gmina miejska:

Miasto Hrubieszów położone jest w środkowo-wschodniej części Powiatu Hrubieszowskiego. Miasto oplata gmina Hrubieszów. Przez teren gminy przebiega:

- droga krajowa nr 74,
- droga wojewódzka 844,
- linia kolejowa nr 65.

- **gminy wiejskie:**

Gmina Hrubieszów leży w północno-wschodniej części Powiatu Hrubieszowskiego. Sąsiaduje z gminami: Białopole, Horodło, Hrubieszów, Mircze, Trzeszczany, Uchanie, Werbkowice. Gmina sąsiaduje również z Ukrainą. Siedzibą władz gminy jest miasto Hrubieszów. Przez teren gminy przebiega:

- droga krajowa nr 74,
- droga wojewódzka 844,
- linia kolejowa nr 65 i 72.

Gmina Dołhobyczów leży w południowej części Powiatu Hrubieszowskiego. Sąsiaduje z gminami: Mircze, Telatyn, Ulhówek. Gmina sąsiaduje z Ukrainą. Siedzibą władz gminy jest miejscowość Dołhobyczów. Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 844.

Gmina Horodło leży w północno-wschodniej części Powiatu Hrubieszowskiego. Sąsiaduje z gminami: Białopole, Dubienka, gmina Hrubieszów. Gmina sąsiaduje z Ukrainą. Siedzibą władz gminy jest miejscowość Horodło. Przez teren gminy przebiega droga krajowa nr 74 oraz droga wojewódzka nr 816.

Gmina Mircze leży w południowej części Powiatu Hrubieszowskiego. Sąsiaduje z gminami: Dołhobyczów, Hrubieszów, Łaszczów, Telatyn, Tyszowce, gmina Werbkowice. Gmina sąsiaduje z Ukrainą. Siedzibą władz gminy jest miejscowość Mircze. Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 844 i 850.

Gmina Trzeszczany leży w północno-zachodniej części Powiatu Hrubieszowskiego. Sąsiaduje z gminą: Grabowiec, Hrubieszów, Miączyn, Uchanie, Werbkowice. Siedzibą władz gminy jest miejscowość Trzeszczany.

Gmina Uchanie leży w północno-zachodniej części Powiatu Hrubieszowskiego. Sąsiaduje z gminami: Białopole, Grabowiec, Hrubieszów, Trzeszczany, Wojstawice. Siedzibą władz gminy jest miejscowość Uchanie. Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 844, 846.

Gmina Werbkowice leży w zachodniej części Powiatu Hrubieszowskiego. Sąsiaduje z gminami: Hrubieszów, Miączyn, Mircze, Trzeszczany, Tyszowce. Siedzibą władz gminy jest miejscowość Werbkowice. Przez teren gminy przebiega droga krajowa nr 74, droga wojewódzka 850 oraz linia kolejowa nr 65 i 72.

2.2. Analiza sytuacji demograficznej w Powiecie Hrubieszowskim

Analiza rynku przewozów transportu publicznego musi uwzględniać tendencje demograficzne dające się zaobserwować w powiecie w ciągu ostatnich lat. Popyt na transport publiczny determinują bowiem takie czynniki jak: gęstość zaludnienia, ruch naturalny czy struktura grup ekonomicznych mieszkańców powiatu.

Gęstość zaludnienia w Powiecie Hrubieszowskim w 2014 roku wyniosła 54,54 osoby na km², natomiast w Województwie Lubelskim 86 osób na km². Od kilku lat liczba ludności powiatu stopniowo maleje. Na przestrzeni ostatnich 10 lat jest to spadek o 2 621 osób (4 %). Również gęstość zaludnienia z każdym rokiem jest coraz mniejsza.

Tabela 2. Liczba ludności w Powiecie Hrubieszowskim w latach 2005-2014

Lata	Liczba ludności
	ogółem
2005	69133
2006	68398
2007	67861
2008	67460
2009	67059
2010	68858
2011	68205
2012	67662
2013	67157
2014	66512

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Stan danej społeczności najlepiej odzwierciedla liczba osób w poszczególnych grupach ekonomicznych. W powiecie hrubieszowskim w ciągu ostatnich 10 lat można zaobserwować spadek o ponad 27 % liczby mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym. O ok. 1 % spadła natomiast liczba osób w wieku produkcyjnym przy jednoczesnym wzroście liczby osób w wieku poprodukcyjnym o ponad 11 %, co świadczy o postępującym procesie starzenia się społeczeństwa.

Wykres 1. Liczba ludności w powiecie hrubieszowskim według grup ekonomicznych w latach 2005-2014



Wpływ na liczbę i strukturę ludności mają przede wszystkim dwa czynniki: przyrost naturalny oraz ruch migracyjny w powiecie. Od lat przyrost naturalny utrzymuje się na ujemnym poziomie i cały czas się zmniejsza. Spośród analizowanych lat współczynnik ten utrzymywał się na najlepszym poziomie w roku 2008 i 2009. W ostatnim czasie można zaobserwować tendencje do coraz większego spadku przyrostu naturalnego.

Tabela 3. Ruch naturalny w powiecie hrubieszowskim w latach 2005-2014

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Saldo Migracji	-365	-434	-527	-331	-338	-382	-426	-466	-384	-414
Przyrost naturalny	-127	-144	-180	-157	-169	-163	-226	-187	-297	-213

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Warto podkreślić, że coraz więcej ludzi młodych, w wieku produkcyjnym, wyjeżdża na pobyt stały poza granice powiatu i kraju. Przez co proces starzenia się społeczeństwa pogłębia się.

Saldo migracji w 2014 roku kształtowało się na ujemnym poziomie, również długofalowe tendencje wskazują na systematyczny wzrost liczby osób emigrujących w stosunku do liczby osób napływających. Migracje dotyczą głównie ludzi młodych w wieku produkcyjnym. Ich skutki są bardzo dotkliwe, ponieważ pogłębiają problemy demograficzne danej społeczności. Wpływają negatywnie również na inne sfery życia mieszkańców powiatu (gospodarkę, transport). Należy podkreślić, że w analizach statystycznych nie uwzględniono osób, które nie poinformowały o zmianie miejsca zamieszkania ani osób emigrujących na pobyt czasowy.

Tabela 4. Migracje w województwie lubelskim i powiecie hrubieszowskim w 2014 roku

Jednostka terytorialna	Zakres przedmiotowy	Liczba osób
Województwo Lubelskie	Saldo migracji wewnętrznych	-5125
Powiat Hrubieszowski	Saldo migracji wewnętrznych	-414
Województwo Lubelskie	Saldo migracji zagranicznych	-635
Powiat Hrubieszowski	Saldo migracji zagranicznych	-17

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Powiat Hrubieszowski jest w niskim stopniu zurbanizowany, wskaźnik zurbanizowania wynosi 26,86%. Województwo Lubelskie charakteryzuje się wskaźnikiem na poziomie 46,5%.

Tabela 5. Ludność w miastach w % ogółu ludności

Jednostka terytorialna	Ludność w miastach w % ogółu ludności
Województwo Lubelskie	46,5%
Powiat Hrubieszowski	26,86%

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

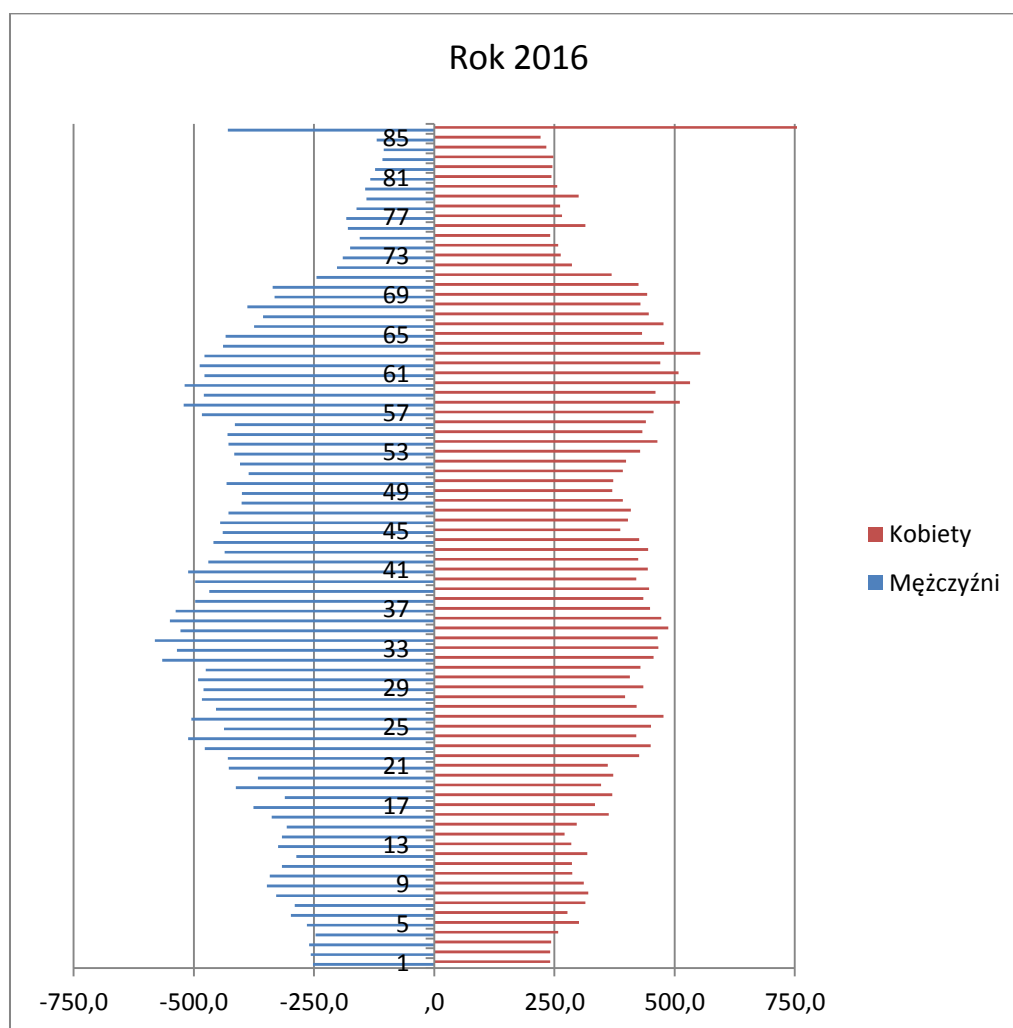
Niski wskaźnik zurbanizowania określa charakter struktury osadniczej, jako rozproszony i jednocześnie nierównomierny. Determinuje ona określony typ popytu na usługi transportu zbiorowego, jako niskointensywny i niskoskoncentrowany.

2.3. Prognoza demograficzna dla powiatu hrubieszowskiego

Istotne z punktu widzenia planowania rozwoju transportu publicznego są informacje na temat prognozowanej liczby ludności oraz jej struktury. Stąd w niniejszej części opracowania dokonano podsumowania prognoz demograficznych do 2026 roku przygotowanych przez Główny Urząd Statystyczny.

Zgodnie z nimi liczba mieszkańców w 2016 roku wyniesie 65 219 osób. Ludność w wieku przedprodukcyjnym będzie stanowić 25,6 % wszystkich mieszkańców, natomiast ludność w wieku produkcyjnym 53,7 %. Najmniejszą grupą będzie ludność w wieku poprodukcyjnym, która wyniesie 20,7% liczby wszystkich mieszkańców Powiatu.

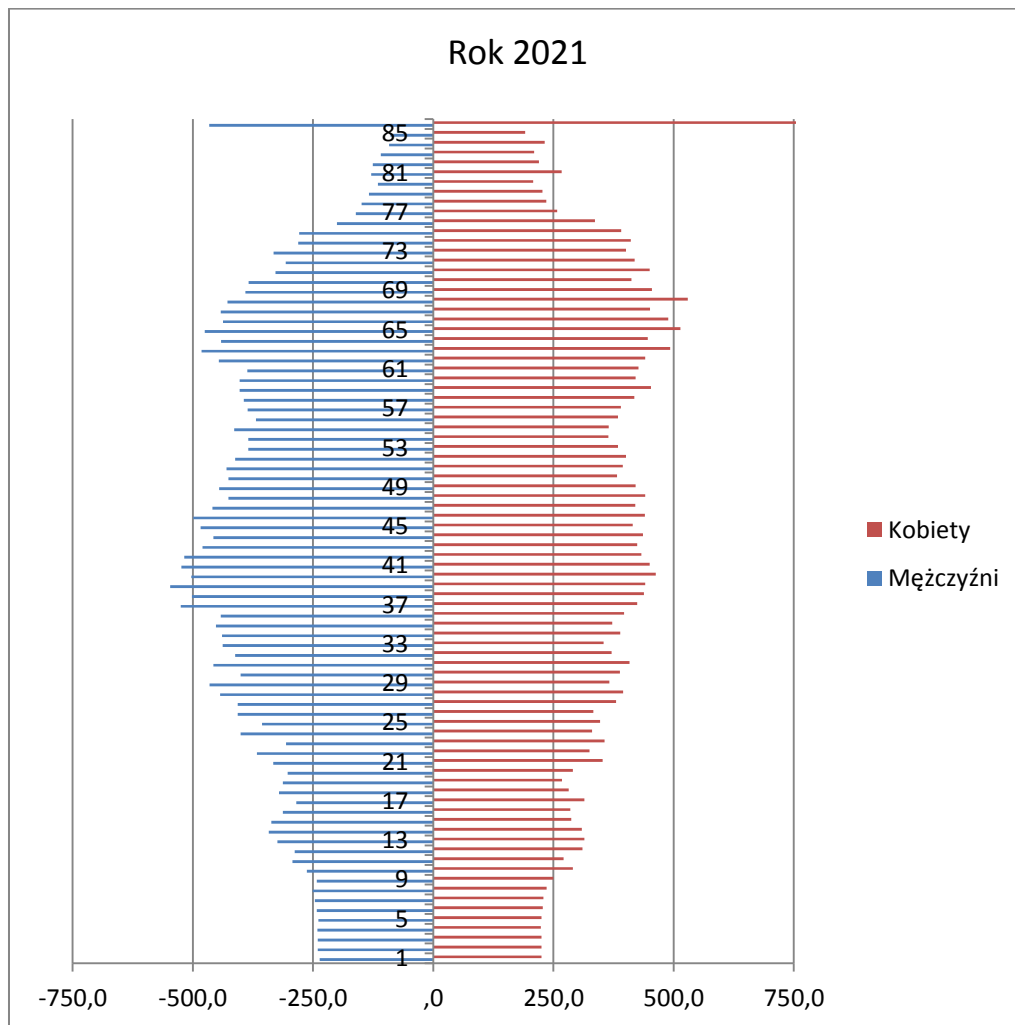
Wykres 2. Stan ludności wg wieku i płci (rok 2016)



Na podstawie prognoz na kolejne lata, przedstawionych na dwóch kolejnych wykresach, można zaobserwować, że punkt ciężkości przenosi się coraz wyżej wykresu, natomiast jego podstawa staje się coraz węższa. W ten sposób zobrazowano pogłębiający się procesie starzenia się społeczeństwa, którego cechą charakterystyczną jest zwiększająca się liczba osób starszych oraz coraz mniejsza liczba urodzeń.

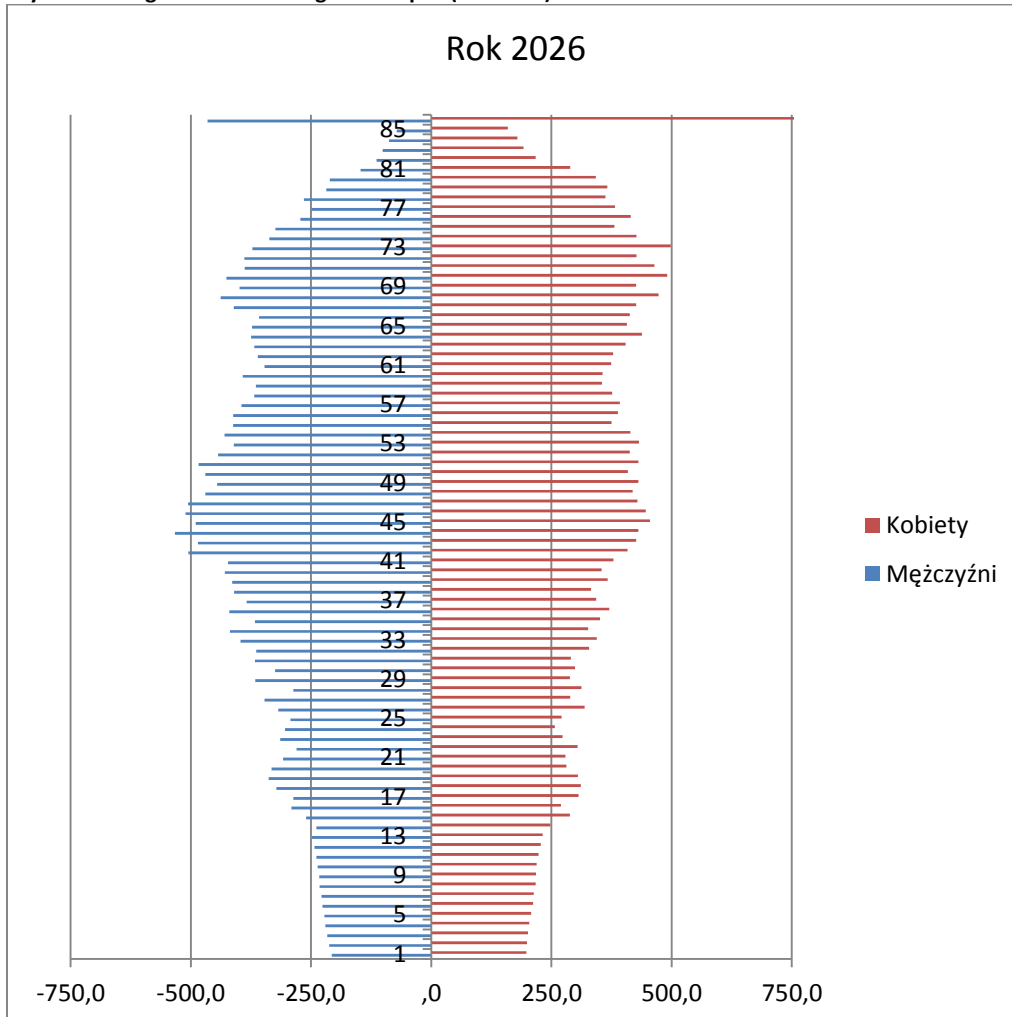
Na podstawie prognoz demograficznych można zaobserwować, że liczba ludności w powiecie w 2021 roku zmniejszy się i będzie wynosić 62 017. Różnice w liczbie ludności w opisywanym roku porównano do liczby ludności w roku 2016. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym spadnie o 2,5%, w wieku produkcyjnym spadnie o 0,8%. Grupa osób w wieku poprodukcyjnym wzrośnie o 3,3%. Stąd wyłania się obraz społeczeństwa, w którym liczba ludności w wieku poprodukcyjnym wzrasta.

Wykres 3. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2021)



Na podstawie poniższych prognoz można założyć, że liczba ludności w powiecie w 2026 roku spadnie i będzie wynosić 58 831. Różnice w liczbie ludności w opisywanym roku porównano do liczby ludności w roku 2014. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym spadnie o 4%, natomiast w wieku produkcyjnym spadnie o 1,6%. Liczba ludności w wieku poprodukcyjnym wzrośnie o 6,4%.

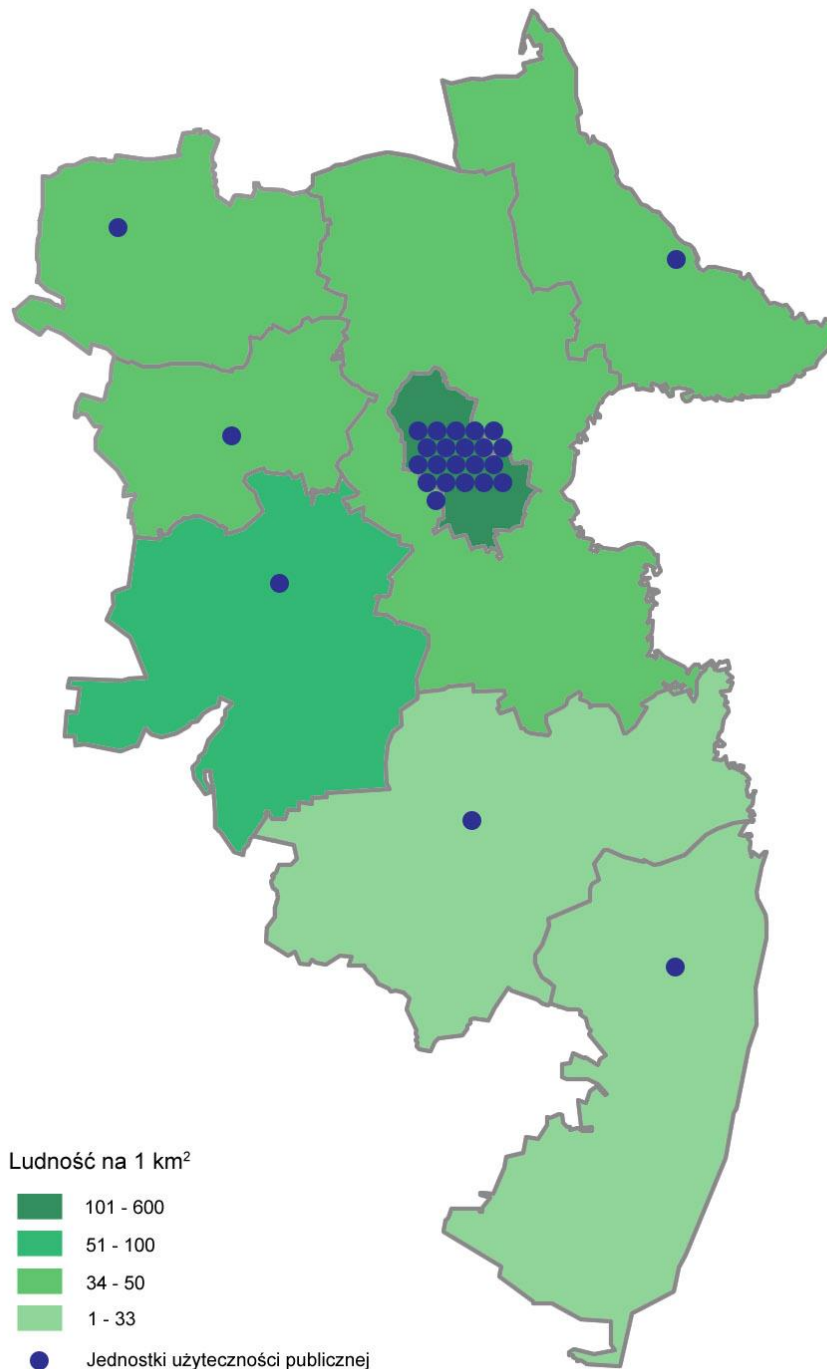
Wykres 4. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2026)



2.4. Określenie obszarów o największym potencjalnym zapotrzebowaniu na przewozy

Zapotrzebowanie na przewozy związane jest bezpośrednio ze źródłami oraz celami podróży. Podstawowym źródłem podróży jest „dom”, dlatego największe zapotrzebowanie na transport będzie występowało w rejonach o dużej gęstości zaludnienia. Wśród celów podróży najważniejsze znaczenie odgrywają natomiast miejsca, w których zlokalizowane są zakłady pracy i szkoły. Na poniższej mapie w sposób obrazowy zostały przedstawione obszary, które generują największy ruch na poziomie powiatu.

Mapa 2. Najważniejsze obiekty użyteczności publicznej na tle gęstości zaludnienia w Powiecie Hrubieszowskim



Źródło: Opracowanie własne

Powiat hrubieszowski jest czwartym najmniej zaludnionym powiatem w województwie lubelskim (53 osób na km²). Największą gęstość zaludnienia posiada Miasto Hrubieszów (567 osób na km²). Z uwagi na fakt, iż przedmiotem niniejszego opracowania jest komunikacja na poziomie powiatowym, Hrubieszów stanowi przede wszystkim cel podróży. Najmniej mieszkańców przypadających na 1 km² jest w Gminie Mircze.

Tabela 6. Gęstość zaludnienia w gminach Powiatu Hrubieszowskiego

Jednostka samorządu terytorialnego	Powierzchnia w km ²	Liczba ludności	Gęstość zaludnienia
Powiat Hrubieszowski	1268	66512	53
Miasto Hrubieszów	33	18450	567
Gmina Dołhobyczów	213	5758	28
Gmina Horodło	130	5401	43
Gmina Hrubieszów	259	10292	40
Gmina Mircze	235	7527	33
Gmina Trzeszczany	90	4459	51
Gmina Uchanie	121	4847	41
Gmina Werbkowice	187	9778	53

Najważniejsze dla mieszkańców są połączenia, które wykonują najczęściej, czyli połączenia wykonywane na trasie dom - praca i dom - szkoła, dopiero później dom - inne. Na liniach obsługujących szkoły i zakłady pracy podróżuje najwięcej osób, dlatego z punktu widzenia sieci komunikacyjnej istotne znaczenie ma lokalizacja zakładów pracy i szkół.

Najważniejszym generatorem ruchu w powiecie jest Hrubieszów, gdzie występuje największa liczba obiektów o charakterze użyteczności publicznej. W mieście znajduje się najwięcej dużych zakładów pracy, do których podróżują mieszkańcy z całego powiatu.

Do zakładów pracy zatrudniających największą liczbę pracowników, zlokalizowanych na obszarze pozostałych gmin należą:

Tabela 7. Najważniejsze zakłady pracy w poszczególnych gminach powiatu hrubieszowskiego

GMINA	ZAKŁAD PRACY
Miasto Hrubieszów	Samodzielny Publiczny Zespół Opieki Zdrowotnej Hrubieszów
	PKS Hrubieszów Sp. z o.o.
	Jednostka Wojskowa nr 4055 Hrubieszów
	Masarnia z Ubojnią Stanisław Kurantowicz
	PKP Przedsiębiorstwo Państwowe- Zakład Taboru w Lublinie - Sekcja Hrubieszów
	Przedsiębiorstwo Robót Drogowo-Mostowych sp. z o.o. Hrubieszów
	Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Sp. z o.o. Hrubieszów
	"ALFA- BIS" Aldona Hutarz
	"DEKOREX" Import- Export Józef Mil
	"M.P.T." Radio-Taxi oraz Specjalistyczny Transport Medyczny Jarosław Hapońsk
	Agnieszka Kaczanowska "RUMCAJS" USŁUGI PRZEWOZOWE
	Adam Kuczyński ZAKŁAD SZKLARSKI
	"EX-SOLARIS" Grzegorz Maluta
	"3B" BRUKARSTWO-BETONIAŘSTWO-BUDOWNICTWO Tomasz Czajkowski
Gmina	Cukrownia "STRZYŻÓW" S.A

Horodło	"GRABDOM - DOMY Z TRADYCJĄ" KATARZYNA GRABOWSKA
	ZBYCHBUD ZBIGNIEW POTACZAŁO
	TAXI OSOBOWE - ANDRZEJ PAWLUK
	APTEKA PRYWATNA BERNADETA SZLĄZAK
	BIURO USŁUG TECHNICZNYCH-DARIUSZ FORNAL
	CHMIELOWIEC PIOTR SKUP ZBOŻA
Gmina Mircze	„Fast-Chem”
	„Max-Plon” PHU
	ZAKŁAD PRZETWÓRSTWA RYBNEGO "GRYF - RYB"
	AS-IT Usługi Informatyczne Artur Szpinda
	Dział Anna Działalność Usługowo-Handlowa i Agencyjna
	Apteka Prywatna mgr farm. Halina Tokarczyk
	Jolanta Karwańska Kwaciarnia "Narcyz"
Piekarnia " HERT " Furlepa Ryszard	
Gmina Trzeszczany	Zakład Przetwórstwa Owocowo-Warzywnego VIN-KON-Nieledew Sp. z o.o.
	KRES-MOT Sp. z o. o. Nieledew
	MAT-MED MATEUSZ SZCZĘK
	MAZUR LASEROWE GRAWEROWANIE ZBIGNIEW MAZUR
	MEBLUK Łukasz Wiązanka Produkcja mebli na zamówienie
	SKUBIS MAREK NIEPUBLICZNY ZAKŁAD OPIEKI ZDROWOTNEJ PRZYCHODNIA W TRZESZCZANACH
	Marek Bas-Gospodarstwo Rolne
	Jan Prystupa- Gabinet Weterynaryjny
	MAREK SOBIERAJ - INDYWIDUALNA SPECJALISTYCZNA PRAKTYKA STOMATOLOGICZNA
	JACHOWICZ AUTO SERWIS WARSZTAT BLACHARSKO MECHANICZNY PIOTR JACHOWICZ
	ADAM KNYSZ- MURARSTWO, USŁUGI POGRZEBOWE
Gmina Uchanie	Zakład Przetwórstwa Mięsnego Jarosławiec
	Brukarstwo Przemysław Daszuk
	ELŻBIETA TRĄŁA Ciastkarnia Gadziccy
	JADWIGA ŁYSIAK ARTYKUŁY PRZEMYSŁOWE OBUWIE
	MGR FARM. ANNA KOPCZYŃSKA -APTEKA PRYWATNA W UCHANIACH
	Serwis samochodowy "GULUX" Grzegorz Guluk
	STEFAN CIUCKI GABINET WETERYNARYJNY
	Wiesław Jasiński Zakład Usług Pogrzebowych
	ZDZISŁAW CHODAŃ NIEPUBLICZNY ZAKŁAD OPIEKI ZDROWOTNEJ PRZYCHODNIA W UCHANIACH
A R S ANTONI ARTUR SKRZYPA Piekarnia	
	Cukrownia "WERBKOWICE" S.A
	GRON-TOUR Krzysztof Grochecki
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Przychodnia Lekarza Rodzinnego Marzena Szemplińska-Marciniak
	NIEPUBLICZNY ZAKŁAD OPIEKI ZDROWOTNEJ OŚRODEK ZDROWIA w WERBKOWICACH - MAŁGORZATA WIŚNIEWSKA
	MARIA MUCHA - RESTAURACJA "NADHUCZWIANKA"
	Marek Goławski Zakłady Zbożowo-Młynarskie w Werbkowicach s.c. W. Goławski, M. Goławski

Gmina Werbkowice	INDYWIDUALNA PRAKTYKA LEKARSKO-DENTYSTYCZNA MAGDALENA KOWALSKA
	INDYWIDUALNA SPECJALISTYCZNA PRAKTYKA STOMATOLOGICZNA - lek. stom. Władysław Drożdżak
	LECZNICA DLA ZWIERZĄT ANDRZEJ CIESIELCZUK
	PIEKARNIA "KORDA" Paweł Korda
	LECZNICZA DLA ZWIERZĄT MAREK MIAZGA
	HOSTEL "MRÓWECZKA" Zuzanna Ciesielczuk
	"AUTO - LUX " - AGNIESZKA GOŁĘBIEWSKA
	"Medi-Dent" Agnieszka Wiśniewska
	PIEKARNIA - WOJCIECH KORDA
	APTEKA PRYWATNA - ZAJĄC-ŚLUSARZ HENRYKA
	Apteka Prima Monika Oleszek
	Bronisław Mucha RESTAURACJA "NADHUCZWIANKA'
	CZAJKA MAŁGORZATA - KSIĘGARNIA "TOMIK"

W Hrubieszowie zlokalizowanych jest również najwięcej szkół ponadgimnazjalnych, do których podróżują uczniowie z powiatu i okolic:

- Zespół Szkół nr 1 w Hrubieszowie
- Zespół Szkół nr 2 w Hrubieszowie
- Zespół Szkół nr 3 w Hrubieszowie
- Zespół Szkół nr 4 w Hrubieszowie

Dodatkowo, szkoła ponadgimnazjalna znajduje się w Gminie Dołhobyczów- Zespół Szkół w Dołhobyczowie.

Do ważnych obiektów o charakterze użyteczności publicznej generujących ruch należą m.in.:

- Powiatowy Urząd Pracy
- Starostwo Powiatowe
- Samodzielny Publiczny Zespół Opieki Zdrowotnej w Hrubieszowie

Ponadto Hrubieszów posiada wiele obiektów kulturalnych, sportowych i turystycznych a także sieć sklepów i supermarketów, które powodują duże zapotrzebowanie na transport, dlatego z punktu widzenia przewozów powiatowych największe znaczenie będzie miało zapewnienie odpowiednich połączeń komunikacyjnych z gmin do Hrubieszowa.

3. System transportowy w powiecie hrubieszowskim

3.1. Sieć drogowa w powiecie

Najważniejszym środkiem komunikacji w przewozach powiatowych jest transport drogowy. Od dobrze rozwiniętej sieci dróg oraz od stanu ich nawierzchni zależy jakość funkcjonowania transportu publicznego oraz indywidualnego. Wpływa ona również na poziom dostępności komunikacyjnej zarówno wewnętrznej, jak i zewnętrznej powiatu.

Podstawowy układ komunikacyjny w powiecie tworzą:

- **droga krajowa nr 74**
- **droga wojewódzka nr 816, 844, 846, 850, 852**

Połączenia wewnętrzne gwarantuje dobrze rozwinięta sieć dróg powiatowych. Dzięki nim każda gmina ma zapewnione odpowiednie połączenia ze stolicą powiatu oraz ze sobą nawzajem. Do dróg powiatowych należą:

Tabela 8. Wykaz dróg w powiecie hrubieszowskim

Lp.	Nr drogi	Nazwa drogi powiatowej	Długość w m
1.	1855 L	Strzelce - Moniatyczne	10590
2.	1856 L	Kol. Raciborowice Kułakowice - Moniatyczne	7766
3.	1857 L	Raciborowice - Uchanie	7623
4.	1861 L	Turowiec - Uchanie	3997
5.	3230 L	Skierbieszów - Hrubieszów (w tym ul. Grabowiecka)	18404
6.	3233 L	Uchanie - Grabowiec	6506
7.	3234 L	Ornatowice - Skibice	258
8.	3235 L	Szystowice - Ostrówek	2380
9.	3236 L	Mołodiatyczne -Kol. Horyszów	3068
10.	3277 L	Hostynne - Koniuchy	3010
11.	3278 L	Kotlice - Wakijów	5715
12.	3287 L	Uchanie - Werbkowice	23763
13.	3400 L	Rozkoszówka - Drohicznany	4625

14.	3401 L	Kol.Staszic - Miedniki	5885
15.	3402 L	Kol.Staszic - Zadębce	6917
16.	3403 L	Teratyn - Niele dew	9549
17.	3404 L	Teratyn - Horodło	20271
18.	3405 L	Horodło -Szpikołosy	8215
19.	3406 L	Annopol -Szpikołosy	4492
20.	3407 L	Matcze - Hrubieszów (w tym ul. Dziekanowska)	14715
21.	3408 L	Kobło - Husynne	4414
22.	3409 L	Horodło-Strzyżów	6506
23.	3410 L	Łuszków -Strzyżów	6090
24.	3411 L	Dziekanów -Teptiuków	3739
25.	3412 L	Hrubieszów-Teptiuków (w tym ul. Dwernickiego)	3617
26.	3413 L	Obrowiec -Brodzica	6565
27.	3414 L	Moniatyczne-Niele dew	6540
28.	3415 L	Niele dew-Wilków	7440
29.	3416 L	Podhorce-Terebiń	8516
30.	3417 L	Dogojówka -Trzeczany	7343
31.	3418 L	Zaborce -Hostynne	6958
32.	3419 L	Werbkowice -Kotorów	4899
33.	3420 L	Malice -Honiatyczne	6320
34.	3421 L	Werbkowice -Tyszowce - Czartowiec -Łuszczów	10496
35.	3422 L	Bormańce -Werbkowice	4355
36.	3423 L	Bormańce - Czerniczyn	6152
37.	3424 L	Terebiń -Mieniany	10457
38.	3425 L	Terebiń -Modryniec	8723
39.	3426 L	Sahryń-Malice	4326
40.	3427 L	Sahryń-Modryń	7215
41.	3428 L	Adelina-Wronowice	5494

42.	3429 L	Adelina-Kryłów	21970
43.	3430 L	Hrubieszów - Cichobórz - Dołhobyczów	27555
44.	3431 L	Hrubieszów - Gródek (w tym ul. Gródecka)	3988
45.	3432 L	Hrubieszów - Kryłów - Dołhobyczów - Gr. Państwa (w tym ul. Nowa)	37 + 984
46.	3433 L	Cichobórz -Kosmów	2980
47.	3434 L	Mircze - Grafka	8665
48.	3435 L	Miętkie - Mircze	7709
49.	3436 L	Miętkie-Nabroż - Kmiczyn - Żulice	6848
50.	3437 L	Li owiec - Wereszyn	14514
51.	3438 L	Mircze -Stara Wieś- Łykoszyn - Telatyn	9410
52.	3439 L	Dutrów - Łykoszyn - Radostów - Poturzyn	3669
53.	3440 L	Mircze - Smoligów	5880
54.	3441 L	Kol. Małków -Smoligów - Wereszyn	8995
55.	3442 L	Kryłów - Małków	5156
56.	3443 L	Wólka Poturzyńska - Witków	5328
57.	3444 L	Poturzyn - Siekierzyńce	7045
58.	3445 L	Nowosiółki - Żabcze - Oszczów	6966
59.	3446 L	Honiatyn - Oszczów	3883
60.	3447 L	Poturzyn - Żabcze	2364
61.	3448 L	Suszów - Hulcze	5047
62.	3449 L	Uśmierz-Hulcze - Ulhówek	17671
63.	3450 L	Poturzyn - Przewodów - Tarnoszyn	9515
64.	3451 L	Nowosiółki - Liski	2322
65.	3452 L	Hulcze - Dłużniów - Myców - Budynin	8445

66.	3453 L	Moniatycze - Szpikołosy	6002
-----	--------	-------------------------	------

Na poniższym schemacie przedstawiono sieć dróg w powiecie hrubieszowskim. Kolorem zielony zostały oznaczone drogi powiatowe.

Mapa 3. Schemat dróg w powiecie hrubieszowskim



Źródło: Opracowanie własne

Najważniejszą inwestycją jaka jest realizowana na terenie powiatu hrubieszowskiego to obwodnica Hrubieszowa. Na poniższej mapie kolorem żółtym zaznaczono obwodnicę.

Mapa 4. Inwestycje drogowe w powiecie Hrubieszowskim zgodnie z planem działania GDDKiA



Źródło: GDDKiA

3.2. Sieć komunikacji autobusowej w powiecie

W poniższej tabeli przedstawiono szczegółowe dane na temat sieci komunikacyjnej przewoźników autobusowych działających na obszarze powiatu. Analizie poddano te zezwolenia, które wydał Starosta Hrubieszowski, ponieważ dotyczą one połączeń nie wykraczających poza obszar powiatu. Obecna siatka połączeń jest dobrym odzwierciedleniem aktualnych potrzeb komunikacyjnych mieszkańców powiatu, co nie znaczy, że zaspokaja absolutnie wszystkie te potrzeby.

Tabela 9. Zezwolenia wydane przez Starostę Powiatu Hrubieszowskiego według stanu na dzień 3 lipca 2015 r.

Lp.	Nr zezw.	Od	Do	Przez	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Liczba pojazdów przewidzianych do realizacji rozkładu jazdy	Przewoźnik
1.	3	Hrubieszów	Trzeszczany	Hrubieszów ul. Piłsudskiego Parking- Hrubieszów ul. B. Prusa- Hrubieszów ul. Dwernickiego - Lipice- Obrowiec- Zamłynie- Nieledew 1- Nieledew 2- Leopoldów- Trzeszczany	15	12	00:30	1	Marian Niewiadomski 22-554 Nieledew 273
2.	6	Hrubieszów	Liski	Hrubieszów DA- Hrubieszów ul. Piłsudskiego/parking Stokrotka - Hrubieszów ul. 3go Maja- Hrubieszów ul. Żeromskiego 12-13- Hrubieszów ul. Partyzant. Cech 2- Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking Stokrotka 1- Hrubieszów ul. Zamojska szk. 15-16- Hrubieszów ul. Zamojska- Hrubieszów Łany stacja paliw- Hrubieszów Łany stacja paliw- Czerniczyn/b. poczta- Czerniczyn/b. poczta- Czerniczyn/szkoła- Czerniczyn/szkoła- Masłomęcz/skrzyż.- Masłomęcz/skrzyż.- Masłomęcz/Dąbrowa Masł.- Masłomęcz/Dąbrowa Masł.- Modryniec/las- Modryniec/las- Modryniec/tartak- Modryniec/tartak- Modryń/kościół- Modryń/kościół- Modryń/skrzyż.- Modryń/skrzyż.- Mircze/były POM- Mircze/były POM- Mircze skrzyż. centrum- Mircze skrzyż. centrum- Mircze I- Mircze I- Marysin- Ameryka- Marysin skrzyż.- Łasków- Smoligów- Łasków- Marysin skrzyż. Wereszyn- Wereszyn- Wereszyn- Wereszyn- Witków II- Witków II- Witków/skrzyż.- Witków- Kadłubiska/staw- Kadłubiska/staw- Dołhobyczów osiedle mieszk.- Dołhobyczów osiedle mieszk.- Dołhobyczów- Dołhobyczów- Dołhobyczów- Siekierzynce- Oszczów- Oszczó Kolonia- Uśmierz- Sulimów- Liwcze- Liwcze- Hulcze- Hulcze- Hulcze- Kościaszyn- Hulcze- Żniatyn- Majdan- Chłopiatyn- Setniki- Setniki- Przewodów- Przewodów- Białystok- Liski	70	9	01:40		PKS Hrubieszów Sp. z o.o.

3.	8	Hrubieszów	Stara Wieś	Hrubieszów DA- Hrubieszów ul. Piłsudskiego/parking Stokrotka 1- Hrubieszów ul. Zamojska szkoła- Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking Stokrotka 1- Hrubieszów ul. Kolejowa- Łotoszyny- Kozodawy- Mieniany- Mieniany- Cichobórz- Cichobórz- Szychowice- Szychowice- Rulikówka- Mircze/były POM- Mircze/skrzyż. centrum- Mircze/skrzyż. centrum- Borsuk- Stara Wieś	33	2	00:49		PKS Hrubieszów Sp. z o.o.
4.	10	Hrubieszów	Białowody	Hrubieszów DA- Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking Stokrotka 1- Hrubieszów ul. Partyzant. Cech 2- Hrubieszów ul. 3-go Maja- Hrubieszów ul. Dwieńckiego- Hrubieszów ul. Grabow.- Hrubieszów ul. Grabow.-Obrowiec- Obrowiec- Nieledeń- Nieledeń- Nieledeń II- Zadębcze Kol.- Zadębcze- Zadębcze skrzyż.- Łuszczów- Zadębcze skrzyż.- Chyżowice- Chyżowice- Staszic- Staszic- Uchanie- Uchanie II- Rozkoszówka- Rozkoszówka- Rozkoszówka- Pielaki- Pielaki- Białowody	41	5	01:10		PKS Hrubieszów Sp. z o.o.
5.	11	Hrubieszów	Hrubieszów	Hrubieszów DA- Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking Stokrotka 1- Hrubieszów ul. Zamojska- Hrubieszów ul. Zamojska- Brodzica- Brodzica- Alojzów- Alojzów- Gozdów- Gozdów- Gozdów- Gozdów- Podhorce- Leopoldów- Leopoldów- Leopoldów- Podhorce- Podhorce- Wilków- Bogucice- Majdan Wielki- Józefin- Józefin- Mołodiatycze- Mołodiatycze- Trzeszczany- Bogucice- Bogucice- Wilków- Podhorce- Leopoldów- Leopoldów- Nieledeń- Nieledeń- Obrowiec- Hrubieszów ul. Grabow- Hrubieszów ul. Grabow.- Hrubieszów ul. Dwernickiego- Hrubieszów ul. 3-go maja- Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking Stokrotka- Hrubieszów DA	33	2	00:45		PKS Hrubieszów Sp. z o.o.
6.	12	Hrubieszów	Strzyżów	Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking Stokrotka 1- Hrubieszów ul. Wyzwolenia 7- Teptików- Teptików- Husynne- Strzyżów- Strzyżów- Strzyżów- Strzyżów	11,2	22	00:13		PKS Hrubieszów Sp. z o.o.
7.	14	Mircze	Hrubieszów	Mircze skrzyż./centrum- Mircze były POM- Modryń skrzyż. Modryń kościół- Modryniec tartak- Modryniec las- Masłomęcz skrzyż.- Czerniczyn szkoła- Czerniczyn była poczta-	17	7	00:23	3	Szwaczkiewicz Stanisława Sprzedaż Artykułów

				Hrubieszów Łany stacja paliw- Hrubieszów Młyn- Hrubieszów Zamojska Szkoła- Hrubieszów Piłsudskiego Stokrotka					Spożywczo-Przemysłowych Usługi Transportowe Modryń
8.	15	Hrubieszów	Uchanie	Hrubieszów ul. Piłsudskiego- Hrubieszów ul. Prusa- Hrubieszów ul. 3-go Maja- Hrubieszów ul. Żeromskiego- Moniatyczne II- skrzyż.- Moniatyczne I skrzyż.- Janki- Mojsławice Kolonia- Mojsławice- Teratyn Cmentarz- Teratyn Centrum- Odletajka Las- Jarosławiec Masarnia- Jarosławiec szkoła- Uchanie były GS- Uchanie Centrum	25	12	00:30	3	Usługi Transportowe Bogucki Henryk Kułakowice Pierwsze
9.	17	Hrubieszów	Uchanie	Hrubieszów ul. Piłsudskiego- Hrubieszów ul. Prusa- Hrubieszów ul. 3-go Maja- Hrubieszów ul. Żeromskiego- Moniatyczne II skrzyż.- Moniatyczne I skrzyż.- Janki- Mojsławice Kol.- Mojsławice- Teratyn cmentarz- Teratyn centrum- Odletajka las- Jarosławiec masarnia- Jarosławiec szkoła- Uchanie były GS- Uchanie centrum	25	10	00:30	1	P.W. "IRKOM" Ireneusz Sendeci 22-500 Brodzica 39
10.	19	Hrubieszów	Hrubieszów	Hrubieszów DA ul. Nowa 14- Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking Stokrotka 1- Hrubieszów ul. Partyzant. Cech 2- Hrubieszów ul. Żer. Koszary 10-11- Moniatyczne II- Moniatyczne II- Moniatyczne I- Moniatyczne I- Janki- Moniatyczne I- Nowosiółki I- Nowosiółki II szkoła- Nowosiółki- Nowosiółki- Nowosiółki- Nowosiółki II szkoła- Nowosiółki I- Moniatyczne I- Janki- Moniatyczne I- Moniatyczne II- Moniatyczne- Czortowice- Wołajowice- Wołajowice- Szpikołasy- Szpikołasy- Dziekanów- Dziekanów- Hrubieszów ul. Żer. Koszary- Hrubieszów ul. Partyzant. Cech 2- Hrubieszów ul. 3-go maja dom kultury- Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking Stokrotka 1- Hrubieszów DA ul. Nowa 14	37	8	00:49		PKS Hrubieszów Sp. z o.o.
11.	20	Hrubieszów	Hrubieszów	Hrubieszów DA ul. Nowa 14- Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking Stokrotka 1- Hrubieszów ul. Zamojska- Hrubieszów ul. Partyzant. Cech 2- Hrubieszów ul. 3-go Maja dom kultury- Hrubieszów ul. Żer. Koszary 10-11- Moniatyczne	38	11	01:00		PKS Hrubieszów Sp. z o.o.

				II- Moniatycze II- Moniatycze - Moniatycze II- Moniatycze II- Moniatycze I- Moniatycze I- Janki- Janki- Mojsławice Kol.- Mojsławice Kol- Mojsławice- Mojsławice- Teratyn centrum- Teratyn centrum- Odletajka las- Odletajka las- Jarosławiec masarnia- Jarosławiec masarnia- Jarosławiec szkoła- Jarosławiec szkoła- Uchanie były GS- Uchanie były GS- Uchanie II ul. Rynek- Bokinia- Aurelin- Putnowice- Uchanie- Staszic- Staszic- Drohiczany- Drohiczany- Gliniska- Gliniska- Drogojówka- Trzeszczany Kol. II- Trzeszczany Kol. I- Trzeszczany- Trzeszczany- Trzeszczany- Trzeszczany- Nieledeu- Nieledeu- Nieledeu- Leopoldów- Nieledeu- Nieledeu- Nieledeu II- Zadębcze Kol.- Zadębcze- Zadębcze Kol.- Nieledeu II- Nieledeu- Nieledeu- Obrowiec- Obrowiec- Hrubieszów ul. Grabow.- Hrubieszów ul. Grabow.- Hrubieszów ul. Dwernickiego- Hrubieszów ul. 3-go Maja dom kultury- Hrubieszów ul. Partyzant. Cech 2- Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking Stokrotka 1- Hrubieszów DA ul. Nowa 14					
12.	21	Hrubieszów	Hrubieszów	Hrubieszów DA- Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking Stokrotka 1- Hrubieszów ul. Zamojska szk. 15-16- Hrubieszów ul Partyzanttt. Cech 2- Hrubieszów ul. 3-go Maja- Hrubieszów ul. Żer. Koszary- Dziekanów- Dziekanów- Dziekanów- Moroczyn- Moroczyn- Dziekanów- Szpikołosy- Szpikołosy- Kobło- Kobło- Kobło- Horodło- Horodło park- Horodło szkoła- Bereźnica III- Bereźnica II- Bereźnica I- Matcze OSP- Cegielnia- Matcze OSP- Matcze- Horodło park- Wieniawka- Janki HGI- Janki- Janki- Janki HGH- Janki HGI- Łuszków b. szkoła- Łuszków b. szkoła- Łuszków II- Łuszków II- Łuszków III- Zosin- Zosin wieś- Zosin- Zosin- Zosin- Zosin- Zosin- Rogalin- Rogalin- Rogalin- Rogalin- Rogalin- Rogalin- Strzyżów- Strzyżów- Strzyżów- Strzyżów- Strzyżów- Strzyżów- Strzyżów- Strzyżów- Hrebenne- Hrebenne- Hrebenne- Strzyżów- Strzyżów- Strzyżów- Husynne- Husynne- Teptików- Teptików- Świerszczów-	37	9	00:55		PKS Hrubieszów Sp. z o.o.

				Świerszczów- Hrubieszów Dwernickiego- Hrubieszów ul. Dwern.- Hrubieszów ul. Żeromskiego 12-13- Hrubieszów ul. 3-go Maja dom kultury- Hrubieszów ul. Partyzant. Cech- Hrubieszów ul. Zamojska- Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking Stokrotka 1- Hrubieszów DA					
13.	22	Hrubieszów	Przewodów	Hrubieszów DA ul. Nowa 14- Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking Storotka 1- Hrubieszów DA ul. Nowa 14- Gródek- Czumów- Czumów- Ślipcze- Ślipcze- Ślipcze-Ślipcze- Kosmów- Kosmów- Kosmów- Kol. Romanów- Kryłów- Kryłów- Kryłów Kolonia- Małków- Kryłów Kolonia- Kryłów- Prehoryle- Prehoryle Kolonia- Gołębie- Gołębie- Zaręka- Dołhobyczów- Dołhobyczów- Dołhobyczów- Siekierzyńce- Oszczów- Oszczów Kolonia- Uśmierz- Sulimów- Liwcze- Liwcze- Hulcze- Hulcze- Hulcze- Żniatyn- Majdan- Chłopiatyn- Setniki- Setniki- Przewodów- Przewodów	59	3	01:30		PKS Hrubieszów Sp. z o.o.
14.	26	Hrubieszów	Dołhobyczów	Hrubieszów DA ul. Nowa 14- Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking Stokrotka 1- Hrubieszów ul. Kolejowa- Łotoszyny- Kozodawy- Mieniany- Mieniany- Cichobórz- Cichobórz- Szychowice- Szychowice- Szychowice- Szychowice- Szychowice- Małków Kolonia- Małków- Górka Zabłocie- Mircze- Mircze centrum- Mircze centrum- Mircze były POM- Małków- Małków I- Małków II- Wólka Poturzyńska- Mołczany- Dołhobyczów	52	6	00:50		PKS Hrubieszów Sp. z o.o.
15.	30	Hrubieszów	Hrubieszów	Hrubieszów DA ul. Nowa 14- Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking Stokrotka 1- Hrubieszów ul. Partyzant. Cech 2- Hrubieszów ul. 3-go Maja dom kultury- Hrubieszów ul. Żeromskiego Koszary 10-11- Moniatycze II- Moniatycze II- Moniatycze- Kolonia Moniatycze- Stefankowice- Stefankowice- Ubradowice- Ubradowice- Annopol- Białoskóry- Liski- Liski Hor. Kapl.- Liski- Poraj- Kopytów- Kopytów wieś- Poraj Kolonia- Poraj- Poraj- Horodło- Horodło- Horodło- Poraj- Poraj- Poraj Kolonia- Kopytów wieś- Liski Hor. Kapl.- Liski- Białoskóry-	82	11	01:35		PKS Hrubieszów Sp. z o.o.

				Annopol- Ubrodowice- Ubrodowice- Stefankowice- Stefankowice- Kułakowice III- Kułakowice III- Kułakowice III- Kułakowice III- Kułakowice III- Kułakowice II- Kułakowice I- Moniatycze- Czortowice- Wołajowice- Wołajowice- Wołajowice- Czortowice- Moniatycze- Moniatycze II- Moniatycze II- Hrubieszów ul. Żer. Koszary 10-11- Hrubieszów ul. 3-go Maja dom kultury- Hrubieszów ul. Partyzant. Cech 2- Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking Stokrotka 1- Hrubieszów DA ul. Nowa 14					
16.	33	Hrubieszów	Kotorów	Hrubieszów DA ul. Nowa 14- Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking Stokrotka 1- Hrubieszów ul. Zamojska- Hrubieszów ul. Zamojska przy skrzy. z ul. Teresówka 3- Brodzica- Brodzica- Alojzów za skrzyż. Z dr. Woj.. Na Tomaszów II- Alojzów przed skrz. Z dr. Woj.. na Tomaszów 1- Alojzów szkoła- Alojzów szkoła- Terebiniec- Terebiniec- Gozdów- Gozdów- Gozdów- Podhorce- Podhorce- Wilków- Werbkowice centrum- Werbkowice- Łysa Góra- Malice- Kotorów	31	3	00:43		PKS Hrubieszów Sp. z o.o.
17.	42	Hrubieszów	Hrubieszów	Hrubieszów DA ul. Nowa 14- Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking Stokrotka 1- Hrubieszów ul. Wyzwolenia 7- Teptików- Husynne- Husynne- Strzyżów- Strzyżów- Strzyżów- Strzyżów szkoła- Strzyżów- Strzyżów- Hrebenne- Hrebenne- Hrebenne- Horodło- Horodło- Horodło park- Horodło- Horodło- Hrebenne- Hrebenne- Hrebenne- Strzyżów- Strzyżów- Rogalin- Rogalin- Rogalin- Strzyżów szkoła- Strzyżów- Strzyżów- Strzyżów- Hrebenne- Hrebenne- Hrebenne- Hrebenne- Hrebenne- Strzyżów- Husynne- Husynne- Teptików- Świerszczów- Świerszczów- Hrubieszów Dwernickiego- Hrubieszów ul. Dwern- Hrubieszów ul. Żeromskiego- Hrubieszów ul. 3-go Maja dom kultury- Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking Stokrotka 1- Hrubieszów ul. Zamojska szkoła 15-16- Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking Stokrotka	58	6	00:50		PKS Hrubieszów Sp. z o.o.

				1- Hrubieszów DA ul. Nowa 14					
18.	43	Liski	Hrubieszów	Liski Kaplica- Liski- Białoskóry- Annopol- Ubrodowice- Stefankowice- Stefankowice Kolonia- Kułakowice III- Kułakowice II- Kułakowice I- Moniatycze- Moniatycze II skrzyż.- Hrubieszów ul. Żeromskiego- Hrubieszów ul. 3-go Maja- Hrubieszów ul. Prusa- Hrubieszów ul. Piłsudskiego	25	8	00:35	1	P.W. "IRKOM" Irenusz Sendeki 22-500 Brodzica 39
19.	49	Zaręka	Hrubieszów	Zaręka- Gołębie PGR- Gołębie- Prehoryte- Prehoryte Kolonia- Krytów- Krytów- Romanów- Kosmów- Kosmów- Ślipcze- Ślipcze-Ślipcze- Ślipcze- Czumów- Czumów- Gródek	26	11	00:37		Robert BAS Przedsiębiorstwo Usług Handlowo- Transportowych Hrubieszów
20.	50	Werbkowice	Rogalin	Werbkowice- Werbkowice Cukiernia- Alojzów I- Alojzów II- Brodzica I- Brodzica II- Hrubieszów ul. Zamojska- Hrubieszów ul. Piłsudskiego 44- Hrubieszów ul. Piłsudskiego 44- Hrubieszów ul. Piłsudskiego Biedronka- Teptiuków- Husynne I- Husynne II- Strzyżów I- Strzyżów II- Strzyżów III- Rogalin	28	28	00:40	3	Przedsiębiorstwo Wielobranżowe i Transportowe Przewóz Osób Sławomir Weremczuk Werbkowice
21.	51	Hrubieszów	Horodło	Hrubieszów- Stokrotka- ul. Prusa- ul. 3-go Maja- ul. Żeromskiego I- ul. Żeromskiego II- Dziekanów I- Dziekanów II- Szpikołosy I- Szpikołosy II- Kopytów I- Kopytów II- Poraj I- Poraj II- Horodło I- Horodło II	20	23	00:25	2	Przedsiębiorstwo Wielobranżowe i Transportowe Przewóz Osób Sławomir Weremczuk Werbkowice
22.	53	Hrubieszów	Horodło	Hrubieszów- Stokrotka- Teptiuków- Husynne I- Husynne II- Strzyżów I- Strzyżów II- Strzyżów III- Rogalin- Zosin I- Zosin II- Łuszków I- Łuszków II- Łuszków III- Janki- Wieniawka- Horodło	26	16	00:30	2	Przedsiębiorstwo Wielobranżowe i Transportowe Przewóz Osób Sławomir Weremczuk Werbkowice
23.	61	Hrubieszów	Hrubieszów	Hrubieszów DA- Hrubieszów ul. Piłsudskiego Parking- Hrubieszów Kolej- Łotoszyny- Czerniczyn szkoła- Masłomęcz szkoła- Masłomęcz Dąbrowa Masł.- Dąbrowa Masł.- Modryniec Zachodni- Modryń Zachodni- Modryń kościół- Modryniec tartak- Modryniec las- Masłomęcz Dąbrowa Masł.- Masłomęcz	59	1	01:25	1	PKS Hrubieszów Sp. z o.o.

				skrz.- Mieniany- Mieniany Kolonia- Kozodawy- Mieniany Kolonia- Mieniany skrz.- Cichobórz II- Cichobórz I- Grafka- Szychowice Skrz. Szychowice- Szychowice Skrz.- Grafka- Cichobórz I- Cichobórz II- Mieniany skrz.- Mieniany Kolonia- Kozodawy- Łotoszyny- Hrub. Kolejowa Stw- Hrubieszów Kolejowa- Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking- Hrubieszów DA					
24.	63	Hrubieszów	Kryłów	Hrubieszów ul. Listopadowa- Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking- Hrubieszów DA- Hrubieszów LHS ul. Nowa- Gródek Kol.- Gródek II- Gródek Kol.- Gródek I- Czumów I- Czumów II- Ślipcze- Ślipcze I- Ślipcze II- Ślipcze III- Kosmów I- Kosmów II- Kosmów Kolonia- Kolonia Rymanów- Kryłów SKR- Kryłów- Prehoryłe K.M.- Małków sklep- Małków III- Małków PGR- Małków II- Wólka Pot.- Mołczany- Dołhobyczów ul. 22 lipca- Dołhobyczów I- Siekierzyńce I- Oszczów- Oszczów I- Uśmierz- Sulimów- Liwczę I- Liwczę II- Hulcze- Liwczę II- Liwczę I- Horodyszcze- Liwczę I- Sulimów- Sulimów kościół- Sulimów- Uśmierz- Oszczów I- Oszczów- Siekierzyńce I- Dołhobyczów I- Dołhobyczów ul. 22 lipca- Dołhobyczów Kolonia III- Zaręka- Gołębie PGR- Gołębie- Prehoryle- Prehoryle Kolonia- Kryłów	84	3	02:00	2	PKS Hrubieszów Sp. z o.o.
25.	64	Hrubieszów	Liski Horodelskie	Hrubieszów DA- Hrubieszów ul. Piłsudskiego Parking- Hrubieszów ul. Zamojska szkoła- Hrubieszów ul. 3-go Maja Dom Kultury- Hrubieszów DA- Hrubieszów ul. Żeromskiego- Hrubieszów ul. Piłsudskiego Parking- Hrubieszów ul. Dwernickiego I- Hrubieszów ul. Dwernickiego II- Hrubieszów Oś. Jagiell.- Świerszczów- Świerszczów Kol.- Teptiuków II- Moroczyn I- Moroczyn II- Dziekanów Oś. Zdr.- Szpikołosy II- Szpikołosy Kolonia- Szpikołosy- Gołębowiec- Liski Hor.- Liski Hor. Kapł.	19	3	00:30	3	PKS Hrubieszów Sp. z o.o.
26.	65	Hrubieszów	Hrubieszów	Hrubieszów DA- Hrubieszów ul. Piłsudskiego Parking- Hrubieszów ul. Kolejowa- Łotoszyny- Kozodawy- Łotoszyny- Czerniczyn b. poczta- Czerniczyn szkoła- Czerniczyn SZK.- Czerniczyn	48	3	01:05	3	PKS Hrubieszów Sp. z o.o.

				szkoła- Masłomęcz skrz.- Masłomęcz Dąbrowa Masł.- Dąbrowa Masł.- Modryniec Zachodni- Modryń Zach.- Modryniec tartak- Modryniec las- Masłomęcz- Dąbrowa Masł.- Masłomęcz skrz.- Czerniczyn szkoła- Metelin I- Metelin- Brodzica II- Brodzica I- Hrubieszów ul. Zamojska OSM- Hrubieszów ul. Zamojska szkoła- Hrubieszów ul Piłsudskiego parking- Hrubieszów DA					
27.	66	Hrubieszów	Drohiczany	Hrubieszów DA- Hrubieszów ul. Piłsudskiego Parking- Hrubieszów ul. Partyzantów Cech.- Hrubieszów ul. 3-go Maja Dom Kultury- Hrubieszów ul. Dwernickiego 1- Hrubieszów ul. Grabowiecka przed.- Hrubieszów ul. Groththusów- Hrubieszów ul. Konopnickiej- Hrubieszów ul. Batalinów Chłopskich I- Hrubieszów ul. Batalinów Chłopskich II- Hrubieszów ul. Grabowiecka Sławęcín- Hrubieszów ul. Grabowiecka Lipice- Obrowiec I- Obrowiec II- Zamłynie k/Nieledwi- Nieledew I- Nieledew II- Zadębce Kolonia- Zadębce- Zadębce Kolonia- Nieledew II- Nieledew I- Leopoldów- Trzuszczany- Trzuszczany I- Trzuszczany II- Mołodiatycze- Mołodiatycze I- Józefin I- Józefin II- Majdan Wielki- Majdan Wlk Skrz.- Drogojówka- Glińska Kol.- Drohiczany II- Drohiczany I	30	6	00:45	4	PKS Hrubieszów Sp. z o.o.
28.	67	Hrubieszów	Łotów	Hrubieszów DA- Hrubieszów ul. Piłsudskiego Parking- Hrubieszów ul. 3-go Maja dom kultury- Hrubieszów ul. Grabowiecka przedm.- Hrubieszów ul. Żeromskiego- Hrubieszów ul. Partyzantów Cech- Hrubieszów ul. Zamojska szkoła- Hrubieszów ul. Zamojska OSM- Brodzica I- Brodzica II- Alojzów I- Alojzów II- Gozdów- Gozdów POM- Gozdów PKP- Gozdów Kol.- Podhorce Kol.- Podhorce- Wików skrz.- Werbkowice ul. Zamojska- Wilków Kolonia I- Wilków Kolonia II- Perestówice- Dobromierzyce- Hostynne IV- Hostynne II- Łotów- Łotów F.	43	1	01:05	1	PKS Hrubieszów Sp. z o.o.
29.	68	Hrubieszów	Hrubieszów	Hrubieszów DA- Hrubieszów ul. Piłsudskiego Parking- Hrubieszów ul. Zamojska szkoła-	82	2	02:45	2	PKS Hrubieszów Sp. z o.o.

				Hrubieszów ul. Zamojska OSM- Hrubieszów ul. Łany stacja paliw- Czerniczyn była poczta- Czerniczyn szkoła- Czerniczyn SZK.- Czerniczyn szkoła- Masłomęcz skrz.- Dąbrowa Maśl.- Dąbrowa Maśl. I- Dąbrowa Maśl.- Masłomęcz skrz.- Czerniczyn szkoła- Czerniczyn była poczta- Metelin I- Metelin II- Metelin I- Czerniczyn była poczta- Łotoszyny- Kozodawy- Mieniany Kol.- Mieniany skrz.- Mieniany skrz.- Mieniany skrz.- Mieniany skrz.- Masłomęcz skrz.- Cichobórz I- Cichobórz II- Cichobórz I- Mieniany skrz.- Mieniany Kolonia- Kozodawy- Łotoszyny- Kozodawy- Mieniany Kolonia- Mieniany Skrz.- Mieniany szkoła- Mieniany szkoła- Mieniany szkz.- Masłomęcz skrz.- Cichobórz I- Cichobórz II- Cichobórz I- Masłomęcz skrz.- Mieniany skrz.- Mieniany Kol.- Kozodawy- Łotoszyny- Hrubieszów- ul. Kolejowa STW- Hrubieszów ul. Kolejowa- Hrubieszów ul. Piłsudskiego Parking- Hrubieszów DA					
30.	69	Hrubieszów	Husynne	Horodło II- Horodło N. Oś- Horodło ul. Polna- Hrebenne I- Hrebenne II- Hrebenne Kolonia- Strzyżów III- Strzyżów MBM- Strzyżów Kolonia- Husynne II- Husynne szkoła- Ciołki- Kobło II- Kobło I- Szpikokłasy III- Szpikokłasy II- Dziekanów Ośrodek Zdrowia- Moroczyn II- Moroczyn I- Teptiuków II- Świerszczów Kolonia- Świerszczów- Hrubieszów Oś Jageill.- Hrubieszów ul. Dwernieckiego I- Hrubieszów ul. 3-go Maja/ Dom Kultury- Hrubieszów ul. Partyzantów Cech Rzemiosł- Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking- Hrubieszów DA- Hrubieszów DA- Hrubieszów Piłsudskiego parking- Hrubieszów ul. Wyzwolenia- Teptiuków- Teptiuków II- Husynne szkoła	34	9	00:55	3	PKS Hrubieszów Sp. z o.o.
31.	85	Werbkowice	Hrubieszów	Werbkowice ul. Piłsudskiego- Łysa Góra- Malice- Malice szkoła- Wronowice Las- Wronowice I- Wronowice II- Turkowice- Turkowice szkoła- Turkowice- Wronowice II- Wronowice I- Wronowice Las- Malice szkoła- Malice- Łysa Góra- Werbkowice ul. Piłsudskiego- Werbkowice ul. Zamojska-	27	10	00:45	1	Stanisław Biernacki BIER TRANS Werbkowice

				Werbkowice Cukr. ul. zamojska- Gozdów- Alojzów II- Alojzów I- Brodzica II- Brodzica I- Hrubieszów ul. Zamojska szk.- Hrubieszów ul. Piłsudskiego 57 parking					
32.	86	Hrubieszów	Hrubieszów	Hrubieszów DA ul. Nowa 14- Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking Stokrotka 1- Hrubieszów ul. Kolejowa Carefour- Hrubieszów ul. Basaja Lidl- Hrubieszów ul. Basaja "Brico Marche"- Hrubieszów ul. Basaja Kaufland- Hrubieszów ul. Zamojska szkoła 15-16- Hrubieszów ul. Krucza Bazar- Hrubieszów ul. 3-go Maja dom kultury- Hrubieszów ul. Partyzantów Cech- Hrubieszów ul. Żeromskiego- Hrubieszów ul. Dwernickiego- Hrubieszów ul. Grotthusów- Hrubieszów ul. Konopnickiej- Hrubieszów BCh. I- Hrubieszów BCh. II- Hrubieszów ul. Dwernickiego- Hrubieszów ul. Dwernickiego- Hrubieszów ul. Dwernickiego- Świerszczów- Świerszczów- Świerszczów- Hrubieszów ul. Wyzwolenia 7- Hrubieszów ul. Piłsudskiego Parking Stokrotka 1- Hrubieszów DA ul. Nowa 14	21,2	11	00:37		PKS Hrubieszów Sp. z o.o.
33.	87	Hrubieszów	Hrubieszów	Świerszczów, Husynne, Ciołki, Kobło, Szpikłoty, Dzieskanów, Moniatyże	33	2	00:53		PKS Hrubieszów
34.	89	Hrubieszów	Dołhobyczów	Czerniczyn, Masłomęcz, Modryniec, Modryń, Mircze, Marysin, Ameryka, Wereszyn, Kolonia Wereszyn, Wereszyn, Witków, Kadłubiska Staw, Dołhobyczów	32	8	00:40	3	Sprzedaż Art. Spoż. Przem. Usługi Transportowe Stanisława Szwaczekiewicz
35.	90	Adelina	Hrubieszów	Sahryń, Terebiń, Terebiniec	18	2	00:26	3	Usługi Transportowe Wójcik Rafał
36.	92	Adelina	Hrubieszów	Sahryń, Terebiń, Terebiniec, Alojzów	18	3	00:18	2	Przedsiębiorstwo Wielobranżowe "IRKOM" Ireneusz Sendecki
37.	93	Hrubieszów	Hrubieszów	Brodzica, Alojzów, Werbkowice, Łysa Góra, Malice, Wronowice, Turkowice, Adelina, Sahryń, Terebiń, Terebiniec, Alojzów, Brodzica	47	8	01:02	1	Przedsiębiorstwo Wielobranżowe Transportowe - Przewóz Osób Sławomir

									Weremczuk
38.	94	Werbkowice	Horodło	Alojzów, Hrubieszów, Dziekanów, Szpikołasy, Kobło	31	14	00:40	2	Stanisław Biernacki "Bier Trans"
39.	95	Hrubieszów	Kryłów	Czerniczyn, Maślomęcz, Modryniec, Modryń, Mircze, Ameryka, Marysin, Łasków, Smoligów, Górka Zabłocie, Mircze, Górka Zabłocie, Małków, Kryłów Kolonia	46	1	01:05		PKS Hrubieszów
40.	96	Hrubieszów	Hrubieszów	Obrowiec, Nieledeń, Zadębce Kolonia, Zadębce, Chyżowice, Popławy, Staszic, Uchanie, Rozkoszówka, Pielaki, Białowody, Pielaki, Rozkoszówka, Uchanie, Staszic, Popławy, Chyżowice, Zadębce, Zadębce Kolonia, Nieledeń, Obrowiec	66	1	01:35		PKS Hrubieszów
41.	97	Turkowice	Hrubieszów	Brodzica, Alojzów, Werbkowice, Łysa Góra, Malice, Wronowice, Turkowice	25	10	00:34	1	Przedsiębiorstwo Wielobranżowe i Transportowe - Przewóz Osób Sławomir Weremczuk
42.	98	Hrubieszów	Horodło	Dziekanów, Horodło, Poraj, Kopyłów, Szpikołasy, Kobło	17	6	00:23	1	Przedsiębiorstwo Wielobranżowe i Transportowe - Przewóz Osób Sławomir Weremczuk
43.	99	Hrubieszów	Dołhobyczów	Łotoszyny, Kozodawy, Mieniany, Cichobórz, Szychowice, Małków, Mołczany	32	8	00:44	1	Usługi Przewozowe Iwona Hunkiewicz
44.	100	Hrubieszów	Hrubieszów	Dziekanów, Szpikołasy, Wołajowice, Czortowice, Moniatycze, Kułakowice, Stefankowice, Ubrodowice, Annopol, Białokóry, Liski, Horodło, Kobło, Szpikołasy, Dziekanów, Moroczyn, Świerszczów	64	2	01:00	2	PKS Hrubieszów
45.	101	Hrubieszów	Kryłów	Łotoszyny, Kozodawy, Mieniany, Cichobórz, Szychowice, Małków, Kryłów, Kolonia Kryłów, Małków, Wólka Poturzyńska, Mołczany, Dołhobyczów, Siekierzyńce, Oszczów, Oszczów Kolonia, Uśmierz, Sulimów, Liwcze, Hulcze, Kościaszyn, Hulcze, Liwcze, Sulimów, Uśmierz,	98	1	02:29		PKS Hrubieszów

				Oszczów Kolonia, Oszczów, Siekierzyńce, Dołhobyczów, Siekierzyńce, Oszczów, Żabcze, Żabcze Kolonia, Żabcze, Oszczów, Siekierzyńce, Dołhobyczów, Zaręka, Gołębie, Prehoryłe Kolonia, Prehoryłe					
46.	70	Hrubieszów	Kryłów	Czerniczyn, Masłomęcz, Dąbrowa Maśl., Modryniec, Modryń, Sahryń, Mircze, Miercze Kolonia, Górka Kolonia, Małków, Konarów, Kryłów Kolonia	33	1	00:50	1	PKS Hrubieszów
47.	73	Hrubieszów	Horodło	Dziekanów, Szpikołosy, Kobło, Horodło	17	14	00:23	1	Przedsiębiorstwo Wielobranżowe i Transportowe - Przewóz Osób Sławomir Weremczuk
48.	72	Hrubieszów	Hrubieszów	Czerniczyn, Masłomęcz, Dąbrowa Maślomęcka, Modryniec Zachodni, Modryń Zachodni, Modryń, Sahryń, Mircze, Marysin, Kolonia Wereszyn, Wiszniów, Dąbrowa W., Stara Wieś, Radostów, Stara Wieś, Mołożów, Tuczapy, Turkowice, Turkowice Kolonia, Adelina, Sahryń, Sahryń Kolonia, Terebiń, Terebiniec, Alojzów, Brodzica	88	6	01:15	3	PKS Hrubieszów
49.	75	Hrubieszów	Matcze	Teptiuków, Husynne, Strzyżów, Hrebenne, Horodło, Bereznica, Cegielnia	26	12	00:40	2	Przedsiębiorstwo Wielobranżowe i Transportowe - Przewóz Osób Sławomir Weremczuk
50.	79	Hrubieszów	Dołhobyczów	Czerniczyn, Masłomęcz, Modryniec, Modryń, Mircze, Stara Wieś, Wiszniów, Mircze, Marysin, Wereszyn, Witków, Kadłubiska, Dołhobyczów	36	29	00:38	3	Usługi Przewozowe Iwona Hunkiewicz
51.	81	Hrubieszów	Hrubieszów	Brodzica, Alojzów, Terebiniec, Terebiń, Sahryń, Adelina, Turkowice, Wronowice, Malice, Łysa Góra, Werbkowice, Wilków, Podhorce, Gozdów, Werbkowice, Terebiniec, Alojzów, Brodzica	66	5	00:54	5	PKS Hrubieszów
52.	82	Hrubieszów	Hrubieszów	Gródek Kolonia, Gródek	21	6	00:27	3	PKS Hrubieszów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Hrubieszowie

3.3. Sieć kolejowa w powiecie

Województwo Lubelskie charakteryzuje się średnią gęstością sieci linii kolejowych, wynoszącą 5,6 km linii/100 km² powierzchni.

Przez powiat przechodzi:

- **linia kolejowa nr 65:** Linia Hutnicza Szerokotorowa znana również pod nazwą: Linia Hutniczo-Siarkowa (LHS)- niezelektryfikowana, jednotorowa linia kolejowa przebiegająca od kolejowego przejścia granicznego w Hrubieszowie do stacji kolejowej Sławków Południowy LHS. Linia kolejowa nr 65 jest najdłuższą szerokotorową linią kolejową w Polsce. Jej długość od granicy państwa do stacji towarowej w Sławkowie wynosi 394,650 kilometrów. Łączna długość torów na linii wynosi 524,339 kilometrów. Jest powszechnie uważana za najdalej wysuniętą na zachód Europy linię o rozstawie toru 1520 mm. Od 2001 roku linia kolejowa LHS ma charakter wyłącznie towarowy i obsługuje tylko przewozy międzynarodowe. Na końcu linii i wzdłuż jej przebiegu znajdują się terminale przeładunkowe wykorzystywane do rozładunku różnego rodzaju towarów przywożonych do Polski z Ukrainy i z innych państw byłego Związku Radzieckiego.
- **Linia kolejowa nr 72:** Zawada – Hrubieszów Miasto – linia kolejowa w województwie lubelskim. Jest czynna dla transportu towarowego na całej długości oraz dla transportu pasażerskiego na odcinku Zawada – Zamość (na odcinku Zamość – Hrubieszów Miasto do 12 grudnia 2004).

Mapa 5. Sieć kolejowa w Powiecie Hrubieszowskim



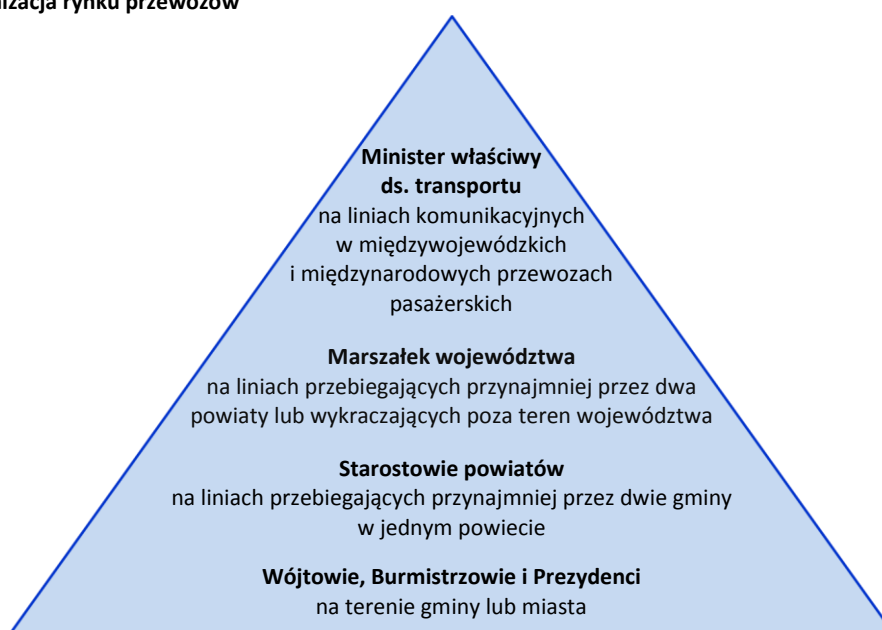
Źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe

4. Zasady organizacji rynku przewozów

4.1. Organizator transportu publicznego w powiecie hrubieszowskim oraz jego zadania

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym definiuje pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego. Jest nim właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze (art. 4 ust. 1 pkt 4). Kompetencje organizatorów działających na różnych szczeblach powinny się uzupełniać zgodnie z zasadami przedstawionymi na poniższym schemacie.

Rysunek 1. Organizacja rynku przewozów



Powiat jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego, zwanym dalej „organizatorem”, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów:

- na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
- któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami - a na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie.

Określone w ustawie zadania organizatora wykonuje w przypadku powiatu - Starosta.

Starosta Hrubieszowski może być organizatorem przewozów na liniach komunikacyjnych pomiędzy miejscowościami przebiegającymi przynajmniej przez obszar dwóch gmin, pod warunkiem, że gminy te nie zawarły stosownego porozumienia międzygminnego albo nie utworzyły związku międzygminnego. W takim przypadku kompetencje Starosty będą wyłączone, ponieważ nie będą to już przewozy powiatowe ale gminne. Właściwym organizatorem będzie wójt, burmistrz bądź prezydent wskazany przez gminy.

Obowiązkiem Starosty jest zatem zaspokajanie niezbędnych potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu, które mają charakter ponadgminny. Każda gmina ma bowiem obowiązek zaspokajania potrzeb przewozowych swoich mieszkańców, nawet jeśli nie jest zobligowana do sporządzenia planu transportowego. Potrzeby transportowe o charakterze ponadlokalnym taka gmina może zgłaszać odpowiednio do starosty albo do marszałka województwa (art. 13 ust. 4).

W praktyce takie stwierdzenie budzi jednak wiele wątpliwości interpretacyjnych. Z tego powodu Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej udzieliło odpowiedzi na interpelację poselską nr 903 w sprawie organizacji transportu zbiorowego w gminach i powiatach. W przytoczonej interpelacji znajduje się następujące stwierdzenie:

„Należy wyjaśnić, że w przypadku niezapewnienia przewozów gminnych przez gminę samodzielnie bądź też w wyniku zawarcia porozumienia, czy utworzenia związku międzygminnego powiat nie jest zobligowany do zorganizowania przewozów, których celem jest zaspokajanie potrzeb przewozowych poszczególnych gmin. W takiej sytuacji powiat nie ma również obowiązku dofinansowania przewozów w gminach, które nie zawarły porozumienia bądź nie przystąpiły do związku międzygminnego. Oznacza to, że w przypadku braku porozumienia między gminami obowiązek organizacji przewozów między gminami nie przechodzi z mocy prawa na powiaty i nie powstają w stosunku do samorządów powiatowych zobowiązania organizacyjne i finansowe w tym zakresie. Nie znajduje więc uzasadnienia pogląd, że przedmiotowa ustawa nakłada na powiaty obowiązek dofinansowania transportu w gminach, które nie utworzyły związku lub porozumienia.

Inną kwestią jest możliwość podjęcia przez jednostki samorządu terytorialnego różnego szczebla, np. gmin z powiatem, współdziałania w zakresie dofinansowania przewozów. Jednakże należy podkreślić, że to zagadnienie nie jest regulowane ustawą o publicznym transporcie zbiorowym. W tym zakresie zastosowanie mają w szczególności przepisy:

- a) ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym,
- b) ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym,
- c) ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2010 r. Nr 80, poz. 526, z późn. zm.),
- d) ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.).”

4.2. Funkcje organizatora publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z art. 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do zadań organizatora należy:

- planowanie rozwoju transportu,
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Podstawowym narzędziem służącym realizowaniu pierwszego zadania jest opracowywanie planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z zasadami ujętymi w Rozdziale 2 Ustawy.

Sposoby organizowania publicznego transportu zbiorowego zostały szczegółowo opisane w Rozdziale 3 Ustawy. Należą do nich m.in.:

- badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;
- zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców
 - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców
 - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych
 - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego
 - systemu informacji dla pasażera;
- ustalenie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora;
- określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów;
- przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- ustalenie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe, za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Z kolei zarządzanie publicznym transportem zbiorowym powinno się odbywać z uwzględnieniem zasad zawartych w Rozdziale 4 Ustawy.

4.3. Określenie trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego

Przepisy nowej ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* rozróżniają pojęcia operatora i przewoźnika. Zgodnie z definicją ustawową **operatorem publicznego transportu zbiorowego** jest samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie. **Przewoźnikiem** jest natomiast przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 8 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* do zadań organizatora (w naszym przypadku- Starosty Hrubieszowskiego) należy przygotowanie i przeprowadzenie postępowania zmierzającego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Sposób przeprowadzenia takiego postępowania regulują przepisy Oddziału 2 omawianej ustawy. Na podstawie art. 19 ust. 1 **wybór operatora** może nastąpić w jednym z trzech trybów opisanych w niniejszym dokumencie w rozdziale dotyczącym finansowania.

W przypadku Powiatu Hrubieszowskiego najbardziej korzystnym trybem wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego będzie wybór poprzez przyznanie koncesji na usługi z uwagi na to, iż ten tryb nie rodzi żadnych konsekwencji finansowych dla Starostwa.

Ustawa reguluje termin oraz sposób ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w przewidzianym trybie (art. 23).

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

- 1) linii komunikacyjnej albo
- 2) linii komunikacyjnych albo
- 3) sieci komunikacyjnej

określonych w planie transportowym.

Sama ustawa jedynie w sposób ogólny określa prawa i obowiązki organizatora i operatora. Ich szczególnym źródłem jest umowa, dlatego istotne jest odpowiednie przygotowanie postanowień tej umowy. Najważniejsze elementy umowy określa art. 25 ustawy. Projekt umowy powinien zostać dołączony do specyfikacji istotnych warunków zamówienia.

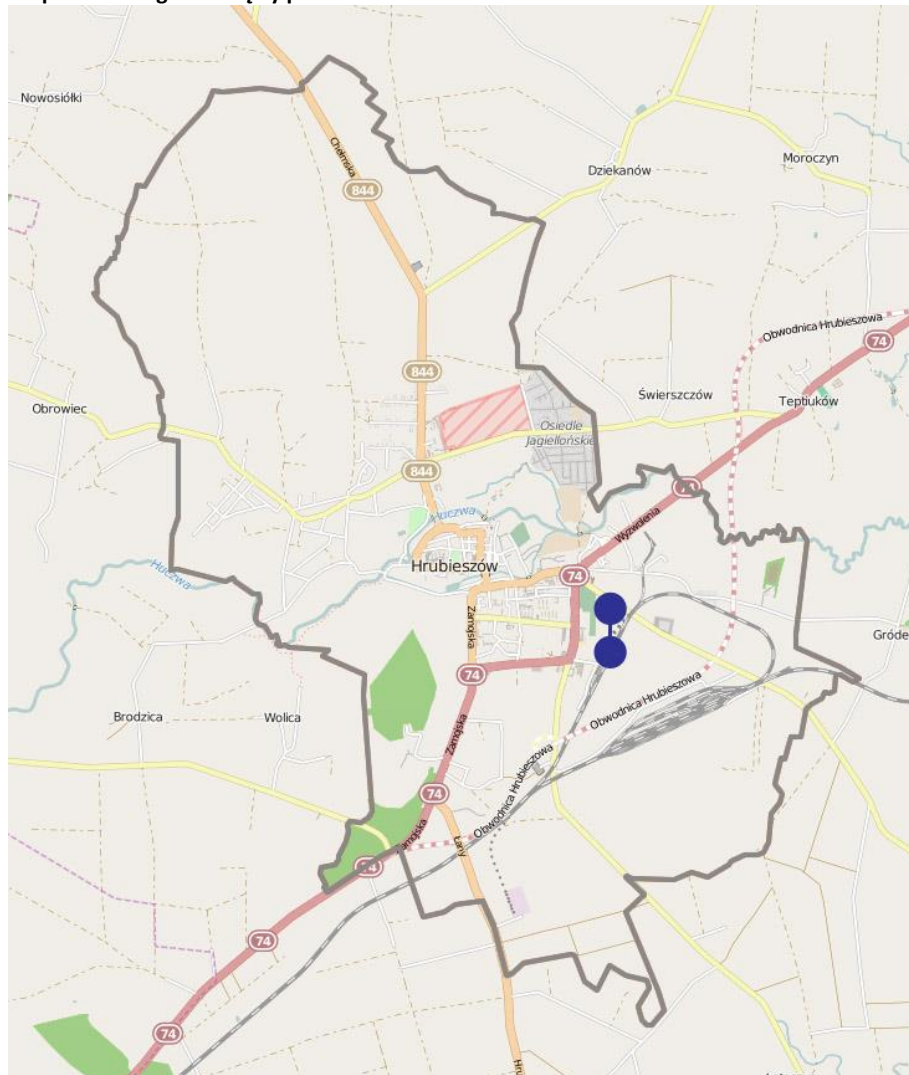
Od 1 stycznia 2017 r. po zawarciu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego organizator powinien wydać operatorowi zaświadczenie zgodnie z art. 28 ustawy. W przypadku przewoźników obowiązkowe będzie dokonanie zgłoszenia o zamiarze wykonywania przewozu osób. Przedsiębiorca będzie mógł wykonywać ten przewóz dopiero po otrzymaniu od organizatora potwierdzenia takiego zgłoszenia (art. 30 i n.). Do tego czasu obowiązują dotychczasowe przepisy dotyczące zezwoleń.

5. Strategiczne węzły przesiadkowe

Pod pojęciem strategiczny węzeł przesiadkowy należy rozumieć miejsce, w którym następuje intensywne przesiadanie się pasażerów transportu publicznego i indywidualnego. Przesiadki w węzłach obejmują szereg różnych środków transportu publicznego i indywidualnego, jak bus, kolej, autobus, samochód czy rower. W systemie transportu publicznego w Powiecie Hrubieszowskim można wskazać 1 węzeł przesiadkowy- Dworzec PKS i PKP w Hrubieszowie. Znajdują się one około 1 km od centrum miasta. Wskazanie miasta Hrubieszów jako głównego węzła przesiadkowego w powiecie jest o tyle zasadne, że w planie transportowym wojewódzkim został on wskazany jako węzeł strategiczny. Utworzenie zintegrowanego węzła przesiadkowego w Hrubieszowie ułatwi podróżowanie po obszarze powiatu i województwa. Aby wskazany węzeł odpowiednio spełniał swoje funkcje, ważne jest zintegrowanie rozkładów jazdy komunikacji autobusowej powiatowej z wojewódzką oraz z rozkładem

jazdy kolei. Jak wiadomo Starosta po 2016 roku jako Organizator publicznego transportu zbiorowego będzie miał wpływ na kształtowanie rozkładu jazdy autobusowej komunikacji publicznej.

Mapa 6. Strategiczne węzły przesiadkowe w Powiecie Hrubieszowskim



Źródło: Opracowanie własne

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

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

Integracja transportu zbiorowego stwarza nowe możliwości dla organizatora i samego pasażera.

Zróznicowanie rodzajów przewozów i odległości wymaga koordynacji poszczególnych podsystemów oraz gałęzi transportowych. Koordynacja poszczególnych podsystemów i gałęzi transportowych w przewozach pasażerskich to usprawnienie całego cyklu podróży w zakresie:

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

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

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

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

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

Obydwa rodzaje transportu powinny się wspomagać, a nie wchodzić z sobą w konflikt.

Integracja transportu publicznego i indywidualnego mogłaby opierać się także na systemie Park & Ride- czyli na systemie, gdzie pasażer podejżdza swoim samochodem do danego miejsca na obrzeżu miasta lub do miejsca w pobliżu centrum i dalszą podróż odbywa środkami komunikacji publicznej. Hrubieszów jest zbyt małym miastem, by system ten funkcjonował z korzyścią dla mieszkańców, jednak mógłby on być atrakcyjny dla przyjezdnych oraz dla turystów, szczególnie turystów jednodniowych.

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

- usprawnienie jego funkcjonowania,
- wykształcenie nowoczesnych i wygodnych węzłów integracyjnych oraz punktów obsługi pasażera,
- skrócenie czasów podróży,

- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- podniesienie komfortu podróżowania, estetyki i czystości pojazdów,
- zwiększenie liczby pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych,
- wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań taryfowo-biletowych,
- stabilny system finansowania transportu publicznego.

6. Sieć o charakterze użyteczności publicznej w powiecie hrubieszowskim

6.1. Uwarunkowania wynikające z Planów Transportowych wyższego rzędu

Uchwalone plany transportowe stanowią akty prawa miejscowego i mają charakter hierarchiczny, ich treść nie może się wzajemnie wykluczać. W związku z tym dokumenty uchwalane przez jednostkę samorządu terytorialnego niższego szczebla muszą uwzględniać zapisy ujęte w planie transportowym wyższego rzędu.

W momencie opracowywania planu transportowego dla powiatu hrubieszowskiego obowiązują:

- ***Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, przyjęty Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r.***

Minister właściwy ds. transportu jest organizatorem przewozów o charakterze użyteczności publicznej jedynie w transporcie kolejowym. W związku z tym zapisy Krajowego Planu Transportowego nie dotyczą potrzeb przewozowych mieszkańców na poziomie powiatu.

- ***Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa lubelskiego przyjęty uchwałą NR XLVII/744/2014 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO z dnia 14 lipca 2014 r.***

Ze względu na zakres opracowania powiat hrubieszowski w zdecydowanie szerszym zakresie został ujęty w Planie Transportowym Województwa Lubelskiego. Najistotniejsze zapisy dotyczą wyznaczenia sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej, której organizatorem jest Marszałek Województwa. Stąd niezbędne jest przeanalizowanie jego treści pod kątem potrzeb transportowych mieszkańców powiatu hrubieszowskiego oraz zadań i zaleceń jakie wynikają z jego treści dla organizatorów niższego szczebla.

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.

W transporcie kolejowym zaplanowano uruchomienie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na następującej linii:

- **Linia komunikacyjna R64 Zamość – Miączyn – Werbkowice – Hrubieszów**

Możliwa organizacja przez Województwo Lubelskie w przypadku posiadania wystarczających środków finansowych w budżecie województwa oraz zaistnienia odpowiednich warunków demograficznych i społecznych z jednoczesną poprawą infrastruktury kolejowej.

Przewozami o charakterze użyteczności publicznej planuje się objąć następujące linie autobusowe:

- **503 Lublin – Chełm – Kamień – Białopole – Hrubieszów (organizacja przez Województwo Lubelskie)**
- **564 Zamość – Miączyn – Werbkowice – Hrubieszów (organizacja przez Województwo Lubelskie)**
- **574 Tomaszów Lubelski – Rachanie – Tyszowice – Hrubieszów (organizacja przez Województwo Lubelskie)**

Dodatkowo w Planie Transportowym wskazano, że zintegrowane węzły przesiadkowe w transporcie drogowym będą lokalizowane przede wszystkim w miastach, w których nie są wykonywane przewozy w transporcie kolejowym. Powinny one powstać co najmniej tam, gdzie aktualnie istnieje dwa lub więcej głównych zespołów przystankowo – dworcowych, z których korzystają linie w komunikacji regionalnej a przesiadanie się między nimi ze względu na duże odległości jest utrudnione. Węzły integrujące tylko transport drogowy powinny zostać utworzone min. w Hrubieszowie.

6.2. Wyznaczenie sieci o charakterze użyteczności publicznej w powiecie hrubieszowskim

Za przewozy o charakterze użyteczności publicznej uznaje się usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, wykonywane przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

Sieć użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym to usługi:

- organizowane przez władze publiczne,
- mające znaczenie dla społeczeństwa, a w szczególności dla uboższych ekonomicznie warstw społecznych,
- dostępne dla wszystkich warstw społecznych.

Realizowanie celów użyteczności publicznej nie oznacza, że usługi transportu publicznego powinny być dostępne powszechnie, niezależnie od wartości postrzeganej przez społeczeństwo oraz od kosztów społecznych ich wytworzenia. Z punktu widzenia efektywności wydatków publicznych, organizowanie i finansowanie usług użyteczności publicznej powinno dotyczyć tej części usług dostępnych na rynku, które spełniają określone kryteria użyteczności publicznej, a ich realizacja powinna być poddana presji konkurencji na etapie ubiegania się o świadczenia usług na rzecz organizatora transportu publicznego i pasażerów tego transportu.

Zgodnie z założeniami linie o charakterze użyteczności publicznej, organizowane na różnych szczeblach samorządu terytorialnego powinny tworzyć na danym obszarze spójną i komplementarną sieć komunikacyjną.

WARIANT OPTYMALNY**Objęcie funkcją użyteczności publicznej 21 linii, które obecnie funkcjonują, a których przebieg nie pokrywa się ze sobą na znacznej odległości.**

- mieszkańcy miejscowości, do których do tej pory docierały linie powiatowe będą musieli się przesiadać chcąc skorzystać z linii o charakterze użyteczności publicznej, ewentualnie korzystać z połączeń komercyjnych
- wariant możliwy do uruchomienia w przypadku wyboru operatora w trybie koncesyjnym z uwzględnieniem możliwości przyznawania operatorom rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług
- przebieg linii zostanie wyznaczony w taki sposób, aby zaspokajać możliwie najwięcej potrzeb przewozowych mieszkańców (objąć możliwie największy obszar, najwięcej miejscowości), przy jednoczesnym zminimalizowaniu kosztów po stronie organizatora. Utrzymywanie linii o podobnym przebiegu na długim odcinku będzie rodziło potrzebę wypłacania podwójnej rekompensaty de facto dla tych samych tras.

W tym wariantcie funkcją użyteczności publicznej proponuje się objąć następujące linie:

Tabela 10. Linie użyteczności publicznej w Wariantcie Optymalnym

Lp.	Od	Do	Przez
1	Hrubieszów	Trzeszczany	Hrubieszów ul. Piłsudskiego Parking- Hrubieszów ul. B. Prusa- Hrubieszów ul. Dwernickiego - Lipice- Obrowiec- Zamtynie- Nieledeu 1- Nieledeu 2- Leopoldów- Trzeszczany
2	Hrubieszów	Liski	Hrubieszów DA- Hrubieszów ul. Piłsudskiego/parking Stokrotka - Hrubieszów ul. 3go Maja- Hrubieszów ul. Żeromskiego 12-13- Hrubieszów ul. Partyzant. Cech 2- Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking Stokrotka 1- Hrubieszów ul. Zamojska szk. 15-16- Hrubieszów ul. Zamojska- Hrubieszów Łany stacja paliw- Hrubieszów Łany stacja paliw- Czerniczyn/b. poczta- Czerniczyn/b. poczta- Czerniczyn/szkoła- Czerniczyn/szkoła- Masłomęcz/skrzyż.- Masłomęcz/skrzyż.- Masłomęcz/Dąbrowa Masł.- Masłomęcz/Dąbrowa Masł.- Modryniec/las- Modryniec/las- Modryniec/tartak- Modryniec/tartak- Modryń/kościół- Modryń/kościół- Modryń/skrzyż.- Modryń/skrzyż.- Mircze/były POM- Mircze/były POM- Mircze skrzyż. centrum- Mircze skrzyż. centrum- Mircze I- Mircze I- Marysin- Ameryka- Marysin skrzyż.- Łasków- Smoligów- Łasków- Marysin skrzyż. Wereszyn- Wereszyn- Wereszyn- Wereszyn- Witków II- Witków II- Witków/skrzyż.- Witków- Kadłubiska/staw- Kadłubiska/staw- Dołhobyczów osiedle mieszk.- Dołhobyczów osiedle mieszk.- Dołhobyczów- Dołhobyczów- Dołchobyczów- Siekierzynce- Oszczów- Oszczó Kolonia- Uśmierz- Sulimów- Liwcz- Liwcz- Hulcz- Hulcz- Hulcz- Kościaszyn- Hulcz- Żniatyn- Majdan- Chłopiatyn- Setniki- Setniki- Przewodów- Przewodów- Białystok- Liski

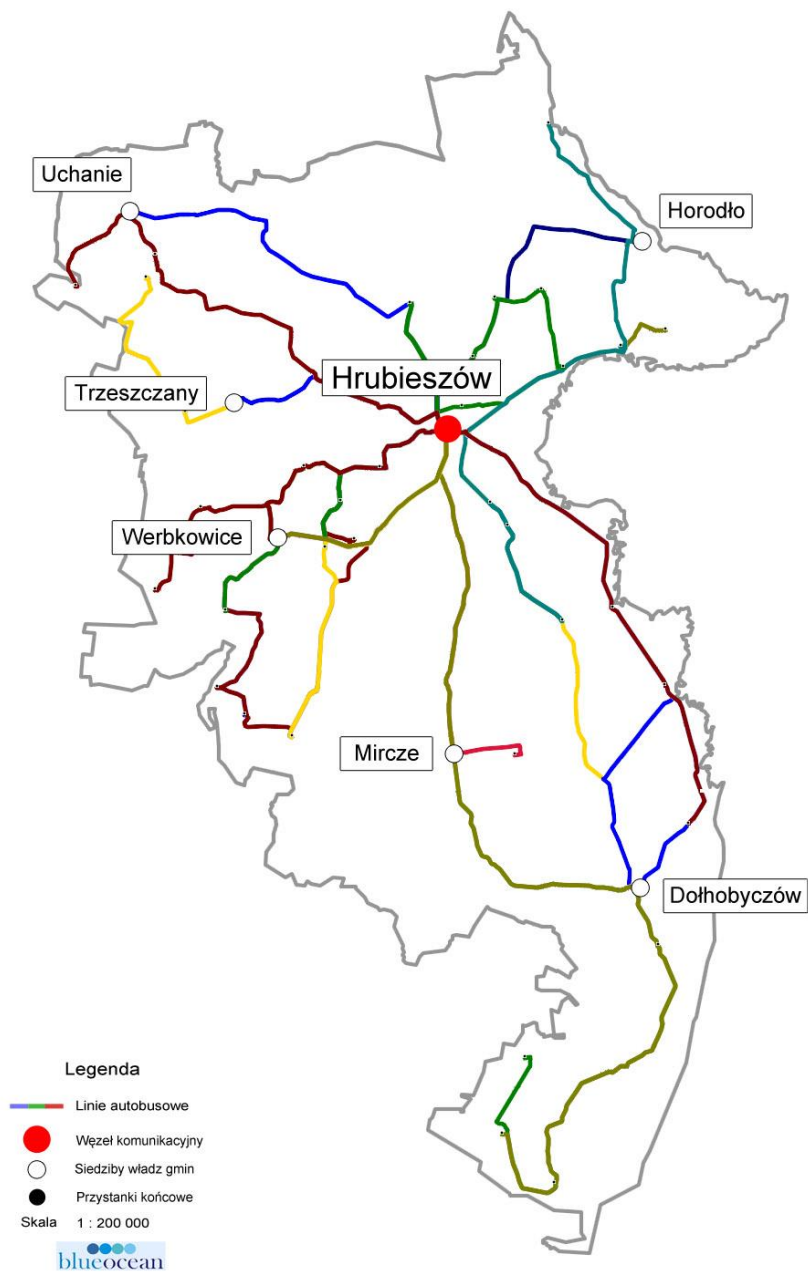
3	Hrubieszów	Stara Wieś	Hrubieszów DA- Hrubieszów ul. Piłsudskiego/parking Stokrotka 1- Hrubieszów ul. Zamojska szkoła- Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking Stokrotka 1- Hrubieszów ul. Kolejowa- Łotoszyny- Kozodawy- Mieniany- Mieniany- Cichobórz- Cichobórz- Szychowice- Szychowice- Rulikówka- Mircze/były POM- Mircze/skrzyż. centrum- Mircze/skrzyż. centrum- Borsuk- Stara Wieś
4	Hrubieszów	Białowody	Hrubieszów DA- Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking Stokrotka 1- Hrubieszów ul Partyzant. Cech 2- Hrubieszów ul. 3-go Maja- Hrubieszów ul. Dwieńckiego- Hrubieszów ul. Grabow.- Hrubieszów ul. Grabow.-Obrowiec- Obrowiec- Nielelew- Nielelew- Nielelew II- Zadębce Kol.- Zadębce- Zadębce skrzyż.- Łuszczów- Zadębce skrzyż.- Chyżowice- Chyżowice- Staszic- Staszic- Uchanie- Uchanie II- Rozkoszówka- Rozkoszówka- Rozkoszówka- Pielaki- Pielaki- Białowody
5	Hrubieszów	Strzyżów	Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking Stokrotka 1- Hrubieszów ul. Wyzwolenia 7- Teptików- Teptików- Husynne- Strzyżów- Strzyżów- Strzyżów- Strzyżów
6	Mircze	Hrubieszów	Mircze skrzyż./centrum- Mircze były POM- Modryń skrzyż. Modryń kościół- Modryniec tartak- Modryniec las- Masłomęcz skrzyż.- Czerniczyn szkoła- Czerniczyn była poczta- Hrubieszów Łany stacja paliw- Hrubieszów Młyn- Hrubieszów Zamojska Szkoła- Hrubieszów Piłsudskiego Stokrotka
7	Hrubieszów	Uchanie	Hrubieszów ul.Piłsudskiego- Hrubieszów ul. Prusa- Hrubieszów ul. 3-go Maja- Hrubieszów ul. Żeromskiego- Moniatyczne II- skrzyż.- Moniatyczne I skrzyż.- Janki- Mojsławice Kolonia- Mojsławice- Teratyn Cmentarz- Teratyn Centrum- Odletajka Las- Jarosławiec Masarnia- Jarosławiec szkoła- Uchanie były GS- Uchanie Centrum
8	Hrubieszów	Przewodów	Hrubieszów DA ul. Nowa 14- Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking Stokrotka 1- Hrubieszów DA ul. Nowa 14- Gródek- Czumów- Czumów- Ślipcze- Ślipcze- Ślipcze-Ślipcze- Kosmów- Kosmów- Kosmów- Kol. Romanów- Kryłów- Kryłów- Kryłów Kolonia- Małków- Kryłów Kolonia- Kryłów- Prehoryle- Prehoryle Kolonia- Gołębnie- Gołębnie- Zaręka- Dołhobyczków- Dołhobyczków- Dołhobyczków- Siekierzyńce- Oszczów- Oszczów Kolonia- Uśmierz- Sulimów- Liwczel- Liwczel- Hulczel- Hulczel- Hulczel- Żniatyn- Majdan- Chłopiatyn- Setniki- Setniki- Przewodów- Przewodów
9	Hrubieszów	Dołhobyczków	Hrubieszów DA ul. Nowa 14- Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking Stokrotka 1- Hrubieszów ul. Kolejowa- Łotoszyny- Kozodawy- Mieniany- Mieniany- Cichobórz- Cichobórz- Szychowice- Szychowice- Szychowice- Szychowice- Szychowice- Małków Kolonia- Małków- Górka Zabłocie- Mircze- Mircze centrum- Mircze centrum- Mircze były POM- Małków- Małków I- Małków II- Wólka Poturzyńska- Mołczany- Dołhobyczków

10	Hrubieszów	Kotorów	Hrubieszów DA ul. Nowa 14- Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking Stokrotka 1- Hrubieszów ul. Zamojska- Hrubieszów ul. Zamojska przy skrzy. z ul. Teresówka 3- Brodzica- Brodzica- Alojzów za skrzyż. Z dr. Woj.. Na Tomaszów II- Alojzów przed skrz. Z dr. Woj.. na Tomaszów 1- Alojzów szkoła- Alojzów szkoła- Terebiniec- Terebiniec- Gozdów- Gozdów- Gozdów- Podhorce- Podhorce- Wilków- Werbkowice centrum- Werbkowice- Łysa Góra- Malice- Kotorów
11	Zaręka	Hrubieszów	Zaręka- Gołębie PGR- Gołębie- Prehoryle- Prehoryle Kolonia- Kryłów- Kryłów- Romanów- Kosmów- Kosmów- Ślipcze- Ślipcze-Ślipcze- Ślipcze- Czumów- Czumów- Gródek
12	Werbkowice	Rogalin	Werbkowice- Werbkowice Cukiernia- Alojzów I- Alojzów II- Brodzica I- Brodzica II- Hrubieszów ul. Zamojska- Hrubieszów ul. Piłsudskiego 44- Hrubieszów ul. Piłsudskiego 44- Hrubieszów ul. Piłsudskiego Biedronka- Teptiuków- Husynne I- Husynne II- Strzyżów I- Strzyżów II- Strzyżów III- Rogalin
13	Hrubieszów	Horodło	Hrubieszów- Stokrotka- ul. Prusa- ul. 3-go Maja- ul. Żeromskiego I- ul. Żeromskiego II- Dziekanów I- Dziekanów II- Szpikołosy I- Szpikołosy II- Kopytów I- Kopytów II- Poraj I- Poraj II- Horodło I- Horodło II
14	Hrubieszów	Kryłów	Hrubieszów ul. Listopadowa- Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking- Hrubieszów DA- Hrubieszów LHS ul. Nowa- Gródek Kol.- Gródek II- Gródek Kol.- Gródek I- Czumów I- Czumów II- Ślipcze- Ślipcze I- Ślipcze II- Ślipcze III- Kosmów I- Kosmów II- Kosmów Kolonia- Kolonia Rymanów- Kryłów SKR- Kryłów- Prehoryle K.M.- Małków sklep- Małków III- Małków PGR- Małków II- Wólka Pot.- Motczany- Dołhobyczków ul. 22 lipca- Dołhobyczków I- Siekierzyńce I- Oszczów- Oszczów I- Uśmierz- Sulimów- Liwczę I- Liwczę II- Hulczę- Liwczę II- Liwczę I- Horodyszczę- Liwczę I- Sulimów- Sulimów kościół- Sulimów- Uśmierz- Oszczów I- Oszczów- Siekierzyńce I- Dołhobyczków I- Dołhobyczków ul. 22 lipca- Dołhobyczków Kolonia III- Zaręka- Gołębie PGR- Gołębie- Prehoryle- Prehoryle Kolonia- Kryłów
15	Hrubieszów	Drohiczany	Hrubieszów DA- Hrubieszów ul. Piłsudskiego Parking- Hrubieszów ul. Partyzantów Cech.- Hrubieszów ul. 3-go Maja Dom Kultury- Hrubieszów ul. Dwernickiego 1- Hrubieszów ul. Grabowiecka przed.- Hrubieszów ul. Grothausów- Hrubieszów ul. Konopnickiej- Hrubieszów ul. Batalinów Chłopskich I- Hrubieszów ul. Batalinów Chłopskich II- Hrubieszów ul. Grabowiecka Sławęcín- Hrubieszów ul. Grabowiecka Lipice- Obrowiec I- Obrowiec II- Zamłynię k/Nieledwi- Nieledew I- Nieledew II- Zadębce Kolonia- Zadębce- Zadębce Kolonia- Nieledew II- Nieledew I- Leopoldów- Trzeszczany- Trzeszczany I- Trzeszczany II- Mołodiacyjne- Mołodiacyjne I- Józefin I- Józefin II- Majdan Wielki- Majdan Wlk Skrz.- Drogojówka- Glińska Kol.- Drohiczany II- Drohiczany I
16	Hrubieszów	Łotów	Hrubieszów DA- Hrubieszów ul. Piłsudskiego Parking- Hrubieszów ul. 3-go Maja dom kultury- Hrubieszów ul. Grabowiecka przedm.- Hrubieszów ul. Żeromskiego- Hrubieszów ul. Partyzantów Cech- Hrubieszów ul. Zamojska szkoła- Hrubieszów ul. Zamojska OSM- Brodzica I- Brodzica II- Alojzów I- Alojzów II- Gozdów- Gozdów POM- Gozdów PKP- Gozdów Kol.- Podhorce Kol.- Podhorce- Wilków skrz.- Werbkowice ul. Zamojska- Wilków Kolonia I- Wilków Kolonia II- Peresłowice- Dobromierzyce- Hostynne IV- Hostynne II- Łotów- Łotów F.

17	Hrubieszów	Husynne	Horodło II- Horodło N. Oś- Horodło ul. Polna- Hrebenne I- Hrebenne II- Hrebenne Kolonia- Strzyżów III- Strzyżów MBM- Strzyżów Kolonia- Husynne II- Husynne szkoła- Ciołki- Kobło II- Kobło I- Szpikokłosa III- Szpikokłosa II- Dziekanów Ośrodek Zdrowia- Moroczyn II- Moroczyn I- Teptiaków II- Świerszczów Kolonia- Świerszczów- Hrubieszów Oś Jageill.- Hrubieszów ul. Dwernieckiego I- Hrubieszów ul. 3-go Maja/ Dom Kultury- Hrubieszów ul. Partyzantów Cech Rzemiosł- Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking- Hrubieszów DA- Hrubieszów DA- Hrubieszów Piłsudskiego parking- Hrubieszów ul. Wyzwolenia- Teptiaków- Teptiaków II- Husynne szkoła
18	Werbkowice	Hrubieszów	Werbkowice ul. Piłsudskiego- Łysa Góra- Malice- Mlaice szkoła- Wronowice Las- Wronowice I- Wronowice II- Turkowice- Turkowice szkoła- Turkowice- Wronowice II- Wronowice I- Wronowice Las- Malice szkoła- Malice- Łysa Góra- Werbkowice ul. Piłsudskiego- Werbkowice ul. Zamojska- Werbkowice Cukr. ul. zamojska- Gozdów- Alojzów II- Alojzów I- Brodzica II- Brodzica I- Hrubieszów ul. Zamojska szk.- Hrubieszów ul. Piłsudskiego 57 parking
19	Adelina	Hrubieszów	Sahryń, Terebiń, Terebiniec, Alojzów
20	Turkowice	Hrubieszów	Brodzica, Alojzów, Werbkowice, Łysa Góra, Malice, Wronowice, Turkowice
21	Hrubieszów	Matcze	Teptiaków, Husynne, Strzyżów, Hrebenne, Horodło, Bereźnica, Cegielnia

Sieć połączeń o charakterze użyteczności publicznej stworzona w oparciu o ten wariant wyglądałaby następująco:

Mapa 7. Sieć o charakterze użyteczności publicznej – Wariant Optymalny



Źródło: Opracowanie własne

WARIANT Minimalny**Stworzenie połączeń o charakterze użyteczności publicznej tylko do miejscowości będących siedzibami gmin**

- stworzenie zintegrowanej siatki połączeń w oparciu o linie główne (odpowiedzialny powiat) i dowozowe (odpowiedzialni wójtowie), w porozumieniu z wójtami gmin zainteresowanych tymi połączeniami.
- Węzłami przesiadkowymi będą miejscowości stanowiące siedziby gmin.
- Taka siatka połączeń zapewnia zaspokojenie podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców a zadania powiatu jako organizatora są realizowane w minimalnym stopniu.
- Wariant ten powinien zostać wzięty pod uwagę w przypadku wyboru operatora w innym trybie niż koncesyjny, ponieważ:
 - po pierwsze zakłada współpracę pomiędzy organizatorami różnego szczebla w celu stworzenia spójnej i zintegrowanej siatki połączeń, co sprzyja zwiększaniu świadomości odpowiedzialności za realizację wspólnego zadania
 - po drugie minimalizuje koszty po stronie organizatora, tryb przetargowy oraz bezpośrednie zawarcie umowy zakładają, że operatorom będzie przysługiwała rekompensata wraz z rozsądnym zyskiem, aby ewentualne koszty zminimalizować należy sieć komunikacyjną ograniczyć do podstawowych połączeń
- dodatkowe linie możliwe do uruchomienia w przypadku pozytywnej weryfikacji wariantu podstawowego np. po 2020 roku albo w przypadku posiadania wystarczających środków w budżecie powiatu

W tym wariantcie funkcją użyteczności publicznej proponuje się objąć następujące linie:

Tabela 11. Linie użyteczności publicznej w Wariantcie Minimalny

Lp.	Od	Do	Przez
1	Hrubieszów	Dołhobyczów	Hrubieszów DA ul. Nowa 14- Hrubieszów ul. Piłsudskiego parking Stokrotka 1- Hrubieszów ul. Kolejowa- Łotoszyny- Kozodawy- Mieniany- Mieniany- Cichobórz- Cichobórz- Szychowice- Szychowice- Szychowice- Szychowice- Małków Kolonia- Małków- Górka Zabłocie- Mircze- Mircze centrum- Mircze centrum- Mircze były POM- Małków- Małków I- Małków II- Wólka Poturzyńska- Mołczany- Dołhobyczów
2	Hrubieszów	Horodło	Hrubieszów- Stokrotka- ul. Prusa- ul. 3-go Maja- ul. Żeromskiego I- ul. Żeromskiego II- Dziekanów I- Dziekanów II- Szpikołoty I- Szpikołoty II- Kopyłów I- Kopyłów II- Poraj I- Poraj II- Horodło I- Horodło II

3	Mircze	Hrubieszów	Mircze skrzyż./centrum- Mircze były POM- Modryń skrzyż. Modryń kościół- Modryniec tartak- Modryniec las- Masłomęcz skrzyż.- Czerniczyn szkoła- Czerniczyn była poczta- Hrubieszów łąny stacja paliw- Hrubieszów Młyn- Hrubieszów Zamojska Szkoła- Hrubieszów Piłsudskiego Stokrotka
4	Hrubieszów	Trzeszczany	Hrubieszów ul. Piłsudskiego Parking- Hrubieszów ul. B. Prusa- Hrubieszów ul. Dwernickiego - Lipice- Obrowiec- Zamłynie- Niele dew 1- Niele dew 2- Leopoldów- Trzeszczany
5	Hrubieszów	Uchanie	Hrubieszów ul. Piłsudskiego- Hrubieszów ul. Prusa- Hrubieszów ul. 3-go Maja- Hrubieszów ul. Żeromskiego- Moniatycze II- skrzyż.- Moniatycze I skrzyż.- Janki- Mojsławice Kolonia- Mojsławice- Teratyn Cmentarz- Teratyn Centrum- Odletajka Las- Jarosławiec Masarnia- Jarosławiec szkoła- Uchanie były GS- Uchanie Centrum
6	Werbkowice	Hrubieszów	Werbkowice ul. Piłsudskiego- Łysa Góra- Malice- Mlaice szkoła- Wronowice Las- Wronowice I- Wronowice II- Turkowice- Turkowice szkoła- Turkowice- Wronowice II- Wronowice I- Wronowice Las- Malice szkoła- Malice- Łysa Góra- Werbkowice ul. Piłsudskiego- Werbkowice ul. Zamojska- Werbkowice Cukr. ul. zamojska- Gozdów- Alojzów II- Alojzów I- Brodzica II- Brodzica I- Hrubieszów ul. Zamojska szk.- Hrubieszów ul. Piłsudskiego 57 parking

Sieć połączeń o charakterze użyteczności publicznej stworzona w oparciu o ten wariant można zobrazować w następujący sposób:

Mapa 8. Sieć o charakterze użyteczności publicznej – Wariant Minimalny

Źródło: Opracowanie własne

7. Finansowanie usług o charakterze użyteczności publicznej

7.1. Formy finansowania transportu publicznego

Zgodnie z art. 50 ust. 1 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

1. POBIERANIU OPŁAT

Podstawowym sposobem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej jest **pobieranie opłat w związku z realizacją usług**. Chodzi tu przede wszystkim o wpływy uzyskane ze sprzedaży biletów i opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów a także z działalności dodatkowej.

W zależności od przyjętego modelu wpływy z tych opłat będą przysługiwały albo organizatorowi albo bezpośrednio operatorowi.

2. PRZEKAZANIU REKOMPENSATY

Drugi sposób finansowania polega na **przekazaniu rekompensaty**. Zgodnie z definicją ustawową są to środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 4 ust. 1 pkt. 15). Na tym m.in. polega różnica pomiędzy operatorem a przewoźnikiem. Przewoźnik, który świadczy usługi przewozowe prowadzi swoją działalność na własne ryzyko a jej koszty pokrywa jedynie z wpływów ze sprzedaży biletów i opłat dodatkowych oraz działalności dodatkowej. Operatorowi przysługuje natomiast dodatkowo rekompensata przyznawana na zasadach określonych w ustawie oraz w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007.

Zgodnie z artykułem 50 ustawy można rozróżnić rekompensatę z trzech tytułów. Inaczej mówiąc ustawa rozróżnia trzy rodzaje rekompensaty.

Pierwsze dwa rodzaje dotyczą **rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem:**

- ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów bądź,
- uprawnień do ulgowych przejazdów ustanowionych na obszarze danego organizatora.

Do dnia 31 grudnia 2016 r. wszystkie podmioty prowadzące działalność w zakresie krajowego regularnego przewozu osób są zobowiązane uwzględniać uprawnienia pasażerów do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (art. 87 Ustawy). Do tego czasu finansowanie ulgowych przejazdów odbywa się na dotychczasowych zasadach, co oznacza że zarówno operatorzy jak i przewoźnicy mają prawo do dofinansowania do tych ulg.

Sytuacja ulegnie zmianie od dnia 1 stycznia 2017 r. Od tego momentu obowiązek stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów będzie spoczywał tylko na operatorach. Wynika to również z zapisów ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o *uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami*

publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z którymi uprawnienia do ulgowych przejazdów w komunikacji publicznej będą realizowane na liniach o charakterze użyteczności publicznej. W związku z realizacją tego obowiązku operatorom będzie przysługiwała rekompensata z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów. Wydatki na sfinansowanie tej straty są pokrywane z budżetu państwa (art. 56 ust. 1 Ustawy). **Taka część rekompensaty będzie przysługiwała każdemu operatorowi bez względu na tryb w jakim zostanie wybrany.**

Ulgi ustawowe wprowadza nie tylko ustawa *o uprawnieniach do ulgowych przejazdów*, lecz także inne ustawy szczególne.

Z kolei przewoźnicy komercyjni od 1 stycznia 2017 roku nie będą zobowiązani do stosowania ustawowych uprawnień do biletów ulgowych. Tacy przedsiębiorcy, którzy nie zostaną wybrani operatorami a będą chcieli świadczyć usługi przewozowe mogą wprowadzić różne ulgi na bilety (mogą również stosować ulgi ustawowe) ale będą to już tzw. ulgi komercyjne. Przewoźnikom nie będzie przysługiwała za to rekompensata, ponieważ prowadzą oni działalność na własne ryzyko finansowe.

Omówione wyżej ulgi przejazdowe zostały ustalone ustawowo, ponieważ podlegają rekompensacie ze środków budżetu państwa. Organizator może wprowadzać dodatkowe przywileje w zakresie kosztów przejazdu, musi jednak finansować je z innych środków, niż dotacje z budżetu państwa.

Na mocy ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym* organizatorzy, w ramach prowadzonej polityki społecznej mogą przyznać dodatkowe uprawnienia do ulgowych przejazdów komunikacją publiczną również innym grupom społecznym np. rodzinom wielodzietnym, bezrobotnym, pomagając w ten sposób w dojeździe do placówek służby zdrowia lub urzędów, do pracy lub szkół, a następnie w powrocie do miejsca zamieszkania.

Jeżeli organizator zdecyduje się na wprowadzenie dodatkowych uprawnień do ulgowych przejazdów w powiatowych przewozach pasażerskich będą one musiały zostać przyjęte uchwałą Rady Powiatu Hrubieszowskiego a operator będzie miał obowiązek ich stosowania (art. 50 a).

Kolejną formą jest **rekompensata z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.**

Procedurę sposobu otrzymania rekompensaty opisuje art. 52-54. Rodzaj przyznanej rekompensaty oraz jej wielkość jest uzależniona od trybu, w jakim został wybrany operator, co zostanie omówione szerzej w następnym punkcie opracowania.

3. UDOSTĘPNIENIU ŚRODKÓW TRANSPORTU

Trzecim z wymienionych sposobów finansowania jest **udostępnienie operatorowi środków transportu na realizację przewozów.**

Wymienione sposoby finansowania nie stanowią katalogu zamkniętego, co oznacza, że są możliwe również inne. To na jaki sposób finansowania zdecyduje się organizator będzie konsekwencją trybu, w jakim dokona on wyboru operatora oraz postanowień umowy.

Opisane wyżej sposoby finansowania służą wzmocnieniu konkurencyjności transportu publicznego w stosunku do transportu komercyjnego. Cena biletu jest bowiem jednym z najważniejszych czynników decydujących o wyborze konkretnego środka transportu przez potencjalnego podróżnego. Na cenę biletów wpływ ma system ulg i zniżek stosowanych przez przewoźników.

Przewoźnicy od 2017 roku będą musieli pokrywać wszelkie koszty swojej działalności z własnych środków finansowych. Nie będą mogli ubiegać się o dofinansowanie z budżetu organizatora. Stosowanie ulg przy sprzedaży biletów będzie uzależnione od decyzji konkretnego przewoźnika. Nawet jeśli wprowadzone ulgi będą takie same jak ulgi ustawowe przewoźnikom nie będzie przysługiwała z tego tytułu rekompensata (będą to tzw. ulgi komercyjne). Co może prowadzić do decyzji o rezygnacji ze stosowania ulg.

Z jednej strony, takie rozwiązanie wzmacnia pozycję operatorów na rynku przewozowym. Z drugiej strony, jeżeli nie będzie popytu na usługi świadczone przez operatorów, system transportu publicznego może okazać się niewydolny. Dotyczyć to może całej sieci lub poszczególnych linii komunikacyjnych. Co może doprowadzić do sytuacji, w której budżet organizatora nie będzie w stanie udźwignąć ciężaru coraz wyższych dopłat, albo operator nie będzie zainteresowany obsługą linii najmniej rentownych.

Dlatego system zniżek na przejazdy środkami transportu publicznego nie może być jedynym atutem tego transportu. Muszą za tym iść odpowiednie inwestycje infrastrukturalne, taborowe, odpowiednia organizacja sieci transportu publicznego oraz właściwy standard i jakość usług. Niezbędne jest monitorowanie potrzeb komunikacyjnych mieszkańców za pomocą badań ankietowych oraz badań nappełnień. Całokształt zadań składających się na organizację transportu publicznego powinien być ukierunkowany na zwiększenie popytu.

7.2. Wpływ trybu wyboru operatora na finansowanie transportu publicznego

Starosta Powiatu ma za zadanie przygotować i przeprowadzić postępowanie prowadzące do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W tym celu musi dokonać wyboru operatora dla sieci komunikacyjnej całego powiatu w jednym z trzech trybów: wskazanych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.

Zgodnie z Ustawą organizator może realizować przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego w formie samorządowego zakładu budżetowego. Obecnie odchodzi się od tej formy działania poprzez przekształcanie zakładów budżetowych w spółki prawa handlowego.

Przepisy Ustawy pozostawiają organizatorowi swobodę w wyborze operatora. Może on zatem zdecydować, czy będzie realizował samodzielnie swoje zadania (zakład budżetowy), czy powierzy je podmiotowi wewnętrznemu (bezpośrednie zawarcie umowy z pominięciem procedury przetargowej), czy osobie trzeciej (na drodze prawa zamówień publicznych lub przyznania koncesji).

Wybór konkretnego trybu oraz szczegółowe zapisy umowy z operatorem będą decydowały o sposobie i wielkości finansowania transportu publicznego.

W przypadku autobusowych przewozów pasażerskich na terenie powiatu hrubieszowskiego na liniach określonych jako linie o charakterze użyteczności publicznej rekomendowanym rozwiązaniem wyboru operatora po 31.12.2016 roku jest procedura przetargowa.

W celu wyłonienia operatora w trybie ustawy- *prawo zamówień publicznych* należy przeprowadzić postępowanie, którego procedurę szczegółowo regulują przepisy Działu 2 wspomnianej ustawy. Wybór tego trybu wymaga odpowiedniego przygotowania postępowania. Warunki określone przez Organizatora mogą mieć wpływ na liczbę oferentów. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym stwarza możliwość, aby sieć o charakterze użyteczności publicznej była obsługiwana przez kilku operatorów. W przypadku, gdy przedmiotem postępowania są pojedyncze linie istnieje szansa, że więcej oferentów spełni określone wymagania, co skutkować będzie obniżeniem kosztów w zakresie obsługi linii. Nie dotyczy to jednak linii mniej rentownych, do obsługi których nie przystąpi wielu oferentów z uwagi na wysokie ryzyko kosztów. Inna sytuacja ma miejsce przy organizacji przetargu dla pakietu linii, ponieważ wówczas ryzyko strat jest mniejsze i firmy chętniej przystępują do przetargu i aktywniej konkurują między sobą. Wzrost konkurencji powoduje jednak wzrost wymagań wobec podmiotów startujących w przetargu, co skutkuje ich eliminacją.

Istotną kwestią jest właściwe określenie specyfikacji istotnych warunków zamówienia, ponieważ organizator może dokonać wyboru operatora, przewidując, że świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na danej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są nierentowne, będzie wiązało się ze świadczeniem takich usług przez tego samego operatora na innej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są rentowne. Takie rozwiązanie ma na celu zapewnienie zorganizowania przewozów na wszystkich liniach komunikacyjnych przewidzianych w planie transportowym, zarówno tych rentownych, jak i tych, które są lub mogą okazać się nierentowne.

Celem tego postępowania jest bowiem wyłonienie najkorzystniejszej oferty, zgodnie z wymaganiami określonymi w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia. Cena nie musi być jedynym kryterium ale zazwyczaj jest kryterium decydującym. Wykonawcy biorący udział w postępowaniu muszą określić szacunkową wartość za wykonanie przedmiotu zamówienia oraz spełnić inne wymagania określone w SIWZ. Przedmiotem zamówienia najczęściej jest liczba planowanych do wykonania wozokilometrów. Wykonawcy określają cenę za 1 wzkm, uwzględniając wszystkie koszty mogące powstać w okresie realizacji. Po podpisaniu umowy i na warunkach w niej określonych wysokość wynagrodzenia będzie obliczana za faktycznie przejechane wozokilometry. Podział ryzyka pomiędzy Operatorem i Organizatorem zależy od umowy stron. Umowa powinna również regulować czy wpływy ze sprzedaży biletów stanowią własność Operatora czy Organizatora.

W trybie przetargowym wynagrodzenie operatora nie jest uzależnione od liczby pasażerów korzystającej z usługi przewozowej, bowiem otrzymuje on wynagrodzenie określone w umowie bez względu na popyt.

8. Pożądany standard usług przewozowych

8.1. Zagadnienia wprowadzające

Rozważania dokonane w poprzednich rozdziałach pozwalają określić jakie są obecne potrzeby komunikacyjne mieszkańców oraz w jaki sposób będą się one zmieniały w ciągu najbliższych dziesięciu lat. Dzięki tym analizom możliwe jest określenie pożądanego standardu usług w taki sposób, aby odpowiadał on zapotrzebowaniu oraz aby transport publiczny stawał się coraz bardziej konkurencyjny względem transportu indywidualnego.

Pierwszym wnioskiem, jaki można wyciągnąć analizując stan systemu transportowego w powiecie hrubieszowskim jest fakt, że obecna gęsta siatka połączeń realizowana na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Hrubieszowskiego odpowiada potrzebom komunikacyjnym mieszkańców.

Należy zatem dążyć do utrzymania stabilnego układu linii komunikacyjnych i rozkładów jazdy, ponieważ jest to jeden z najważniejszych czynników, które decydują o poczuciu niezawodności komunikacji publicznej wśród jej pasażerów. Wszelkie decyzje dotyczące zmian w funkcjonowaniu tej siatki połączeń muszą wynikać z analizy zapotrzebowania oraz być uwarunkowane dostępnością środków finansowych.

Jednym ze sposobów kontroli zapotrzebowania jest przeprowadzanie badań nappełnień (liczby osób podróżujących środkami komunikacji publicznej w danym przekroju drogowym). Regularne prowadzenie pomiarów pozwoli dostosować ilość kursów oraz ich przebieg do zmieniających się potrzeb przewozowych.

Z prognoz demograficznych wynika, że proces starzenia się społeczeństwa będzie się pogłębiał. Problemy demograficzne danej społeczności stanowią poważne wyzwanie dla organizatorów transportu publicznego.

Z jednej strony, niezbędne będzie dostosowanie transportu publicznego do zwiększającej się liczby osób starszych. Takie osoby najczęściej nie mają innej możliwości przemieszczania się. Brak dostępu do transportu publicznego może prowadzić do wykluczenia tych osób z życia społecznego. Trudności organizacyjne powoduje fakt, że osoby starsze najczęściej nie mają stałych celów podróży i nie przemieszczając się regularnie. Ciężko będzie dostosować częstotliwość kursowania do takich potrzeb (zakupy, lekarz). W tym miejscu niezbędne jest podkreślenie jak ważne jest, aby połączenia odbywały się regularnie i aby rozkład jazdy był stabilny. Tak funkcjonujący transport świadczy o jego niezawodności. Częste zmiany częstotliwości kursowania oraz trasy powodują natomiast decyzje o rezygnacji z podróży danym środkiem transportu.

Ponadto obecny tabor nie jest dostosowany do potrzeb osób starszych oraz osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych. Podobnie jak infrastruktura przystankowa. Te wszystkie przeszkody powodują, że transport staje się niedostępny dla grupy osób, która w najbliższej przyszłości będzie stanowiła największą grupę podróżnych. A podstawowym zadaniem transportu publicznego jest pełnienie funkcji użyteczności publicznej.

Z drugiej strony, należy podejmować działania, które będą zachęcały do podróży transportem publicznym jak największą liczbę osób w wieku produkcyjnym. Im większy udział tych osób w podróżach tym większa stabilność finansowa operatora, ponieważ kupują oni bilety pełnopłatne. Dla oceny całego systemu transportu publicznego jest bardzo ważne, by przyjęty standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, skutkowało rozwiązaniami, w wyniku których cały system zostanie uznany przez użytkowników za system transportu publicznego przyjazny dla pasażerów.

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

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

- stopień pokrycia usługami przewozowymi obszaru objętego planem transportowym,
- dostępność transportową ważnych obiektów użyteczności publicznej i innych obiektów ważnych z punktu widzenia użytkownika lub organizatora transportu publicznego,
- dostępność do sieci transportu publicznego poprzez rozmieszczenie przystanków w odległości nieprzekraczającej maksymalnej odległości dojścia do przystanku przyjętej w danej strefie obszaru objętego planem transportowym,
- maksymalny czas przejazdu trasami określonymi dla wytyczonych linii komunikacyjnych,
- standard napełnienia pojazdów wykonujących usługi przewozowe w transporcie publicznym,
- optymalna częstotliwość kursowania środków transportu publicznego dla danej linii komunikacyjnej oraz punktualność i regularność określona w rozkładzie jazdy,
- możliwość zapewnienia optymalnych rozwiązań ekologicznych dla danego systemu transportu publicznego,
- komfort jazdy pasażerów,
- czystość pojazdów i przystanków,
- odpowiednią liczbę nowoczesnych, wygodnych autobusów niskopodłogowych,
- punktualność zgodną z rozkładem jazdy,
- wygodne punkty przesiadkowe w ramach sieci komunikacyjnej oraz zintegrowane węzły przesiadkowe intermodalne (między różnymi środkami transportu),
- czytelną i wyczerpującą informację pasażerską na przystanku (rozkład jazdy, schemat linii, informacja o przyjeździe najbliższego autobusu) i w pojeździe (informacja o najbliższym przystanku, informacja o możliwościach przesiadki itp.),
- umożliwienie pasażerom w miarę potrzeb funkcjonowanie w systemie „park and ride”,
- dostępną dla jak największej liczby osób sieć punktów obsługi pasażerów.

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

Planuje się podejmowanie działań mających na celu wzrost zaufania społecznego do usług komunikacji publicznej poprzez podnoszenie jakości świadczonych usług.

Standard usług przewozowych powinien uwzględniać również przewóz osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. We współczesnym transporcie publicznym szczególnego znaczenia nabiera obecnie ułatwianie podróżowania komunikacją miejską osobom mającym problem w swobodnym poruszaniu się - osoby nieposiadające własnego środka transportu, osoby starsze, niepełnosprawne, matki z małymi dziećmi oraz osoby ubogie i bezrobotne. W tym celu należy podjąć działania które przyczynią się do podniesienia dostępności i komfortu użytkowania komunikacji publicznej poprzez dostosowanie przystanków komunikacyjnych, taboru oraz systemu informacji pasażerskiej.

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

Określenie zasad zapewniających dostęp osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

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

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

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

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

- odpowiednich decyzji dotyczących taboru dla komunikacji publicznej:

- eksploatacja autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkiem inwalidzkim lub dziecięcym i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków,
- wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej,
- usuwania barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej:
 - zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu lub budowanie przystanków o platformach niższych o 3-4 cm względem linii nadwozia pojazdu, co uczyni różnicę poziomów akceptowalną dla osób niepełnosprawnych oraz ograniczy ryzyko uszkodzeń autobusów o krawędzie peronów przystankowych),
 - lokalizacja przystanków bliżej pożądanego celu podróży,
- odpowiedniej organizacji przystanku:
 - miejsca do siedzenia chronione przed warunkami atmosferycznymi,
 - czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej,
 - czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu,
 - zapowiedź (sygnał) przyjazdu pojazdu na przystanek,
- stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:
 - zniżki dla wybranych grup pasażerów,
 - przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

8.3. Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera (SIP)

Zgodnie z Ustawą o Publicznym Transporcie Zbiorowym rolą organizatora transportu zbiorowego jest między innymi (art. 15 pkt. 1) zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie:

- standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
- systemu informacji dla pasażera.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, pasażer powinien zostać także poinformowany o następujących aspektach funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego:

1. Rozkłady jazdy
2. Obowiązujące opłaty za przejazd
3. Obowiązujące uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego
4. Regulamin przewozu osób środkami publicznego transportu zbiorowego.

Aby spełnić wymogi zawarte w punktach 1-4, stosowne informacje podawane będą pasażerom zarówno na dworcach autobusowych- przede wszystkim w głównych miejscach przesiadkowych- jak i na stronach internetowych przewoźników oraz Organizatora transportu.

5. Możliwość skorzystania z węzłów przesiadkowych- z uwzględnieniem różnego rodzaju środków transportu (transport intermodalny).

Ważnym elementem komunikacji publicznej jest jakość obsługi pasażera jeszcze przed odbyciem podróży. Pasażer ma możliwość uzyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz o innych informacjach związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego. Powszechnie stosowanym rozwiązaniem jest udostępnianie takich informacji w Internecie. Innym rozwiązaniem jest tworzenie punktów obsługi pasażera w zakresie:

- Uzyskania informacji dotyczących funkcjonowania komunikacji zbiorowej;
- Zapoznania się z możliwością dotarcia do celu podróży, a w przypadku braku połączenia bezpośredniego także z możliwości dogodnych przesiadek;
- Zapoznać się z obowiązującą taryfą i dokonać zakupu różnego rodzaju biletów;
- Uzyskania informacji o aktualnych zmianach w komunikacji;
- Uzyskania podstawowych informacji turystycznych dotyczących regionu.

Punkty obsługi pasażera powinny być zlokalizowane w kluczowych rejonach powiatu, przede wszystkim na Dworcu PKS w Hrubieszowie

Poprzez funkcjonowanie punktów obsługi pasażera, komunikacja publiczna staje się bardziej przyjazna dla jej użytkowników, ułatwia im przemieszczanie się, udziela niezbędnych informacji oraz kompleksowej obsługi pasażerskiej.

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

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

- mapę układu linii komunikacyjnych: dla dni powszednich, świątecznych i komunikacji nocnej
- rozkłady jazdy konkretnych linii
- rozkłady linii dla poszczególnych przystanków
- dodatkowe informacje przesiadkowe
- informacje o planowanych zmianach w rozkładach (podawane z wyprzedzeniem).

Dynamiczny system informacji pasażerskiej to rozwiązanie nowoczesne, stosowane zwykle w większych węzłach komunikacyjnych, bądź w obszarach dużego natężenia ruchu komunikacji publicznej. Umożliwia on przedstawienie (wyświetlanie) zmiennej informacji o ruchu taboru w czasie rzeczywistym, tj. z uwzględnieniem faktycznych odchyłań ruchu na trasach spowodowanych różnymi czynnikami zewnętrznymi (pogoda, korki, wypadek itd.). Zainstalowanie takiego systemu informacji pasażerskiej niesie za sobą duże nakłady finansowe. W przypadku Powiatu Hrubieszowskiego stworzenie dynamicznego systemu informacji pasażerskiej nie jest działaniem niezbędnym w perspektywie najbliższych kilku lat. Dla mieszkańców i użytkowników komunikacji publicznej na terenie Powiatu Hrubieszowskiego istotne jest sprawne funkcjonowanie statycznego systemu informacji pasażerskiej i to na nim należy się skoncentrować w chwili obecnej i w perspektywie najbliższych kilku lat.

8.4. Udostępnianie operatorom lub operatorom i przewoźnikom infrastruktury przystankowej

Każdy organizator powinien zapewnić odpowiednie warunki do funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze, a do tych warunków bez wątpienia należy infrastruktura przystankowa, w zakresie między innymi ustanowienia możliwości korzystania (dostępności) z poszczególnych obiektów przystankowych, mając na uwadze oczekiwania podróżnych, przewoźników i operatorów.

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 6 i 7 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., Nr 5, poz. 13 z późn. zm.) organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega między innymi na określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów oraz których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów.

W świetle tej samej ustawy (art. 15 ust.2) określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania jeśli właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki, w tym wypadku Radę Powiatu.

Przepisy ustawy nie określają terminu w jakim należałoby podjąć daną uchwałę, nie oznacza to jednak, że organizator ma w zakresie jej podjęcia lub nie podjęcia pełną swobodę. Należy zwrócić uwagę na art. 46 ust. 1 w/w ustawy, w którym określono zasady funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z jedną z zasad, w transporcie drogowym w rozkładzie jazdy mogą być uwzględnione wyłącznie przystanki komunikacyjne i dworce określone przez organizatora, czyli te, w stosunku do których dany organ powinien podjąć uchwałę, o której powyżej. Brak takiej uchwały będzie oznaczał, że operator lub przewoźnik ubiegający się o uzyskanie odpowiedniego uprawnienia do wykonywania regularnych przewozów osób, po dniu wejścia w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, nie będzie mógł uwzględnić w rozkładzie jazdy tych przystanków komunikacyjnych, w stosunku do których właściwy organ nie podjął uchwały.

Mając powyższe na względzie należy wyraźnie podkreślić, że z dniem 1 marca 2011 r. organizatorzy uzyskali nie tyle prawo co obowiązek podjęcia uchwały w przedmiocie wskazanym w art. 15 ust. 2 w/w ustawy.

Zgodnie zaś z art. 16 ust. 4 w/w ustawy za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego mogą być pobierane opłaty. Stawka opłaty jest uchwalana w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ jednostki samorządu terytorialnego, z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad.

Sformułowanie zawarte w w/w artykule „mogą być” sugeruje, że opłaty nie muszą być pobierane przez organizatora. Nie mniej jednak warto przeanalizować możliwość pobierania opłat zwłaszcza, że dochód z tych opłat ma być przeznaczany m.in. na utrzymanie (w tym na sprzątnięcie) przystanków komunikacyjnych.

Należy też zwrócić uwagę, że zróżnicowanie w zakresie poboru opłat w wypadku przewoźnika i operatora poprzez zwolnienie tego drugiego z obowiązku uiszczania stosownej opłaty może zostać uznane za dyskryminujące traktowanie przewoźnika, oba podmioty są bowiem przedsiębiorcami realizującymi przewozy pasażerskie i korzystającymi na równych zasadach z określonych obiektów przystankowych. Przywoływana powyżej ustawa daje możliwość zróżnicowania opłat ze względu np. na lokalizację przystanku jednak nie może prowadzić do dyskryminacji operatorów bądź przewoźników korzystających z danego obiektu na takich samych zasadach.

Podsumowując więc należy podkreślić, że o ile ustanowienie opłaty ma charakter fakultatywny dla jednostki samorządu terytorialnego o tyle uchwała określająca warunki i zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest ta jednostka jest obligatoryjna i powinna określać w szczególności:

- a) kwestie związane z udostępnianiem infrastruktury przystankowej,
- b) obowiązek uiszczania opłaty określonej na podstawie art. 16 ust. 4 tj. sposób pobierania/uiszczania opłaty, jej wysokości wynikającej z pomnożenia opłaty przez liczbę

zatrzymań wynikających z rozkładu jazdy oraz terminy, w jakich przewoźnik czy operator powinien wywiązywać się z obowiązku uiszczenia opłaty.

Nie ma przeciwwskazań, aby jednostka samorządu terytorialnego wydała jedną uchwałę regulującą wszystkie w/w kwestie.

9. Ochrona środowiska naturalnego w powiecie hrubieszowskim

9.1. Stan ochrony środowiska naturalnego powiatu hrubieszowskiego

Do zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy podejmowanie działań zmierzających do ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko, przede wszystkim poprzez określenie odpowiednich standardów dotyczących taboru. Będą one jednym z kryteriów decydujących przy wyborze określonego operatora. Stąd, w poniższej analizie wzięto pod uwagę stan środowiska naturalnego w powiecie hrubieszowskim, poziom oddziaływania transportu na środowisko oraz rolę planu transportowego w stosunku do ochrony środowiska.

Aktualny stan ekologiczny Powiatu Hrubieszowskiego oraz jego perspektywy opisane są w następujących dokumentach:

A. Dokumenty na poziomie wojewódzkim

1. Raport o stanie środowiska województwa lubelskiego w 2012 roku, Biblioteka Monitoringu Środowiska, Lublin 2013
2. Program Ochrony Środowiska Województwa Lubelskiego na lata 2008-2011 z perspektywą do roku 2015, Lublin 2008
3. Ocena jakości powietrza w województwie lubelskim w 2012 roku, Lublin 2013

B. Dokumenty na poziomie powiatowym:

1. Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Hrubieszowskiego, Hrubieszów 2003
2. Plan Gospodarki Odpadami dla Powiatu Hrubieszowskiego, Hrubieszów 2003

C. Dokumenty na poziomie gminnym:

1. Plan Gospodarki Odpadami dla Związku Komunalnego Gmin Ziemi Chełmskiej na lata 2009 – 2012, z perspektywą do roku 2016

2. Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla miasta Hrubieszowa do roku 2020, Hrubieszów 2009
3. Program ochrony środowiska dla Gminy Dołhobyczów na lata 2008-2015, Dołhobyczów 2007
4. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Trzeszczany, 2004
5. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Werbkowice, Lublin 2004
6. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Dołhobyczów, Dołhobyczów 2007
7. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Werbkowice, Lublin 2004

Powiat hrubieszowski jest obszarem bogatym w różne formy ochrony przyrody i krajobrazu. Na obszarze powiatu znajdują się:

Strzelecki Park Krajobrazowy

Park ten w granicach byłego województwa zamojskiego został zatwierdzony rozporządzeniem Wojewody Zamojskiego z dnia 8 lipca 1993 roku. Znajduje się w granicach czterech gmin: Horodło, Hrubieszów, Dubienka i Białopole. Całkowita powierzchnia Parku wynosi 121 17 ha. Wokół utworzono otulinę o powierzchni 11 395 ha. Strzelecki Park Krajobrazowy stanowi fragment obszaru węzłowego „27M – Obszar Poleski”, który w projektowanej krajowej sieci ekologicznej pełni rangę międzynarodową. Obszar Poleski obejmuje tereny przejściowe między strefą Nizin Środkowopolskich i przylegającą do nich od południa strefą Wyżyn Południowopolskich. Lasy Strzeleckie stanowią największy w obrębie Obszaru Poleskiego kompleks leśny o charakterze zbliżonym do lasów wyżynnych. Lasy zajmują 62% powierzchni Strzeleckiego Parku Krajobrazowego, natomiast łąki i pastwiska 11%. Dużą rolę odgrywa dolina Bugu, z nieuregulowaną rzeką i dobrze zachowanymi łąkami oraz zbiorowiskiem roślin nadrzecznych. Lasy Strzeleckie należą do sieci NATURA 2000 (Nr164) oraz ostoi CORINE (biotop Nr 410 Lasy Strzeleckie). Ponadto Lasy Strzeleckie (wraz z Doliną Górnego Bugu) zostały zaliczone przez Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków do europejskiej ostoi ptaków. W Parku występuje wiele rzadkich roślin: skalnica ziarenkowata, czosnek kątowny, brzoza niska, obuwik pospolity, lilia złotogłów, wawrzynek wilczełyko oraz parzydło leśne.

W obrębie tego Parku znajduje się rezerwat „Liski” i projektowany rezerwat „Matcze”.

Nadbużański Obszar Chronionego Krajobrazu

Nadbużański Obszar Chronionego Krajobrazu został utworzony w 1997 roku rozporządzeniem nr 2 Wojewody Zamojskiego z dnia 20.01.1997. Zajmuje powierzchnię 11970 ha. Występuje na części obszarów gmin Horodło, Hrubieszów i Mircze. Został wyznaczony w celu zapewnienia równowagi ekologicznej systemów przyrodniczych. Chroni głównie ekosystemy nieleśne – szuwarowe, łąkowe, wodne doliny Bugu oraz kserotermiczne na zboczach doliny tej rzeki. Najbardziej czytelnym elementem krajobrazu jest dolina Bugu i sama rzeka Bug, która na odcinku Kryłów - Horodło wyznacza wschodnią granicę Nadbużańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Liczne i niepowtarzalne zakola, meandry koryta i naturalny charakter rzeki wpływają na jej wyjątkową wartość fizjograficzną i przyrodniczą. Ogólnie na NOCK występuje około 100 gatunków roślin, z czego wiele jest prawnie chronionych.

Dogodne warunki do życia znalazło wiele gat. zwierząt np.: borsuk, lis, kuna, bóbr europejski, sarna. Licznie reprezentowane są ptaki związane ze środowiskiem wodnym. Na uwagę zasługuje również największa w tym regionie, kolonia czapli siwej „Czapliniec” w miejscowości Kosmów. Miejsca o najwyższej wartości przyrodniczej objęte zostały różnego rodzaju formami ochrony. Na terenie Obszaru utworzono dwa użytki ekologiczne: „Jezioro Kacapka” - pochodzenia krasowego, miejsce gniazdowania wielu gatunków ptaków. „Błonia Nadbużańskie” - stanowisko susła perełkowanego, bobra europejskiego, żołą oraz żmijowca północnego (rośliny wpisanej do Polskiej Czerwonej Księgi Roślin). Pomniki przyrody ożywionej reprezentowane są przez okazałe drzewa lub ich grupy oraz płaty roślinności stepowej. W projektowanej sieci ekologicznej ECONET – Polska Dolina Bugu stanowi korytarz ekologiczny o randze międzynarodowej.

Dołhobyczowski Obszar Chronionego Krajobrazu

Dołhobyczowski OCK został utworzony w 1996 roku (Rozporządzenie Wojewody Zamojskiego nr 48 z dnia 17.09.1996). Zajmuje powierzchnię 7307,5ha. Występuje na części obszarów gmin Dołhobyczów i Mircze. Został utworzony w celu zapewnienia równowagi ekologicznej systemów przyrodniczych. Chroni wyróżniające się krajobrazowo ekosystemy leśne, wodne, łąkowe oraz pól uprawnych charakteryzujących się bogactwem gatunkowym roślin i zwierząt. Cennymi obiektami przyrodniczo – krajobrazowymi obszaru są zabytkowe parki podworskie. Dodatkowym walorem są zabytki architektury.

Rezerwat „Liski”

Jest to leśny rezerwat przyrody, zajmuje powierzchnię 93,57ha. Podejmuje się tu ochronę lasów dębowego, dębowo – sosnowego ekotypem sosny „matczańskiej” oraz gatunki chronione runa leśnego. Znajduje się poza terenem Powiatu, w sąsiedztwie Gminy Horodło.

Rezerwat „Gliniska”

Jego powierzchnia wynosi 34,0ha. Obejmuje ochroną występującą na tym obszarze kolonię susła perełkowanego.

Rezerwat „Suśle Wzgórza”

Został utworzony w 1995 roku. Zajmuje 27,11ha łąk, pastwisk, zadrzewień i nieużytków. Celem jego utworzenia było zachowanie kolonii susła perełkowanego.

Użytek ekologiczny „Kacapka”

Powierzchnia użytku ekologicznego wynosi 16,72ha. Stanowi wybijającą się ostoję awifauny (tereny łąkowe oraz wypoczynkowe i żerowe dla ptaków migrujących). Chroniona jest tu jedna z nielicznych w Polsce kolonii lęgowych rybitwy białoskrzydłej. Stanowi ponadto miejsce gniazdowania: bąka, bączka, perkoza rdzawoszyjnego, łabędzia niemego, błotnika stawowego.

Użytek ekologiczny „Błonia Nadbużańskie”

Został utworzony w 1997 roku. Obejmuje kserotermy i podmokłe łąki nad Bugiem między Gródkiem a Czumowem. Murawy i zarośla kserotermiczne są szczególnie cenną ostoją fauny owadów (np.176 gatunków ryjkowców). Lessowe i gliniaste ścianki pod Gródkiem zasiedlane są przez pszczołowate

gnieźdzące się w norkach (Apoidea) oraz żołą. Na wierzcholinie i skarpach, zwłaszcza przy nasypie kolejowym LHS, zachowały się znacznie już zubożone stanowiska susła perełkowanego. Na trasie, w krajobrazie podmokłych łąk i obrośniętych krzewami starorzeczy, wykształcił się charakterystyczny dla rolniczo użytkowanych dolin zespół ptaków (m. in. derkacz, pliszka żółta, słowik, cyranka, błotniak stawowy), który wzbogacony jest przez gatunki zalatujące na żer. Obiekt kwalifikuje się do objęcia ochroną rezerwatową.

208 pomników przyrody oraz grupa drzew

SOO PLH 0600016 Poleska Dolina Bugu

Ostoja składa się z 6 płątów obejmujących najcenniejsze przyrodniczo i krajobrazowo odcinki doliny środkowego Bugu. Jest to jedna z najważniejszych w Polsce ostoi rzadkich i chronionych gatunków motyli dziennych.

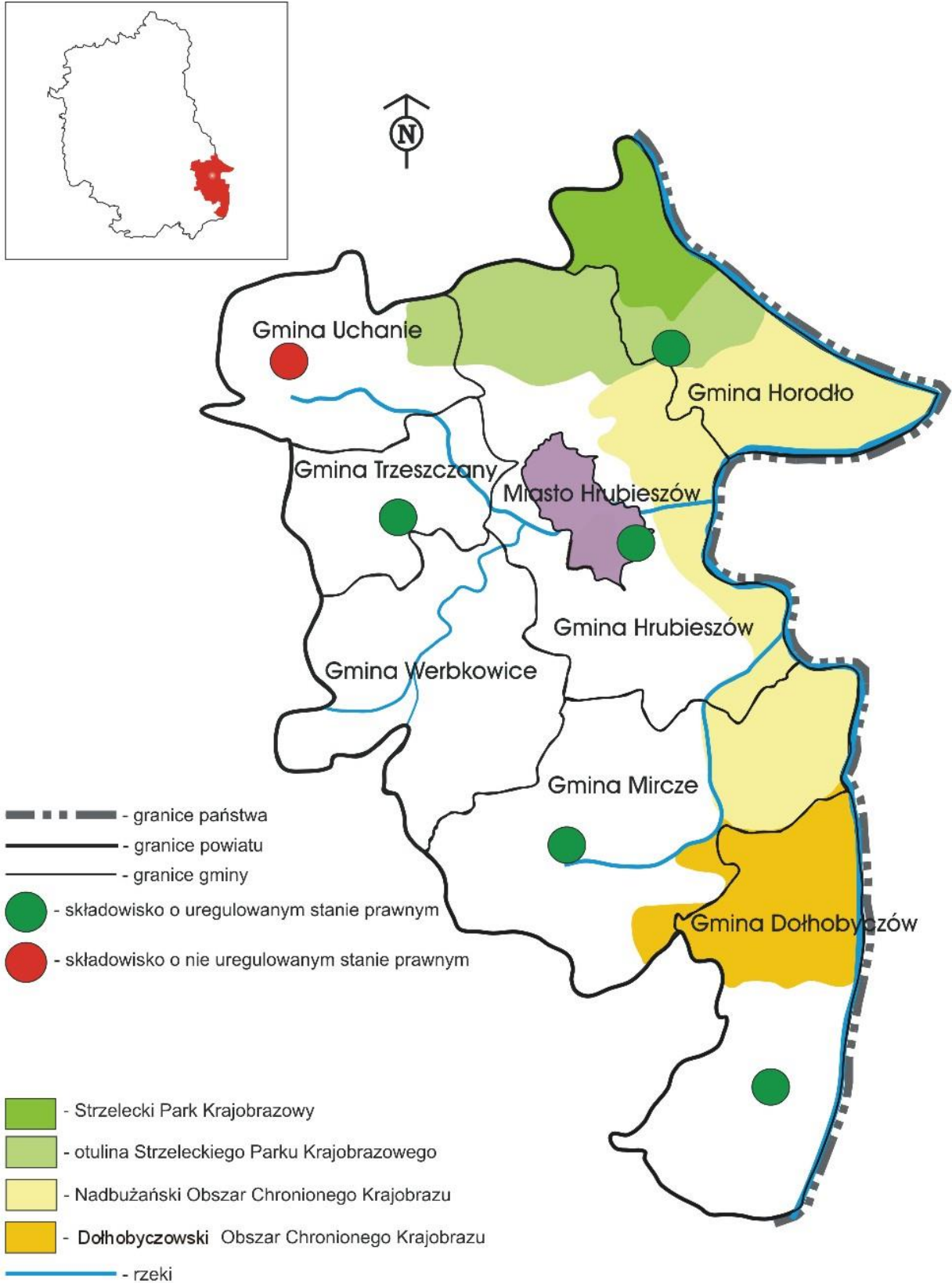
SOO PLH 060023 Zachodniowołyńska Dolina Bugu

W skład ostoi wchodzi dwie lewostronne fragmenty Doliny Bugu: południowy w rejonie Kryłowa i północny w rejonie Czumowa. Jest to jedna z najważniejszych ostoi fauny stepowej.

OSO PLB 06009 Lasy Strzeleckie

Kompleks grądowych lasów w pobliżu granicy polsko-ukraińskiej przylegający do doliny Bugu. Otoczenie stanowią rozległe łąki oraz pola uprawne. Dominują drzewostany dębowo-garbowe i sosnowe na siedliskach lasu świeżego. Gatunkami charakterystycznymi na tym obszarze są orlik krzykliwy i muchołówka białoszyja.

Mapa 9. Formy ochrony przyrody na obszarze Powiatu Hrubieszowskiego



Powiat Hrubieszowski znajduje się w obrębie Głównego Kredowego Zbiornika Wód Podziemnych GZWP nr 407 Niecka Lubelska (Chełm - Zamość)

Źródło: Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Hrubieszowskiego

9.2. Ochrona powietrza atmosferycznego w powiecie

W skład atmosfery wchodzi związek o różnym stopniu oddziaływania. Emisja tych substancji jest przyczyną wzrostu stężeń zanieczyszczeń w atmosferze. Z powodu ruchów mas powietrznych mogą one być przenoszone na znaczne odległości. Wpływają one na inne elementy środowiska, a także na organizmy żywe. Substancje te mogą występować w postaci stałej, ciekłej lub gazowej i mogą wpływać na zdrowie ludzi, klimat, przyrodę żywą, glebę, wodę lub powodować inne szkody w środowisku.

Do głównych substancji zanieczyszczających należą:

- gazy, w tym: dwutlenek węgla, dwutlenek siarki, tlenki azotu, tlenek węgla, amoniak,
- pyły, w tym: pyły ze spalania paliw stałych, pyły metalurgiczne oraz z produkcji nawozów i cementu,
- aerozole.

Dwutlenek siarki podobnie jak dwutlenek azotu i amoniak wskutek przemian chemicznych w powietrzu dociera do powierzchni ziemi w postaci jonów obniżających odczyn gleby i wody, powodując ich zakwaszenie oraz uszkodzenia lasów, korozje konstrukcji, obiektów zabytkowych (efekt „kwaśnych deszczy”).

Dwutlenek węgla, metan, podtlenek azotu oraz freony powodują wzmocnienie efektu cieplarnianego, który sprzyja powstawaniu m.in. katastrofalnych powodzi i susz. Ponadto związki zawierające chlor i brom są powodem zubożenia warstwy ozonowej.

Stężenia dwutlenku siarki w powietrzu na terenie powiatu hrubieszowskiego nie przekraczały dopuszczalnych poziomów stężeń dla tego związku w powietrzu. Także norma maksymalnych dobowych stężeń ($D_{24} = 150 \mu\text{g}/\text{m}^3$) nie została przekroczona. Wyniki pomiarów przedstawiono w tabelach 3 i 4.

Tabela 12. Zestawienie wyników pomiarów dwutlenku siarki prowadzonych w 2002 na terenie powiatu hrubieszowskiego wg WIOŚ.

Lp.	Lokalizacja stacji pomiarowej	Instytucja wykonująca pomiary	Wartość średnia stężenia w $\mu\text{g}/\text{m}^3$ dla okresu			Pomiary 24 godzinne Stężenia maksymalne		
			Roku kalendarzowego	Zimowego (I-III, X-XII)	Letniego (IV – IX)	Okres zimowy $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Okres letni $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Data wystąpienia maksimum w roku
1	Hrubieszów ul. Mickiewicza	WSSE	7,1	8,9	5,4	16,0	10,0	02.01.2002
2	Werbkowice ul. Sikorskiego	WIOŚ	1,2	1,1	1,2	3,1	4,6	23.06.2002

Wyniki stężeń dwutlenku siarki w powietrzu na terenie powiatu hrubieszowskiego można uznać za niskie i bardzo niskie. Wyraźna jest tendencja spadku zanieczyszczeń tym związkiem na przykładzie stacji w

Werbkovicach. Maksymalne stężenia występujące sezonowo w okresie zimowym na przykładzie stacji w Hrubieszowie, obserwowane od kilku lat, wskazują jednoznacznie na źródło zanieczyszczenia powietrza dwutlenkiem siarki, którym są procesy energetycznego spalania paliw.

Stężenie dwutlenku azotu mierzone było na stacji w Werbkovicach. Wyniki pomiarów generalnie wskazują na bardzo niską jego zawartość w powietrzu. Średnia wartość stężenia w 2002 roku wyniosła $2,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$, co stanowiło zaledwie 6,0 % dopuszczalnej średniej wartości dla okresu rocznego.

Tabela 13. Zestawienie wyników pomiarów dwutlenku azotu na terenie powiatu hrubieszowskiego prowadzonych w 2002 roku wg WIOŚ.

Lokalizacja stacji pomiarowej	Instytucja wykonująca pomiary	Wartość średnia stężenia w $\mu\text{g}/\text{m}^3$ dla okresu			Pomiary 24 godzinne Stężenia maksymalne		
		Roku kalendarzowego	Zimowego (I-III, X-XII)	Letniego (IV – IX)	Okres zimowy $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Okres letni $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Data wystąpienia maksimum w roku
Werbkowice ul. Sikorskiego	WIOŚ	2,2	2,3	2,6	7,0	8,2	27.08.2002

Dwutlenek azotu jest w znacznej mierze efektem spalania paliw w silnikach pojazdów spalinowych oraz w procesach grzewczych. Jego znaczne stężenia występują zatem w dużych aglomeracjach, miejscowościach o niewielkim udziale gospodarstw podłączonych do sieci grzewczej i przy ruchliwych trasach komunikacyjnych.

Stężenia NO_2 w sezonie zimowym i letnim charakteryzują się mniejszym różnicowaniem sezonowym niż w przypadku SO_2 , z czym związany jest znaczący udział źródeł mobilnych w ogólnej emisji dwutlenku azotu.

9.3. Natężenie hałasu komunikacyjnego

Głównymi źródłami hałasu są środki transportu. Na terenie powiatu hrubieszowskiego są to głównie pojazdy kołowe drogowe.

Przez teren powiatu przebiega kilka dróg krajowych. Największe znaczenie dla transportu drogowego, a tym samym największy ruch i emisja hałasu występuje na drodze krajowej nr 74: Kielce – Kraśnik – Janów Lub. – Szczepieszyn – Zamość – Hrubieszów – Zosin (na terenie powiatu ok. 40 km), oraz na drodze wojewódzkiej nr 844: Chełm – Hrubieszów (w granicach powiatu ok. 20 km). W powiecie znajdują się inne drogi o znacznym natężeniu ruchu. Specyficzne położenie powiatu hrubieszowskiego wzdłuż granicy z Ukrainą, istnienie dwóch drogowych przejść granicznych ma swoje odbicie na klimacie akustycznym. Na drogach, biegnących w kierunku przejść granicznych: nr 816 Terespol – Włodawa – Zosin (w granicach Powiatu ok. 25 km), nr 851 Hrubieszów – Dołhobyczów – Granica Państwa (w granicach Powiatu ok. 36 km), nr 852 Witków – Józefówka (w granicach Powiatu ok. 2 km), nr 850 Alojzów – Tomaszów Lubelski (w granicach Powiatu ok. 16 km), nr 846 Krasnystaw – Teratyn (Gm. Horodło) (w granicach Powiatu ok. 11 + 21 km), przy podniesieniu rangi obydwu przejść granicznych,

poziom hałas może znacznie wzrosnąć. Szczególnie narażone na to będą miejscowości leżące na skrzyżowaniach dróg kołowych Horodło, Teratyn, Alojzów, Witków. Oprócz dróg tranzytowych także lokalny ruch kołowy podnosi poziom hałasu, w szczególności w większych miejscowościach takich jak: Mirce, Dołhobyczów, Trzeszczany, Werbkowice, Strzyżów, Sahryń, Kryłów. W okresie prac polowych hałas może być odczuwalny nawet po zmierzchu.

Cukrownie w Werbkowicach i Strzyżowie oraz inne zakłady przemysłowe również powodują hałas. W okresie jesiennym (tzw. „kampania buraczana”) nasilony transport drogowy oraz hałas powstający podczas wstępnej fazy produkcji w okolicy cukrowni może być bardzo uciążliwy, zwłaszcza w porze nocnej.

9.4. Rola Planu Transportowego

Plan Transportowy może wspomagać dalsze zmniejszanie poziomu emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych poprzez promowanie działań, mających na celu:

- poprawę jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych,
- popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego),
- promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej,
- eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe),
- działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu),
- poprawę stanu technicznego pojazdów i autobusów komunikacji publicznej (np. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO),
- ograniczenie indywidualnego ruchu samochodów w centrum miasta na rzecz komunikacji zbiorowej,
- poprawę inżynierii ruchu dla uzyskania płynności ruchu np. poprzez synchronizację sygnalizacji świetlnej,
- wprowadzenie w miarę potrzeb i możliwości systemu „Parkuj i Jedź” w okolicach węzłów przesiadkowych korzystając z dostępnej infrastruktury,
- zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.

Plan Transportowy omawia charakterystykę ogólną obszaru oraz jego charakterystykę komunikacyjną, a także zasady organizacji rynku przewozów. Dokument wskazuje istotne - z punktu widzenia zapewnienia ciągłości wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej - połączenia pośród istniejącej sieci komunikacyjnej obszaru.

Plan Transportowy stanowi więc jedynie ocenę istniejącej sieci komunikacyjnej, ze wskazaniem sposobu efektywnego jej wykorzystania oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego; jest to więc dokument wtórny wobec wcześniej obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych zarówno jednostek samorządu terytorialnego (województw, powiatów, gmin), jak i urzędów administracji centralnej (jak np. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad czy Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie) i nie ustala ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć, mogących oddziaływać na środowisko.

10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Podczas planowania zmian w komunikacji publicznej należy uwzględnić plany zagospodarowania przestrzennego, strategie rozwoju układu drogowego, analizy aktualnych potrzeb przewozowych oraz wpływające na bieżąco uzasadnione postulaty od władz samorządowych, organizacji społecznych oraz innych instytucji i osób prywatnych. Ze względu na posiadaną infrastrukturę przewozy użyteczności publicznej w Powiecie Hrubieszowskim będą realizowane jako przewozy autobusowe oraz przewozy kolejowe, co jest zgodne z założeniami Planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Województwa Lubelskiego.

W celu podniesienia standardu usług świadczonych przez komunikację publiczną przewiduje się stopniowo:

- polepszanie jakości infrastruktury przystankowej
- podnoszenie jakości środków transportowych, poprzez wymianę starego taboru na nowy lub nowszy oraz wyposażenie go w urządzenia podnoszące komfort i bezpieczeństwo podróży
- dostosowanie taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej
- poprawianie jakości systemu informacji pasażerskiej
- zwiększanie konkurencyjności transportu publicznego względem transportu indywidualnego
- dostosowywanie komunikacji publicznej tak aby spełniały normy emisji zanieczyszczeń
- dostosowywanie cen biletów.

Wprowadzenie wyżej wymienionych postulatów spowoduje, że publiczny transport zbiorowy stanie się konkurencyjny w stosunku do transportu indywidualnego.

Usprawnienie i rozwój systemu transportu publicznego będą służyć:

- zapewnieniu odpowiedniej dostępności i skomunikowania pomiędzy poszczególnymi miejscowościami wchodzącymi w skład powiatu oraz miastem Hrubieszów
- poprawie stanu środowiska naturalnego oraz jego ochronie
- poprawie bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa uczestników transportu
- stymulowaniu rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego.

Spełnienie opisanych w tym rozdziale postulatów przyczyni się do uatrakcyjnienia oferty przewozowej świadczonej przez publiczny transport zbiorowy w powiecie, co może znacząco wpłynąć na zmianę popytu na usługi transportu zbiorowego realizowanego przez organizatora, którym jest Starosta Hrubieszowski.

Załącznik

Mapa 10. Połączenia autobusowe w Powiecie Hrubieszowskim na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Hrubieszowskiego

