

Załącznik do uchwały VII/54/2015

z dn. 18 czerwca 2015 r .



STAROSTWO POWIATOWE W CHEŁMIE

# PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU CHEŁMSKIEGO

-

## PLAN TRANSPORTOWY

---

WYKONANY PRZEZ



WARSZAWA, 2014 R.

# SPIS TREŚCI

<b>SPIS TREŚCI.....</b>	<b>2</b>
<b>1. WSTĘP.....</b>	<b>4</b>
1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY?.....	4
1.2. SŁOWNIK POJĘĆ UŻYWANYCH W DOKUMENCIE.....	7
<b>2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM.....</b>	<b>8</b>
2.1. CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA POWIATU CHEŁMSKIEGO.....	8
2.2. CHARAKTERYSTYKA GMIN WCHODZĄCYCH W SKŁAD POWIATU CHEŁMSKIEGO.....	12
<b>3. SYSTEM TRANSPORTOWY W POWIECIE CHEŁMSKIM.....</b>	<b>24</b>
3.1. SIEĆ DROGOWA W POWIECIE.....	24
3.2. SIEĆ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ.....	28
3.3. SIEĆ KOLEJOWA W POWIECIE.....	32
<b>4. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW.....</b>	<b>36</b>
4.1. ORGANIZATOR TRANSPORTU PUBLICZNEGO W POWIECIE CHEŁMSKIM ORAZ JEGO ZADANIA.....	36
4.2. FUNKCJE ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	38
4.3. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO.....	39
4.4. WYZNACZENIE LINII O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ.....	42
4.5. OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	47
<b>5. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ.....</b>	<b>48</b>
5.1. ZAGADNIENIA WPROWADZAJĄCE.....	48
5.2. STANDARD TECHNICZNY POJAZDÓW I SPOSÓB ICH OZNAKOWANIA.....	49
5.3. OKREŚLENIE ZASAD BUDOWANIA SIECI PRZYSTANKÓW I ICH STANDARYZACJA.....	51
5.4. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA.....	52
<b>6. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE CHEŁMSKIM.....</b>	<b>55</b>
<b>7. OCENA I PROGNOZY POTRZEB PRZEWOZOWYCH.....</b>	<b>60</b>
7.1. PROGNOZY DEMOGRAFICZNE.....	60
7.2. ANALIZA BADAŃ ANKIETOWYCH.....	63
<b>8. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH.....</b>	<b>76</b>
8.1. FORMY FINANSOWANIA TRANSPORTU PUBLICZNEGO.....	76
8.2. WPŁYW TRYBU WYBORU OPERATORA NA FINANSOWANIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO.....	78
8.3. FORMY DOFINANSOWANIA ZE STRONY GMIN DO LINII O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ.....	80
8.4. PRZYCHODY ZE SPRZEDAŻY BILETÓW.....	81
<b>9. KIERUNKI ROZWOJU.....</b>	<b>86</b>
SPIS TABEL.....	87
SPIS WYKRESÓW.....	89
SPIS MAP.....	89
SPIS RYSUNKÓW.....	89



# 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 osiągnięty poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

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

## 1.2. Słownik pojęć używanych w dokumencie

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie

Lp.	Pojęcie	Opis
1	Plan Transportowy	<p>Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;</li><li>2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;</li><li>3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych;</li><li>4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;</li><li>5. Zasady organizacji rynku przewozów;</li><li>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;</li><li>7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera;</li><li>8. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.</li></ol>
2	Organizator transportu publicznego	<p>Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.</p> <p>Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.</p> <p>Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Chełmskim w zakresie przewozów powiatowych jest Starosta Powiatu Chełmskiego.</p>
3	Operator	<p>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.</p>
4	Przewoźnik	<p>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.</p>

## 2. Charakterystyka obszaru objętego Planem Transportowym

### 2.1. Charakterystyka ogólna powiatu chełmskiego

Powiat chełmski położony jest we wschodniej części województwa lubelskiego. Graniczy z powiatem włodawskim, łęczyńskim, świdnickim, krasnostawskim, zamojskim i hrubieszowskim. Charakteryzuje się dużym urozmaiceniem rzeźby terenu. Obok nizinnego krajobrazu Obniżenia Dubienki spotykamy tutaj krajobraz wyżynny Pagórów Chełmskich, a nawet krajobraz o cechach podgórskich, którego fragmenty zaznaczają się szczególnie na terenie Działów Grabowieckich. Na terenie powiatu utworzono 2 parki krajobrazowe i 3 obszary chronionego krajobrazu. Powiat leży przy granicy Polski z Ukrainą, dzięki czemu swoimi wpływami obejmuje również obszary poza granicami kraju.

Powiat chełmski jest regionem o charakterze rolniczym. Jakość gleb jest bardzo zróżnicowana. Przeważającą działalnością gospodarczą jest produkcja roślinna, zwierzęca oraz rolnictwo ekologiczne i przetwórstwo rolno-spożywcze. Największe znaczenie w zakresie działalności produkcyjnej i usługowej odgrywa miasto Chełm i jego okolice oraz miasto Rejowiec Fabryczny. Wpływ na gospodarkę regionu ma również bezpośrednie sąsiedztwo z Ukrainą.

Szansę rozwoju regionu w dziedzinie przemysłu wydobywczego i materiałów budowlanych upatruje się w złożach surowców mineralnych, które zostały na tym obszarze udokumentowane.

W skład powiatu wchodzi:

Gmina miejska

- Rejowiec Fabryczny

Gminy wiejskie

- Białopole
- Chełm
- Dorohusk
- Dubienka
- Kamień
- Leśniowice
- Rejowiec (od 2006 r.)
- Rejowiec Fabryczny
- Ruda Huta
- Sawin
- Siedliszcze
- Wierzbica
- Wojsławice
- Żmudź.

Poniższa mapa pokazuje powiat chełmski w podziale na gminy.

Rysunek 1. Powiat chełmski



Źródło: Google.pl

Powiat obejmuje powierzchnię 1887 km<sup>2</sup>, co stanowi 7,6 % powierzchni województwa. W poniższej tabeli przedstawiono podstawowe informacje statystyczne.

Tabela 2. Powierzchnia i ludność powiatu w 2013 r.

Powierzchnia w km <sup>2</sup>	% województwa	Ludność	% województwa	Gęstość zaludnienia na 1 km <sup>2</sup>
1887	7,6%	79573	4,9%	42

Źródło: GUS

Wśród wszystkich czynników, które mają wpływ na popyt w transporcie publicznym do najważniejszych należy zaliczyć zjawiska demograficzne, jakie występują na obszarze powiatu. Chociaż wiele elementów decyduje o tym jak kształtuje się zapotrzebowanie na przewozy, jednak najwyraźniej widać zależności pomiędzy zmianami, jakie zachodzą w liczbie ludności, jej strukturze, ruchu naturalnym czy migracyjnym. Zgodnie z ogólnokrajowymi tendencjami również w powiecie chełmskim daje się zauważyć systematyczny spadek ogólnej liczby ludności, co obrazują dane zawarte w poniższej tabeli.

Tabela 3. Ludność w powiecie chełmskim

Lata	Liczba ludności	Lata	Liczba ludności
2003	74257	2009	78765
2004	73880	2010	80537
2005	73599	2011	80197
2006	79829	2012	79786
2007	79364	2013	79573

<b>2008</b>	79131	-	-
-------------	-------	---	---

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

W związku z przejściem w 2006 roku od powiatu krasnostawskiego gminy Rejowiec zwiększyła się liczba ludności powiatu do ok. 80 tys. mimo to długofalowe trendy demograficzne wskazują na stały spadek liczby ludności w powiecie. Wpływ na taką sytuację mają przede wszystkim dwa podstawowe współczynniki: przyrost naturalny oraz saldo migracji. Przyrost naturalny w powiecie chełmskim od lat kształtuje się na ujemnym poziomie i w 2013 roku wynosił -209 osób.

Spadek ogólnej liczby mieszkańców wynika również z ujemnego salda migracji. Szczegółowe dane na ten temat przedstawia poniższa tabela

Tabela 4. Migracje w województwie lubelskim i powiecie chełmskim

Jednostka terytorialna	Zakres przedmiotowy	Liczba osób
<b>Województwo Lubelskie</b>	Migracje wewnętrzne na pobyt stały - napływ	<b>13643</b>
<b>Powiat Chełmski</b>	Migracje wewnętrzne na pobyt stały - napływ	<b>621</b>
<b>Województwo Lubelskie</b>	Migracje wewnętrzne na pobyt stały - odpływ	<b>18597</b>
<b>Powiat Chełmski</b>	Migracje wewnętrzne na pobyt stały - odpływ	<b>770</b>

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Powiat posiada jedną z niższych gęstości zaludnienia wśród powiatów województwa lubelskiego. W 2013 r. wyniosła ona 42 osoby na km<sup>2</sup>. Dla porównania w całym województwie lubelskim w tym samym roku wyniosła ona 86 osób na km<sup>2</sup>.

Tabela 5. Gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach powiatu w 2013 r.

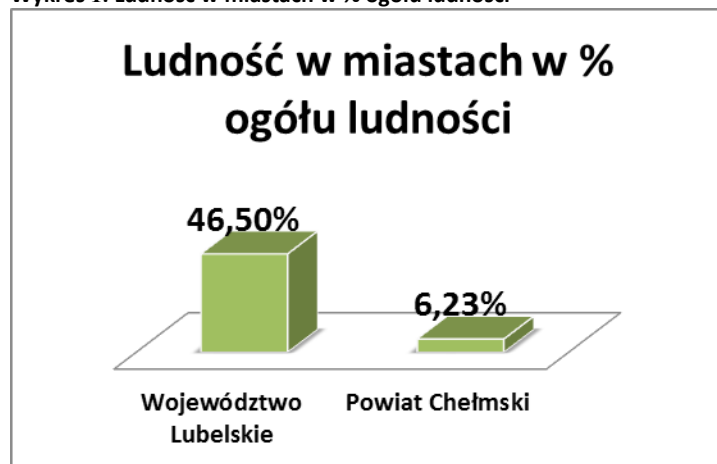
Jednostka terytorialna	ludność na 1 km <sup>2</sup>	Jednostka terytorialna	ludność na 1 km <sup>2</sup>
<b>Rejowiec Fabryczny Miasto</b>	316	<b>Ruda-Huta</b>	42
<b>Białopole</b>	31	<b>Sawin</b>	30
<b>Chełm</b>	63	<b>Siedliszcze</b>	45
<b>Dorohusk</b>	35	<b>Wierzbica</b>	37
<b>Dubienka</b>	26	<b>Wojsławice</b>	36
<b>Kamień</b>	42	<b>Żmudź</b>	24
<b>Leśniowice</b>	32	<b>Rejowiec</b>	62
<b>Rejowiec Fabryczny</b>	50	-	-

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Najwyższą gęstość zaludnienia oprócz miasta Rejowiec Fabryczny (316 osób na km<sup>2</sup>), posiadają: Gmina Chełm (63 osoby na km<sup>2</sup>), Gmina Rejowiec (62 osoby na km<sup>2</sup>) oraz Gmina Rejowiec Fabryczny (50 osób na km<sup>2</sup>), czyli gminy zlokalizowane w sąsiedztwie ważniejszych miast w powiecie.

Powiat chełmski jest w niskim stopniu zurbanizowany, wskaźnik zurbanizowania wynosi 6,23%. Województwo lubelskie charakteryzuje się wskaźnikiem na poziomie 46,5%.

Wykres 1. Ludność w miastach w % ogółu ludności



Powiat chełmski ze względu na strukturę osadniczą jest powiatem miejsko-wiejskim. 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.

Analiza rynku przewozów transportu publicznego musi uwzględniać długofalowe tendencje w zakresie liczby mieszkańców, jego struktury oraz naturalnego ruchu. Ciągły spadek liczby mieszkańców w powiecie, ujemny przyrost naturalny oraz ujemne saldo migracji wewnętrznych dają podstawę do przekonania, że popyt na transport publiczny będzie się zmniejszał.

Z kolei informacja na temat gęstości zaludnienia pozwala określić podstawowe źródła podróży. Najważniejsze dla mieszkańców są połączenia, które wykonują najczęściej, czyli połączenia wykonywane na trasie dom – praca i dom - szkoła, później dom - inne. Głównym źródłem podróży mieszkańców będzie ich miejsce zamieszkania, dlatego tam gdzie gęstość zaludnienia będzie kształtowała się na najwyższym poziomie tam będzie największe zapotrzebowanie na przewozy.

Kolejną informacją istotną z punktu widzenia transportu publicznego jest lokalizacja celów podróży, czyli przede wszystkim zakładów pracy i placówek oświatowych oraz innych miejsc użyteczności publicznej, do których najczęściej podróżują mieszkańcy (supermarkety, centra handlowe) albo miejsc, do których należy zapewnić dojazd ze względu na ich funkcje społeczne (np. zakłady opieki zdrowotnej czy urzędy). Stąd w dalszej części opracowania skupiono się na opisie poszczególnych gmin wchodzących w skład powiatu pod kątem liczby i rodzaju miejsc generujących największe potoki pasażerskie.

## 2.2. Charakterystyka gmin wchodzących w skład powiatu chełmskiego

### Gmina Białopole

Białopole to gmina wiejska położona w południowo-wschodniej części Powiatu Chełmskiego. Sąsiaduje z gminą: Dubienka, Horodło, Hrubieszów, Uchanie, Wojstawice, Żmudź.

Gmina zajmuje powierzchnię 103 km<sup>2</sup> i liczy 3 163 mieszkańców. Struktura ludności według grup wiekowych w 2013 roku przedstawiała się następująco:

Tabela 6. Struktura ludności Gminy Białopole wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	3 163
Wiek przedprodukcyjny	576
Wiek produkcyjny	1 978
Wiek poprodukcyjny	609

W poniższej tabeli zostały przedstawione najważniejsze zakłady pracy znajdujące się na terenie gminy.

Tabela 7. Najważniejsze zakłady pracy na terenie Gminy Białopole

Nazwa organizacji	Wielkość przedsiębiorstwa	Adres opisowy
Bank Spółdzielczy w Białopolu	mały (10-49 osób)	ul. Chełmska 1 A, 22-135 Białopole
GMINNA SPÓŁDZIELNIA SAMOPOMOC CHŁOPSKA	mały (10-49 osób)	Białopole, 22-135 Białopole
Zespół Szkół w Białopolu	inny (250 i więcej osób)	Białopole, 22-135 Białopole

Siedzibą władz gminy jest miejscowość Białopole. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Białopole, Bušno, Grobelki, Horeszkowice, Kicin, Kurmanów, Raciborowice, Raciborowice-Kolonia, Strzelce, Strzelce-Kolonia, Teremiec, Teresin, Zabudnowo.

Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 844.

### Gmina Chełm

Chełm to gmina wiejska położona w centralnej części Powiatu Chełmskiego. Sąsiaduje z gminą: Miasto Chełm, Dorohusk, Kamień, Leśniowice, Rejowiec, Ruda Huta, Sawin, Siedliszcze, Siennica Różana, Wierzbica.

Zajmuje 223 km<sup>2</sup> powierzchni i liczy 13 944 mieszkańców.

Tabela 8. Struktura ludności Gminy Chełm wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	13 944
Wiek przedprodukcyjny	2 807
Wiek produkcyjny	9 059
Wiek poprodukcyjny	2 078

W poniższej tabeli zostały przedstawione najważniejsze zakłady pracy znajdujące się na terenie gminy.

Tabela 9. Najważniejsze zakłady pracy na terenie Gminy Chełm

Nazwa organizacji	Wielkość przedsiębiorstwa	Adres opisowy
Ośrodek Pomocy Społecznej Gminy Chełm	mały (10-49 osób)	ul. Gminna 18, Pokrówka, 22-100 Chełm
Przedsiębiorstwo Wielobranżowe "ENSTAL" Henryk Nachuniak	mały (10-49 osób)	ul. Gminna 2, Pokrówka, 22-100 Chełm
Zespół Szkół w Okszowie (szkoła podst. i gimnazjum)	mały (10-49 osób)	ul. Chełmska 14, 22-105 Okszów
Dom Pomocy Społecznej w Nowinach	średni (50-249 osób)	Nowiny 31, 22-105 Okszów
PPHU Elektrostal Lublin Sp. J.	brak danych	ul. Gminna 57, Pokrówka, 22-100 Chełm
Omega Plus Sp. z o.o.	brak danych	Antonin 4, 22-100, Chełm
Eko-Piekarnia	brak danych	ul. Gminna 23, Pokrówka, 22-100 Chełm
Zakład Tworzyw Sztucznych „Polimer” Sp. z o.o.	brak danych	Janów 212a 22-100 Chełm
Stacja Paliw „Petromont”	brak danych	Stołpie 1

Siedzibą władz gminy jest miejscowość Pokrówka. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Antonin, Deputycze (gajówka), Deputycze Królewskie, Deputycze Królewskie-Kolonia, Henrysin, Horodyszczce, Horodyszczce-Kolonia, Janów, Janów (gajówka), Józefin k. Nowosiótek, Koza-Gotówka, Krzywice, Krzywice-Kolonia, Krzywiczki, Ludwinów, Nowe Deputycze, Nowiny, Nowosiółki, Nowosiółki-Kolonia, Ochoża-Kolonia, Okszów, Okszów-Kolonia, Parypse, Podgórze, Pokrówka, Rożdżałów, Rożdżałów-Kolonia, Rudka, Sajczyce (gajówka), Sajczyce (leśniczówka), Sobowice, Srebrzyszcze, Stańków, Stańków (leśniczówka), Stare Deputycze, Staw, Stołpie, Strupin Duży, Strupin Łanowy, Strupin Mały, Tytusin, Uher, Weremowice, Wojniaki, Wólka Czułczycka, Wólka Czułczycka (osada leśna), Zagroda, Zarzecze, Zarzecze (gajówka), Zawadówka, Żółtańce, Żółtańce-Kolonia.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa nr 12;
- Droga wojewódzka 841;
- Droga wojewódzka 812;
- Droga wojewódzka 843;
- Droga wojewódzka 844;
- Linia kolejowa nr 7.

## Gmina Dorohusk

Dorohusk to gmina wiejska położona w północno-wschodniej części powiatu chełmskiego. Sąsiaduje z gminą: Chełm, Dubienka, Kamień, Ruda-Huta, Żmudź.

Gmina zajmuje 193 km<sup>2</sup> powierzchni i liczy 6 743 mieszkańców.

Tabela 10. Struktura ludności Gminy Dorohusk wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	6 743
Wiek przedprodukcyjny	1 237
Wiek produkcyjny	4 275
Wiek poprodukcyjny	1 231

W poniższej tabeli zostały przedstawione najważniejsze zakłady pracy znajdujące się na terenie gminy.

Tabela 11. Najważniejsze zakłady pracy na terenie Gminy Dorohusk

Nazwa organizacji	Wielkość przedsiębiorstwa	Adres opisowy
Gminny Zakład Obsługi Sp. z o.o.	mały (10-49 osób)	Okopy-Kolonia 49, 22-175 Dorohusk
Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Dorohusku	mały (10-49 osób)	ul. Graniczna 1, 22-175 Dorohusk
Przedsiębiorstwo Spedycyjne "TRADE TRANS" Sp. z o.o.	mały (10-49 osób)	ul. Świerze Kolonia 10, Świerze, 22-175 Dorohusk

Na terenie gminy znajduje się Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Dorohusku- liczba uczniów 60.

Siedzibą władz gminy jest miejscowość Dorohusk. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Barbarówka, Berdyszczce, Brzeźno, Dobryłówka, Dorohusk-Osada, Dorohusk, Husynne, Kępa, Kolemczyce, Kroczyń, Ladeniska, Ludwinów, Majdan Skordziowski, Michałówka, Mościska, Myszkowiec, Okopy, Okopy-Kolonia, Olenówka, Ostrów, Pogranicze, Puszki, Rozkosz, Skordiów, Stefanów, Świerze, Teosin, Turka, Wólka Okopska, Wólka Okopska (osada leśna), Zalasocze, Zamieście, Zanowinie.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa nr 12;
- Droga wojewódzka nr 816;
- Linia kolejowa nr 7 i 63.

## Gmina Dubienka

Gmina Dubienka to gmina wiejska położona w południowo-wschodniej części powiatu chełmskiego. Sąsiaduje z gminą: Białopole, Dorohusk, Żmudź, Horodło.

Gmina zajmuje 96 km<sup>2</sup> powierzchni i liczy 2 524 mieszkańców.

Tabela 12. Struktura ludności Gminy Dubienka wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	2 524
Wiek przedprodukcyjny	454
Wiek produkcyjny	1 553
Wiek poprodukcyjny	517

W poniższej tabeli zostały przedstawione najważniejsze zakłady pracy znajdujące się na terenie gminy.

Tabela 13. Najważniejsze zakłady pracy na terenie Gminy Dubienka

Nazwa organizacji	Wielkość przedsiębiorstwa	Adres opisowy
Dom Dziecka w Dubience	mały (10-49 osób)	ul. 3 Maja 4, 22-145 Dubienka
Przedsiębiorstwo Usługowo-Produkcyjne w Dubience Sp. z o.o.	brak danych	Piaski 13, 22-145 Dubienka

Na terenie gminy znajduje się Zespół Szkół w Dubience- liczba uczniów 58.

Siedzibą władz gminy jest miejscowość Dubienka. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Brzozowiec, Dubienka, Holendry, Janostrów, Jasienica, Józefów, Kajetanówka, Krynica, Lipniki, Mateuszowo, Nowokajetanówka, Poduchańka, Radziejów, Rogatka, Rudka, Siedliszcze, Skryhiczyn, Stanisławówka, Starosiele, Tuchanie, Uchańka, Zagórnik.

Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 816.

### Gmina Kamień

Gmina Kamień to gmina wiejska położona w centralnej części powiatu chełmskiego. Sąsiaduje z gminą: Chełm, Dorohusk, Leśniowice, Żmudź.

Gmina zajmuje 97 km<sup>2</sup> powierzchni i liczy 4 081 mieszkańców.

Tabela 14. Struktura ludności Gminy Kamień wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	4081
Wiek przedprodukcyjny	822
Wiek produkcyjny	2629
Wiek poprodukcyjny	630

W poniższej tabeli zostały przedstawione najważniejsze zakłady pracy znajdujące się na terenie gminy.

Tabela 15. Najważniejsze zakłady pracy na terenie Gminy Kamień

Nazwa organizacji	Wielkość przedsiębiorstwa	Adres opisowy
Farma SUCHEKOWNATY Pieńków	mały (10-49 osób)	Andrzejów 30, 22-113 Kamień
Szkoła Podstawowa im. T. Kościuszki w Kamieniu	mały (10-49 osób)	Kamień-Kolonia 55, 22-113 Kamień
Zakład Przerobu Drewna „Drewans” A. Sabarański	brak danych	Strachosław 120, 22-113
Wyrób i Sprzedaż Mebli „Mebkam” G. Czapka	brak danych	Kamień 105, 22-113

Siedzibą władz gminy jest miejscowość Kamień. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Andrzejów, Czerniejów, Haliczany, Ignatów, Józefin, Kamień, Kamień-Kolonia, Koczów, Mołodutyn, Natalin, Pławanice, Rudolfin, Strachosław, Wolawce.

Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 844.

### Gmina Leśniowice

Leśniowice to gmina wiejska położona w południowo-zachodniej części powiatu chełmskiego. Sąsiaduje z gminą: Chełm, Kamień, Kraśniczyn, Siennica Różana, Wojsławice, Żmudź.

Gmina zajmuje powierzchnię 118 km<sup>2</sup> i liczy 3800 mieszkańców.

Tabela 16. Struktura ludności Gminy Leśniowice wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	3800
Wiek przedprodukcyjny	702
Wiek produkcyjny	2339
Wiek poprodukcyjny	759

W poniższej tabeli zostały przedstawione najważniejsze zakłady pracy znajdujące się na terenie gminy.

Tabela 17. Najważniejsze zakłady pracy na terenie Gminy Leśniowice

Nazwa organizacji	Wielkość przedsiębiorstwa	Adres opisowy
Magazyn „Mosso” Sp. J.	brak danych	Sielec, 22-122

Siedzibą władz gminy jest miejscowość Leśniowice. W jej skład wchodzi następujące sołectwa: Alojzów, Horodysko, Janówka, Kasılan, Kumów Majoracki, Kumów Plebański, Leśniowice, Leśniowice-Kolonia, Majdan Leśniowski, Nowy Folwark, Plisków, Poniatówka, Rakołupy, Rakołupy Duże, Sarniak, Sielec, Teresin, Wierzbica, Wygnańce.

## Gmina Rejowiec

Gmina Rejowiec to gmina wiejska, położona w zachodniej części Powiatu Chełmskiego. Sąsiaduje z gminą Chełm, Krasnystaw, Łopiennik Górny, Rejowiec Fabryczny, Siennica Różana.

Gmina Rejowiec zajmuje powierzchnię 106 km<sup>2</sup> i liczy 6 595 mieszkańców.

Tabela 18. Struktura ludności Gminy Rejowiec wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	6 595
Wiek przedprodukcyjny	1 178
Wiek produkcyjny	4 135
Wiek poprodukcyjny	1 282

W poniższej tabeli zostały przedstawione najważniejsze zakłady pracy znajdujące się na terenie gminy.

Tabela 19. Najważniejsze zakłady pracy na terenie Gminy Rejowiec

Nazwa organizacji	Wielkość przedsiębiorstwa	Adres opisowy
Zakład Produkcyjno-Handlowo-Usługowy "ALEX-BIS" Skiba Sławomir	mały (10-49 osób)	ul. Chełmska 15, 20-360 Rejowiec
Szkoła Podstawowa im. M.Reja w Rejowcu	mały (10-49 osób)	ul. Zwierzyńskiego 8, 22-360 Rejowiec

Nazwa organizacji	Wielkość przedsiębiorstwa	Adres opisowy
Zespół Szkół w Lisznie	mały (10-49 osób)	Liszno 52, 22-171 Kanie
GMINNA SPÓŁDZIELNIA "SCH" Rejowiec	mały (10-49 osób)	ul. Rynek 1, 22-360 Rejowiec
Zakład Remontowo-Konstrukcyjno-Budowlany i Handlowy „MetBud”	brak danych	Wólka Rejowiecka 75, 22-360 Rejowiec
PTHiU Bud. Inż. TALIMEX w Rejowcu	brak danych	ul. Chełmska 1, 22-360 Rejowiec
Przedsiębiorstwo Techniczno-Handlowe „Roltex” Sp. z o.o. w Rejowcu	brak danych	ul. Przemysłowa 9, 22-360 Rejowiec

Siedzibą władz gminy jest miejscowość Rejowiec. W jej skład wchodzi następujące sołectwa: Adamów, Aleksandria Krzywowska, Aleksandria Niedziałowska, Bańkowszczyzna, Bieniów, Czechów Kąt, Elżbiecin, Hruszów, Kobyle, Leonów, Marynin, Marysin, Niedziałowice Drugie, Niedziałowice Pierwsze, Niemirów, Rejowiec, Rybie, Siedliszczki, Stary Majdan, Wereszcze Duże, Wereszcze Małe, Wólka Rejowiecka, Zagrody, Zawadówka, Zyngierówka.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga wojewódzka nr 812;
- Droga wojewódzka nr 839;
- Linia kolejowa nr 69.

### Miasto Rejowiec Fabryczny

Miasto Rejowiec Fabryczny jest położone w zachodniej części Powiatu Chełmskiego. Sąsiaduje z gminą: Rejowiec, Rejowiec Fabryczny.

Miasto zajmuje powierzchnię 15 km<sup>2</sup> i liczy 4 515 mieszkańców.

Tabela 20. Struktura ludności Miasta Rejowiec Fabryczny wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	4 515
Wiek przedprodukcyjny	801
Wiek produkcyjny	2 999
Wiek poprodukcyjny	715

W poniższej tabeli zostały przedstawione najważniejsze zakłady pracy znajdujące się na terenie gminy.

Tabela 21. Najważniejsze zakłady pracy na terenie Miasta Rejowiec Fabryczny

Nazwa organizacji	Wielkość przedsiębiorstwa.	Adres opisowy
CEM-BET Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowe	średni (50-249 osób)	ul. Fabryczna 1, 22-170 Rejowiec Fabryczny
Gimnazjum Publiczne w Rejowcu Fabrycznym	mały (10-49 osób)	ul. Lubelska 18, 22-170 Rejowiec Fabryczny

Nazwa organizacji	Wielkość przedsiębiorstwa.	Adres opisowy
Zespół Szkół w Pawłowie	mały (10-49 osób)	ul. Szkolna 4, 22-172 Pawłów
Cementownia Rejowiec S.A. w Rejowcu Fabrycznym	brak danych	ul. Fabryczna 1, 22-170 Rejowiec Fabryczny
Przedsiębiorstwo Bednarskie PAWŁOWIANKA Zofia Rzepecka	brak danych	ul. Lubelska 48, 22-170 Rejowiec Fabryczny
Przedsiębiorstwo Bednarskie PAWŁOWIANKA Zofia Rzepecka 3. PH REYBUD Sp. z o.o.	brak danych	ul. Cementowa 8a, 22-170 Rejowiec Fabryczny

Przez teren miasta Rejowiec Fabryczny przebiega:

- Linia kolejowa nr 7;
- Droga wojewódzka nr 839.

### Gmina Rejowiec Fabryczny

Gmina Rejowiec Fabryczny leży w zachodniej części Powiatu Chełmskiego. Sąsiaduje z gminą: Łopiennik Górny, Rejowiec, Rejowiec Fabryczny, Siedliszcze, Trawniki.

Gmina zajmuje powierzchnię 88 km<sup>2</sup> i liczy 4 393 mieszkańców.

Tabela 22. Struktura ludności Gminy Rejowiec Fabryczny wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	4 393
Wiek przedprodukcyjny	796
Wiek produkcyjny	2 701
Wiek poprodukcyjny	896

Siedzibą władz gminy jest miasto Rejowiec Fabryczny. W jej skład wchodzi następujące sołectwa: Gołąb, Józefin, Kanie, Kanie-Stacja, Krasne, Krzywowola, Leszczanka, Liszno, Liszno-Kolonia, Pawłów, Toruń, Wólka Kańska, Wólka Kańska-Kolonia, Zalesie Kańskie, Zalesie Krasieńskie.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga wojewódzka nr 839;
- Linia kolejowa nr 7.

### Gmina Ruda-Huta

Gmina Ruda-Huta leży w północnej części Powiatu Chełmskiego. Sąsiaduje z gminą: Chełm, Dorohusk, Sawin, Wola Uhruska.

Ruda-Huta obejmuje obszar 112 km<sup>2</sup> oraz liczy 4 684 mieszkańców.

Tabela 23. Struktura ludności Gminy Ruda-Huta wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
---------------	------

<b>Ogółem</b>	4 684
<b>Wiek przedprodukcyjny</b>	901
<b>Wiek produkcyjny</b>	2 977
<b>Wiek poprodukcyjny</b>	806

W poniższej tabeli zostały przedstawione najważniejsze zakłady pracy znajdujące się na terenie gminy.

Tabela 24. Najważniejsze zakłady pracy na terenie Gminy Ruda-Huta

Nazwa organizacji	Wielkość przedsiębiorstwa	Adres opisowy
<b>AQUA EAST Sp. z o.o.</b>	mały (10-49 osób)	ul. Niepodległości 2, Ruda-Huta, 22-110 Ruda-Huta
<b>Zakład Usług Komunalnych w Rudzie-Hucie Sp. z o.o.</b>	mały (10-49 osób)	ul. Targowa 6, Ruda-Huta, 22-110 Ruda-Huta
<b>Zespół Szkół w Rudzie Hucie</b>	mały (50-249 osób)	ul. Stanisława Wójtowicza 9 Ruda Huta 22-110 Ruda Huta
<b>Zespół Szkół w Rudzie-Hucie Filia w Rudzie</b>	mały (10-49 osób)	Ruda, 22-110 Ruda-Huta
<b>Urząd Gminy Ruda-Huta</b>	mały (10-49 osób)	ul. Niepodległości 44 Ruda-Huta
<b>Przewóz Osób Szalewicz, Szalewicz Spółka Jawna</b>	mały (10-49 osób)	Ruda 39, 22-110 Ruda-Huta
<b>Spółdzielnia Socjalna "Domowe Smaki"</b>	do 10 osób	ul. Niepodległości 37 22-110 Ruda-Huta
<b>Kamieniarstwo Panasiuk Mieczysław</b>	do 10 osób	Ul. Niepodległości 23B Ruda-Huta, 22-110 Ruda-Huta
<b>Sprzedaż Materiałów Budowlanych i Opałów w Rudzie-Hucie</b>	do 10 osób	ul. Szkolna 36, Ruda-Huta, 22-110 Ruda Huta

Siedzibą władz gminy jest miejscowość Ruda-Huta. Na terenie gminy znajdują się następujące miejscowości: Chromówka, Dobryłów, Gdola, Gotówka, Hniszów, Jazików, Karolinów, Leśniczówka, Poczekajka, Ruda, Ruda-Huta, Ruda-Opalin, Rudka, Zarudnia, Żalin.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga wojewódzka nr 816;
- Linia kolejowa nr 81.

## Gmina Siedliszcze

Gmina Siedliszcze jest położona w zachodniej części Powiatu Chełmskiego. Sąsiaduje z gminą: Chełm, Cyców, Milejów, Puchaczów, Rejowiec Fabryczny, Trawniki, Wierzbica.

Gmina Siedliszcze obejmuje obszar 154 km<sup>2</sup> i liczy 6 959 mieszkańców.

Tabela 25. Struktura ludności Gminy Siedliszcze wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
<b>Ogółem</b>	6 959
<b>Wiek przedprodukcyjny</b>	1 357
<b>Wiek produkcyjny</b>	4 364

Grupa wiekowa	2013
Wiek poprodukcyjny	1 238

W poniższej tabeli zostały przedstawione najważniejsze zakłady pracy znajdujące się na terenie gminy.

Tabela 26. Najważniejsze zakłady pracy na terenie Gminy Siedliszcze

Nazwa organizacji	Wielkość przedsiębiorstwa	Adres opisowy
G&G System - Gruszka s.j.	mały (10-49 osób)	Chojeniec-Kolonia, 22-130 Siedliszcze
Urząd Gminy w Siedliszczu	mały (10-49 osób)	ul. Szpitalna 15 a, 22-130 Siedliszcze
Stacja Paliw „Cerber” w Siedliszczu	brak danych	Siedliszcze, 22-130 Siedliszcze
P.T.U. Roltex w Siedliszczu	5 osób	Siedliszcze 201, 22-130 Siedliszcze
„Mosso” w Siedliszczu	5-15 osób	Siedliszcze 104 c, 22-130 Siedliszcze
Gra-Tir-Serwis w Siedliszczu	5-10 osób	Siedliszcze 104 d, 22-130 Siedliszcze
PPHU „Winył-Pol” Sp. J.	5-20 osób	Siedliszcze 104, 22-130 Siedliszcze
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "MEDICA POLAND - Centrum Rehabilitacji" Sp z o.o. w Siedliszczu	mały (10-49) osób	Siedliszcze 23, 22-130 Siedliszcze

Na terenie gminy znajduje się:

- 1) Zespół Szkół w Siedliszcz im. Romualda Traugutta- liczba uczniów 89,
- 2) Zespół Szkół w Siedliszczu im. Henryka Sienkiewicza – liczba uczniów 733

Siedzibą władz gminy jest miejscowość Siedliszcze. W jej skład wchodzi następujące sołectwa: Adolfin, Anusin, Bezek, Bezek-Kolonia, Bezek Dębiński, Brzeziny, Chojeniec, Chojeniec-Kolonia, Dobromyśl, Kamionka, Krowica, Kulik, Kulik-Kolonia, Lechówka, Lipówki, Majdan Zahorodny, Marynin, Mogilnica, Chojno Nowe Pierwsze, Chojno Nowe Drugie, Romanówka, Siedliszcze, Siedliszcze-Kolonia, Stare Chojno, Stasin Dolny, Wola Korybutowa Pierwsza, Wola Korybutowa Druga, Wola Korybutowa-Kolonia.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa nr 12;
- Droga wojewódzka nr 839;
- Droga wojewódzka nr 838.

## Gmina Wierzbica

Gmina Wierzbica leży w północnej części Powiatu Chełmskiego. Sąsiaduje z gminą: Chełm, Cyców, Hańsk, Sawin, Siedliszcze, Rejowiec Fabryczny.

Gmina Wierzbica zajmuje powierzchnię 146 km<sup>2</sup> i liczy 5 344 mieszkańców.

Tabela 27. Struktura ludności Gminy Wierzbica wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	5 344
Wiek przedprodukcyjny	1 085
Wiek produkcyjny	3 399

<b>Wiek poprodukcyjny</b>	860
---------------------------	-----

W poniższej tabeli zostały przedstawione najważniejsze zakłady pracy znajdujące się na terenie gminy.

**Tabela 28. Najważniejsze zakłady pracy na terenie Gminy Wierzbica**

<b>Nazwa organizacji</b>	<b>Wielkość przedsiębiorstwa</b>	<b>Adres opisowy</b>
<b>PIEKARNIA WIERZBICA S.C. G.Cichosz,A.Chołody,H.Kamiński</b>	mały (10-49 osób)	ul. Chełmska 12, 22-150 Wierzbica
<b>Przedsiębiorstwo POMIX s.c. - W. Tywoniuk &amp; M. Tywoniuk</b>	mały (10-49 osób)	ul. Lubelska 13, 22-150 Wierzbica
<b>Zespół Szkół w Wierzbicy</b>	średni (50-249 osób)	ul. Pogodna 8, 22-150 Wierzbica

Na terenie gminy występują udokumentowane złoża węgla kamiennego, należące do Lubelskiego Zagłębia Węglowego. Naturalne zasoby stanowią także: piasek, glina i torf, które nie są eksploatowane. Siedzibą władz gminy jest miejscowość Wierzbica. W jej skład wchodzi następujące sołectwa: Baku-Wanda, Busówno, Chylin, Chylin Wielki, Helenów, Kamienna Góra, Karczunek, Kozia Góra, Ochoża, Olchowiec, Olchowiec-Kolonia, Pniówno, Syczyn, Święcica, Tarnów, Terenin, Wierzbica, Wierzbica-Osiedle, Władysławów, Wólka Tarnowska.

Przez teren gminy przebiega:

Droga wojewódzka nr 839;

Droga wojewódzka nr 812.

### **Gmina Wojsławice**

Gmina Wojsławice leży w południowej części Powiatu Chełmskiego. Sąsiaduje z gminą: Białopole, Grabowiec, Kraśniczyn, Leśniowice, Uchanie, Żmudź. Zajmuje powierzchnię 110 km<sup>2</sup> i liczy 3 954 mieszkańców.

**Tabela 29. Struktura ludności Gminy Wojsławice wg grup wiekowych**

<b>Grupa wiekowa</b>	<b>2013</b>
<b>Ogółem</b>	3 945
<b>Wiek przedprodukcyjny</b>	678
<b>Wiek produkcyjny</b>	2 417
<b>Wiek poprodukcyjny</b>	850

Siedzibą władz gminy jest miejscowość Wojsławice. W jej skład wchodzi następujące sołectwa: Czarnożozy, Huta, Krasne, Kukawka, Majdan, Majdan Kukawiecki, Majdan Ostrowski, Nowy Majdan, Ostrów, Ostrów-Kolonia, Partyzancka Kolonia, Putnowice-Kolonia, Putnowice Wielkie, Rozięcín, Stadarnia, Stary Majdan, Trościanka, Turowiec, Witoldów, Wojsławice, Wojsławice-Kolonia, Wólka Putnowicka.

Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 846.

### **Gmina Żmudź**

Gmina Żmudź leży w południowo-wschodniej części Powiatu Chełmskiego. Sąsiaduje z gminą: Białopole, Dubienka, Dorohusk, Kamień, Leśniowice, Wojstawice.

Zajmuje powierzchnię 136 km<sup>2</sup> i liczy 5 344 mieszkańców.

Tabela 30. Struktura ludności Gminy Żmudź wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	3 215
Wiek przedprodukcyjny	621
Wiek produkcyjny	2 044
Wiek poprodukcyjny	550

W poniższej tabeli zostały przedstawione najważniejsze zakłady pracy znajdujące się na terenie gminy.

Tabela 31. Najważniejsze zakłady pracy na terenie Gminy Żmudź

Nazwa organizacji	Wielkość przedsiębiorstwa	Adres opisowy
„Drewnobud” E. Dziekan	Brak danych	Żmudź 46, 22-140 Żmudź

Siedzibą władz gminy jest miejscowość Żmudź. W jej skład wchodzi następujące sołectwa: Annopol, Bielin, Dryszczów, Kazimierówka, Klesztów, Ksawerów, Leszczany, Lipinki, Maziarnia, Pobołowice, Rostoka, Rudno, Stanisławów, Syczów, Wołkowiany, Wólka Leszczańska, Żmudź.

Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 844.

### Gmina Sawin

Gmina Sawin leży w północnej części powiatu chełmskiego. Sąsiaduje z gminą: Chełm, Ruda-Huta, Wierzbica, Wola Uhurska.

Gmina Sawin zajmuje powierzchnię 190,2 km<sup>2</sup> i liczy 5 668 mieszkańców.

Tabela 32. Struktura ludności Gminy Sawin wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	5 668
Wiek przedprodukcyjny	1 071
Wiek produkcyjny	3 597
Wiek poprodukcyjny	1 000

W poniższej tabeli zostały przedstawione najważniejsze zakłady pracy znajdujące się na terenie gminy.

Tabela 33. Najważniejsze zakłady pracy na terenie Gminy Sawin

Nazwa organizacji	Wielkość przedsiębiorstwa	Adres opisowy
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Sawinie	mały (10-49 osób)	ul. Chełmska 5, 22-107 Sawin
Urząd Gminy Sawin	mały (10-49 osób)	ul. Chutecka 19, 22-107 Sawin
Kompleksowe Usługi Prac Leśnych - Jan Michalski	mały (10-49 osób)	ul. Krótka 4, 22-107 Sawin
Zespół Szkół w Sawinie	mały (10-49 osób)	ul. Brzeska 14, 22-107 Sawin
PPUH „Agroplast” w Sawinie	brak danych	ul. Lubelska 24, 22-107 Sawin

<b>„Agroplast-Trans” w Sawinie</b>	brak danych	ul. Lubelska 24, 22-107 Sawin
<b>Zakład Produkcji Pieczywa „Chlebio” w Sawinie</b>	brak danych	ul. Lubelska 9, 22-107 Sawin
<b>Firma „Budmax” Wrzosek Anna w Sawinie</b>	brak danych	ul. Chutecka 45, 22-107 Sawin

Siedzibą władz gminy jest miejscowość Sawin. W jej skład wchodzi następujące sołectwa: Bachus, Bukowa Mała, Bukowa Wielka, Chutcze, Czułczyce, Czułczyce Kolonia, Czułczyce Małe, Jagodne, Krobonosz, Łukówek, Łowcza, Malinówka, Petryłów, Podpakule, Radzanów, Sajczyce, Sawin, Serniawy, Średni Łan.

Przez teren gminy przebiega:

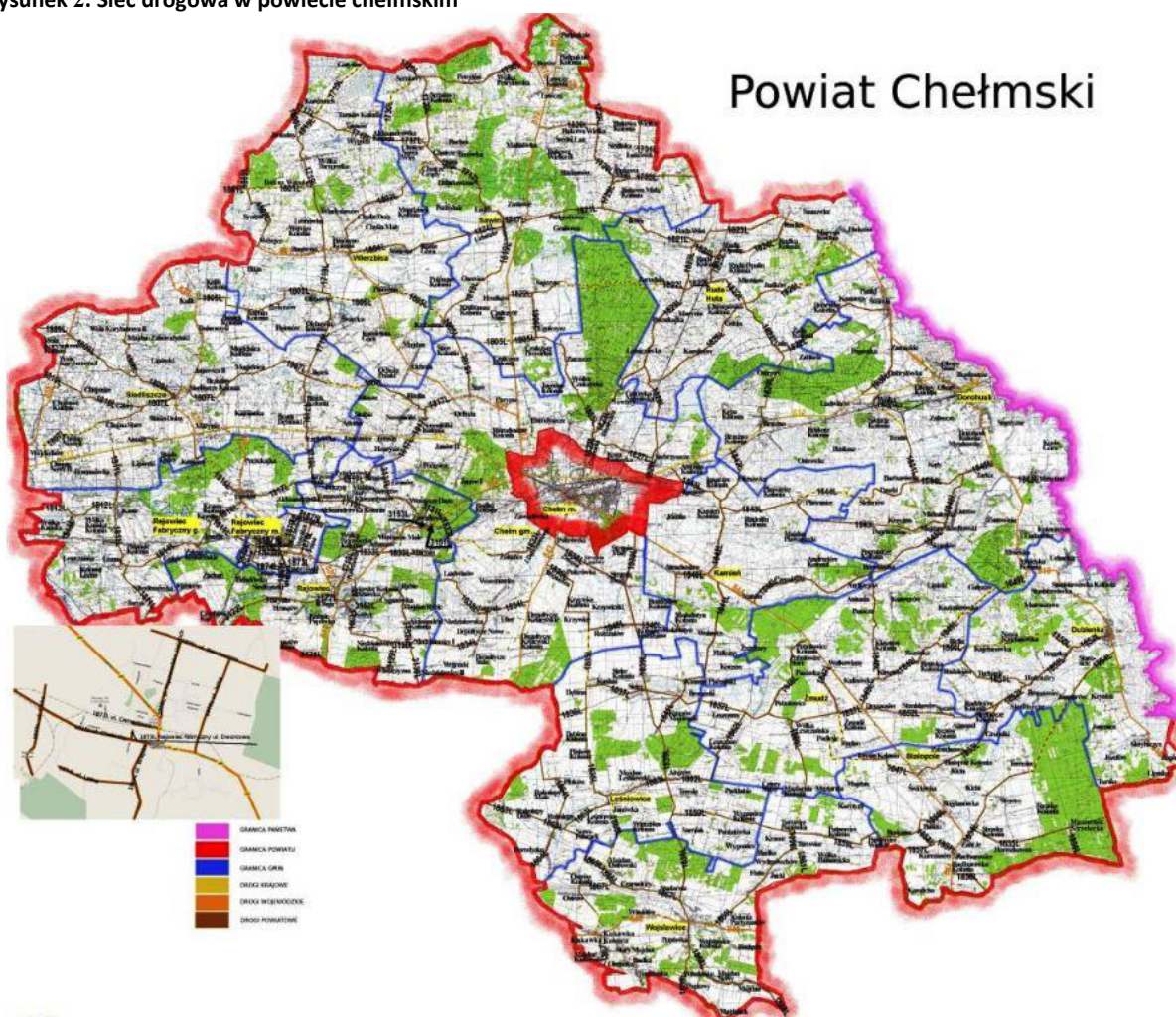
- Droga wojewódzka nr 812;
- Droga wojewódzka nr 819.

### 3. System transportowy w powiecie chełmskim

#### 3.1. Sieć drogowa w powiecie

Podstawowym elementem wpływającym na sprawne funkcjonowanie transportu publicznego oraz indywidualnego jest dobrze rozwinięta sieć dróg. W powiecie chełmskim przedstawia się ona następująco:

Rysunek 2. Sieć drogowa w powiecie chełmskim



*Źródło: Starostwo Powiatowe w Chełmie*

Powiat chełmski jest położony bezpośrednio przy granicy Polski z Ukrainą, co powoduje, że swoimi wpływami obejmuje także miejscowości położone poza granicami kraju. Przez jego teren przebiega droga krajowa nr 12, która jest fragmentem międzynarodowego szlaku łączącego kraje Europy Zachodniej z Ukrainą. Wspomniany szlak tranzytowy został zaliczony do kategorii dróg ekspresowych. Jednocześnie stanowi on najważniejsze połączenie drogowie powiatu chełmskiego z Lublinem i z Warszawą.

Ponadto o dobrych połączeniach zewnętrznych i wewnętrznych powiatu decydują następujące drogi wojewódzkie, które przebiegają przez jego teren:

- DW 812: **Biała Podlaska** - Łomazy – Rossosz – Wisznice – Włodawa – Okuninka – Sawin – **Chełm** - Rejowiec - **Krasnystaw**;
- DW 816: **Terespól** - Kodeń - Sławatycze - Hanna - Włodawa - Wola Uhruska - Dorohusk - Dubienka - Horodło - **Zosin**;
- DW 819: **Parczew** - Sosnowica - Kołacze - Łowcza - **Wola Uhruska**;
- DW 838: **Głębokie** – Dorohuczka – Trawniki - **Fajstowice**;
- DW 839: **Cyców** – Kulik - Kulik-Kolonia – Dobromyśl- Janowica – Siedliszcze – Marynin – Pawłów - Rejowiec Fabryczny - Wólka Rejowiecka - **Rejowiec**;
- DW 841: **Stawek** – Ludwinów – Busówno – Wierzbica – Pniówno - Kamienna Góra –Ochoża – Staw – Parypse - **Horodyszcze**;
- DW 843: **Skierbieszów** - Kraśniczyn - **Siennica Różana**;
- DW 844: **Chełm** – Kamień – Natalin – Wołkowiany – Dryszczów – Białopole – Buśno – Zaniże – Raciborowice – Odletajka – Teratyn - Mojstawice – Janki – Moniatycze – Hrubieszów –Czerniczyń – Modryń - Mircze – Wereszyn - Witków - **Dołhobyczów** - granica Polski z Ukrainą;
- DW 846: **Teratyn** – Odletajka – Jarosławiec - Wola Uchańska – Feliksów - Partyzancka Kolonia - - Wojstawice – Witoldów – Kukawka – Bończa - Stara Wieś – Zastawie – Brzeziny - Małochwiej Duży – Tuligłowy - **Krasnystaw**.

Uzupełnieniem tego podstawowego układu dróg są drogi powiatowe wymienione w poniższym zestawieniu. Dzięki nim każda gmina ma zapewnione odpowiednie połączenia ze stolicą powiatu oraz ze sobą nawzajem.

**Tabela 34. Wykaz dróg powiatowych**

Lp.	Nr drogi	Przebieg drogi
1	1717L	Urszulin - Wereszczyn - Chutcze - Sawin
2	1719L	dr. pow. 1624L - Wólka Tarnowska - Busówno - Bezek - Rejowiec
3	1720L	Wojciechów - Chutcze
4	1729L	Macoszyn - Piaski - Bukowa Mała
5	1730L	dr woj. 819 - Petryłów - Aleksandrówka
6	1731L	Mszanka - Łukówek
7	1733L	Uhrusk - Łukówek Piękny - Kolonia Bukowa
8	1800L	Widły - Małków - Chmieliska
9	1801L	Cyców - Bekiesza - Bakus Wanda
10	1802L	Garbatówka - Świerszczów - Widły - Syczyn - Ludwinów
11	1803L	Wierzbica - Chutcze
12	1804L	Wierzbica - Sawin
13	1805L	Okszów - Przysiółek - Pniówno - Olchowiec - Kulik
14	1806L	Sajczyce - Czułczyce
15	1807L	dr. kraj. 12 - Chojno - Siedliszcze - Bezek - Nowosiółki
16	1808L	Cyców - Adamów - Majdan Zahorodyński - dr. pow. 1809L
17	1809L	Łączna (ul. Lisa Błońskiego - ul. Polna) - Ciechanki - Szpica - Wola Korybutowa - Siedliszcze
18	1810L	Białka - Chojeniec - dr. pow. 1807L
19	1811L	Lipówki - Kanie - Liszno - Borowica
20	1812L	Ewopole - Kanie
21	1813L	Oleśniki - Kanie
22	1814L	Liszno - Pawłów

Lp.	Nr drogi	Przebieg drogi
23	1815L	Krasne - Józefin - Rejowiec Fabryczny (ul. Chełmska)
24	1816L	Marynin - Pawłów
25	1817L	Pawłów - Henrysin - Staw
26	1818L	Staw - Krobonosz
27	1819L	Sawin - Krobonosz
28	1820L	dr. woj. 812 - Ciemniejów - Bukowa Wielka
29	1821L	Sawin - Ruda
30	1822L	dr. woj. 812 - Sajczyce - Ruda Huta - Żalin - Świerże
31	1823L	Chełm (ul. Okszowska) - Okszów - Ruda - Rudka
32	1824L	Ruda - Rudka
33	1825L	Ruda Huta - Ruda
34	1826L	Leśniczówka - Gdola - Hniszów
35	1827L	Okszów - Srebrzyszcze
36	1828L	Srebrzyszcze - Leśniczówka
37	1829L	Brzeźno - Żalin
38	1830L	Ludwinów - Świerże
39	1831L	Wólka Okopska - Barbarówka
40	1832L	Wereszcze - Żółtańce - Chełm (ul. Metalowa)
41	1833L	Adamów - Ludwinów - Zagroda
42	1834L	Niedziałowice - Uher
43	1835L	Pokrówka - Krzywiczki - Leśniowice
44	1836L	Wierzchowiny - dr. pow. 1835L
45	1837L	Kasiń - Sielec - Żmudź - dr. woj. 844
46	1838L	Kolonia Pokrówka - Strupin Duży
47	1839L	dr. woj. 844 - Wojsławice - Tuczępy - Grabowiec
48	1840L	Strachosław - Mołodutyn - Rożdżałów
49	1841L	dr. woj. 844 - Kumów Majoracki
50	1842L	dr. kraj. 12 - Ignatów - Kamień
51	1843L	Srebrzyszcze - Pławanice - Majdan Skordowski
52	1844L	Pławanice - Turka
53	1845L	Czerniejów - Skordiów - Turka - Husynne
54	1846L	Kolonia Pobołowice - Pobołowice
55	1847L	Wołkowiany - Żmudź - Teresin - Białopole
56	1848L	Andrzejów - Klesztów
57	1849L	dr. woj. 844 - Klesztów - Róztoka - Kolonia Mościska
58	1850L	Róztoka - Kajetanówka - Rogatka
59	1851L	Kajetanówka - Holendry
60	1852L	relacji dr. 844 - Dryszczów - Holendry - Dubienka
61	1853L	Białopole - Siedliszcze
62	1854L	Raciborowice - Strzelce - Starosiele - dr. woj. 816
63	1855L	Strzelce - Moniatycze
64	1856L	Kolonia Raciborowice - Kułakowice - Moniatycze
65	1857L	Raciborowice - Kurmanów - Uchanie
66	1858L	Busieniec - Kurmanów
67	1859L	dr. pow. 1839L - Popówka - Buśno
68	1860L	Wojsławice - Turowiec - Wólka Leszczańska
69	1861L	Turowiec - Uhanie
70	1862L	Alojzów - Leszczany
71	1863L	Siennica Różana - Maciejów - Rakołupy - Leśniowice - Majdan Leśniowski
72	1864L	Wierzchowiny - Rakołupy - Drewniki - Skierbieszów
73	1865L	Nowy Folwark - Majdan Ostrowski
74	1866L	Leśniowice - Majdan Ostrowski - Czarnożoły
75	1867L	Drewniki - Kukawka - Czarnożoły
76	1868L	Wojsławice - Białowody
77	1869L	Rejowiec Fabryczny ul. Wiejska

Lp.	Nr drogi	Przebieg drogi
78	1869L	Rejowiec Fabryczny (ul. Wiejska) - Siedliszczki - Marynin
79	1870L	Rejowiec Fabryczny ul. Męczenników Unickich
80	1871L	Rejowiec Fabryczny ul. Cementowa
81	1872L	Rejowiec Fabryczny ul. Cicha
82	1873L	Rejowiec Fabryczny ul. Dworcowa
83	1874L	Rejowiec Fabryczny ul. Leśna
84	1875L	Rejowiec Fabryczny ul. Narutowicza
85	1876L	Rejowiec Fabryczny ul. Polna
86	3122L	Łopiennik - Żulin - Rejowiec
87	3129L	Czaroziem - Bańkowszczyzna - Niedziałowice II
88	3130L	Zagroda - Niedziałowice - Rejowiec
89	3131L	Leonów - Zawadówka
90	3151L	Pkt. ład. Donizy - dr. woj. nr 812
91	3152L	Niedziałowice - Rybie - Kobyle
92	3153L	Stacja Kolejowa Zawadówka - dr. woj. nr 812

Dobrze rozwinięty układ dróg na terenie powiatu nie spełniałby swojego zadania gdyby nie odpowiednia jakość dróg. Niezbędne są zatem działania inwestycyjne wpływające na poprawę dostępności komunikacyjnej regionu. Stąd w budżecie Powiatu Chełmskiego na rok 2014 zaplanowano blisko 8 mln zł na przebudowę dróg powiatowych i chodników, m.in:

- drogi Bakus Wanda - Bekiesza (gmina Wierzbica),
- ul. Grabowieckiej w Wojślawicach,
- mostu w Wojślawicach (inwestycja planowana do realizacji ze środków z rezerwy subwencji ogólnej),
- chodnika w ciągu drogi powiatowej Nr 1804L w Sawinie,
- zakończenie budowy drogi Krobonosz - Sawin,
- drogi powiatowej nr 1850L w Rogatce (gmina Dubienka),
- mostu na rzece Gdolance w ciągu drogi powiatowej Nr 1824L w Rudzie Kolonii, (gmina Ruda Huta),
- nawierzchni drogi w Tuchaniach (gmina Dubienka).

Część środków z budżetu przeznaczono także na przebudowę dojazdu do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 844 wraz z remontem części pasa drogi wojewódzkiej w Kamieniu, przebudowę nawierzchni na drodze powiatowej w Horeszkowicach (gmina Białopole), budowę chodników w miejscowościach Strachosław, Kamień, Kamień Kolonia w ciągu drogi powiatowej Nr 1842L - Etap III (gmina Kamień), kładek dla pieszych w ciągu drogi powiatowej Nr 1863L, w ciągu drogi powiatowej Nr 1839L w miejscowości Leśniowice i Sielec (gmina Leśniowice) oraz w miejscowości Kobyle (gmina Rejowiec), przebudowę nawierzchni drogi powiatowej Nr 1828L na odcinku Okszów-Koza Gotówka, (gmina Chełm), drogi powiatowej Nr 3130L na odcinku Niedziałowice - Kobyle (gmina Rejowiec) i przebudowę chodnika w ciągu drogi powiatowej Nr 3152L w miejscowości Rejowiec (gmina Rejowiec).

Kolejnymi inwestycjami, które mają być sfinansowane ze środków budżetowych powiatu w 2014 roku są: poprawa przejeźdności ul. Unickiej w miejscowości Rejowiec Fabryczny wraz z przebudową skrzyżowania, przebudowa nawierzchni na drodze powiatowej Nr 1829L w miejscowości Brzeźno (gmina Dorohusk), nawierzchni na drodze powiatowej nr 1807L w miejscowości Brzeziny (gmina Siedliszcze)

i budowa chodnika w ciągu drogi powiatowej nr 1809L w miejscowości Wola Korybutowa (gmina Siedliszcze).

### **3.2. Sieć komunikacji autobusowej**

Sieć komunikacji autobusowej na danym obszarze tworzą linie autobusowe, które są stałym połączeniem drogowym dwóch krańcowych miejscowości oraz wybranych miejscowości pośrednich przy użyciu jednego lub kilku autobusów regularnie kursujących między tymi miejscowościami według ogłoszonego rozkładu.

Linie regularnej komunikacji autobusowej można ogólnie podzielić następująco:

- linie miejskie, tj. linie w obrębie miast z ewentualnym przekroczeniem granic miasta do najbliższej strefy ciążenia o długości od 5 do 10 km,
- linie podmiejskie, tj. linie w granicach do 50-60 km łączące osiedla wiejskie z ośrodkami gminnymi powiatowymi i wojewódzkimi,
- linie regionalne, tj. linie w granicach od 50-60 km do 160 km obejmujące obszar kilku stycznych województw, łączące ośrodki gminne i mniejsze miasta z ważniejszymi ośrodkami miejsko-przemysłowymi regionu,
- linie dalekobieżne, tj. linie powyżej 160 km obejmujące swym zasięgiem obszar dwóch lub więcej regionów, łączące miasta wojewódzkie oraz ważniejsze ośrodki przemysłowe, kulturalne i turystyczno-uzdrowiskowe z dużymi aglomeracjami miejsko-przemysłowymi kraju,
- linie międzynarodowe, tj. linie wybiegające poza granice państwa.

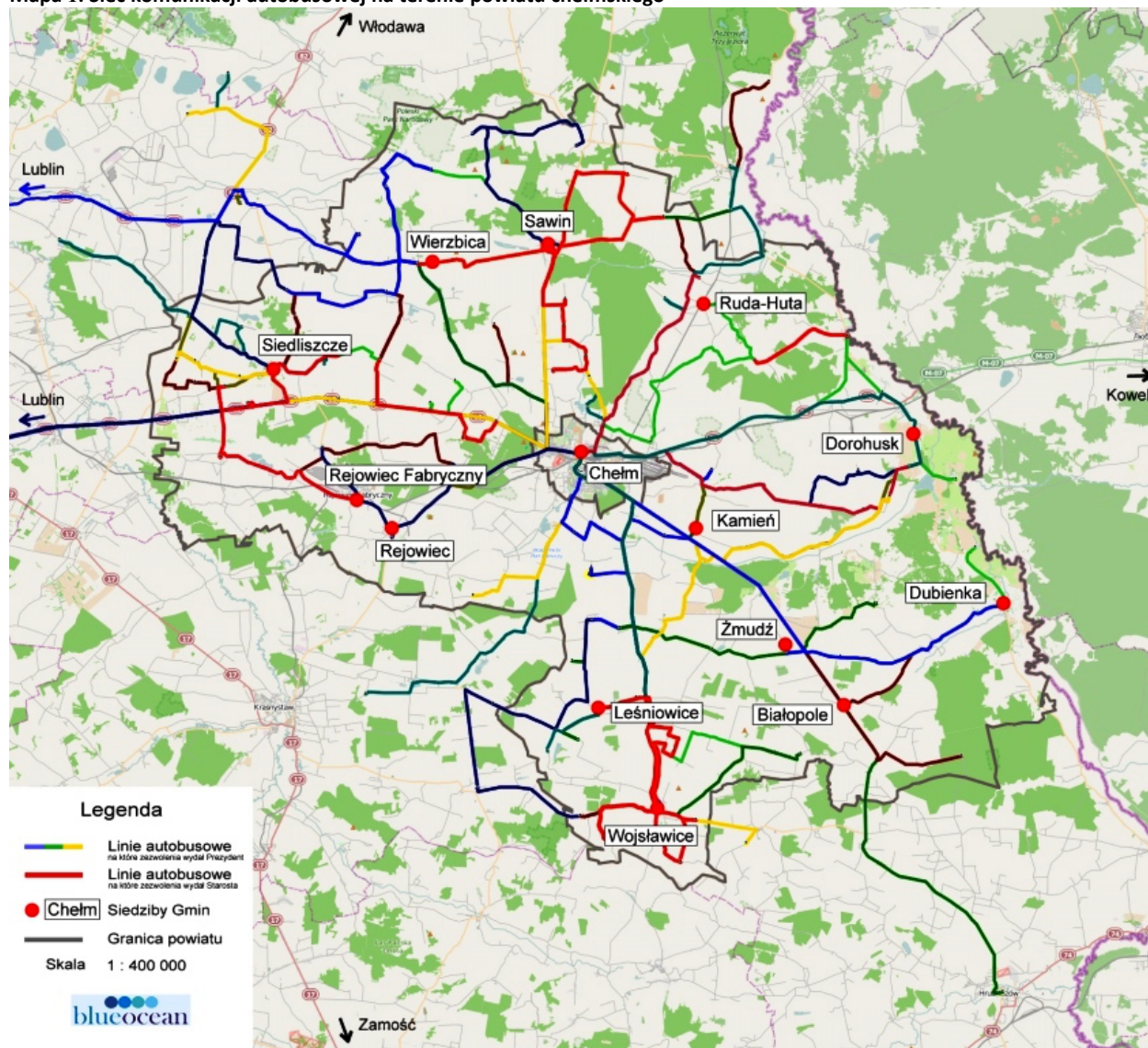
Z racji tego, że Chełm jest miastem na prawach powiatu, a potrzeby komunikacyjne jego mieszkańców są zaspokajane przez Chełmskie Linie Autobusowe sp. z o.o., komunikacja miejska oraz włączone w nią linie podmiejskie obsługiwane przez tego przewoźnika nie stanowią przedmiotu niniejszego opracowania. Ponadto ze względów prawnych miasto jest zobligowane do opracowania własnego planu transportowego a obowiązkiem obu organizatorów (Prezydenta i Starosty) jest uwzględnienie we własnym planie transportowym założeń dotyczących niektórych, wspólnych zakresów, w szczególności dotyczących zagadnień funkcjonowania transportu publicznego na styku miasta z gminami ościennymi, będącymi częścią powiatu ziemskiego.

Ze względu na ścisłe powiązania gospodarcze i społeczne obu powiatów (ziemskiego i grodzkiego) nie da się pominąć Chełma w analizie połączeń regionalnych, dalekobieżnych i międzynarodowych łączących miasto z miejscowościami na terenie powiatu chełmskiego. Potwierdzają to wnioski wyciągnięte z analizy zezwoleń wydanych przez obu organizatorów.

Spśród 66 zezwoleń dotyczących potrzeb komunikacyjnych mieszkańców powiatu chełmskiego 59 wydał Prezydent Miasta Chełm. W sposób obrazowy stosunek tych zezwoleń do siebie przedstawia poniższa mapa. Linie komunikacyjne, na które zezwolenia wydał Starosta Powiatu Chełmskiego zostały oznaczone kolorem czerwonym, natomiast linie, na które zezwolenia wydał Prezydent Miasta Chełm

oznaczone są pozostałymi kolorami. W zestawieniu tym uwzględniono zezwolenia zgodne ze stanem na 31 sierpnia 2014 roku.

Mapa 1. Sieć komunikacji autobusowej na terenie powiatu chełmskiego



Źródło: opracowanie własne na podstawie © autorzy OpenStreetMap

Wśród połączeń regionalnych największe znaczenie odgrywają linie łączące Chełm z takimi miejscowościami jak: Janów, Siedliszcze, Sielec, Horodyszcze, Sawin, Dorohusk/ Świerże, Białopole i Rejowiec oraz Ruda-Huta przez Okszów, Pławanice przez Strachosław i Kamień. Pozostałe linie niewykraczające poza obszar powiatu chełmskiego dotyczą takich relacji jak: Chełm – Wierzbica; Chełm – Dubienka; Chełm – Łowcza; Chełm – Wojstawice. Uzupełnieniem sieci wspomnianych połączeń są linie, na które zezwolenia wydał Starosta Powiatu Chełmskiego. Dotyczą one linii łączących dwie różne

miejsowości na terenie powiatu chełmskiego ale nie przekraczają granic administracyjnych miasta Chełma.

Szczegółowe dane na temat przebiegu tych 7 linii przedstawia poniższa tabela.

Tabela 35. Zezwolenia wydane przez Starostę Powiatu Chełmskiego

Lp.	Nr zezw.	Od	Do	Przez	Przewoźnik
1.	3/13	Rejowiec Fabryczny	Mogilnica	Rejowiec Fabryczny- Pawłów I- Pawłów II- Krasne- Kanie- Lipówki- Chojno Stare- Chojno Nowe- Wojciechów- Chojno Nowe- Chojno Stare- Anusin- Siedliszcze Skrz.- Krowica- Siedliszcze- Mogilnica	PKS Chełm Sp. z o.o.
2.	4/13	Janów	Bezek	Janów- Podgórze- Henrysin- Stołpie- Tytusin- Adolfin- Bezek Skrz.	PKS Chełm Sp. z o.o.
3.	2/13	Jagodne	Sawin Osada	Jagodne- Czuczycze- Sajczyce Skrz.- Sajczyce- Czuczycze- Zarzeczce- Czuczycze- Sajczyce skrz.- Sawin Skrz.- Sawin Osada	PKS Chełm Sp. z o.o.
4.	1/13	Wierzbica Osiedle Dworzec	Sawin Osada	Wierzbica Osiedle Dworzec- Staszyce- Kozia Góra- Sawin- Sawin Osada- Malinówka k. Sawina- Średni Łan- Bukowa Wielka- Łukówek- Bukowa Mała- Sawin- Sawin Osada	PKS Chełm Sp. z o.o.
5.	2/10	Wojśławice	Leśniowice	Wojśławice- Majdan Nowy- Majdan- Majdan Nowy- Rozięcín- Rozięcín Wieś- Rozięcín- Partyzancka Kolonia- Wojśławice- Sarniak- Teresin- Majdan Leśniowski- Leśniowice	PKS Chełm Sp. z o.o.
6.	1/12	Świerże III	Żalin	Świerże III- Dobryłów Wieś- Dobryłów Kolonia- Żalin	PKS Chełm Sp. z o.o.
7.	1/10	Wojśławice Szkoła	Majdan Leśniowski	Wojśławice- Witoldów- Kukawka- Witoldów- Majdan Stary- Witoldów- Wojśławice- Sarniak- Teresin I Kolonia- Majdan Leśniowski	PKS Chełm Sp. z o.o.

**Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Chełmie**

Potrzeby komunikacyjne mieszkańców powiatu chełmskiego wykraczają poza granice administracyjne powiatu, co w sposób obrazowy zostało przedstawione na mapie nr 1. Podstawowym kierunkiem podróży dalekobieżnych mieszkańców powiatu chełmskiego jest stolica województwa -Lublin a następnie linie łączące Chełm z miastami powiatowymi sąsiednich powiatów takimi jak: Włodawa, Hrubieszów, Krasnostaw.

Z racji swojego położenia wśród miejscowości przygranicznych województwa lubelskiego najwięcej połączeń międzynarodowych realizowanych jest z Chełma. Linia komunikacyjna: Lublin – Chełm – Dorohusk – Jagodzin – Kowel (Ukraina) charakteryzuje się jedną z największych częstotliwości kursów.

Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Chełmie Sp. z o.o. obsługuje 52 spośród 66 linii przebiegających przez teren powiatu grodzkiego i ziemskiego. Pozostałe. zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, wydane przez Prezydenta Miasta Chełm, otrzymali:

- TOP BUS SOWIŃSKI G. SPÓŁKA JAWNA – 5 linii;
- USŁUGI TRANSPORTOWE Jarosław Stanek, Ryszard Podolanko Spółka Jawna – 2 linie;

- PRZEWÓZ OSÓB Szalewicz, Szalewicz Spółka Jawna – 2 linie.

Ponadto zezwolenia na przewóz osób na jednej linii otrzymali: Jan Koguciuk Przedsiębiorstwo Transportowo- Usługowe „GRAN-SPED”; Jol-Trans Przewóz Osób Jolanta Gąsior; Przedsiębiorstwo Transportowo – Usługowe „AWI - BUS” Andrzej Wiśniewski; „Fantazja” Monika Remiś oraz „Karwer” Usługi Przewozowe Zbigniew Koguciuk .

PKS w Chełmie sp. z o.o. posiada dominującą rolę na rynku przewozów w powiecie chełmskim i jest dodatkowo drugim wśród przewoźników międzypowiatowych w województwie lubelskim pod względem liczby wykonywanych kursów na dobę w dni robocze.

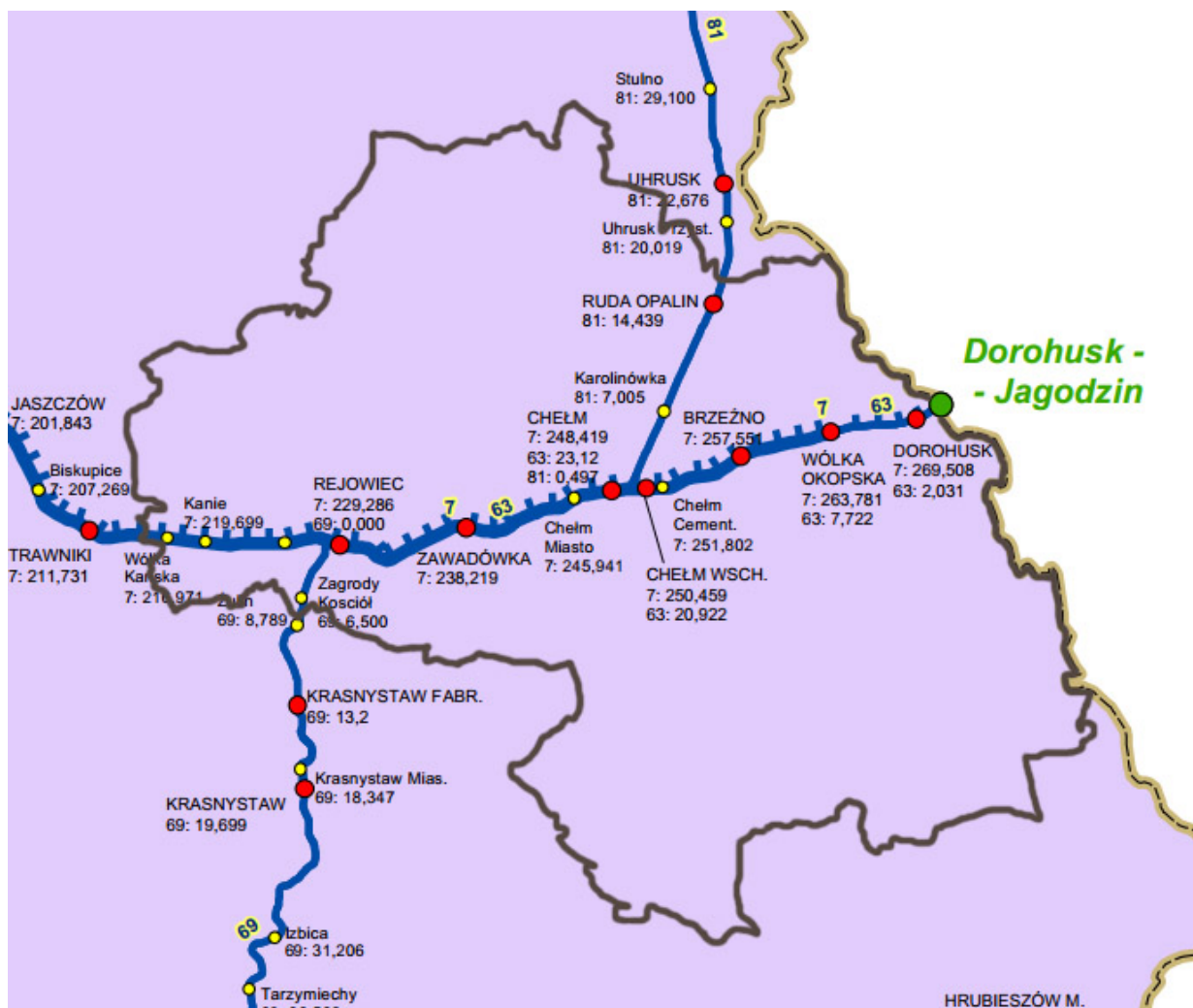
### **3.3. Sieć kolejowa w powiecie**

Województwo Lubelskie charakteryzuje się średnią gęstością sieci linii kolejowych, wynoszącą 4,2 km linii/100 km<sup>2</sup> powierzchni.

Przez powiat przechodzi linia kolejowa:

- Nr 7: Warszawa Wschodnia- Dorohusk, po której kursują pociągi pasażerskie i towarowe.
- Nr 63: Dorohusk- Zawadówka Naftobaza, po której kursują pociągi pasażerskie i towarowe.
- Nr 69: Rejowiec- Hrebenne, po której kursują pociągi pasażerskie.

**Rysunek 3. Sieć kolejowa w Powiecie Chełmskim**



Bezpośrednie dostęp do transportu kolejowego posiada Gmina Chełm (linia kolejowa nr 7); Gmina Dorohusk (linia kolejowa nr 7 i 63); Gmina Rejowiec (linia kolejowa 69); Miasto i Gmina Rejowiec Fabryczny (linia kolejowa nr 7) oraz Gmina Ruda-Huta (linia kolejowa nr 81).

Tabela 36. Liczba zatrzymań pociągów na poszczególnych stacjach i przystankach kolejowych w powiecie

Stacje kolejowe i przystanki	Rodzaj	Łączna liczba zatrzymań pociągu w ciągu doby	Połączenia regionalne	Połączenia dalekobieżne	Połączenia dalekobieżne międzynarodowe
<b>Brzeźno</b>	stacja kolejowa	7	7	0	0
<b>Dorohusk</b>	stacja kolejowa	11	7	2	2
<b>Kanie</b>	przystanek kolejowy	34	32	2	0
<b>Rejowiec</b>	<b>stacja kolejowa</b>	<b>48</b>	<b>42</b>	<b>4</b>	<b>2</b>
<b>Wólka Kańska</b>	przystanek kolejowy	34	32	2	0
<b>Wólka Okopska</b>	stacja kolejowa	7	7	0	0
<b>Zagrody Kościół</b>	przystanek kolejowy	12	12	0	0

Stacje kolejowe i przystanki	Rodzaj	Łączna liczba zatrzymań pociągu w ciągu doby	Połączenia regionalne	Połączenia dalekobieżne	Połączenia dalekobieżne międzynarodowe
Zalesie Kraszeńskie	przystanek kolejowy	34	32	2	0
Zawadówka	stacja kolejowa	34	32	2	0

Na teren Powiatu Chełmskiego wjeżdżają pociągi następujących przewoźników kolejowych:

1. PKP Intercity S.A.;
2. Przewozy Regionalne.

**Tabela 37. Pociągi przejeżdżające przez powiat chełmski**

Nr pociągu	OD	DO
12304	Terespól	Dorohusk
12306	Terespól	Dorohusk
22324	Dorohusk	Dęblin
22365	Lublin	Dorohusk
22366	Dorohusk	Dęblin
22368	Dorohusk	Lublin
22379	Dęblin	Dorohusk
D 67	Kiev Pass	Warszawa Zachodnia
D 68	Warszawa Zachodnia	Kiev Pass
TLK12010	Warszawa Zachodnia	Dorohusk
TLK21010	Dorohusk	Warszawa Zachodnia
12342	Terespól	Chełm
21120	Chełm	Warszawa Zachodnia
21302	Chełm	Terespól
21304	Chełm	Terespól
21306	Chełm	Terespól
21308	Chełm	Terespól
22300	Chełm	Dęblin
22303	Lublin	Chełm
22305	Lublin	Chełm
22306	Chełm	Lublin
22308	Chełm	Lublin
22311	Lublin	Chełm
22322	Chełm	Dęblin
22333	Lublin	Chełm
22371	Dęblin	Chełm
22373	Dęblin	Chełm
22377	Łuków	Chełm
22381	Lublin	Chełm
22399	Lublin	Zamość
22401	Lublin	Zamość

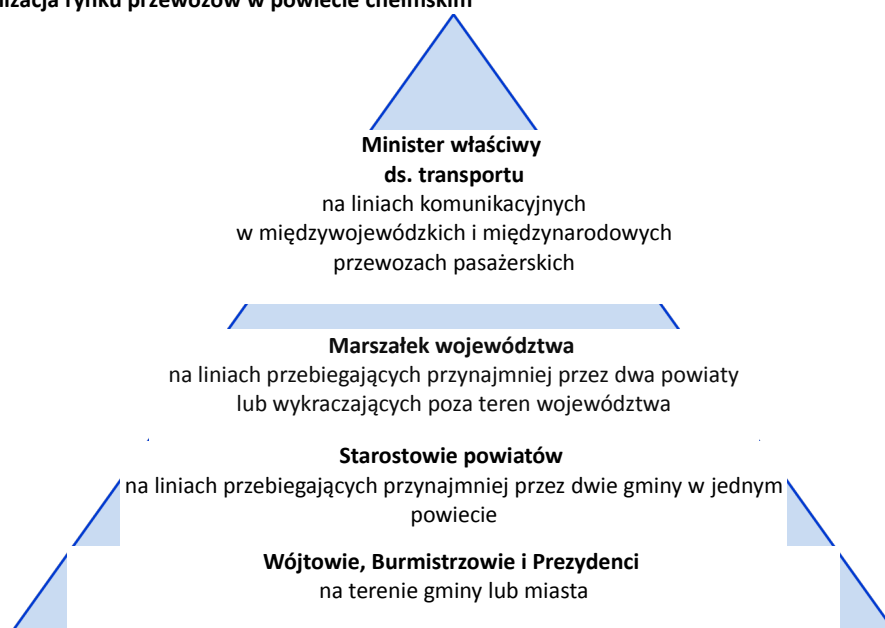
Nr pociągu	OD	DO
<b>22402</b>	Zamość	Lublin
<b>22416</b>	Zamość	Lublin
<b>22501</b>	Lublin	Zamość
<b>22502</b>	Zamość	Lublin
<b>22504</b>	Zamość	Lublin
<b>22507</b>	Lublin	Zamość
<b>IR 12107</b>	Warszawa Zachodnia	Chełm
<b>22341</b>	Rejowiec	Chełm
<b>22342</b>	Chełm	Rejowiec
<b>22344</b>	Chełm	Rejowiec
<b>22389</b>	Rejowiec	Chełm
<b>22391</b>	Rejowiec	Chełm
<b>22392</b>	Chełm	Rejowiec
<b>22397</b>	Rejowiec	Zamość
<b>22540</b>	Zamość	Rejowiec
<b>22542</b>	Chełm	Zamość
<b>22544</b>	Zamość	Chełm

## 4. Zasady organizacji rynku przewozów

### 4.1. Organizator transportu publicznego w powiecie chełmskim oraz jego zadania

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym definiuje pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego. Jest nim jest im właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze (art. 4 ust. 1 pkt 4). Na danym obszarze może działać kilku organizatorów, których kompetencje uzupełniają się wzajemnie zgodnie z zasadami przedstawionymi na poniższym schemacie.

Rysunek 4. Organizacja rynku przewozów w powiecie chełmskim



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

- a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
- b) 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.

W przypadku powiatu chełmskiego sytuacja jest o tyle złożona, że większość potrzeb komunikacyjnych mieszkańców związana jest z Chełmem. Ze względu na uwarunkowania prawne miasto na prawach powiatu jest samodzielną jednostką administracyjną, która w zakresie transportu publicznego posiada własnego organizatora – Prezydenta Miasta Chełm i jest zobowiązana do sporządzenia własnego planu transportowego. Prezydent będzie organizatorem na obszarze miasta, ewentualnie na liniach komunikacyjnych przebiegających przez obszar gmin, z którymi Miasto podpisało porozumienia

międzygminne. W związku z tym wszystkie linie komunikacyjne, które wykraczają poza granice administracyjne miasta, a nie są włączone do komunikacji miejskiej, należą do kompetencji Marszałka Województwa Lubelskiego, ponieważ przebiegają przez obszar dwóch powiatów (ziemskiego i grodzkiego), a więc stanowią wojewódzkie przewozy pasażerskie. Na tych liniach zostaje zatem wyłączona właściwość Starosty Powiatu Chełmskiego. Możliwe jest organizowanie przewozów przez Starostę jedynie do granicy miasta, ale to spowoduje, konieczność przesiadania się pasażerów.

Starosta Powiatu Chełmskiego 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. Również 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. Uwarunkowania wynikające z Planu Transportowego Województwa Lubelskiego

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 chełmskiego obowiązuje:

- *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.

Z racji tego, że minister właściwy ds. transportu organizuje przewozy w transporcie kolejowym, zapisy Krajowego Planu Transportowego nie dotyczą potrzeb przewozowych mieszkańców na poziomie powiatu. Można jedynie nadmienić, że **linia nr 7 na odcinku Lublin - Dorohusk – gr. państwa** została uwzględniona wśród linii tworzących sieć o charakterze użyteczności publicznej. Organizatorzy niższego szczebla są zobowiązani do zapewnienia skomunikowania pociągów na stacji Lublin w kierunku Chełma. W dokumencie tym stacja kolejowa w **Chełmie** oraz w **Rejowcu** została uznana za potencjalny punkt postojów handlowych, gdzie powinny funkcjonować zintegrowane węzły przesiadkowe.

- *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim* przyjęty uchwałą NR XLVII/774/2014 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 14 lipca 2014 r.

W wielu miejscach dokumentu poruszone zostały kwestie uwarunkowań transportowych powiatu chełmskiego. Najistotniejsze zapisy dotyczą wyznaczenia sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej, której organizatorem jest Marszałek Województwa Lubelskiego. Stąd niezbędne jest przeanalizowanie jego treści pod kątem potrzeb transportowych mieszkańców powiatu chełmskiego. Do najważniejszych zagadnień poruszonych w wojewódzkim planie transportowym należą:

##### 1) ORGANIZACJA PRZEWOZÓW Z MIAST NA PRAWACH POWIATU

Podstawowe zalecenie dokumentu dotyczy linii wybiegających poza granice miasta na prawach powiatu. Pozostali organizatorzy powinni podjąć starania aby wspomniane linie stanowiły powiatowe przewozy pasażerskie, gdyż będą do nich przysługiwały dopłaty z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów, regulowanych przez odpowiednie akty prawne. Rozwiązanie to zapewni podniesienie poziomu rentowności przewozów, co obniży poziom dopłat samorządów lokalnych do funkcjonowania linii publicznych. Wymogiem jest podpisanie porozumienia pomiędzy Starostą Powiatu Chełmskiego a Prezydentem Miasta Chełm. Nie powinno ono dotyczyć krótkich linii włączonych obecnie w system komunikacji miejskiej Chełma.

Jednocześnie Województwo Lubelskie dopuszcza możliwość partycypowania w kosztach uruchomienia linii komunikacyjnej wybiegającej z Chełma do miejscowości w powiecie chełmskim, jeśli zostaną spełnione wszystkie poniższe warunki:

- powiat grodzki i ziemski zawrze porozumienie, o którym mowa w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym,
- Województwo Lubelskie będzie posiadało na ten cel odpowiednie środki finansowe,
- zaistnieją uzasadnione warunki demograficzne i społeczne.

Najważniejszym wnioskiem płynącym z analizy tych zapisów jest fakt, że Województwo Lubelskie nie będzie organizowało linii komunikacyjnych pomiędzy powiatem grodzkim i ziemskim. Po drugie, jeżeli takie linie powstaną a Województwo Lubelskie zdecyduje się na współfinansować ich uruchomienie, pokryje ono jedynie część kosztów. Zatem obie jednostki samorządu terytorialnego- Powiat Chełmski i Miasto Chełm- będą musiały wygospodarować ze swojego budżetu pozostałe środki.

## **2) PLANOWANE LINIE O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ**

Podstawowym środkiem publicznego transportu zbiorowego ma być transport kolejowy, który zapewni połączenia na trasie pomiędzy Lublinem a Chełmem. W transporcie kolejowym zaplanowano uruchomienie następującej linii o charakterze użyteczności publicznej, organizowanej przez Województwo Lubelskie:

- **R 3 Lublin – Świdnik – Trawniki – Rejowiec Fabryczny – Chełm .**

Dodatkowo, możliwa będzie organizacja następujących linii kolejowych:

- **R 3 Chełm – Dorohusk** - po zapewnieniu współfinansowania przez organizatorów właściwych ze względu na zasięg przewozów lub z uwagi na ważny interes społeczny;
- **R 33 Chełm – Wola Uhruska – Włodawa** - po zapewnieniu współfinansowania przez organizatorów właściwych ze względu na zasięg przewozów, po zapewnieniu odpowiedniego stanu infrastruktury liniowej i punktowej.

Transport kolejowy zostanie uzupełniony liniami autobusowymi, które będą łączyć ze sobą sąsiednie miasta powiatowe z wyłączeniem Lublina. Główną rolą tych tras będzie zapewnienie bezpośrednich połączeń pomiędzy największymi ośrodkami miejskimi, które dadzą możliwość swobodnego podróżowania do zakładów pracy oraz ośrodków edukacji itp. Drugim zadaniem połączeń w tej grupie będzie dowóz do węzłowych i końcowych stacji kolejowych, z których pasażerowie będą mogli kontynuować podróż do Lublina lub innych miejscowości w kraju. Na tej podstawie w transporcie drogowym zaplanowano następujące linie o charakterze użyteczności publicznej, których organizatorem będzie Województwo Lubelskie:

- **503 Lublin – Chełm – Kamień – Białopole – Hrubieszów;**
- **553 Włodawa – Sawin – Chełm;**
- **563 Chełm – Wierzbica – Cyców – Łęczna;**

- **573 Chełm – Rejowiec – Krasnystaw.**

### **3) DOSTĘPNOŚĆ PRZESTRZENNA**

W województwie lubelskim postulowana jest integracja transportu w zakresie taryf i rozkładów jazdy: m.in. pomiędzy liniami wojewódzkimi a pozostałymi lokalnymi (w powiatowych przewozach pasażerskich) oraz fakultatywnie liniami komunikacji miejskiej.

Podczas wyznaczania linii o charakterze użyteczności publicznej kierowano się następującymi zasadami:

- bezpośrednie połączenie każdego miasta powiatowego z Lublinem;
- bezpośrednie połączenie miasta na prawach powiatu z Lublinem i z pozostałymi miastami na prawach powiatu;
- połączenie miast powiatowych z najbliższymi sąsiednimi miastami powiatowymi.

### **4) DOSTĘPNOŚĆ W CZASIE**

W dokumencie zostaje określona minimalna częstotliwość kursowania linii w transporcie drogowym o charakterze użyteczności publicznej. Częstotliwość kursowania w transporcie drogowym na linii nr:

- 503 i 573 - co 120 minut bez względu na porę dnia, przewidziano, że częstotliwość będzie mniejsza jedynie w soboty – 4 pary kursów i niedziele 2 pary kursów między godziną 13 a 21;
- 553 – co 120 minut w godzinach szczytu, 2 pary kursów w godzinach poza szczytowych, w dzień roboczy wakacyjny 4 pary kursów, w soboty 4 pary kursów, nie przewiduje się kursowania w niedziele;
- 563 – 2 pary kursów w godzinach szczytu, 1 para kursów w godzinach poza szczytowych, 3 pary kursów w dzień roboczy wakacyjny, nie przewiduje się kursowania w soboty i niedziele.

### **5) SKOMUNIKOWANIA POŁĄCZEŃ PRZESIADKOWYCH**

W zakresie skomunikowania połączeń przesiadkowych organizatorom niższego szczebla zaleca się „dopasowywanie rozkładów jazdy linii autobusowych dojeżdżających w pobliże dworców i przystanków kolejowych do godzin przyjazdów i odjazdów pociągów, których organizatorem jest minister właściwy ds. transportu oraz Województwo Lubelskie, w celu zapewnienia pasażerom możliwości kontynuacji podróży. Środki publicznego transportu zbiorowego w komunikacjach miejskich, gminnych oraz powiatowych powinny przyjeżdżać na stację lub przystanek przesiadkowy w odstępnie od 8 do 20 minut przed odjazdem pociągu i autobusu wojewódzkiego oraz od 8 do 20 minut po przyjeździe pociągu i autobusu wojewódzkiego”.

We wskazanych w krajowym planie transportowym węzłach przesiadkowych – miasto Chełm a w przypadku powiatu chełmskiego Rejowiec Fabryczny – należy dążyć do skomunikowania linii gminnych i powiatowych z liniami komunikacyjnym w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie drogowym.

Dodatkowo zaleca się, aby przy tych zintegrowanych węzłach przesiadkowych tworzyć parkingi dla samochodów osobowych typu „Park and Ride” (P+R „parkuj i jedź”) oraz „Kiss and Ride” (K+R „pocałuj i jedź”) a także miejsca postojowe dla rowerów w systemie „Bike and Ride”.

#### **4.4. Wyznaczenie linii o charakterze użyteczności publicznej**

Rozważania dokonane w poprzednich częściach rozdziału prowadzą do wniosku, że organizacja przewozów o charakterze użyteczności publicznej w powiecie chełmskim może opierać się na różnych modelach.

W pierwszej kolejności należy podkreślić, że obecna sieć połączeń wskazana w Rozdziale 3.2 odpowiada aktualnym potrzebom komunikacyjnym mieszkańców powiatu chełmskiego. Przeważająca większość tych linii przekracza granice administracyjne miasta Chełm, co potwierdza, że najważniejsze jest zorganizowanie połączeń ze stolic gmin do stolicy powiatu.

Ze względu na sytuację prawną, administracyjną, finansową oraz wytyczne wynikające z planów transportowych wyższego rzędu możliwe są następujące rozwiązania:

##### **1) Organizacja tylko tych linii, które łączą różne miejscowości na obszarze powiatu chełmskiego bez przekraczania granic miasta Chełm.**

Z dzisiejszych potrzeb mieszkańców wynika, że oprócz połączeń ze stolicą powiatu mieszkańcy przemieszczają na trasach łączących miejscowości dwóch sąsiadujących ze sobą gmin. Na poziomie ponadgminnym istotne są następujące połączenia:

- Rejowiec Fabryczny – Pawłów – Mogilnica – Siedliszcze – Wola Korybutowa ;
- Janów – Bezek - Siedliszcze;
- Wierzbica – Sawin;
- Wojstawice – Leśniowice;
- Ruda Huta - Dorohusk.

Jeżeli powiat nie zdecyduje się na organizację wspomnianych połączeń, a gminy będą zainteresowane ich uruchomieniem, to powinny podpisać porozumienie między sobą. Powiat może partycypować w kosztach ich utrzymania pod warunkiem, że będzie istniała uzasadniona potrzeba ich uruchomienia np. przewoźnik komercyjny wycofa się z obsługi tych linii, co pozbawi mieszkańców możliwości dojazdu do pracy lub szkoły.

##### **2) Organizacja linii łączących siedziby gmin z Chełmem tylko do granicy miasta**

Zaproponowana w tym wariantcie organizacja sieci połączeń jest najmniej korzystna z punktu widzenia mieszkańców powiatu, ponieważ wymagałaby przesiadek, co w znacznym stopniu wpłynie na komfort podróży i może zniechęcić podróżnych do korzystania z transportu publicznego. Wprowadzenie takiego rozwiązania wymusi jednak sytuacja, w której nie będzie możliwe podpisanie porozumienia z Prezydentem Miasta. Gdyby powiat zdecydował się organizować linie, które przekraczają granice miasta Chełma, bez podpisanego porozumienia, przekroczyłby swoją właściwość rzeczową. To mogłoby skutkować np. problemami prawnymi w uzyskaniu dofinansowania z budżetu województwa oraz z budżetu Unii Europejskiej. Tym bardziej, że projekty realizowane w najnowszej perspektywie finansowej Wspólnoty, kładą nacisk na współpracę pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego. Szanse na uzyskanie środków finansowych mają przede wszystkim te samorzady, które wspólnie złożą jakiś projekt.

Pomijając aspekt dofinansowania ze źródeł zewnętrznych, podpisanie porozumienia między powiatem i miastem na prawach powiatu gwarantuje podział środków finansowych potrzebnych na uruchomienie tych linii. Budżet Powiatu Chełmskiego może nie sprostać samodzielnemu utrzymaniu wszystkich linii. Należy również podkreślić, że ich funkcjonowaniem zainteresowani są nie tylko mieszkańcy powiatu, ale również mieszkańcy Chełma, którzy podróżują poza granice miasta np. do większych zakładów pracy.

Dodatkowo, warunkiem wprowadzenia linii biegnących tylko do granicy miasta powinno być sprawne funkcjonowanie systemu przesiadek zintegrowanego zarówno pod względem przestrzennym, jak i czasowym.

### **3) Pozostawienie rynku przewozów powiatowych przewoźnikom komercyjnym**

Wszyscy przewoźnicy, którzy obecnie stosują ulgi ustawowe przy sprzedaży biletów mogą wnioskować o zwrot utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów. Uprawnienie to nie dotyczy przewoźników komunikacji miejskiej. Sytuacja ulegnie zmianie w 2017 roku. Od tego momentu obowiązek stosowania ustawowych uprawnień do biletów ulgowych będzie nałożony tylko na operatorów publicznego transportu zbiorowego, którzy zostali wybrani do obsługi linii o charakterze użyteczności publicznej. Z tego tytułu będzie im przysługiwało prawo do zwrotu utraconych przychodów. Pozostali przedsiębiorcy (przewoźnicy), którzy zdecydują się na wprowadzenie biletów ulgowych nie będą mogli wnioskować o zwrot poniesionych kosztów, ponieważ będą prowadzili swoją działalność jedynie na zasadach komercyjnych.

Takie rozwiązanie służy wzmocnieniu konkurencyjności linii o charakterze użyteczności publicznej, które w wielu przypadkach pełnią przede wszystkim funkcje społeczne bez względu na kwestie ekonomiczne.

Pozostawienie rynku przewozów powiatowych przewoźnikom komercyjnym może spowodować, że od 2017 roku zaczną się oni wycofywać z obsługi linii mniej rentownych. W takiej sytuacji możliwe będzie objęcie tych linii, które zaspokajają niezbędne potrzeby mieszkańców, funkcją użyteczności publicznej. Będzie to wymagało aktualizacji planu transportowego oraz przeprowadzenia procedury wyboru operatora.

Jest to rozwiązanie najbardziej ekonomiczne z punktu widzenia budżetu powiatu. Należy pamiętać, że do tej pory powiaty nie musiały przeznaczać na ten cel żadnych środków finansowych. W związku z tym planowanie uruchomienia jakichkolwiek linii o charakterze użyteczności publicznej będzie wymagało odpowiednich planów budżetowych.

#### **4) Organizacja linii łączących stolice gmin z Chełmem oraz z sąsiadującą gminą**

Najlepszym rozwiązaniem z punktu widzenia mieszkańców powiatu chełmskiego i Chełma jest objęcie funkcją użyteczności publicznej wszystkich linii, które łączą gminy z miastem oraz gminy nawzajem ze sobą, pod warunkiem, że istnieje na nie zapotrzebowanie.

Podstawową sieć połączeń powinny tworzyć linie, które łączą stolicę powiatu z siedzibami władz gmin. Takie zalecenie znajduje się również w planie transportowym województwa lubelskiego. Wymaga ono jednak podpisania porozumienia pomiędzy powiatem grodzkim i ziemskim. Zagwarantuje również możliwość wnioskowania o dofinansowanie z budżetu województwa lubelskiego, jeżeli zostaną spełnione dodatkowe warunki:

- Województwo Lubelskie będzie posiadało na ten cel odpowiednie środki finansowe,
- zaistnieją uzasadnione uwarunkowania demograficzne i społeczne.

Obecnie wszystkie gminy mają zagwarantowane dobre połączenia z Chełmem. W ramach planowanych przez Województwo Lubelskie linii zapewnione będą przewozy drogowe z Chełma przez Wierzbicę, Sawin, Kamień, Żmudź, Białopole i Rejowiec. Dodatkowo w transporcie kolejowym będzie funkcjonowało połączenie z Chełma przez Rejowiec Fabryczny.

Priorytetowym zadaniem Powiatu Chełmskiego będzie zatem zorganizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na liniach, które nie zostały objęte planem transportowym województwa lubelskiego. Stąd wskazane jest uruchomienie następujących linii:

- **Linia nr 1: Chełm – Janów – Mogielnica - Siedliszcze – Chojeniec – Wola Korybutowa;**
- **Linia nr 2: Chełm – Weremowice – Wojniaki -Deputytce – Dębina - Rakołupy – Horodysko - Leśniowice;**
- **Linia nr 3: Chełm – Strupin Mały – Kasiń – Sielec - Leśniowice – Poniatówka – Teresin - Wojstawice – Putnowice – Białopole – Żmudź.**
- **Linia nr 4: Chełm – Pobołowice Kolonia – Dryszczów – Stanisławów – Siedliszcze – Dubienka.**

Do czasu, kiedy nie zostaną spełnione postawione przez Województwo Lubelskie warunki uruchomienia dwóch połączeń kolejowych R3 Chełm – Dorohusk oraz R33 Chełm - Wola Uhruska – Włodawa należy zapewnić połączenia drogowe do Dorohuska i Rudy – Huty na liniach:

- **Linia nr 5: Chełm – Brzeźno – Wólka Okopska – Okopy – Świerże – Dorohusk;**
- **Linia nr 6: Chełm – Okszów – Rudka – Ruda Huta;**
- **Linia nr 7: Chełm – Kamień – Czerniejów – Ostrów – Michałówka – Dorohusk;**
- **Linia nr 8: Chełm – Strachosław – Kamień – Pławanice – Dorohusk.**

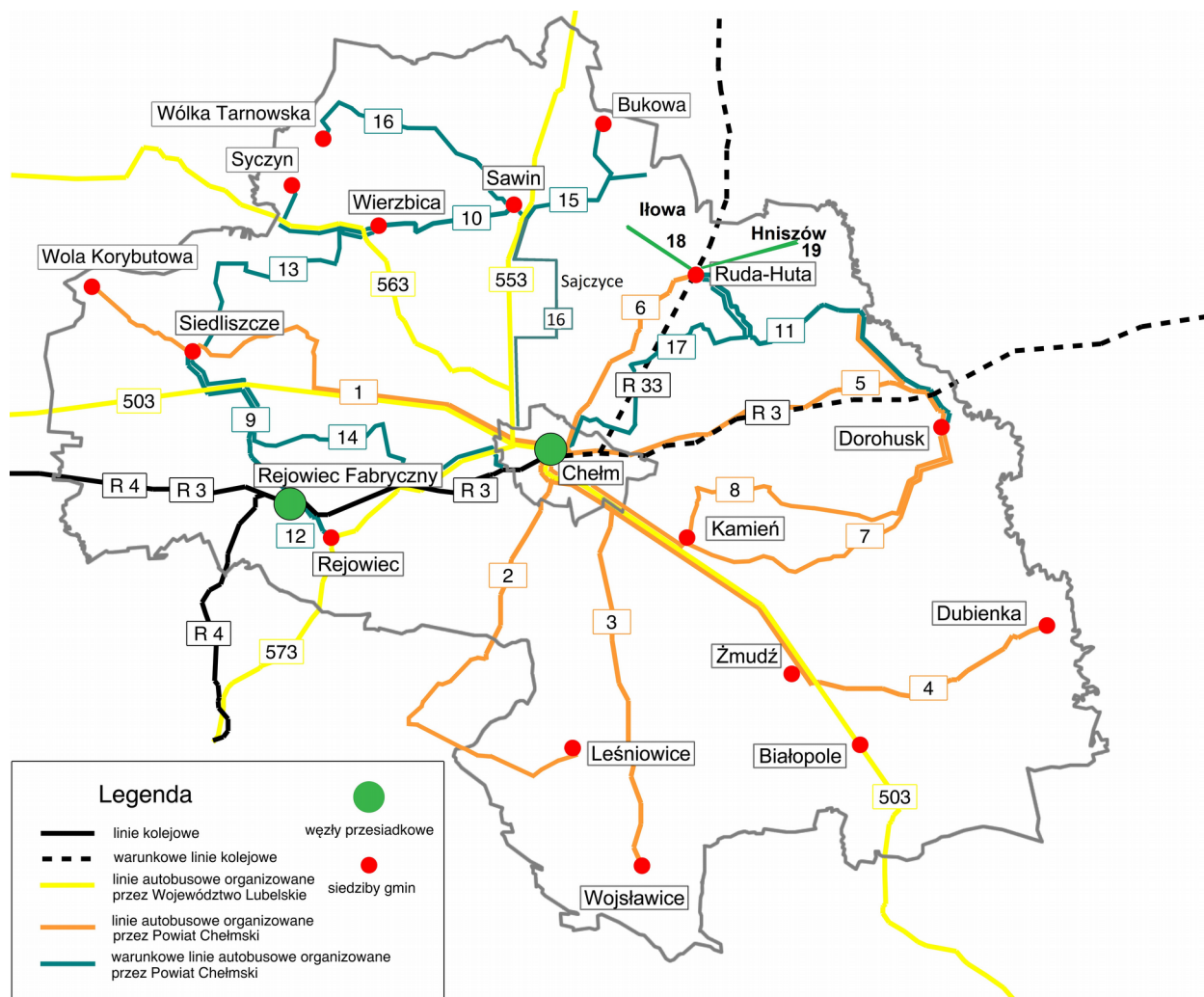
Dodatkowymi liniami możliwymi do uruchomienia są:

- **Linia nr 9: Siedliszcze – Pawłów – Rejowiec Fabryczny.**
- **Linia nr 10: Syczyn – Wierzbica – Staszycze – Kozia Góra – Sawin.**
- **Linia nr 11: Ruda- Huta – Świerże – Dorohusk – Dubienka – Skryhiczyn – Zagórnik.**
- **Linia nr 12: Rejowiec – Stajne – Krasne – Rejowiec Fabryczny.**
- **Linia nr 13: Siedliszcze – Wierzbica.**
- **Linia nr 14: Zawadówka – Leonów – Krzywowola – Pawłów – Siedliszcze.**
- **Linia nr 15: Wierzbica - Sawin – Łukówek – Bukowa.**
- **Linia nr 16: Wólka Tarnowska – Chutcze – Sawin – Sajczyce – Chełm.**
- **Linia nr 17 Ruda Huta – Jazików – Żalin – Gdola – Karolinów – Gotówka – Srebrzyszcze – Okszów – Chełm.**
- **Linia nr 18: Sawin - Iłowa – Ruda – Ruda-Huta – Okszów – Chełm.**
- **Linia nr 19: Hniszów – Rudka – Ruda-Huta – Okszów – Chełm.**
- **Linia nr 20: Kamień – Żmudź – Klesztów – Roztoka – Dubienka.**
- **Linia nr 21: Horodyszczce – Pniówno – Wierzbica – Wólka Tarnowska.**
- **Linia nr 22: Strupin Mały – Strachostaw – Kumów Plebański – Wólka Leszczańska – Leszczany Maziarnia.**

Z miejscowości, do których nie dociera bezpośrednio żadna zaplanowana linia, można uruchomić krótkie linie dowozowe organizowane przez gminy samodzielnie albo w porozumieniu z gminą sąsiednią lub z powiatem. Podobna sytuacja ma miejsce w przypadku zapotrzebowania na linię o innym przebiegu niż zaplanowany. W takiej sytuacji gminy mogą podpisać porozumienie na wspólne organizowanie połączenia i ewentualnie wnioskować o dofinansowanie ze środków finansowych powiatu. Możliwe jest również uruchomienie jednej linii o kilku wariantach.

Wszystkie wymienione linie zostały umieszczone na mapie nr 2, która obrazuje również połączenia organizowane przez Województwo Lubelskie. Dzięki współpracy pomiędzy organizatorami różnego szczebla możliwe będzie stworzenie spójnej sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej i wzmocnienie konkurencyjności transportu publicznego na rynku przewozów.

**Mapa 2. Linie o charakterze użyteczności publicznej na obszarze powiatu chełmskiego**



Źródło: Opracowanie własne

#### 4.5. 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 Chełmskiego) 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.

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, co szczegółowo zostało omówione w rozdziale o finansowaniu.

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. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach użyteczności publicznej**

### **5.1. Zagadnienia wprowadzające**

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

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

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

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

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

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

- stopień pokrycia usługami przewozowymi obszaru objętego planem transportowym,
- dostępność środkami transportu publicznego do ważnych obiektów użyteczności publicznej i innych obiektów ważnych z punktu widzenia użytkownika lub organizatora transportu publicznego,

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

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

## **5.2. Standard techniczny pojazdów i sposób ich oznakowania**

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

- tabor przyjazny dla ludzi, w tym niepełnosprawnych – pojazd z niską podłogą, co najmniej w I i II drzwiach (autobusy niskopodłogowe / nisko wejściowe),
- tabor ekologiczny - zasilany paliwami ekologicznymi, lub o napędzie alternatywnym,
- tabor odpowiednio dostosowany do natężenia na danej linii,
- tabor o odpowiednim komforcie dla pasażera - udział miejsc siedzących, miejsca dla wózków dziecięcych, inwalidzkich i rowerów, dobra wentylacja, klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, wyposażenie w wewnętrzną informację pasażerską, automaty biletowe.

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

- miejsce postoju taboru - odpowiednie stanowiska, funkcjonalnie rozlokowane,
- stanowiska obsługi bieżącej,
- stanowiska napraw,
- stanowiska bezpiecznego tankowania pojazdów,

- odpowiedniej klasy myjnia,
- budynek administracyjno-socjalny z odpowiednim wyposażeniem,
- miejsce składowania materiałów eksploatacyjnych i niebezpiecznych,
- odpowiedniej klasy miejsce składowania materiałów poeksploatacyjnych i niebezpiecznych.

Sposób oznakowania pojazdów jest jednym z elementów strategii marketingowej. Aby przedsiębiorstwo i jego marka wyróżniały się na tle konkurencji i były pozytywnie kojarzone konieczne jest opracowanie i wdrożenie systemu identyfikacji wizualnej. System identyfikacji wizualnej w transporcie publicznym kreuje obraz danego przewoźnika w umyśle pasażerów i ma za zadanie budować pozytywne skojarzenia. System identyfikacji wizualnej to zbiór reguł, określających jak należy posługiwać się symbolami firmowymi. W transporcie publicznym, gdzie występuje wiele różnych podmiotów (organizatorzy, przewoźnicy, inne przedsiębiorstwa) istotne jest, aby system wdrażany był przez organizatora transportu, a nie przez każdego z przewoźników we własnym zakresie. W skład systemu wchodzi symbol firmy (znak graficzny, logotyp), kolory, dekoracje, typografie, druki (np. papier firmowy), identyfikatory pracowników, stemple, a także różnego rodzaju materiały reklamowe, tablice informacyjne, szyldy, opakowania czy też aranżacja obiektów firmy. W transporcie publicznym bardzo istotnymi elementami systemu identyfikacji wizualnej jest kolorystyka taboru, którym świadczone są usługi przewozowe, umundurowanie personelu (w tym kierujących) oraz informacja pasażerska (przystanki, strony internetowe, a nawet szata graficzna biletów).

W Europie Zachodniej wdrożenie spójnych systemów identyfikacji wizualnej jest standardem. W Polsce poza transportem miejskim systemy identyfikacji wizualnej wdrożone zostały m.in. przez koncern ArrivaBus, Polski Express czy Koleje Mazowieckie.

Wydaje się konieczne wdrożenie jednolitego systemu identyfikacji wizualnej, obejmującego przede wszystkim kolorystykę taboru. Barwy taboru komunikacji publicznej są bowiem jednym z najważniejszych elementów identyfikujących powiat), z tego względu, że są widoczne na ulicach i współtworzą wizerunek powiatu.

**Standardy techniczne pojazdów zgodnie z art. 25 ust. 3 p. 5 Ustawy powinny zostać ustalone przez Organizatora i zawarte w umowie pomiędzy organizatorem a wykonawcą.**

W zakresie preferencji dotyczących środków transportu i ich stanu technicznego, Starosta Chełmski, jako organizator transportu publicznego, podczas dokonywania wyboru operatora działającego na liniach o charakterze użyteczności publicznej, weźmie pod uwagę następujące elementy charakterystyczne taboru autobusowego:

- Dostosowanie do przewozu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej
- Dostosowanie pojemności pojazdów do potoków podróży przewidywanych na określonej linii komunikacyjnej
- Dostosowanie do norm ochrony środowiska, tj. zgodność z europejskimi standardami emisji spalin (co najmniej z normą EURO 3), jak pokazano w poniższej tabeli:

**Tabela 38. Europejskie standardy emisji spalin EURO.**

Norma	Obowiązuje od	Opis
-------	---------------	------

<b>EURO 1</b>	1993 r.	Dyrektywa 91/441/EC [11] dla samochodów osobowych oraz dla osobowych i lekkich ciężarówek - 93/59/EEC.
<b>EURO 2</b>	1996 r.	Dyrektywa 94/12/EC (& 96/69/EC) dla samochodów osobowych.
<b>EURO 3</b>	2000 r.	Dyrektywa 98/69/EC [12] dla wszystkich pojazdów.
<b>EURO 4</b>	2005 r.	Dyrektywa 98/69/EC (& 2002/80/EC) dla wszystkich pojazdów.
<b>EURO 5</b>	2009 r.	Dyrektywa 2007/715/EC[13] dla lekkich samochodów osobowych i służbowych.
<b>EURO 6</b>	2014 r.	Dyrektywa 2007/715/EC[13] dla ciężkich pojazdów samochodowych.

### 5.3. Określenie zasad budowania sieci przystanków i ich standaryzacja

W najogólniejszym ujęciu dostępność definiuje się jako całkowity czas dotarcia do transportu publicznego. Składają się na to dwa istotne czynniki: pierwszy to czas dojścia od miejsca zamieszkania, pracy, edukacji, zakupów itd. do najbliższego przystanku transportu publicznego oraz drugi, czyli średni czas oczekiwania na pojazd transportu publicznego w danym kierunku. Według niektórych innych metodologii pomiaru stosuje się pewne wagi, wyrażane w dodatkowym czasie oczekiwania w zależności od niezawodności danego środka lokomocji. Im bardziej niezawodny środek lokomocji, tym ten czas jest mniejszy.

W polskiej praktyce, za strefę oddziaływania przystanków transportu publicznego, zwyczajowo przyjmuje się obszar w promieniu od 500 do 1000 m. Odpowiada to czasowi dojścia od 6 do 12 minut, przyjmując średnią prędkość pieszego na poziomie około 5 km/h.

Sieć przystanków powinna być dosyć gęsta, by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów.

W tym przypadku należy pamiętać, że przystanki powinny być zlokalizowane przede wszystkim z punktu widzenia przejmowania ruchu pasażerskiego z mniej uczęszczanych tras, obsługi ważnych punktów powiatu (z punktu widzenia pasażerów) oraz kluczowych węzłów komunikacji publicznej i węzłów intermodalnych.

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

W kwestii odległości pomiędzy kolejnymi przystankami, w centrach miast lub w rejonach z zabudową wielorodzinną, powinna ona wynosić około 300 - 400 metrów. Mniejsze odległości między przystankami znajdują uzasadnienie jedynie w przypadkach, kiedy sprawa dotyczy dwóch przystanków zlokalizowanych po dwóch stronach rozległego węzła komunikacyjnego, np. ronda o dużej średnicy, gdzie przystanek można wyznaczyć zarówno przed, jak i za rondem. W przypadku terenów o zabudowie jednorodzinnej lub industrialnej, optymalne odległości między przystankami kształtują się na poziomie 500 - 700 metrów, a w rejonach słabo zaludnionych, w dzielnicach peryferyjnych, co 700 - 1200 metrów. Jeśli nie ma potrzeb wyznaczania przystanków np. na drodze prowadzącej przez łąki lub lasy, gdzie praktycznie nikt nie zgłasza postulatów przewozowych, odległości pomiędzy kolejnymi przystankami mogą być znacznie większe i sięgać nawet 3 km.

Warto mieć na uwadze, że odległości pomiędzy przystankami są istotną determinantą wyznaczania prędkości komunikacyjnej na poszczególnych częściach trasy.

Odległość pomiędzy miejscem zamieszkania a przystankiem wynosząca 2 km jest akceptowalna.

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

Podsumowując, należy stwierdzić, że komunikacja publiczna dobrze zorganizowana i zarządzana jest w stanie zaspokajać podstawowe potrzeby transportowe społeczeństwa, umożliwiając ruch pasażerów pomiędzy miejscami zamieszkania a pozostałymi celami codziennej podróży. Dobrze funkcjonująca komunikacja publiczna, charakteryzująca się optymalną średnią prędkością przejazdu pomiędzy przystankami i skróceniem czasu podróży na danej trasie, jednocześnie pozwala na zwiększenie udziału transportu publicznego w całkowitym ruchu drogowym na danym obszarze oraz pozytywnie wpływa na poprawę ochrony środowiska poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i zmniejszenie poziomu hałasu komunikacyjnego.

#### **5.4. Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera**

Dostępność podróży do transportu publicznego należy rozumieć jednak szerzej aniżeli tylko całkowity czas dotarcia do danego środka transportu. Wpływ na wybór określonego środka transportu ma wysiłek, jaki pasażer musi podjąć, aby z danego środka skorzystać. Wysiłek ten jest uzależniony m.in. od odpowiedniej informacji pasażerskiej. Dostępność oznacza w tym wypadku łatwy dostęp do informacji, która umożliwia szybkie podjęcie decyzji o wyborze danego środka transportu.

#### **System Informacji Pasażerskiej (SIP)**

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym rolą organizatora transportu zbiorowego jest między innymi zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego (art. 15 pkt. 1), 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.

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.

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 tam, gdzie zostaną stworzone zintegrowane węzły przesiadkowe.

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 odchyień 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 Chełmskiego stworzenie dynamicznego

systemu informacji pasażerskiej nie jest działaniem niezbędnym w perspektywie najbliższych kilku lat. Dla mieszkańców i użytkowników komunikacji publicznej na terenie Powiatu Chełmskiego istotne jest sprawne funkcjonowanie statycznego systemu informacji pasażerskiej i to na nim należy się skoncentrować w chwili obecnej i w perspektywie najbliższych kilku lat.

## 6. Ochrona środowiska naturalnego w Powiecie Chełmskim

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

1. Dokumenty na poziomie wojewódzkim:
  - Raport o stanie środowiska województwa lubelskiego w 2013 roku, Biblioteka Monitoringu Środowiska, Lublin 2014;
  - Ocena jakości powietrza w województwie lubelskim za 2012 r., Lublin 2013.
2. Dokumenty na poziomie powiatowym:
  - Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Chełmskiego na lata 2009-2012 z perspektywą do 2016 roku, Chełm 2009;
  - Plan Gospodarki Odpadami dla Powiatu Chełmskiego na lata 2009-2012 z perspektywą do 2016 roku, Chełm 2009.
3. Dokumenty na poziomie gminnym:
  - Program Ochrony Środowiska dla Gminy Leśniowice, Leśniowice 2004;
  - Program Ochrony Środowiska dla Gminy Siedliszcze na lata 2004-2015, Siedliszcze 2004;
  - Program ochrony środowiska dla Gminy Wierzbica na lata 2009-2012 z uwzględnieniem perspektywy do 2016 roku, Wierzbica 2009;
  - Plan Gospodarki Odpadami dla Związku Komunalnego Gmin Ziemi Chełmskiej na lata 2009-2012, z perspektywą do roku 2016, 2009.

### ZANIECZYSZCZENIA POWIETRZA ATMOSFERYCZNEGO

Na terenie Powiatu głównym źródłem przemysłowej emisji pyłów i zanieczyszczeń do powietrza jest Cementownia w Chełmie. Oprócz cementowni i towarzyszącej jej infrastruktury brak jest znaczących o podobnej skali oddziaływań przemysłowych, źródeł zanieczyszczenia powietrza.

Emisja zanieczyszczeń jest również spowodowana uwalnianiem do atmosfery zanieczyszczeń pochodzenia energetycznego z kotłowni zakładowych i palenisk domowych. Podstawowe zanieczyszczenia to  $SO_2$ ,  $NO_2$ , pył. Źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza są również stacje paliw, bazy magazynowe paliw oraz szlaki komunikacyjne. Wszystkie wymienione źródła mają znaczenie lokalne i zaliczane są do tzw. emisji niskiej, jednakże ich uciążliwość dla najbliższego otoczenia jest znaczna.

Do największych emitorów zanieczyszczeń do powietrza na terenie powiatu należą:

- Cementownia Rejowiec S.A. w Rejowcu Fabrycznym przy ul. Fabrycznej 1,
- PPHU Elektrostal Lublin Sp. J., w Pokrówce, przy ul. Gminnej 57,
- Zakład Remontowo- Konstrukcyjno- Budowlany i Handlowy „MetBud” w Wólce Rejowieckiej 75,
- Omega Plus Sp. z o.o. w Antoninie 4,
- Eko-Piekarnia w Pokrówce przy ul. Gminnej 23,
- Przedsiębiorstwo Gospodarki Odpadami Sp. z o.o. w Chełmie przy ul. Ks. Skargi 11,
- Zakład Tworzyw Sztucznych „Polimer” Sp. z o.o. w miejscowości Janów 212a,

- ZPHU „Alex-Bis” Produkcja papieru Toaletowego w Rejowcu, przy ul. Chełmskiej 15,
- PTHiU Bud. Inż. TALIMEX w Rejowcu, przy ul. Chełmskiej 1,
- PPUH „Agroplast” w Sawinie, przy ul. Lubelskiej 24,
- „Agroplast-Trans” w Sawinie, przy ul. Lubelskiej 24,
- Stacja Paliw „Cerber” w Siedliszczu,
- P.T.U. Roltex w Siedliszczu,
- „Mosso” w Siedliszczu,
- Gra-Tir-Serwis w Siedliszczu,
- Zakład Produkcji Pieczywa „Chlebio” w Sawinie, przy ul. Lubelskiej 9,
- Firma „Budmax” Wrzosek Anna w Sawinie, przy ul. Chuteckiej 45,
- Stacja Paliw „Petromont” Sp. z o.o. w miejscowości Stołpie,
- Magazyn „Mosso” Sp. J. w miejscowości Sielec,
- Sprzedaż Materiałów Budowlanych i Opałów w Rudzie-Hucie, przy ul. Szkolnej 36,
- Przedsiębiorstwo Techniczno-Handlowe „Roltex” Sp. z o.o. w Rejowcu, przy ul. Przemysłowej 9,
- PPHU „Winył-Pol” Sp. J. w miejscowości Siedliszcze 104,
- Zakład Przerobu Drewna „Drewans” A. Sabarański w miejscowości Stachosław 120,
- Wyrób i Sprzedaż Mebli „Mebkam” G. Czapka w Kamieniu 105,
- Przedsiębiorstwo Usługowo-Produkcyjne w Dubience Sp. z o.o. w miejscowości Piaski 13,
- Zakład Usługowo- Handlowy W. Szłapak w miejscowości Dębina 4,
- „Drewnobud” E. Dziekan w Żmudzi 46.

Należy zaznaczyć, że transport jest poważnym źródłem zanieczyszczenia środowiska zarówno w skali lokalnej jak i globalnej. Jest on związany z emisją zanieczyszczeń do powietrza jak i zwiększeniem natężenia hałasu.

Przez teren powiatu przebiega droga krajowa nr 12 oraz dziewięć dróg wojewódzkich. Drogi biegają głównie przez tereny mieszkalne o stosunkowo wysokim stopniu zaludnienia, co zwiększa zagrożenie dla mieszkańców (dotyczy to samego miasta).

### **EMISJA HAŁASU DO ŚRODOWISKA**

Na terenie Powiatu Chełmskiego głównymi źródłami emitującymi hałas do środowiska jest transport szynowy i kołowy, jak również hałas pochodzący od instalacji i urządzeń technologicznych (jest uciążliwy tylko lokalnie). Brak bardziej szczegółowych informacji ponieważ stan klimatu akustycznego na terenie powiatu nie został jeszcze rozpoznany.

### **FORMY OCHRONY PRZYRODY I KRAJOBRAZU W POWIECIE CHEŁMSKIM**

W granicach parku znajdują się tereny należące do Poleskiego Parku Narodowego, dwa parki krajobrazowe, trzy obszary chronionego krajobrazu oraz dziesięć rezerwatów przyrody.

#### Poleski Park Narodowy

Południowy fragment Parku znajduje się w północnej części powiatu chełmskiego (teren gminy Wierzbica) i obejmuje tereny rezerwatu przyrody „Bagno Bubnów”. Został utworzony 1 maja 1990. Powierzchnia parku wynosi 9.647,73 ha, zaś jego otulina 14.041,96 ha. Symbolem parku jest żuraw.

### Chełmski Park Krajobrazowy

Znajduje się w północnej części powiatu, zajmuje 16 457 ha, a jego otulina 10 878 ha. Został utworzony w 1983 roku. Celem powstania jest ochrona ekosystemów leśnych i torfowych stanowiących siedliska rzadkich i chronionych gatunków roślin i zwierząt.

### Strzelecki Park Krajobrazowy

Położony jest na pograniczu powiatu chełmskiego i hrubieszowskiego. Zajmuje powierzchnię 12 026 ha, z czego 6 791 ha znajduje się w południowo-wschodniej części powiatu chełmskiego na terenie gmin Dubienka i Białopole. Otulina zajmuje 11 486 ha powierzchni.

### Rezerваты Przyrody

- Stawska Góra
- Bachus
- Serniawy
- Siedliszcze
- Liski
- Brzeźno
- Bagno Serebryskie
- Roskosz
- Żmudź
- Torfowisko Sobowice

### Obszary Chronionego Krajobrazu

- Chełmski Obszar Chronionego Krajobrazu
- Grabowiecko-Strzelecki Obszar Chronionego Krajobrazu
- Pawłowski Obszar Chronionego Krajobrazu

### Pomniki Przyrody

- **3** Gmina Białopole
- **11** Gmina Chełm
- **14** Gmina Dorohusk
- **3** Gmina Dubienka
- **5** Gmina Leśniowice
- **3** Miasto Rejowiec Fabryczny
- **5** Gmina Rejowiec Fabryczny
- **12** Gmina Ruda-Huta
- **6** Gmina Sawin
- **13** Gmina Siedliszcze
- **3** Gmina Wierzbica
- **5** Gmina Wojsławice
- **10** Gmina Żmudź

### Obszary Sieci Natura 2000

- Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk PLH060043 „**Lasy Sobiborskie**”
- Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk PLH060048 „**Podpakule**”
- Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk PLH060033 „**Dobromyśl**”
- Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk PLH060018 „**Stawska Góra**”
- Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk PLH060024 „**Sobowice**”
- Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk PLH060023 „**Torfowiska Chełmskie**”
- Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk PLH060032 „**Poleska Dolina Bugu**”
- Specjalny Obszar Ochrony Ptaków PLB060003 „**Dolina Środkowego Bugu**”
- Specjalny Obszar Ochrony Ptaków PLB060001 „**Bagno Bubnów**”
- Specjalny Obszar Ochrony Ptaków PLB060002 „**Chełmskie Torfowiska Węglanowe**”
- Obszar Specjalnej Ochrony PLB 060007 „**Lasy Strzeleckie**”

### **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,
- stworzenie nowych parkingów w celu wprowadzenia parkingów „Parkuj i Jedź” w okolicach węzłów przesiadkowych,
- eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe),
- działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu),
- modernizację dróg i ulic oraz rozbudowę obwodnic i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów gęstej zabudowy,
- poprawę stanu technicznego pojazdów i autobusów komunikacji publicznej (np. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO),
- ograniczenie indywidualnego ruchu samochodów w centrum miast na rzecz komunikacji zbiorowej,
- poprawę inżynierii ruchu dla uzyskania płynności ruchu np. poprzez synchronizację sygnalizacji świetlnej,
- 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.

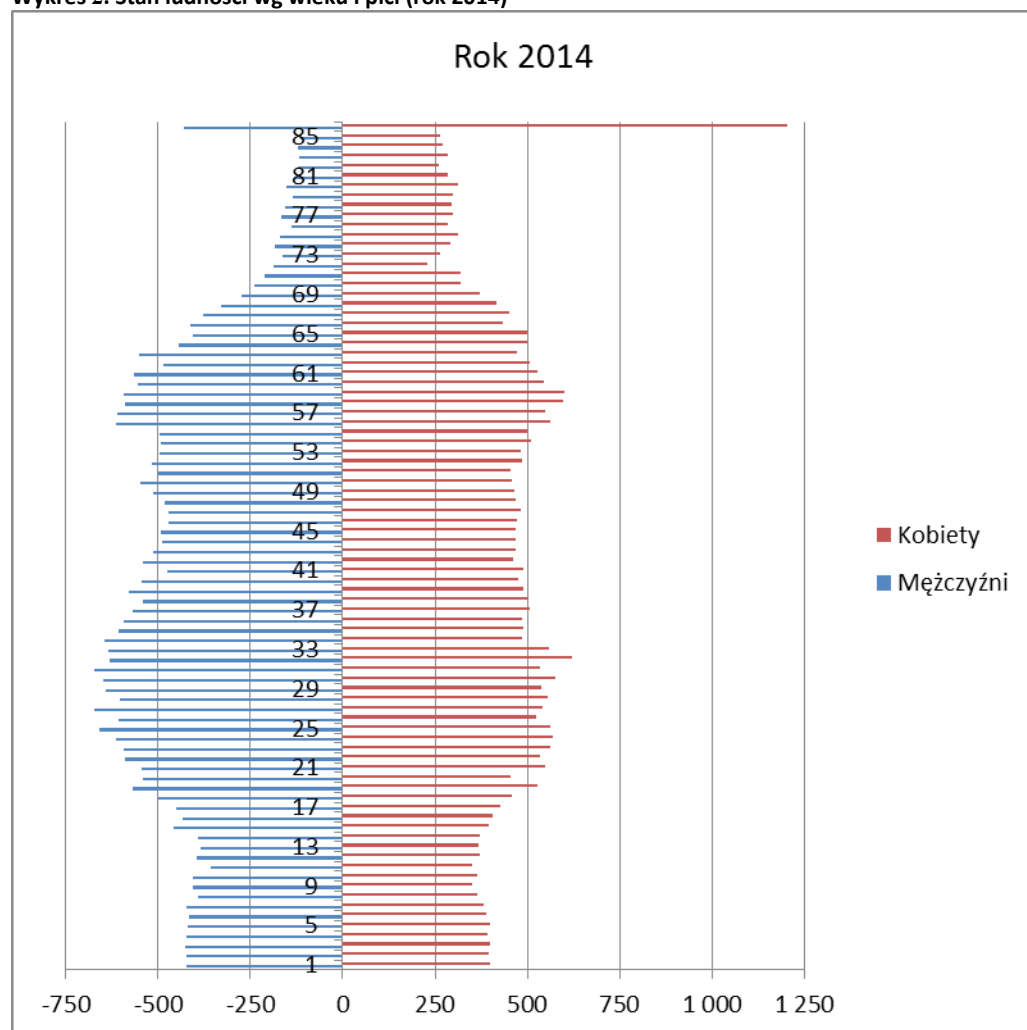
## 7. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych

### 7.1. Prognozy demograficzne

Popyt na usługi transportu publicznego kształtowany jest kilkoma czynnikami. Do najważniejszych zaliczyć trzeba czynniki demograficzne oraz społeczno- gospodarcze. Można powiedzieć, że struktura pasażerów komunikacji publicznej odzwierciedla problemy demograficzne danej społeczności. Zależy ona przede wszystkim od ogólnej liczby mieszkańców oraz od liczby poszczególnych grup wiekowych.

Istotne, ze społecznego punktu widzenia (również z punktu widzenia transportu publicznego) są wzajemne relacje poszczególnych grup wiekowych oraz zmiany, jakie będą następowały w strukturze grup ekonomicznych ludności w kolejnych latach.

Wykres 2. Stan ludności wg wieku i płci (rok 2014)



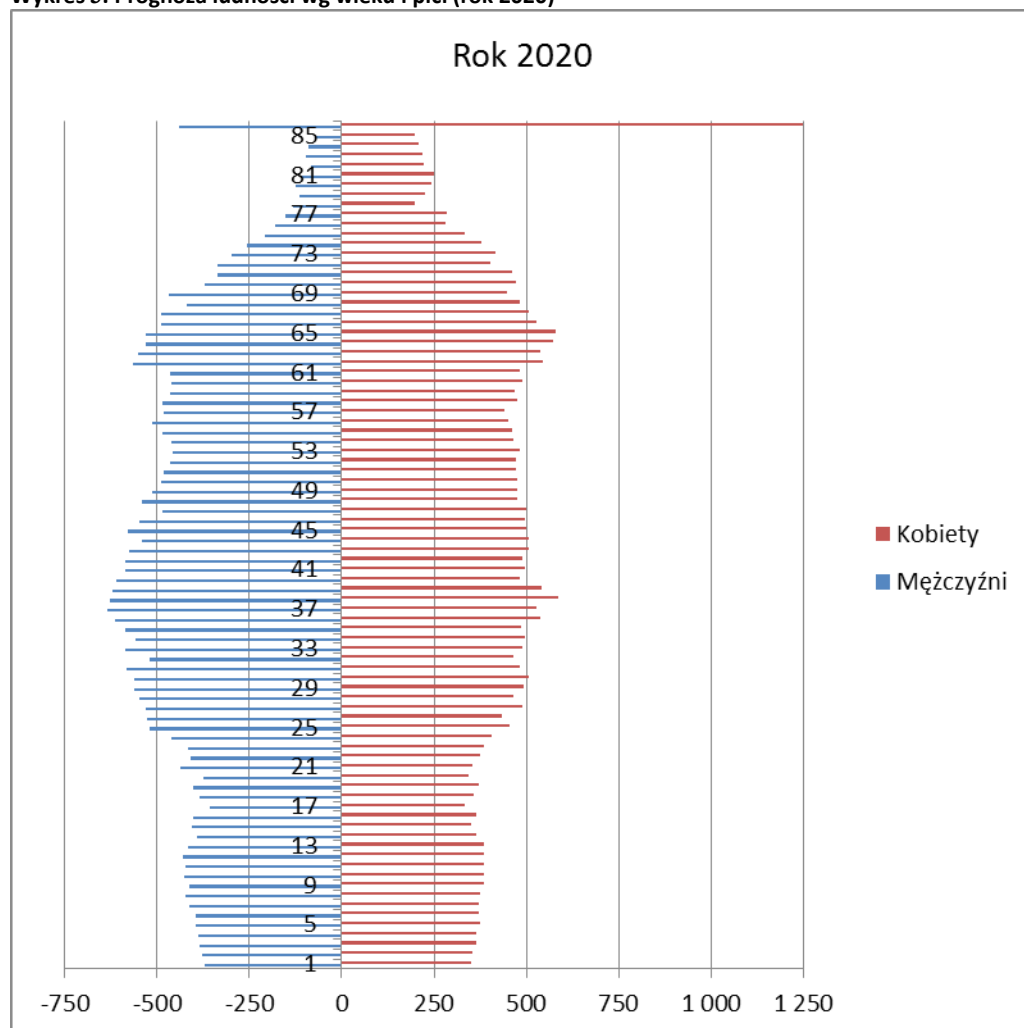
Powyższy rysunek przedstawia strukturę wiekową ludności powiatu w roku bieżącym. Liczba kobiet i mężczyzn jest porównywalna, przewaga kobiet to zaledwie 505 osób. W strukturze wiekowej

zdecydowanie przeważa ludność w wieku produkcyjnym, liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym i poprodukcyjnym jest porównywalna.

Zgodnie z informacjami zawartymi w poprzednich rozdziałach warunki demograficzne w powiecie przedstawiają się niekorzystnie. Liczba mieszkańców systematycznie spada. Tendencja ta powinna utrzymywać się w najbliższych latach, co potwierdzają prognozy demograficzne Głównego Urzędu Statystycznego.

Zgodnie z prognozą w 2020 roku teren powiatu będzie zamieszkiwany przez 74 166 osób. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym będzie wynosiła 13 837, co stanowi spadek o 4,73 % w porównaniu do roku 2014. Ludność w wieku produkcyjnym zmniejszy się o 7,2 %, jej liczba będzie wynosić 45 297. Natomiast liczba ludności w wieku poprodukcyjnym wzrośnie o 12,45 % i będzie wynosić 15 032. Na podstawie analizy powyższej prognozy widać zachodzący proces starzenia się społeczeństwa.

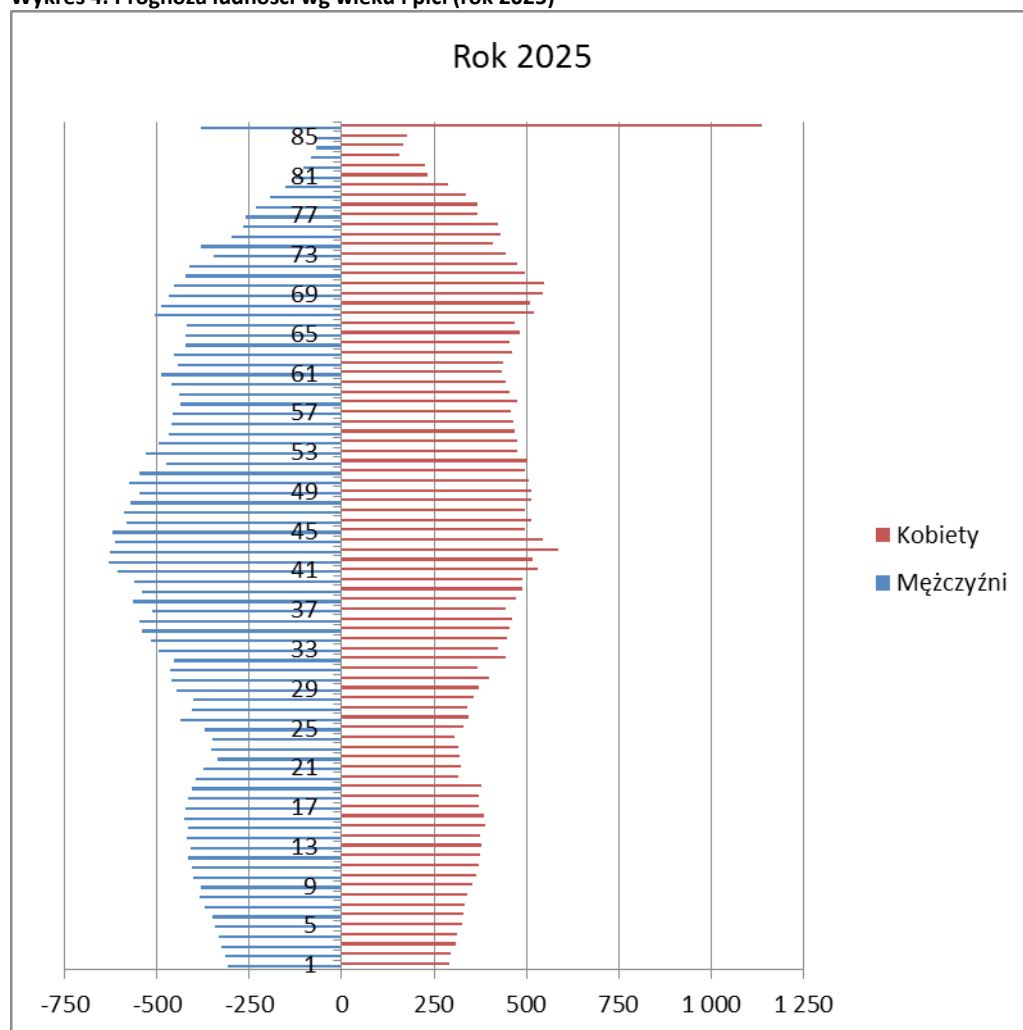
Wykres 3. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2020)



Z kolei w 2025 roku liczba ludności w powiecie będzie wynosić 71 752. Ludność w wieku przedprodukcyjnym będzie wynosić 13 134, co oznacza spadek o 9,57 % w porównaniu do roku 2014.

Natomiast liczba ludności w wieku produkcyjnym będzie równa 42 320, co stanowi spadek o 13,3 %. Liczba ludności w wieku poprodukcyjnym wzrośnie o 21,92 % i będzie równa 16 298 co będzie skutkowało zmianami w strukturze demograficznej społeczeństwa i koniecznością dostosowania komunikacji do potrzeb osób starszych.

Wykres 4. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2025)



W konsekwencji przewidywanych zmian w strukturze demograficznej mieszkańców powiatu, należy liczyć się ze zmniejszeniem liczby pasażerów kupujących bilety normalne (pełnopłatne). Jest to związane z wyraźnym spadkiem liczby osób czynnych zawodowo.

Dodatkowo, osoby w wieku produkcyjnym częściej wybierają samochód osobowy, co potwierdzają badania ankietowe, których analiza została przedstawiona w kolejnej części rozdziału. Istotne jest zatem dotarcie do tej grupy osób., która najchętniej korzysta z transportu indywidualnego. W ostatnich latach daje się zauważyć gwałtowny wzrost ilości użytkowanych samochodów osobowych (wskaźnik motoryzacji). Źródła popytu potencjalnego tkwią w grupie mieszkańców posiadających samochody. Nakłonienie ich do korzystania z transportu publicznego, co jest zgodne ze strategią zrównoważonego transportu, wymaga odpowiedniej organizacji transportu publicznego i poprawy jakości świadczonych usług.

## 7.2. Analiza badań ankietowych

### A. OBSZAR BADANIA I NARZĘDZIA BADAWCZE

Badania ankietowe przeprowadzane były na terenie Powiatu Chełmskiego w miesiącach wrześniu i październiku 2014 roku. Wykonawca w porozumieniu z Zamawiającym wykonał badania w zakładach pracy oraz w szkołach gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych.

#### **łącznie pozyskano 169 ankiet (stan na 16 października 2014 r.).**

Wykonawca w celu sprawnego przeprowadzenia badań przygotował ankietę, która składała się z pytań dotyczących zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców Powiatu Chełmskiego.

- Jakimi środkami transportu najczęściej Pan/Pani podróżuje?
- Dlaczego najczęściej wybiera Pan/Pani ten środek transportu do podróży?
- Jak często podróżuje Pan/Pani komunikacją zbiorową?
- W jakich godzinach korzysta Pan/Pani najczęściej z przejazdów autobusami komunikacji publicznej?
- Jaki jest najczęstszy powód Pana/Pani podróży komunikacją zbiorową ?
- Iloma środkami komunikacji publicznej musi Pan/Pani dojeżdżać z domu do pracy/szkoły?
- Na jakim przystanku Pan/Pani zwykle wsiada/ wysiada ?

Wspomniana ankietka składała się również z pytań o oczekiwania i preferencje podróżnych. Miały one charakter zamknięty. Ankietowani, przy użyciu prostej pięciostopniowej skali ocen (od 1 do 5) wyrażali swój poziom oczekiwań oraz oceniali jakość wykonywanych usług w odniesieniu do 11 cech jakości lokalnego transportu zbiorowego w Powiecie Chełmskim, a tym samym wskazali, który z postulatów przewozowych jest najważniejszy, a który najmniej znaczący.

Ocenie pasażerów poddano niżej wymienione postulaty przewozowe, będące jednocześnie kryteriami jakości usług przewozowych.

**Tabela 39. Zestawienie cech usług przewozu**

	Cecha usługi przewozu	Poziom oczekiwań	Ocena jakości usług
1.	Punktualność kursowania pojazdów		
2.	Częstotliwość kursowania pojazdów		
3.	Bezpieczeństwo podróży		
4.	Warunki podróżowania		
5.	Warunki oczekiwania na przystankach		
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej		
7.	Cena biletu		
8.	Bezpośredniość połączenia		
9.	Kultura kierujących		
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)		
11.	Kontrola biletowa		

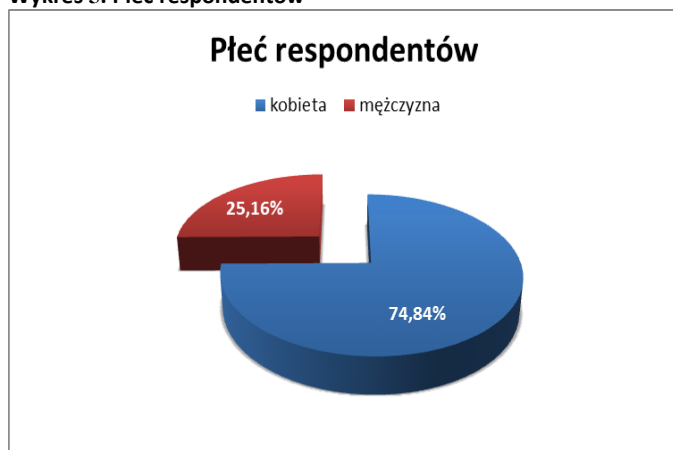
Zastosowana pięciostopniowa skala ocen poziomu oczekiwań jak i jakości usług transportowych w przypadku oceny „5” oznacza, że dana cecha jest najważniejsza dla respondenta i w pełni zaspakaja jego potrzebę w tym zakresie. Natomiast ocena „1” oznacza, że dana cecha nie ma znaczenia dla niego, a w ocenie jakości uważa, że jest realizowana na bardzo niskim poziomie.

## B. CHARAKTERYSTYKA BADANYCH

Konstrukcja kwestionariusza zawierająca metryczkę umożliwia przedstawienie respondentów ze względu na płeć, wiek, status zawodowy, wykształcenie. Poniżej przedstawione są statystyki charakteryzujące próbę statystyczną pasażerów.

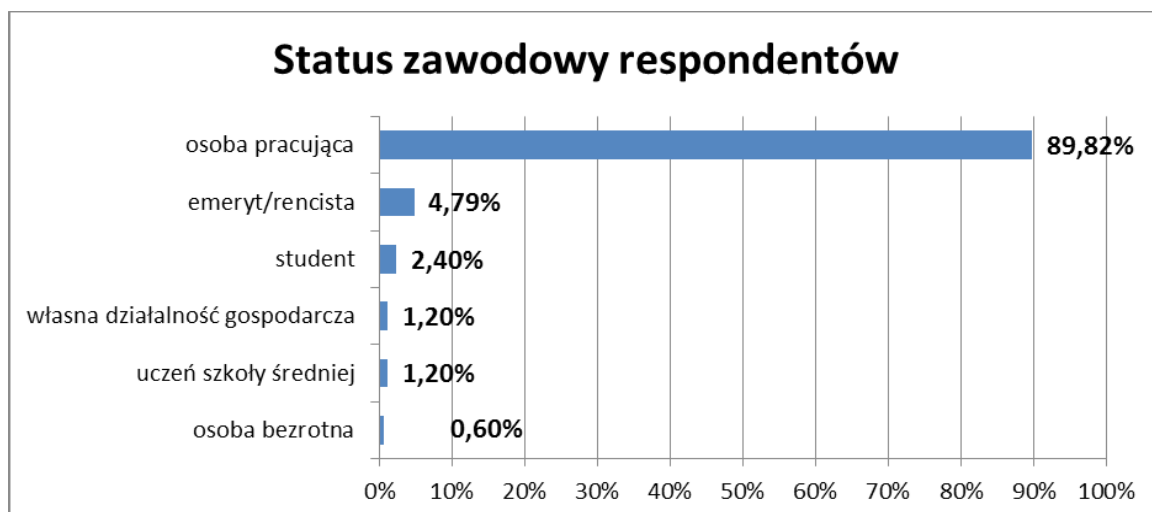
Profil płci respondentów nie do końca odpowiada profilowi płci mieszkańców powiatu (kobiety - 50,65%, mężczyźni - 49,35%, stan na koniec 2013 r.). Powodem takiego stanu rzeczy była ogólna niechęć mężczyzn do udzielania odpowiedzi w prowadzonych badaniach.

Wykres 5. Płeć respondentów



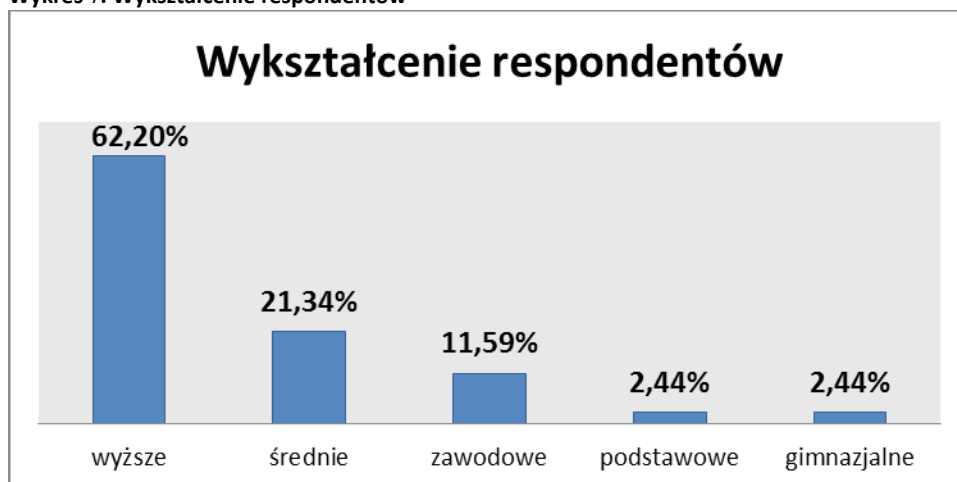
Wśród badanych dominują osoby pracujące, które stanowią blisko 90 proc. badanej grupy respondentów (89,82 proc.). Niespełna 5 proc. stanowią emeryci i renciści (4,79 proc.). Niewielu jest również studentów. Ta grupa stanowi dokładnie 2,40 proc. ankietowanych. Marginalny jest odsetek osób prowadzących własną działalność gospodarczą, uczniów szkół średnich oraz osób bezrobotnych. Te trzy grupy stanowią 3 proc. wszystkich osób biorących udział w badaniu.

Wykres 6. Status zawodowy respondentów



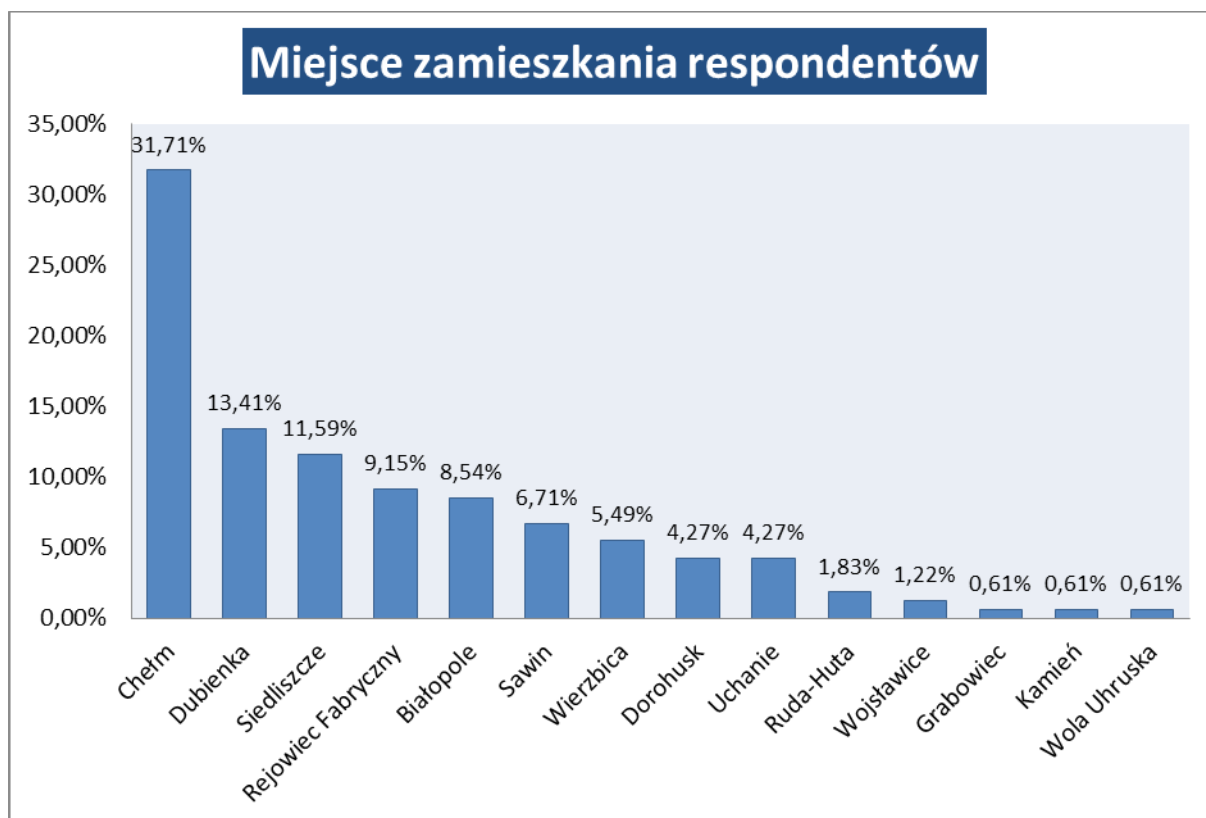
Struktura wykształcenia respondentów powiatu charakteryzuje się wysokim poziomem osób z wykształceniem wyższym (62,20 proc.), co spowodowane jest dużym napływem kwestionariuszy z zakładów pracy. Więcej niż, co piąta osoba deklaruje średnie (21,34 proc.). Z kolei co dziesiąty respondent deklaruje wykształcenie zawodowe (11,59 proc.). Osoby z wykształceniem podstawowym i gimnazjalnym, w tym przypadku stanowią niespełna 5 proc, tj. dokładnie po 2,44 proc.

**Wykres 7. Wykształcenie respondentów**



Z przeprowadzonych badań można wywnioskować, że najwięcej respondentów, tj. 31,71 proc. pochodzi z gminy Chełm. Spora grupa ankietowanych zamieszkuje także gminę Dubienka, Siedliszcze, Rejowiec Fabryczny oraz Białopole. Łącznie mieszkańcy tych miejscowości stanowią ponad 2/5 całej grupy respondentów (42,68%). Mieszkańcy pozostałych miejscowości stanowią w zestawieniu niespełna 30 proc.

**Wykres 8. Miejsce zamieszkania respondentów**

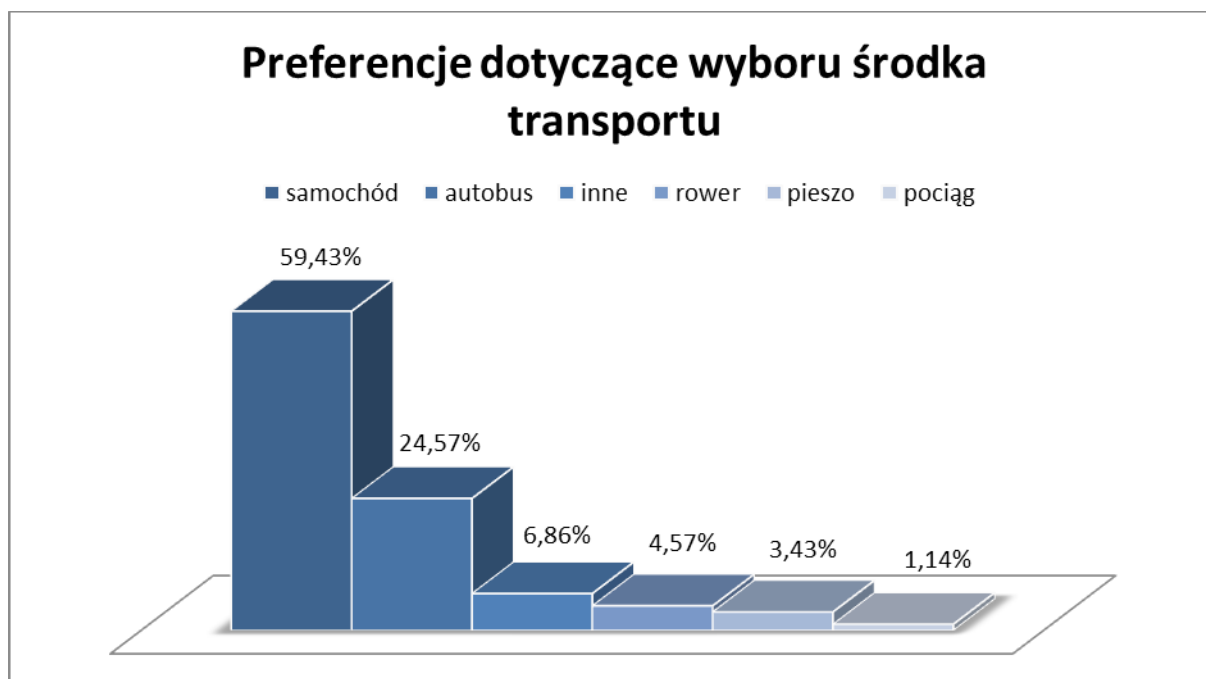


### C. WYBÓR ŚRODKA TRANSPORTU

Najczęściej wybieranym środkiem transportu przez respondentów okazał się samochód. Wskaźnik ten osiąga tak wysoki poziom (59,43 proc.) ponieważ mieszkańcy poruszający się jedynie w granicach administracyjnych powiatu korzystają zazwyczaj albo z transportu indywidualnego albo komunikacji autobusowej. Nie dziwi zatem duży odsetek osób wybierających także tę drugą możliwość (24,57 proc.). Transport kolejowy wybierają przede wszystkim ci mieszkańcy powiatu, którzy podróżują do Lubina i do innych miejscowości mieszczących się poza powiatem chełmskim. Ze względu na zasięg przewozów nie zostali oni objęci badaniami ankietowymi na poziomie podróży powiatowych. Ich potrzeby zostały uwzględnione w planach transportowych wyższego rzędu.

Stosunkowo często wybieranym środkiem transportu okazał się rower, na który wskazało 4,57 proc. osób biorących udział w badaniu. Warto odnotować, że 6,86 proc. ankietowanych, jako preferowany środek transportu wybrało odpowiedź „inne”, gdzie wskazywali takie środki transportu, jak skuter, motocykl, a nawet taksówkę. Wspomniane środki można zaliczyć do transportu indywidualnego, co dodatkowo zwiększa dystans pomiędzy nim a transportem zbiorowym.

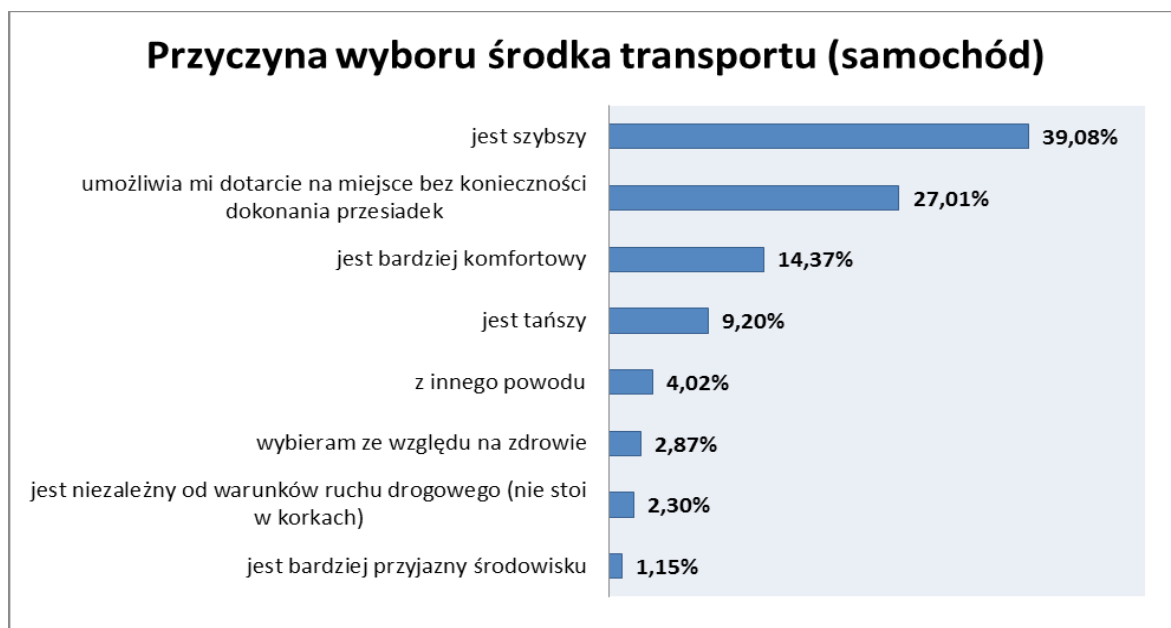
Wykres 9. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu



#### D. PRZYCZYNA WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU (SAMOCHÓD)

Respondenci wskazujący samochód, jako podstawowy środek transportu najczęściej podawali, że decydują się na niego, przede wszystkim ze względu na to, że jest szybszy (39,08 proc.). Dla niemal co trzeciej osoby (27,01 proc.) ankietowanej było to również rozwiązanie umożliwiające dotarcie na miejsce bez konieczności dokonywania przesiadek. Z kolei 14,37 proc. ankietowanych deklaruje, że samochód jest dla nich bardziej komfortowym rozwiązaniem. Co dziesiąta osoba twierdzi, że samochód jest w ich konkretnym przypadku rozwiązaniem najtańszym. Niewiele spośród osób ankietowanych swoją decyzję opiera na przesłankach zdrowotnych (2,87%) oraz środowiskowych (1,15%).

Wykres 10. Przyczyna wyboru środka transportu (samochód)

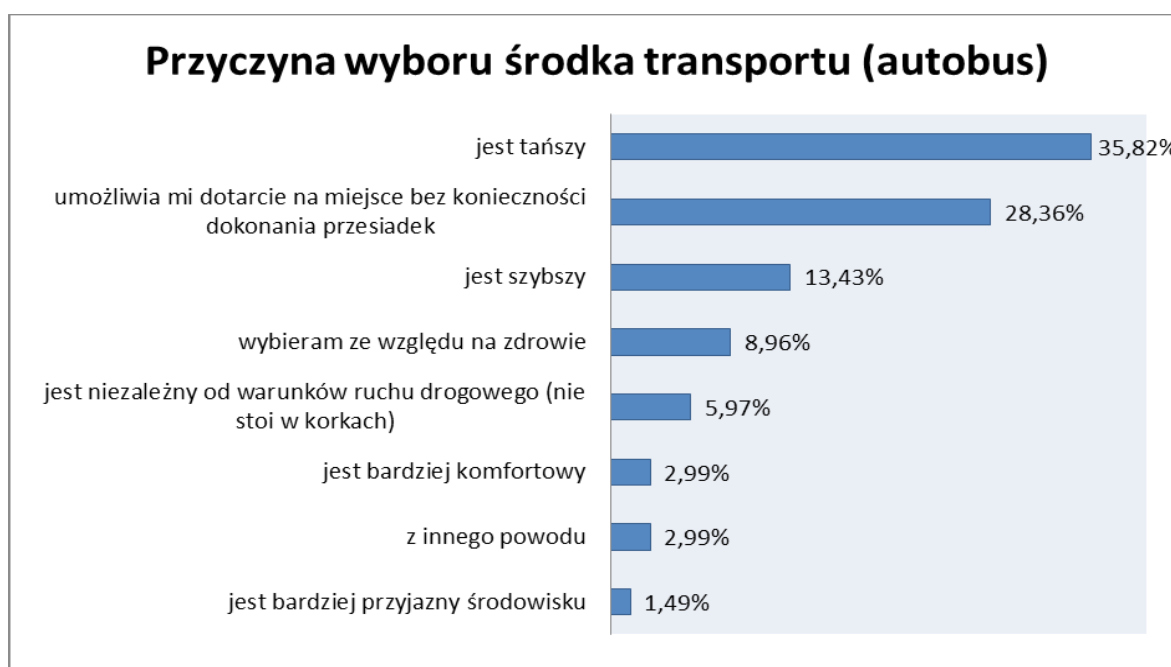


#### E. PRZYCZYNA WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU (AUTOBUS)

Respondenci wskazujący autobus, jako podstawowy środek transportu najczęściej podawali, że decydują się na niego, przede wszystkim ze względu na to, że jest tańszy. Takie wskazanie zadeklarowało ponad 35 proc. respondentów.

Dla więcej niż co czwartej osoby ankietowanej było to również rozwiązanie, które umożliwia im dotarcie na miejsce bez konieczności dokonywania przesiadek (28,36 proc.). Z kolei 13,43 proc. respondentów deklaruje, że w ich konkretnym przypadku autobus stanowi rozwiązanie szybsze. Co dziesiąty ankietowany wybiera autobus ze względów zdrowotnych (8,96 proc.) Pozostałe odpowiedzi cieszyły się marginalnym zainteresowaniem ankietowanych.

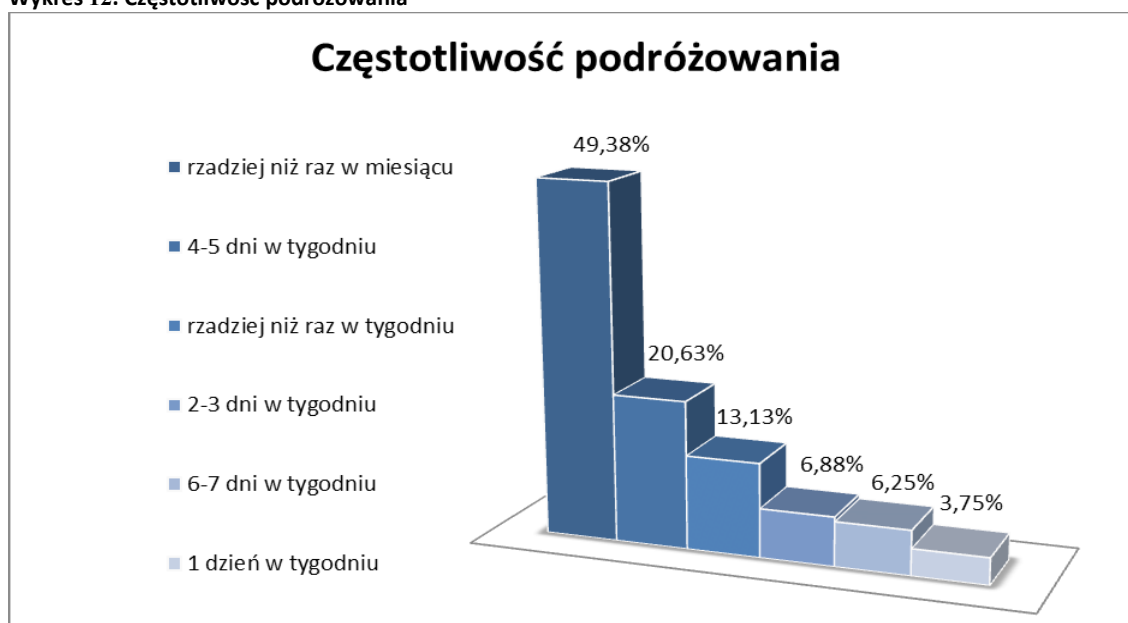
Wykres 11. Przyczyna wyboru środka transportu (samochód)



#### F. CZĘSTOTLIWOŚĆ BADANIA

Co drugi respondent korzysta z komunikacji publicznej rzadziej niż w raz miesiącu (49,38 proc.). Z kolei co piąty ankietowany korzysta już z niej bardzo chętnie, bo 4-5 dni w tygodniu. Rzadziej niż raz w tygodniu z komunikacji publicznej korzysta 13,13 proc. osób biorących w badaniu. Niewiele osób korzysta z niej 2-3 dni w tygodniu bądź 6-7 dni w tygodniu. Jest to odpowiednio 6,88 proc. i 6,25 proc. Najrzadziej wybraną odpowiedzią było wskazanie „1 dzień w tygodniu”, które wybrało 3,75 proc. ankietowanych.

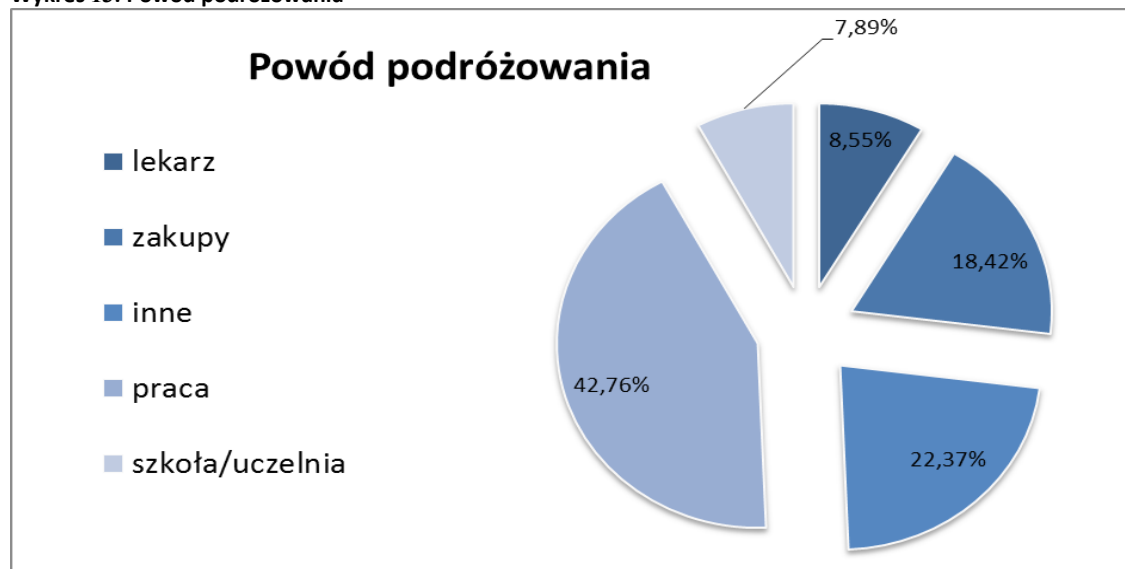
Wykres 12. Częstotliwość podróżowania



#### G. POWÓD PODRÓŻOWANIA

Powód podróży jest silnie skorelowany ze statusem zawodowym i częstością podróży. Cel podróży uczniów i osób pracujących jest oczywisty, natomiast emeryci jeżdżą głównie na zakupy lub do lekarza.

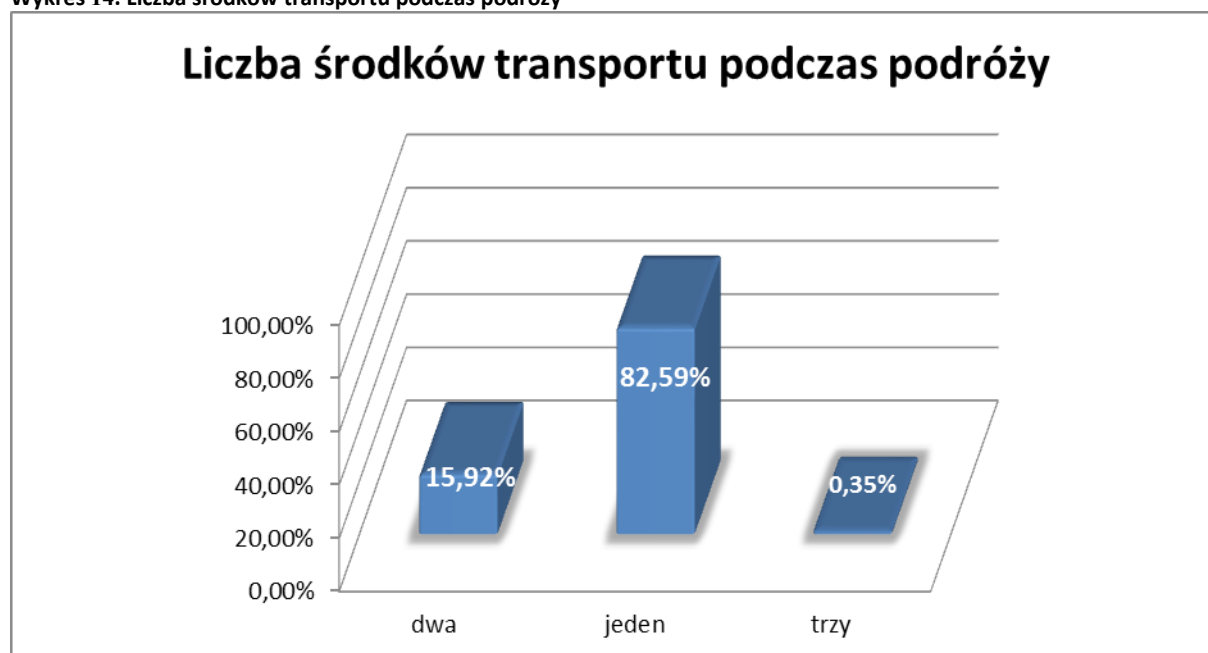
Wykres 13. Powód podróży



#### H. LICZBA ŚRODKÓW TRANSPORTU PODCZAS PODRÓŻY

Wśród respondentów ponad 82 % korzysta z jednego środka transportu. Przesiada się raz blisko 16% zapytanych o zwyczaj podróży. Więcej niż jedna osoba na dwie musi przesiadać się dwukrotnie.

Wykres 14. Liczba środków transportu podczas podróży



#### I. PREFERENCJE PASAŻERÓW

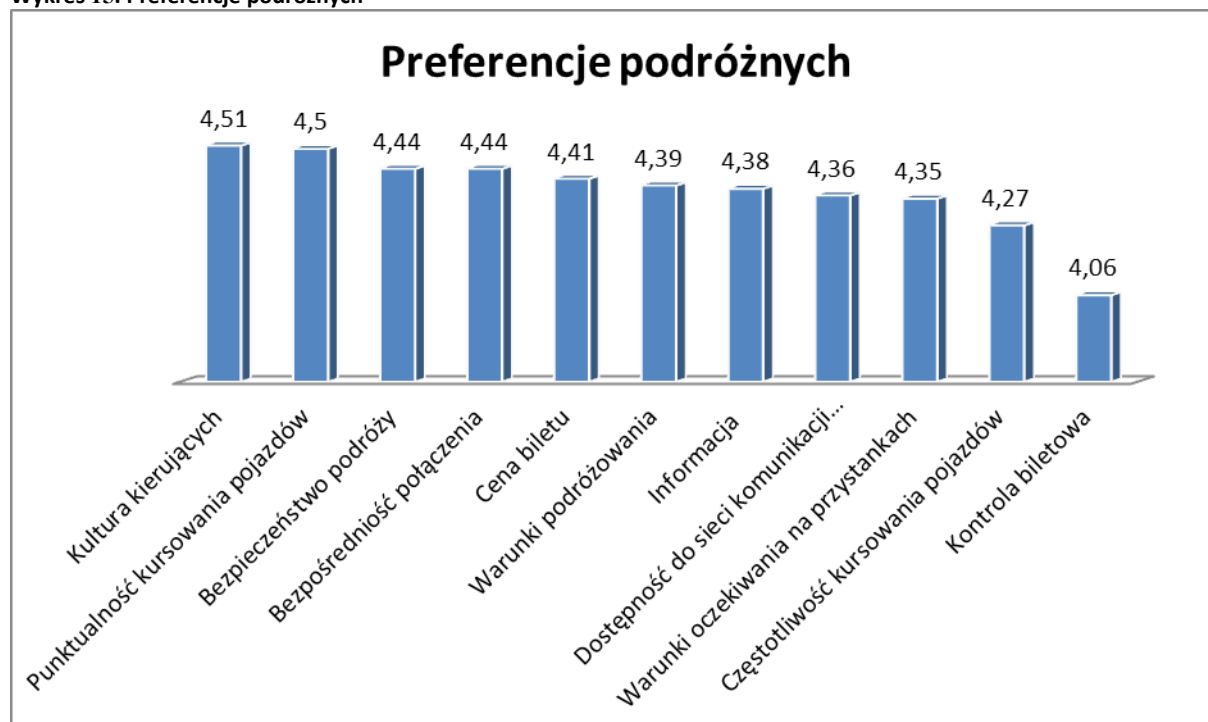
Preferencje pasażerów korzystających z publicznego transportu pasażerskiego przedstawiono w tabeli nr 31:

Tabela 40. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji

	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji	Znaczenie/Ranga cechy
1.	Kultura kierujących	4,51	4
2.	Punktualność kursowania pojazdów	4,50	6
3.	Bezpieczeństwo podróży	4,44	1
4.	Bezpośredniość połączenia	4,44	2
5.	Cena biletu	4,41	11
6.	Warunki podróżowania	4,39	7
7.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	4,38	5
8.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	4,36	8
9.	Warunki oczekiwania na przystankach	4,35	10
10.	Częstotliwość kursowania pojazdów	4,27	9
11.	Kontrola biletowa	4,06	3
	Średni poziom preferencji	<b>4,37</b>	

Pasażerowie uczestniczący w badaniu ankietowym za najważniejszą cechę uznali kulturę kierujących (4,51). Na drugim miejscu znalazła się punktualność kursowania pojazdów (4,50), natomiast za najmniej istotną cechę uznano częstotliwość kursowania pojazdów (4,27) i kontrolę biletową (4,06).

Wykres 15. Preferencje podróżnych



## J. OCENA JAKOŚCI USŁUG

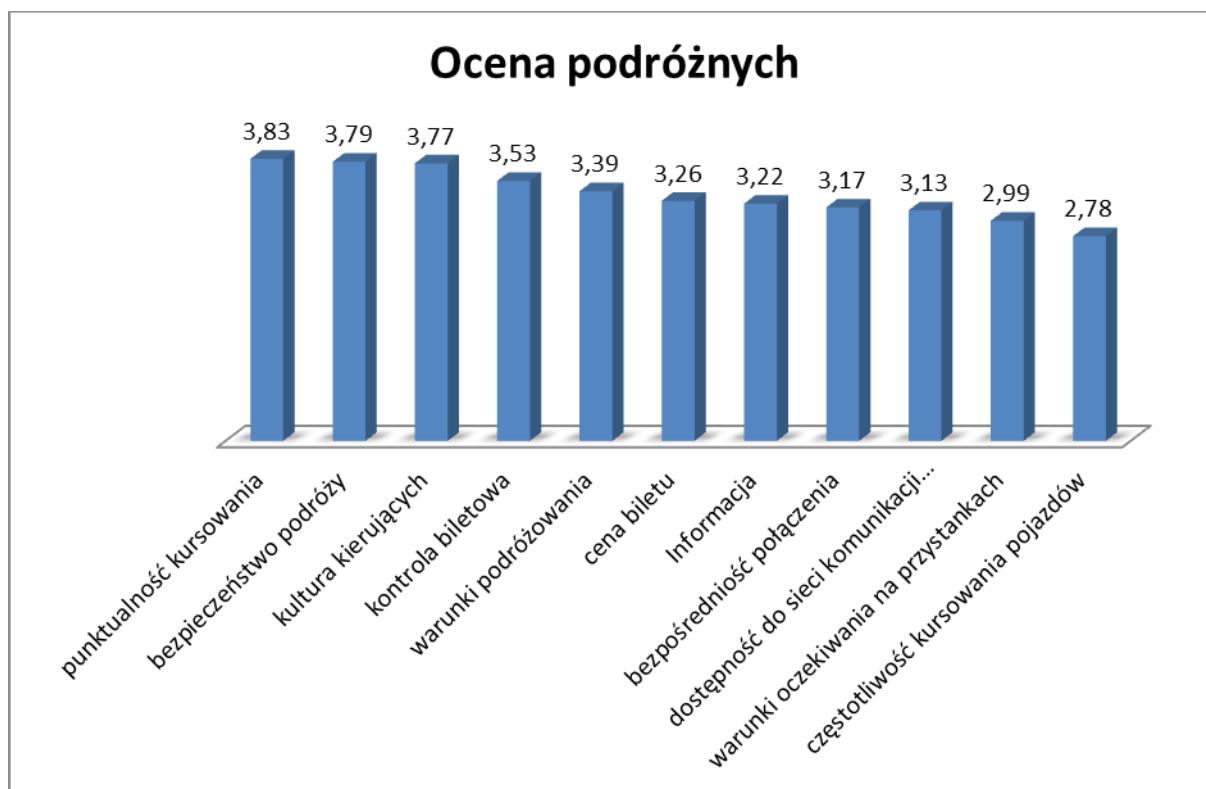
Respondenci wyrazili także swój stopień satysfakcji ze świadczonych usług przewozowych w Powiecie Chełmskim.

Tabela 41. Wyniki w zakresie ocen poziomu jakości usług

	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji	Znaczenie/Ranga cechy
1.	Punktualność kursowania pojazdów	3,83	6
2.	Bezpieczeństwo podróży	3,79	1
3.	Kultura kierujących	3,77	4
4.	Kontrola biletowa	3,53	3
5.	Warunki podróżowania	3,39	7
6.	Cena biletu	3,26	11
7.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	3,22	5
8.	Bezpośredniość połączenia	3,17	2
9.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	3,13	8
10.	Warunki oczekiwania na przystankach	2,99	10
11.	Częstotliwość kursowania pojazdów	2,78	9
	Średni poziom oceny jakości usług	<b>3,35</b>	

Podróżni uczestniczący w badaniu ankietowym najwyżej ocenili bezpieczeństwo podróży i punktualność kursowania pojazdów. Stosunkowo najniżej zostały ocenione częstotliwość kursowania pojazdów oraz warunki oczekiwania na przystankach.

### Wykres 16. Ocena podróży



#### K. LUKI JAKOŚCIOWE, PREFERENCJE VERSUS OCENY RESPONDENTÓW

Zastosowane narzędzie badawcze dało możliwość oszacowania luk jakościowych względnej i bezwzględnej:

- luka jakościowa względna stanowi różnicę pomiędzy rzeczywistymi oczekiwaniami respondentów a ich odnotowanymi w trakcie badań ocenami usług transportowych,
- luka jakościowa bezwzględna stanowi różnicę pomiędzy maksymalnymi, wzorcowymi na najwyższym poziomie (5) oczekiwaniami respondentów a rzeczywistymi ich oczekiwaniami.

Tabela 42. Luki jakościowe

L.p.	Cecha usługi przewozu	Preferencje maksymalne	Preferencje rzeczywiste	Ocena jakości usług	Względna luka jakościowa	Bezwzględna luka jakościowa
1.	Punktualność kursowania pojazdów	5,00	4,50	3,83	0,67	1,17
2.	Częstotliwość kursowania pojazdów	5,00	4,27	2,78	1,45	2,22
3.	Bezpieczeństwo podróży	5,00	4,44	3,79	0,65	1,21
4.	Warunki podróżowania	5,00	4,39	3,39	1,00	1,61
5.	Warunki oczekiwania na przystankach	5,00	4,35	2,99	1,36	2,01
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	5,00	4,36	3,13	1,23	1,87
7.	Cena biletu	5,00	4,41	3,26	1,15	1,74
8.	Bezpośredniość połączenia	5,00	4,44	3,17	1,27	1,83
9.	Kultura kierujących	5,00	4,51	3,77	0,74	1,23
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	5,00	4,38	3,22	1,16	1,78
11.	Kontrola biletowa	5,00	4,06	3,53	0,53	1,47

**Największa luka jakościowa względna wystąpiła dla cech:**

- Warunki oczekiwania na przystankach (1,36)
- Częstotliwość kursowania pojazdów (1,45)

**Najmniejsza luka jakościowa względna wystąpiła dla następujących cech:**

- Bezpieczeństwo podróży (0,65)
- Kontrola biletowa (0,53)

**Największa luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:**

- Warunki oczekiwania na przystankach (2,01)
- Częstotliwość kursowania pojazdów (2,22)

**Najmniejsza luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:**

- Punktualność kursowania pojazdów (1,17)
- Bezpieczeństwo podróży (1,21)

Jakkolwiek wyniki otrzymane w rezultacie przeprowadzonych badań w Powiecie Chełmskim są same w sobie cenne ze względu na właściwą metodę i zakres badawczy, to możliwość ich porównania z wynikami z innych lat może dać pełny obraz funkcjonowania operatorów publicznego transportu zbiorowego oraz oczekiwań społeczności lokalnej - niezwykle użyteczny dla organizatorów transportu publicznego. Ujawniający się trend we wspomnianych zakresach byłby wiarygodną podstawą do podejmowania decyzji o jego zahamowaniu jeśli byłby niekorzystny lub wzmocnienia w przypadku jego pomyślnego przebiegu.

## 8. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

### 8.1. 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 przez operatora lub organizatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
2. Przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu:
  - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,
  - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,
  - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
3. Udostępnieniu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

#### 1. POBIERANIE 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. PRZEKAZANIE 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.**

Ulgę ustawową 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 Chełmskiego 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. UDOSTĘPNIENIE 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.

#### **8.2. 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 chełmskiego na liniach określonych jako linie o charakterze użyteczności publicznej rekomendowanym rozwiązaniem wyboru operatora po 31.12.2016 roku jest tryb, który zmierza do przyznania koncesji, ponieważ w okresie objętym planowaniem nie zakłada się bowiem wypłaty operatorom rekompensat z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług.

W celu wyłonienia operatora w trybie ustawy o *koncesji na roboty budowlane lub usługi* należy przeprowadzić postępowanie, którego procedurę szczegółowo regulują przepisy Rozdziału 2 wspomnianej ustawy. W tym zakresie przypomina ono procedurę przetargową. Postępowanie o zawarcie umowy koncesji powinno być przeprowadzone w sposób niedyskryminujący, przejrzysty oraz w oparciu o zasady uczciwej konkurencji. Podmioty zainteresowane wzięciem udziału w postępowaniu powinny złożyć wnioski o zawarcie umowy koncesji oraz oświadczenia o spełnieniu warunków formalnych (art. 13 ust. 1). Następnie koncesjodawca (organizator) zaprasza do udziału w negocjacjach, których przedmiotem mogą być wszystkie aspekty koncesji a następnie zaprasza do składania ofert kandydatów, z którymi prowadził negocjacje, po ewentualnych modyfikacjach wymagań określonych w ogłoszeniu. Wybrana zostanie oferta uznana za najkorzystniejszą zgodnie z przedstawionymi kryteriami, którymi może być czas trwania koncesji, wysokość współfinansowania przedmiotu koncesji ze środków oferenta, opłaty za usługę świadczoną na rzecz osób trzecich korzystających z przedmiotu koncesji, jakość wykonywania usług, wartość techniczna, aspekty środowiskowe, rentowność.

W przypadku koncesji na usługi **wynagrodzenie** stanowi prawo do wykonywania usług w tym pobierania pożytków oraz płatność koncesjodawcy (operatora). **Pobieranie pożytków** w tym wypadku oznacza, że wpływy ze sprzedaży biletów i opłat dodatkowych zawsze przysługują operatorowi, w przeciwieństwie do postępowania przetargowego (w postępowaniu przetargowym o tym komu przysługują wpływy z opłat decydują warunki postępowania- SIWZ).

Drugim elementem wynagrodzenia - obok prawa do pobierania pożytków- może być ale nie musi **płatność koncesjonodawcy**. Jeżeli operator zdecyduje się na udostępnienie środków transportu na realizację przewozów oraz przekazanie rekompensaty będzie to stanowić płatność koncesjodawcy.

Udostępnienie środków transportu na realizację przewozów o charakterze użyteczności publicznej nie jest obligatoryjnym elementem płatności. Takie rozwiązanie stosuje się zazwyczaj w sytuacji, w której przedsiębiorcy świadczący usługi przewozowe nie spełniają wymogów dotyczących taboru. Jeżeli organizator nie posiada własnych środków transportu może zdecydować się na ich zakup. Najczęściej jednak organizator zobowiązuje operatora to zapewnienia taboru zgodnie z wymaganiami określonymi w SIWZ.

Płatność koncesjodawcy może stanowić również przekazanie operatorowi rekompensaty. Oznacza to, że organizator decyduje czy przyznać rekompensatę z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług. W takim przypadku sposób obliczania tej rekompensaty regulują przepisy rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Należy jednak podkreślić, że podstawową cechą wyboru operatora w tym trybie jest wykonywanie uprawnień wynikających z przydzielonej koncesji, na własne ryzyko koncesjonariusza, czyli operatora. Ryzyko ekonomiczne oznacza, że operator decyduje się na prowadzenie działalności nie mając pewności czy wpływy z opłat pobieranych od pasażerów pokryją całość kosztów wykonywania tej usługi. Dlatego przekazanie rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług nie może prowadzić do odzyskania całości tych kosztów. Operatorowi wybranemu w tym trybie nie przysługuje bowiem rozsądny zysk. W przeciwnym wypadku umowa traciłaby charakter koncesji. Zazwyczaj, w celu obniżenia kosztów organizacji transportu

publicznego oraz, aby uniknąć wątpliwości czy chodzi o koncesję czy tryb przetargowy, organizatorzy rezygnują z przyznawania rekompensaty w tej części (czyli z tytułu poniesionych kosztów).

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. Natomiast w przypadku trybu koncesji na usługi wynagrodzenie w zasadniczej części jest uzależnione od wpływu opłat pobieranych od pasażerów, dlatego operatorzy będą bezpośrednio zainteresowani poprawą jakości świadczonych usług w celu zwiększenia popytu.

Z racji na duże ryzyko ekonomiczne świadczenia usług na podstawie udzielonej koncesji, może dojść do sytuacji, w której nie zgłosi się żaden podmiot zainteresowany postępowaniem. W takiej sytuacji należy wziąć pod uwagę możliwość wyboru operatora w innym trybie, zwłaszcza na podstawie prawa zamówień publicznych.

### **8.3. Formy dofinansowania ze strony gmin do linii o charakterze użyteczności publicznej**

Gminy mają możliwość współfinansowania regularnych przewozów osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego organizowanych przez wyższy szczebel samorządowy.

Należy wyjaśnić, że co do zasady przekazywanie do realizacji zadań publicznych przez jednostki samorządu terytorialnego może następować „w dół” tzn. przez wyższy szczebel jednostki samorządu terytorialnego na szczebel niższy. W świetle obowiązujących przepisów ustaw ustrojowych, nie ma możliwości przekazania przez gminę swojego zadania do realizacji powiatowi czy województwu na podstawie zawartego porozumienia administracyjnego, jak to jest dopuszczalne w przypadku porozumień w ujęciu horyzontalnym, czyli między dwoma bądź więcej gminami (art. 74 ustawy o sg).

Jednakże w omawianym przypadku może mieć zastosowanie art. 10 ustawy o sg, który w zakresie współdziałania między jednostkami samorządu terytorialnego w ust. 2 przewiduje, że gminy (związki międzygminne oraz stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego) mogą sobie wzajemnie bądź innym jednostkom samorządu terytorialnego udzielać pomocy, w tym pomocy finansowej.

Zgodnie z art. 47 ust. 1 ustawy z dnia 13 listopada 2003r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2010r. Nr 80, poz. 526, z późn. zm.) jednostka samorządu terytorialnego może udzielać dotacji innym jednostkom samorządu terytorialnego na dofinansowanie realizowanych przez nie zadań. Natomiast ust. 2 wskazuje, że wysokość dofinansowania określa, w drodze uchwały, organ stanowiący tej jednostki samorządu terytorialnego, która udziela dotacji.

Kwestię tą reguluje również ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. 2009 Nr 157 poz. 1240). Zgodnie z zapisami art. 220 ust. 2 podstawą udzielenia pomocy finansowej innej jednostce samorządu terytorialnego w formie dotacji celowej jest umowa. Podstawowe elementy wspomnianej umowy określa z kolei art. 250. Ten sam akt prawny w art. 216 ust. 2 pkt. 5 stanowi, że pomoc finansowa dla innych jednostek samorządu terytorialnego powinna być określona odrębną uchwałą podjętą przez organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego.

W tym miejscu należy podkreślić, że gminy mają możliwość współfinansowania regularnych przewozów osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego organizowanych przez wyższy szczebel samorządowy.

Warunkiem uruchomienia przez powiat niektórych linii może być dofinansowanie ze strony poszczególnych gmin. Innym rozwiązaniem jest możliwość dofinansowania przez powiat linii organizowanych przez gminy, które podpisały ze sobą porozumienie. Wybór określonego sposobu postępowania będzie zależał od decyzji wszystkich jednostek samorządu terytorialnego zainteresowanych uruchomieniem konkretnego połączenia.

W ten sposób zostanie stworzony spójny system transportu publicznego, w którym jednostki samorządu terytorialnego każdego szczebla będą odpowiedzialne za organizowanie i finansowanie transportu publicznego.

#### **8.4. Przychody ze sprzedaży biletów**

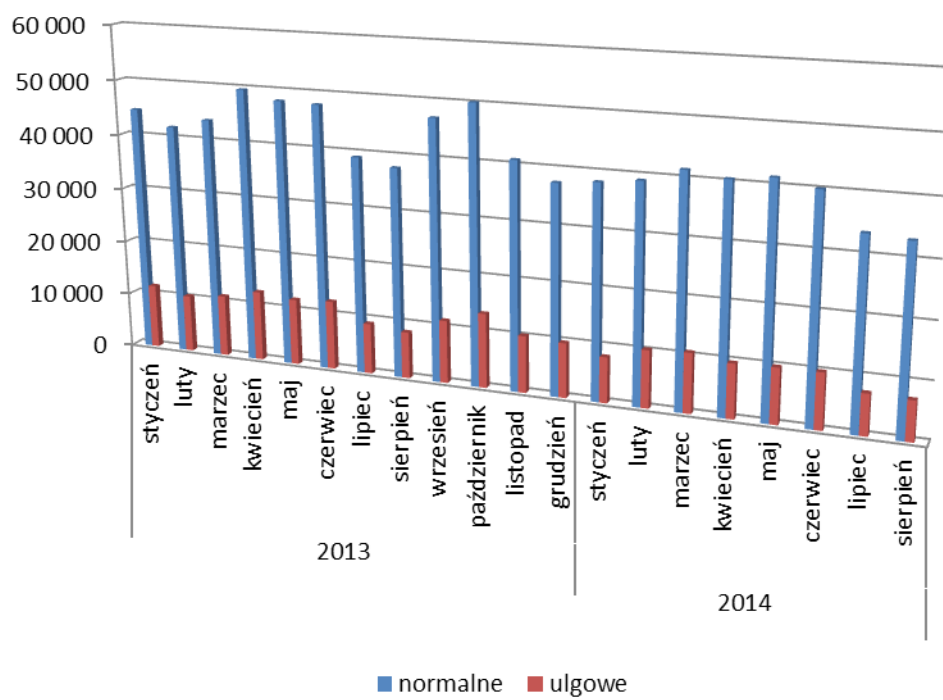
W poniższych zestawieniach wzięto pod uwagę dane szacunkowe uzyskane od przewoźników za cały rok 2013 i do sierpnia 2014 roku. Informacje na temat liczby sprzedanych biletów i wpływów pochodzących z tego tytułu będą najlepiej odzwierciedlały sytuację na rynku przewozowym w powiecie chełmskim.

##### **Liczba biletów jednorazowych**

Na podstawie danych z poniższego wykresu można zauważyć, że normalnych biletów jednorazowych jest około cztery razy więcej niż biletów ulgowych. Najwięcej pasażerów skorzystało z usług przewozowych w październiku 2013 r. i było ich wtedy w sumie 63 310 osób. Wiosna i jesień to szczyt przewozów, komunikacją publiczną jeździ wtedy najwięcej uczniów. Natomiast latem i zimą autobusy wożą najmniej pasażerów. Dzieci wyjeżdżają wtedy na wakacje letnie i zimowe, a pracownicy korzystający z komunikacji wyjeżdżają częściej na urlop. Luty jest miesiącem szczególnym, ponieważ jest najmniej dni kalendarzowych w tym miesiącu.

##### **Wykres 17. Liczba biletów jednorazowych**

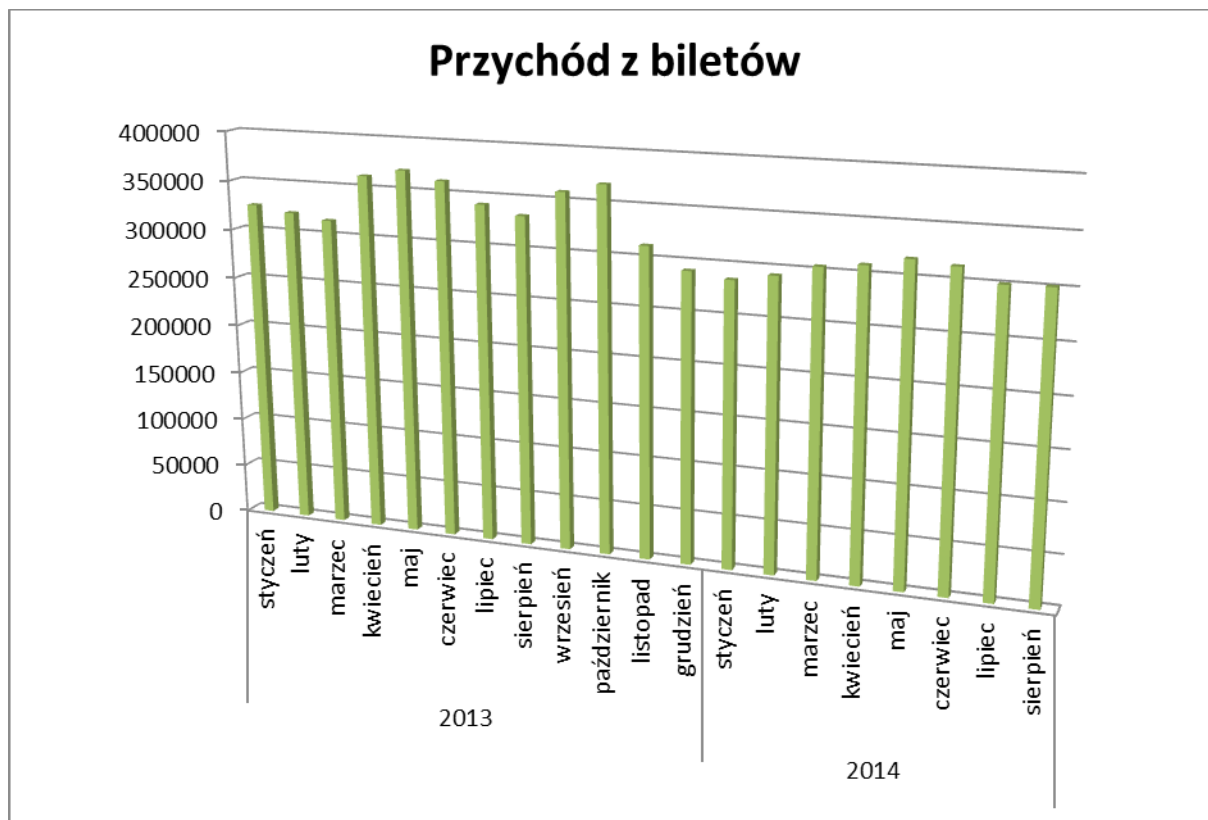
## Liczba biletów jednorazowych



### Przychody ze sprzedaży biletów jednorazowych

Przychody ze sprzedaży biletów jednorazowych przedstawione na poniższym wykresie są skorelowane z liczbą sprzedanych biletów. Największy przychód odnotowany został w maju 2013 r. i wyniósł 369 702,75 zł, wynik przychodów w październiku 2013 r. był mniejszy zaledwie o 1,5 tys. zł i wyniósł 368 122,4 zł. Najniższy przychód 285 844,10 zł był w styczniu 2014 r. Łącznie przychody ze sprzedaży biletów jednorazowych w całym 2013 r. wyniosły 4 057 294 zł.

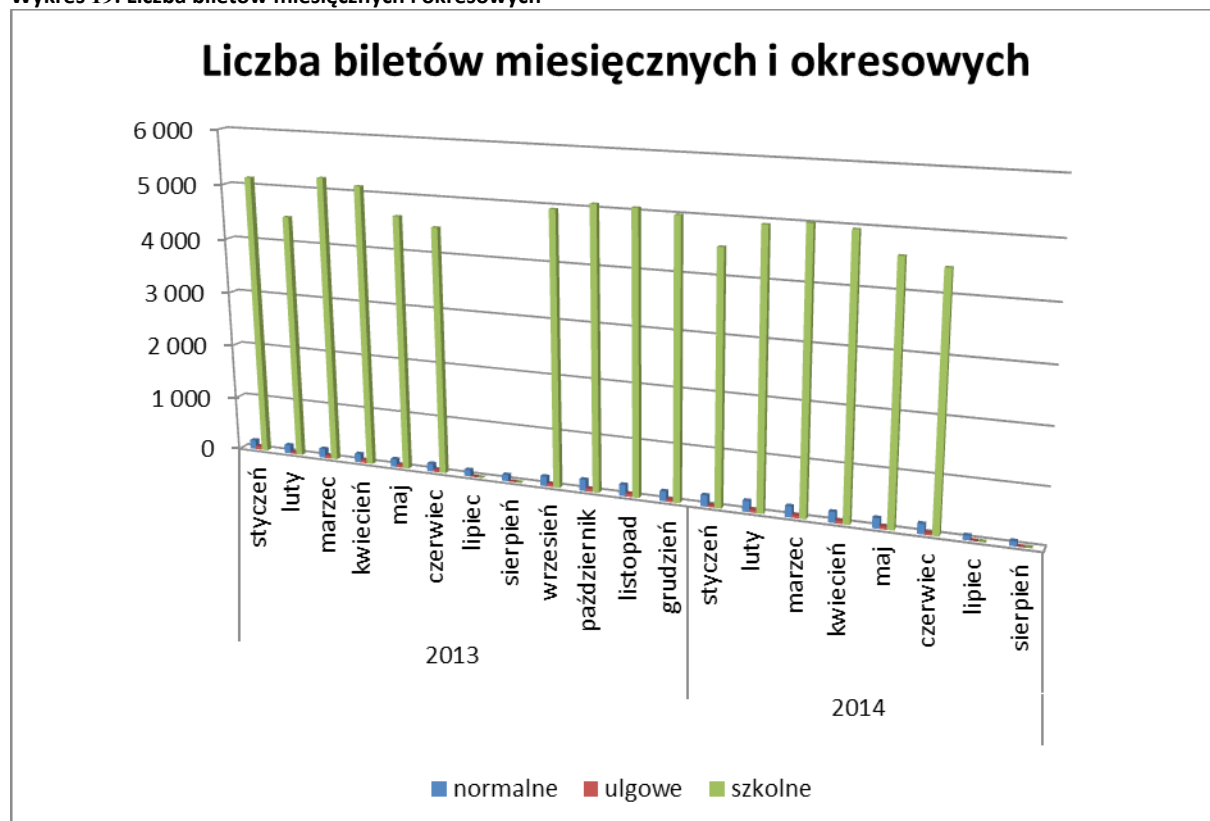
Wykres 18. Przychód z biletów



### Liczba biletów miesięcznych i okresowych

Poniższy wykres przedstawia liczbę biletów miesięcznych i okresowych. Widać na nim wyraźnie, że najczęściej sprzedaje się biletów szkolnych. Jest ich około 20 razy więcej niż biletów normalnych i ulgowych w sumie. Bilety szkolne i ulgowe nie sprzedają się prawie w ogóle w okresie wakacji letnich. W sumie najczęściej biletów sprzedanych zostało w marcu i styczniu 2013 r., odpowiednio 5 446 i 5 371.

Wykres 19. Liczba biletów miesięcznych i okresowych

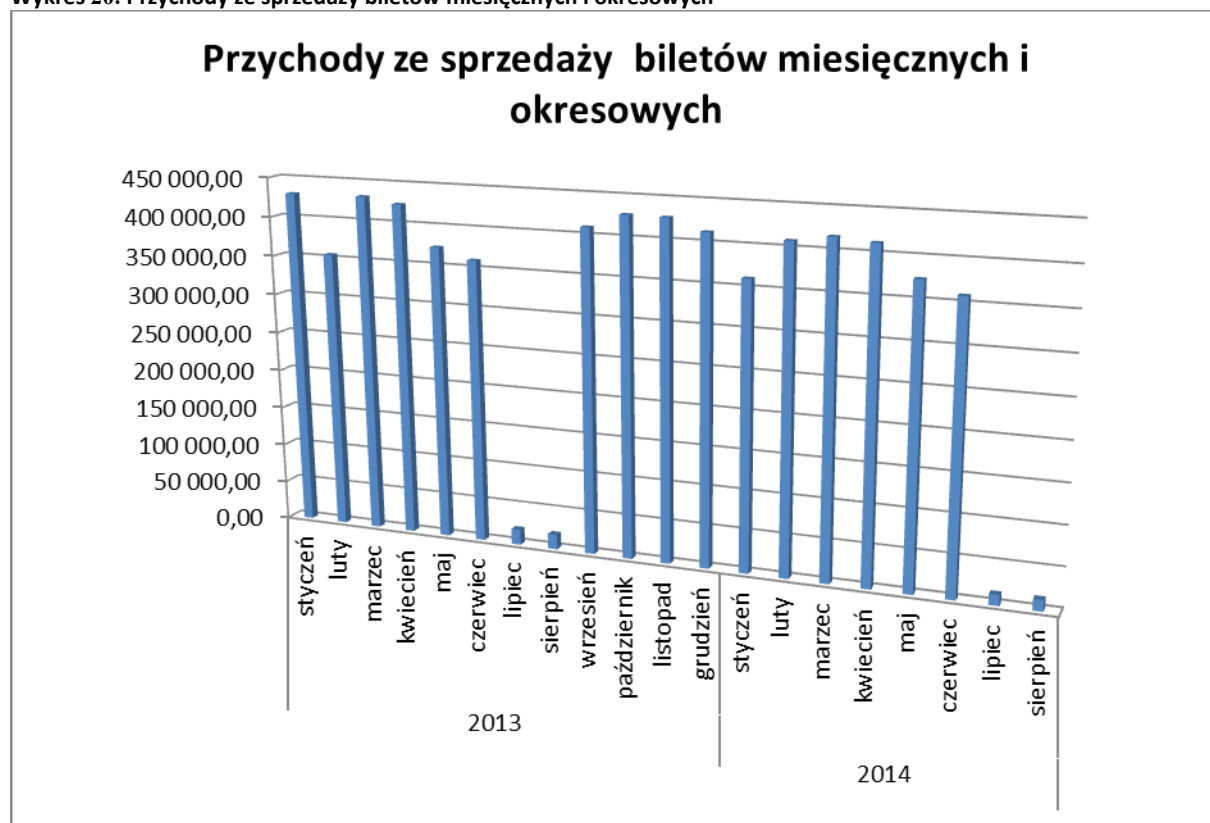


## Przychody ze sprzedaży biletów miesięcznych i okresowych

Przychody ze sprzedaży biletów miesięcznych i okresowych, przedstawione na poniższym wykresie, są związane z liczbą sprzedanych biletów. Przychody w miesiącach wakacji letnich są bardzo niskie i wynoszą kilkanaście tysięcy. Dla porównania najwyższe przychody odnotowano w marcu i styczniu 2013 r. i wyniosły odpowiednio 431 215,76 zł i 429 998,46 zł. Łącznie przychody ze sprzedaży biletów miesięcznych i okresowych w całym 2013 r. wyniosły 4 091 806,38 zł i były o 34,5 tys. zł wyższe od przychodów ze sprzedaży biletów jednorazowych.

W sumie przychody ze sprzedaży biletów jednorazowych, miesięcznych i okresowych wyniosły w 2013 r. 8 149 100,39 zł.

Wykres 20. Przychody ze sprzedaży biletów miesięcznych i okresowych



## 9. Kierunki rozwoju

W przypadku planowania kierunków rozwoju i polityki transportowej powiatu powinno się brać pod uwagę możliwości budżetowe jednostki administracyjnej oraz potrzeby transportowe jej mieszkańców. Należy mieć na uwadze, że ograniczenia ekonomiczne wpływają na formułowanie programów rozwoju w poszczególnych zakresach. Rozwój transportu w powiatach jest procesem długofalowym, poddawany ciągłym zmianom i modyfikacjom. Istotną kwestią jest tutaj pogodzenie różnych zagadnień dotyczących ochrony środowiska, rozwoju gospodarczego, uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych, kierunków zagospodarowania przestrzennego obszaru, przewidywanych kierunków zmian w strukturze funkcjonalno-przestrzennej obszaru oraz respektowania postulatów mieszkańców.

Powiat Chełmski jako organizator publicznego transportu zbiorowego powinien tak zarządzać usługami przewozowymi, aby zaspokajały one najistotniejsze potrzeby mieszkańców, a także były zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju.

Dzięki ulepszeniu sieci transportowej, podniesieniu poziomu świadczonych usług, dostosowaniu cen biletów oraz unowocześnieniu taboru i uwzględnieniu potrzeb transportowych osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej publiczny transport zbiorowy stanie się alternatywą dla transportu indywidualnego. Wszelkie tego typu działania powinny być poprzedzone badaniami:

- a. wielkości popytu oraz przekrojowej struktury popytu
- b. rentowności kursów wykonywanych przez publicznych przewoźników działających na terenie powiatu

Na terenie objętym niniejszym planem transportowym, ze względu na posiadaną infrastrukturę transportową komunikacja publiczna będzie realizowana jako przewozy drogowe.

Usprawnienie i rozwój systemu transportu publicznego będą służyć:

- zapewnieniu odpowiedniej dostępności i skomunikowania pomiędzy poszczególnymi miastami i miejscowościami wchodzącymi w skład powiatu oraz miastem Chełm
- 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 Chełmski.

## Spis tabel

TABELA 1. NAJWAŻNIEJSZE POJĘCIA UŻYWANE W DOKUMENCIE.....	7
TABELA 2. POWIERZCHNIA I LUDNOŚĆ POWIATU W 2013 R.....	9
TABELA 3. LUDNOŚĆ W POWIECIE CHEŁMSKIM.....	9
TABELA 4. MIGRACJE W WOJEWÓDZTWIE LUBELSKIM I POWIECIE CHEŁMSKIM.....	10
TABELA 5. GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA W POSZCZEGÓLNYCH GMINACH POWIATU W 2013 R.....	10
TABELA 6. STRUKTURA LUDNOŚCI GMINY BIAŁOPOLE WG GRUP WIEKOWYCH.....	12
TABELA 7. NAJWAŻNIEJSZE ZAKŁADY PRACY NA TERENIE GMINY BIAŁOPOLE.....	12
TABELA 8. STRUKTURA LUDNOŚCI GMINY CHEŁM WG GRUP WIEKOWYCH.....	12
TABELA 9. NAJWAŻNIEJSZE ZAKŁADY PRACY NA TERENIE GMINY CHEŁM.....	12
TABELA 10. STRUKTURA LUDNOŚCI GMINY DOROHUSK WG GRUP WIEKOWYCH.....	13
TABELA 11. NAJWAŻNIEJSZE ZAKŁADY PRACY NA TERENIE GMINY DOROHUSK.....	13
TABELA 12. STRUKTURA LUDNOŚCI GMINY DUBIENKA WG GRUP WIEKOWYCH.....	14
TABELA 13. NAJWAŻNIEJSZE ZAKŁADY PRACY NA TERENIE GMINY DUBIENKA.....	14
TABELA 14. STRUKTURA LUDNOŚCI GMINY KAMIEŃ WG GRUP WIEKOWYCH.....	15
TABELA 15. NAJWAŻNIEJSZE ZAKŁADY PRACY NA TERENIE GMINY KAMIEŃ.....	15
TABELA 16. STRUKTURA LUDNOŚCI GMINY LEŚNIEWICE WG GRUP WIEKOWYCH.....	15
TABELA 17. NAJWAŻNIEJSZE ZAKŁADY PRACY NA TERENIE GMINY LEŚNIEWICE.....	16
TABELA 18. STRUKTURA LUDNOŚCI GMINY REJOWIEC WG GRUP WIEKOWYCH.....	16
TABELA 19. NAJWAŻNIEJSZE ZAKŁADY PRACY NA TERENIE GMINY REJOWIEC.....	16
TABELA 20. STRUKTURA LUDNOŚCI MIASTA REJOWIEC FABRYCZNY WG GRUP WIEKOWYCH.....	17
TABELA 21. NAJWAŻNIEJSZE ZAKŁADY PRACY NA TERENIE MIASTA REJOWIEC FABRYCZNY.....	17
TABELA 22. STRUKTURA LUDNOŚCI GMINY REJOWIEC FABRYCZNY WG GRUP WIEKOWYCH.....	18
TABELA 23. STRUKTURA LUDNOŚCI GMINY RUDA-HUTA WG GRUP WIEKOWYCH.....	18
TABELA 24. NAJWAŻNIEJSZE ZAKŁADY PRACY NA TERENIE GMINY RUDA-HUTA.....	18
TABELA 25. STRUKTURA LUDNOŚCI GMINY SIEDLISZCZE WG GRUP WIEKOWYCH.....	19
TABELA 26. NAJWAŻNIEJSZE ZAKŁADY PRACY NA TERENIE GMINY SIEDLISZCZE.....	19
TABELA 27. STRUKTURA LUDNOŚCI GMINY WIERZBICA WG GRUP WIEKOWYCH.....	20
TABELA 28. NAJWAŻNIEJSZE ZAKŁADY PRACY NA TERENIE GMINY WIERZBICA.....	20
TABELA 29. STRUKTURA LUDNOŚCI GMINY WOJSŁAWICE WG GRUP WIEKOWYCH.....	21
TABELA 30. STRUKTURA LUDNOŚCI GMINY ŻMUDŹ WG GRUP WIEKOWYCH.....	21

TABELA 31. NAJWAŻNIEJSZE ZAKŁADY PRACY NA TERENIE GMINY ŻMUDŹ.....	21
TABELA 32. STRUKTURA LUDNOŚCI GMINY SAWIN WG GRUP WIEKOWYCH.....	22
TABELA 33. NAJWAŻNIEJSZE ZAKŁADY PRACY NA TERENIE GMINY SAWIN.....	22
TABELA 34. WYKAZ DRÓG POWIATOWYCH.....	24
TABELA 35. ZEZWOLENIA WYDANE PRZEZ STAROSTĘ POWIATU CHEŁMSKIEGO.....	29
TABELA 36. LICZBA ZATRZYMAŃ POCIĄGÓW NA POSZCZEGÓLNYCH STACJACH I PRYZSTANKACH KOLEJOWYCH W POWIECIE.....	31
TABELA 37. POCIĄGI PRZEJEŹDZAJĄCE PRZEZ POWIAT CHEŁMSKI.....	31
TABELA 38. EUROPEJSKIE STANDARDY EMISJI SPALIN EURO.....	47
TABELA 39. ZESTAWIENIE CECH USŁUG PRZEWOZU.....	59
TABELA 40. WYNIKI W ZAKRESIE OCEN POZIOMU PREFERENCJI.....	65
TABELA 41. WYNIKI W ZAKRESIE OCEN POZIOMU JAKOŚCI USŁUG.....	66
TABELA 42. LUKI JAKOŚCIOWE.....	68

## Spis wykresów

WYKRES 1. LUDNOŚĆ W MIASTACH W % OGÓŁU LUDNOŚCI.....	11
WYKRES 2. STAN LUDNOŚCI WG WIEKU I PŁCI (ROK 2014).....	56
WYKRES 3. PROGNOZA LUDNOŚCI WG WIEKU I PŁCI (ROK 2020).....	57
WYKRES 4. PROGNOZA LUDNOŚCI WG WIEKU I PŁCI (ROK 2025).....	58
WYKRES 5. PŁEĆ RESPONDENTÓW.....	60
WYKRES 6. STATUS ZAWODOWY RESPONDENTÓW.....	60
WYKRES 7. WYKSZTAŁCENIE RESPONDENTÓW.....	61
WYKRES 8. MIEJSCE ZAMIESZKANIA RESPONDENTÓW.....	61
WYKRES 9. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU.....	62
WYKRES 10. PRZYCZYNA WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU (SAMOCHÓD).....	63
WYKRES 11. PRZYCZYNA WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU (SAMOCHÓD).....	63
WYKRES 12. CZĘSTOTLIWOŚĆ PODRÓŻOWANIA.....	64
WYKRES 13. POWÓD PODRÓŻOWANIA.....	64
WYKRES 14. LICZBA ŚRODKÓW TRANSPORTU PODCZAS PODRÓŻY.....	65
WYKRES 15. PREFERENCJE PODRÓŻNYCH.....	66
WYKRES 16. OCENA PODRÓŻNYCH.....	67
WYKRES 17. LICZBA BILETÓW JEDNORAZOWYCH.....	75
WYKRES 18. PRZYCHÓD Z BILETÓW.....	76
WYKRES 19. LICZBA BILETÓW MIESIĘCZNYCH I OKRESOWYCH.....	77
WYKRES 20. PRZYCHODY ZE SPRZEDAŻY BILETÓW MIESIĘCZNYCH I OKRESOWYCH.....	78

## Spis map

MAPA 1. SIĘĆ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ NA TERENIE POWIATU CHEŁMSKIEGO.....	28
MAPA 2. LINIE O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ NA OBSZARZE POWIATU CHEŁMSKIEGO	42

## Spis rysunków

RYSUNEK 1. POWIAT CHEŁMSKI.....	9
RYSUNEK 2. SIĘĆ DROGOWA W POWIECIE CHEŁMSKIM.....	23
RYSUNEK 3. SIĘĆ KOLEJOWA W POWIECIE CHEŁMSKIM.....	30
RYSUNEK 4. ORGANIZACJA RYNKU PRZEWOZÓW W POWIECIE CHEŁMSKIM.....	33

