



DZIENNIK URZĘDOWY WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

Łódź, dnia 23 września 2015 r.

Poz. 3661

UCHWAŁA NR X/69/2015 RADY POWIATU W BEŁCHATOWIE

z dnia 26 sierpnia 2015 r.

w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Bełchatowskiego w perspektywie do 2025 r.”

Na podstawie art. 12 pkt 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 595 i poz. 645, z 2014 r. poz. 379 i poz. 1072 oraz z 2015 r. poz. 871) oraz art. 9 ust. 1 pkt 3 lit. a i ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 228, poz. 1368, z 2014 r. poz. 423 i poz. 915 oraz z 2015 r. poz. 390) Rada Powiatu w Bełchatowie uchwala, co następuje:

§ 1. Uchwala się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Bełchatowskiego w perspektywie do 2025 r.”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Staroście Bełchatowskiemu.

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

Przewodniczący
Rady Powiatu
Szczepan Chrzęst

Załącznik
do uchwały nr X/69/2015
Rady Powiatu w Bełchatowie
z dnia 26 sierpnia 2015 r.

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA POWIATU BEŁCHATOWSKIEGO W PERSPEKTYWIE DO 2025 R.**



1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego powiatu belchatowskiego

1.1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu belchatowskiego

Zgodnie z zasadami przyjętymi w niniejszym planie, podstawowe znaczenie ma dążenie do racjonalnego rozwoju usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze powiatu belchatowskiego. Oznacza to:

- zapewnienie odpowiedniej liczby i jakości świadczonych usług przewozowych dostosowanych do potrzeb i preferencji mieszkańców,
- poprawę dostępności transportowej i jakości transportu, przy uwzględnieniu potrzeb przewozowych osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- integrację transportu publicznego z planami rozwoju transportu w regionie i w kraju oraz z planami rozwoju przestrzennego miasta,
- zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko,
- efektywność ekonomiczną - finansową przyjętych rozwiązań w zakresie funkcjonowania transportu zbiorowego na danym obszarze.

1.2. Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu belchatowskiego

Powiat belchatowski jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r. (dalej jako: ustawa o publicznym transporcie zbiorowym), powiatowe przewozy pasażerskie organizowane przez powiat belchatowski to przewozy osób w ramach publicznego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczających poza granice administracyjne powiatu belchatowskiego.

Zakres planu transportowego dla powiatu belchatowskiego jest zgodny z art. 12. ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Przy opracowywaniu planu transportowego dla powiatu belchatowskiego wykorzystano dane i materiały będące m.in. w dyspozycji Starostwa Powiatowego w Belchatowie, w tym Wydziału Drogownictwa oraz Głównego Urzędu Statystycznego. Wykorzystano również informacje pochodzące ze stron internetowych, publikacji branżowych Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

1.3. Konsultacje społeczne

Zgodnie z zasadami określonymi w art. 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, plan transportowy poddany został trzytygodniowym konsultacjom społecznym.

2. Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego powiatu belchatowskiego

2.1. Informacje ogólne

2.1.1. Powiat belchatowski



Powiat bełchatowski położony jest w południowej części województwa łódzkiego. Zajmuje powierzchnię 967,57 km² i liczy 113 105 mieszkańców. Obejmuje gminę miejską Bełchatów, gminę miejsko-wiejską Zelów oraz 6 gmin wiejskich: Bełchatów, Drużbice, Kleszczów, Kluki, Rusiec i Szczerców.

Powiat bełchatowski graniczy z sześcioma powiatami województwa łódzkiego: od wschodu z powiatem piotrkowskim, od południa z powiatami: radomszczańskim i pączęzańskim, od zachodu z powiatami: wieluńskim i łaskim, a od północy z powiatem pabianickim.



Mapa 1. Powiat bełchatowski z podziałem na gminy.

Źródło: opracowanie własne.

2.1.2. Jednostki samorządowe wchodzące w skład powiatu bełchatowskiego

Miasto Bełchatów



Miasto położone w województwie łódzkim, we wschodniej części powiatu bełchatowskiego, wewnątrz gminy Bełchatów.

Powierzchnia miasta to 34,64 km², co klasyfikuje je na siódmym miejscu wśród największych miast województwa łódzkiego i stanowi 3,58% powierzchni całego powiatu.

Bełchatów zamieszkuje 59 565 mieszkańców (stan na dzień 31 XII 2013 r. wg GUS).

Gmina Zelów



Gmina Zelów jest gminą miejsko-wiejską położoną w województwie łódzkim, w północnej części powiatu bełchatowskiego.

Gmina Zelów sąsiaduje z 9 gminami: Drużbice, Bełchatów, Kluki, Szczerców, Buczek (powiat łaski), Łask (powiat łaski), Sędziejowice (powiat łaski), Widawa (powiat łaski) i Dłutów (powiat pabianicki).

Powierzchnia gminy to 167,08 km² (17,27% powierzchni całego powiatu bełchatowskiego). Gmina zamieszkiwana jest przez 15 151 mieszkańców (stan na dzień 31 XII 2013 r. wg GUS).

W skład gminy wchodzi 35 sołectw: Bocianicha, Bujny Księżę, Bujny Szlacheckie, Chajczyny, Dąbrowa, Grabostów, Grębociny, Ignaców, Jamborek, Janów, Jawor, Karczmy, Kociszew, Kolonia Kociszew, Kurówek, Łęki, Łobudzice, Kolonia Łobudzice, Mauryców, Ostoja, Pawłowa, Pożdzenice, Kolonia Pożdzenice, Pszczółki, Pukawica, Sobki, Sromutka, Walewice, Wola Pszczółka, Wygielzów, Wypychów, Zabłoty, Zagłówki, Zalesie i Zelówek.

Gmina Bełchatów



Gmina położona w województwie łódzkim, we wschodniej części powiatu bełchatowskiego.

Gmina Bełchatów graniczy z miastem Bełchatów i 7 gminami: Drużbice, Kleszczów, Kluki, Zelów, Grabica (powiat piotrkowski), Kamięnsk (powiat radomszczański) i Wola Krzysztoporska (powiat piotrkowski).

Zajmuje powierzchnię 180,37 km² (18,64% powierzchni całego powiatu bełchatowskiego). Gmina zamieszkiwana jest przez 10 585 mieszkańców (stan na dzień 31 XII 2013 r. wg GUS).

W skład gminy wchodzi 40 sołectw: Adamów, Augustynów, Bukowa, Dobiecín, Dobiecín-Kolonia, Dobrzelów, Domiechowice, Helenów, Huta, Janina, Janów, Józefów, Kałduny, Kielchinów, Korczew, Księży Młyn, Kurnos Drugi, Kurnos Pierwszy, Ludwików, Ławy, Łękawa, Mazury, Mokracz, Myszaki, Niedyszyna, Oleśnik, Podwody, Podwody-Kolonia, Poręby, Postękalice, Rząsawa, Wielopole, Wola Kruszyńska, Wola Miłkowska, Wólka Łękawska, Zawadów, Zawady, Zdzieszulice Górne, Zdzieszulice Dolne, i Zwierzchów.

Gmina Druźbice



Gmina położona w województwie łódzkim, w północno-wschodniej części powiatu bełchatowskiego.

Gmina Druźbice graniczy z 5 gminami: Bełchatów, Żelów, Dłutów (powiat pabianicki), Grabica (powiat piotrkowski) i Wola Krzysztoporska (powiat piotrkowski).

Zajmuje powierzchnię 113,33 km² (11,71% powierzchni całego powiatu bełchatowskiego). Gmina zamieszkała jest przez 5 097 mieszkańców (stan na dzień 31 XII 2013 r. wg GUS).

W jej skład wchodzi 31 sołectw: Brzezcie, Bukowie Dolne, Bukowie Górne, Chynów, Druźbice, Druźbice-Kolonia, Głupice, Gręboszów, Hucisko, Józefów, Kazimierzów, Kącik, Kobyłki, Łęczyca, Patok, Podstoła, Rasy, Rawicz, Roźniatowice, Skrajne, Stefanów, Stoki, Suchcice, Teofilów, Teresin, Wadlew, Wdowin, Wdowin-Kolonia, Wola Roźniatowska, Zabiełłów i Zwierzyniec.

Gmina Druźbice graniczy z 5 gminami: Bełchatów, Żelów, Dłutów (powiat pabianicki), Grabica (powiat piotrkowski) i Wola Krzysztoporska (powiat piotrkowski).

Gmina Kleszczów



Gmina położona w województwie łódzkim, w południowej części powiatu bełchatowskiego.

Gmina Kleszczów graniczy z 7 gminami: Bełchatów, Kluki, Szczerców, Dobryzycze (powiat radomszczański), Kamieński (powiat radomszczański), Lgota Wielka (powiat radomszczański) i Sulmierzyce (powiat pajęczański).

Zajmuje powierzchnię 124,82 km² (12,9% powierzchni całego powiatu bełchatowskiego). Gmina zamieszkiwana jest przez 5 165 mieszkańców (stan na dzień 31 XII 2013 r. wg GUS).

W jej skład wchodzi 10 sołectw: Antoniówka, Czyżów, Dębina, Kamień, Kleszczów, Łękińsko, Łuszczanowice, Rogowiec, Wolica i Żłobnica.

Gmina Kluki



Gmina położona w województwie łódzkim, w centralnej części powiatu bełchatowskiego.

Gmina sąsiaduje z 4 gminami: Bełchatów, Kleszczów, Szczerców, i Zelów.

Zajmuje powierzchnię 118,54 km² (12,25% powierzchni całego powiatu bełchatowskiego). Gmina zamieszkiwana jest przez 4 276 mieszkańców (stan na dzień 31 XII 2013 r. wg GUS).

W skład gminy wchodzi 17 sołectw: Ciszka, Imielnia, Kaszewice, Kluki, Kuźnica Kaszewska, Nowy Janów, Osina, Parzno, Podwódka, Roździn, Strzyżewice, Ścichawa, Trząs, Wierzchy Kluckie, Zarzecze, Żar i Żelichów.

Gmina Rusiec



Gmina położona jest w województwie łódzkim, w zachodniej części powiatu bełchatowskiego.

Gmina Rusiec sąsiaduje z 6 gminami: Szczerców, Kielczyglów (powiat pajęczański), Konopnica (powiat wieluński), Osjaków (powiat wieluński), Rząśnia (powiat pajęczański) i Widawa (powiat łaski).

Zajmuje powierzchnię 99,91 km² (10,33% powierzchni całego powiatu bełchatowskiego). Gmina zamieszkiwana jest przez 5 186 mieszkańców (stan na dzień 31 XII 2013 r. wg GUS).

Na terenie gminy znajduje się 19 sołectw: Aleksandrów, Andrzejów, Annolesie, Antonina, Dąbrowa Rusiecka, Dębina, Dęby Wolskie, Jastrzębice, Korablew, Kuźnica, Mierzynów, Nowa Wola, Prądzew, Rusiec (sołectwa: Rusiec I i Rusiec II), Wincentów, Wola Wiązowa, Zakurowie i Zalasy.

Gmina Szczerców



Gmina położona w województwie łódzkim, w południowo-zachodniej części powiatu bełchatowskiego.

Gmina Szczerców sąsiaduje z 7 gminami: Kleszczów, Kluki, Rusiec, Zelów, Rząśnia (powiat pajęczański), Sulmierzyce (powiat pajęczański) oraz Widawa (powiat łaski).

Powierzchnia gminy to 128,95 km² (13,33% powierzchni całego powiatu bełchatowskiego). Gmina zamieszkiwana jest przez 8 080 mieszkańców (stan na dzień 31 XII 2013 r. wg GUS).

Gmina składa się z 23 sołectw: Borowa, Brzezcie, Chabielice, Dubie, Grudna, Janówka, Kieruzele, Kuźnica Lubiecka, Leśniaki Chabielskie, Lubiec, Magdalenów, Niwy, Osiny, Podklucze, Podżar, Polowa-Kościuszki, Rudzisko, Stanisławów Drugi, Stanisławów Pierwszy, Szczercowska Wieś, Szczerców, Tatar i Zbyszek.

2.1.3. Sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru

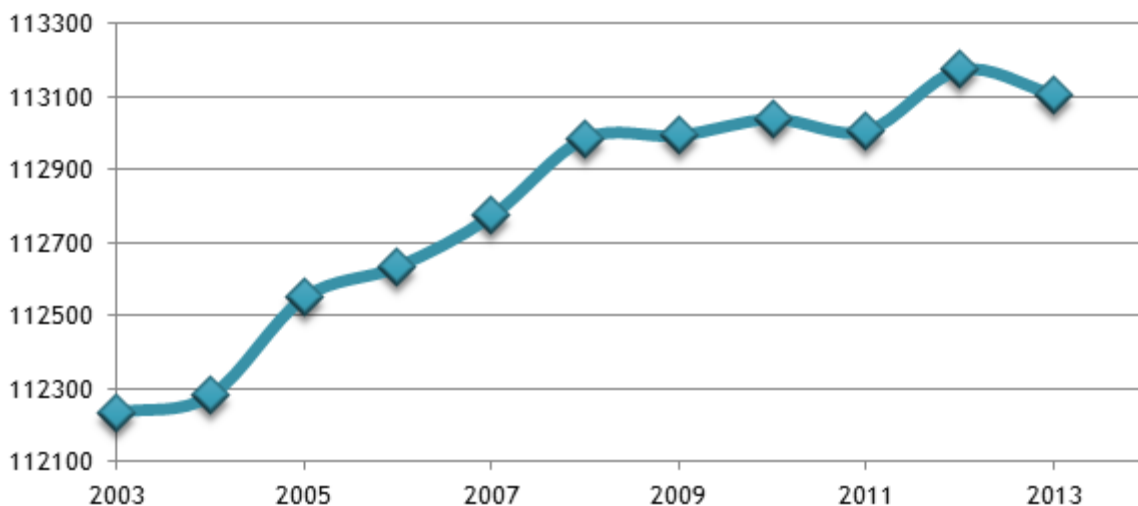
Według danych Głównego Urzędu Statystycznego liczba mieszkańców powiatu bełchatowskiego w roku 2013 w stosunku do roku 2003 wzrosła o 0,8%. W poniższej tabeli zestawiono dane przedstawiające liczbę mieszkańców w powiecie bełchatowskim oraz w poszczególnych gminach.

Tabela 1. Liczba mieszkańców powiatu bełchatowskiego z podziałem na gminy.

Obszar	2003	2013	Wzrost/spadek
Powiat bełchatowski	112 234	113 105	0,8%
Bełchatów (miasto)	62 670	59 565	-5,0%
Bełchatów (gmina)	8 778	10 585	20,6%
Drużbice	4 884	5 097	4,4%
Kleszczów	3 819	5 165	35,2%
Kluki	3 794	4 276	12,7%
Rusiec	5 446	5 186	-4,8%
Szczerców	7 551	8 080	7,0%
Zelów	15 292	15 151	-0,9%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Największy wzrost ludności zanotowano w gminie Kleszczów - 35,2%. Stosunkowo duży wzrost liczby mieszkańców miał miejsce również w gminie Bełchatów - 20,6% oraz w gminie Kluki - 12,7%. Największy spadek liczby ludności miał miejsce w mieście Bełchatów - 5% oraz gminie Rusiec - 4,8%.

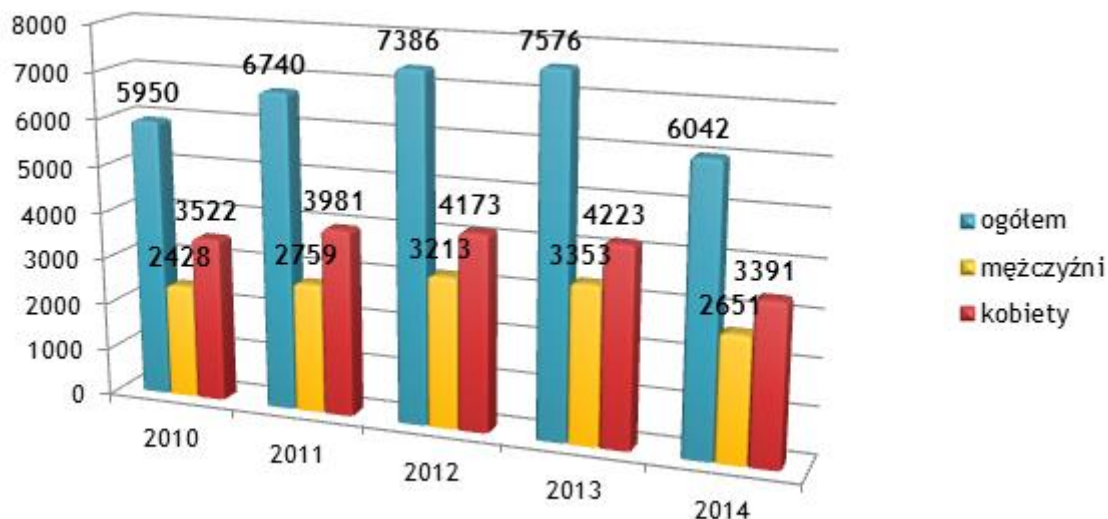


Wykres 1. Zmiany liczby ludności powiatu bełchatowskiego w latach 2003-2013.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Liczba mieszkańców w powiecie bełchatowskim ma tendencję wzrostową. W ciągu ostatniej dekady tylko dwa razy nastąpił spadek liczby ludności (w ujęciu rok po roku). Ogólna liczba osób zamieszkująca powiat bełchatowski w ciągu 10 lat zwiększyła się o 871.

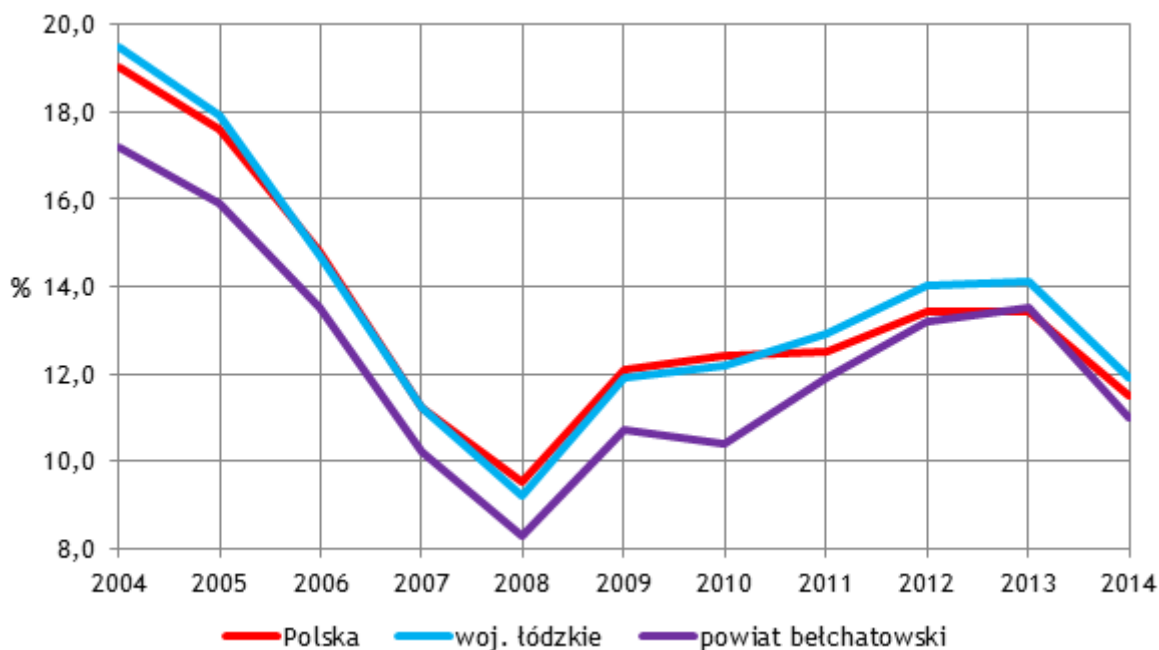
Liczba osób bezrobotnych w latach 2010-2013 stale rosła, lecz w roku 2014, podobnie jak w całym kraju, zmniejszyła się. Każdego roku bez pracy pozostawało więcej kobiet niż mężczyzn.



Wykres 2. Liczba osób bezrobotnych w latach 2010-2014 w podziale na płeć.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Bezrobocie rejestrowane wśród mieszkańców powiatu bełchatowskiego w latach 2004-2014 jest niższe zarówno od bezrobocia w Polsce, jak i w województwie łódzkim. W 2014 r. wyniosło 11%. Zmiany liczby osób pozostających bez zatrudnienia w Polsce, województwie łódzkim i w powiecie bełchatowskim zostały przedstawione na poniższym wykresie.



Wykres 3. Zmiany liczby osób pozostających bez zatrudnienia w Polsce, w województwie łódzkim i powiecie bełchatowskim

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z GUS.

2.2. Układ drogowy

2.2.1. Drogi krajowe

Przez obszar powiatu bełchatowskiego przebiega jedna droga krajowa. Jej długość i przebieg znajduje się w tabeli poniżej.

Tabela 2. Wykaz dróg krajowych na terenie powiatu bełchatowskiego.

Nr drogi	Długość	Przebieg
74	46,4	granica powiatu wieluńskiego - Szczerców - Bełchatów - granica powiatu piotrkowskiego

Źródło: opracowanie własne.

Drogi krajowe to trasy służące możliwie szybkiemu przemieszczaniu się między dużymi ośrodkami miejskimi z pominięciem wsi i małych ośrodków miejskich. Uzupełnieniem dróg krajowych są drogi wojewódzkie oraz powiatowe.

2.2.2. Drogi wojewódzkie

Przez obszar powiatu bełchatowskiego przebiegają cztery drogi wojewódzkie.

Tabela 3. Wykaz dróg wojewódzkich na terenie powiatu bełchatowskiego.

Nr drogi	Długość (km)	Przebieg
480	5,3	granica z powiatem łaskim - skrzyżowanie z DW483
483	29,6	granica z powiatem łaskim - Wypychów - Lubiec - Szczerców - granica z powiatem pajęczańskim
484	32,8	granica z powiatem łaskim - Zelów - Łobudzice - Bełchatów - Poręby - Wólka Łękawska - Łękawa - granica z powiatem radomszczańskim
485	19,8	granica z powiatem pabianickim - Drużbice - Kałduny - Bełchatów (skrzyżowanie z DW 484)

Źródło: opracowanie własne.

Łączna długość dróg wojewódzkich w powiecie bełchatowskim to 87,5 km.

2.2.3. Drogi powiatowe

Tabela 4. Wykaz dróg powiatowych na terenie powiatu bełchatowskiego.

Numer	Trasa		Nazwa drogi/ulicy - przebieg	Łączna długość w km
	Miejscowość	ulica/droga		
1500E		dr. zamiejska	Kalisko - Sulmierzyce	15,9
1900E		dr. zamiejska	Łękińsko - Chorzenice	4,9
1901E		dr. zamiejska	Żłobnica - Sulmierzyce	4,8
1902E		dr. zamiejska	Bełchatów - Słok - Janów Nowy - Kaszewice	16,4
			- Kluki	
1903E	Zelów	ul. Dzielna		10,4
	Zelów	ul. Bujnowska		
		dr. zamiejska	Zelów - Bujny Szlach. - Głupice	
1904E		dr. zamiejska	Łobudzice - Bujny Szlacheckie	3,3
1905E		dr. zamiejska	Drużbice - Wola Roźniatowska - Roźniatowice -	10,7

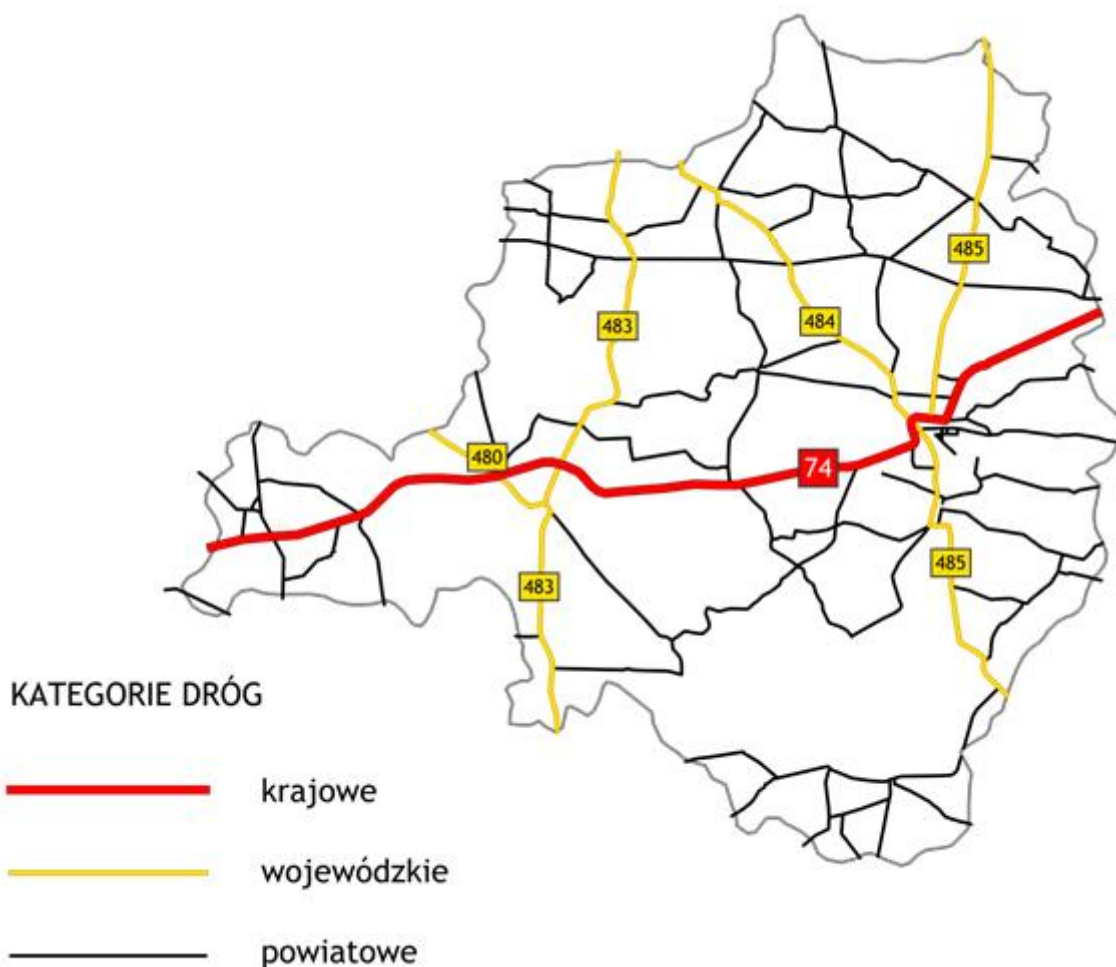
			- Ławy	
1906E		dr. zamiejska	Rawicz - Grabica	2,6
1907E		dr. zamiejska	Łęki - Walewice - Zalesie - Chajczyny	9,9
1908E		dr. zamiejska	Wieś Szczercowska - Magdalenów - Kluki	13,2
1909E		dr. zamiejska	Lubiec - Cisza - Parzno - Domiechowice	17,9
			- Bełchatów	
	Bełchatów	ul. Grabowa		
	Bełchatów	ul. Cegielniana		
1910E		dr. zamiejska	Parzno - Wola Mikorska	4,1
1911E	Bełchatów	ul. Sienkiewicza		9
	Bełchatów	ul. Olsztyńska		
		dr. zamiejska	Bełchatów - Mzurki	
1912E	Bełchatów	ul. Kwiatowa		10,7
	Bełchatów	Pl. Wolności		
	Bełchatów	ul. Czyżewskiego		
		dr. zamiejska	Bełchatów - Bogdanów	
1913E		dr. zamiejska	Bełchatów - Bogdanów Kolonia	5
1914E	Bełchatów	ul. Częstochowska		8,8
	Bełchatów	ul. Południowa		
		dr. zamiejska	Bełchatów - Bukowa - Parzniewice	
1915E		dr. zamiejska	Wólka Łękańska - Zawadów	3,5
1916E		dr. zamiejska	Łęka - Bogdanów	9
1917E		dr. zamiejska	Chabielice - Trzys - Nowy Świat	22
1918E		dr. zamiejska	Szczerców - Osiny	8,7
1919E		dr. zamiejska	Kaszewice - Kurnos - Bełchatów	7
1920E		dr. zamiejska	Kluki - Parzno - Sromutka - Żelów	14,2
	Żelów	ul. Sienkiewicza		
1921E		dr. zamiejska	Kleszczów - Brudzice	4,5
1922E	Żelów	ul. Mickiewicza		4,9
		dr. zamiejska	Żelów - Kurów	
1923E		dr. zamiejska	Zawady - Dobrzelów	1,3
1924E		dr. zamiejska	Prądzew - Dąbrowa Rusiecka - Rusiec	5,3
1925E		dr. zamiejska	Wola Wiązowa - Mierzynów	2,1
1926E		dr. zamiejska	Wola Wiązowa - Konopnica	3,6
1927E	Żelów	Pl. Dąbrowskiego		24,4
	Żelów	ul. Kilińskiego		
		dr. zamiejska	Żelów - Zagłówki - Kociszew - Głupice -	
		dr. zamiejska	- Drużbice - do drogi powiatowej nr 2308 E	
1928E		dr. zamiejska	Dęby Wolskie - st. kolejowa Rusiec	4,3
1929E		dr. zamiejska	Rusiec - Jastrzębice	4,5
1930E	Bełchatów	ul. Harcerska		0,3
1931E	Bełchatów	ul. Piotrkowska		3,6
1932E	Bełchatów	ul. Wyszyńskiego		2,1
1933E	Bełchatów	ul. Okrzei		1,2
1934E	Bełchatów	ul. 1 Maja		1,1

1935E	Belchatów	ul. Dąbrowskiego		0,3
1936E	Belchatów	ul. Zamoście		2,5
1937E	Belchatów	ul. Mielczarskiego		0,6
1938E	Belchatów	ul. Wspólna		1,4
2301E		dr. zamiejska	Malenia - Zagłówki	0,7
2306E		dr. zamiejska	Korczyska - Wygielzów - Kurów	5,2
2308E		dr. zamiejska	Rogoźno - Wygoda - Kącik - Mzurki	29,9
2309E		dr. zamiejska	Chrząstawa - Szczercowska Wieś	3,7
2311E		dr. zamiejska	Widawa - Wola Wiązowa - Kielczygłów	9
3500E		dr. zamiejska	Pajęczno - Chabielice	0,9
3915E		dr. zamiejska	Kamieńsk - Łękińsko - Brudzice	7,7
4526E		dr. zamiejska	Kuźnica Strobińska - Obrów	4,3
4912E		dr. zamiejska	Jamborek - Karczmy - Roźniatowice	13,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.pzd.powiat-belchatowski.pl

Łączna długość dróg powiatowych w powiecie belchatowskim to 354,6 km.

2.2.4. Zestawienie zbiorcze



Mapa 2. Układ drogowy powiatu belchatowskiego.

Źródło: opracowanie własne.

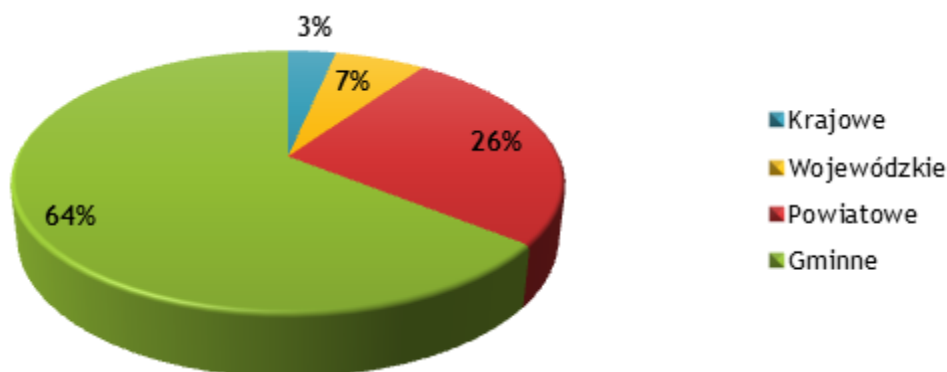
W poniższej tabeli została zaprezentowana długość poszczególnych typów dróg na obszarze powiatu bełchatowskiego.

Tabela 5. Zestawienie dróg różnych typów na terenie powiatu bełchatowskiego.

Drogi	Łączna długość (km)
Krajowe	46,4
Wojewódzkie	87,5
Powiatowe	354,6
Gminne	880,3
Razem	1368,8

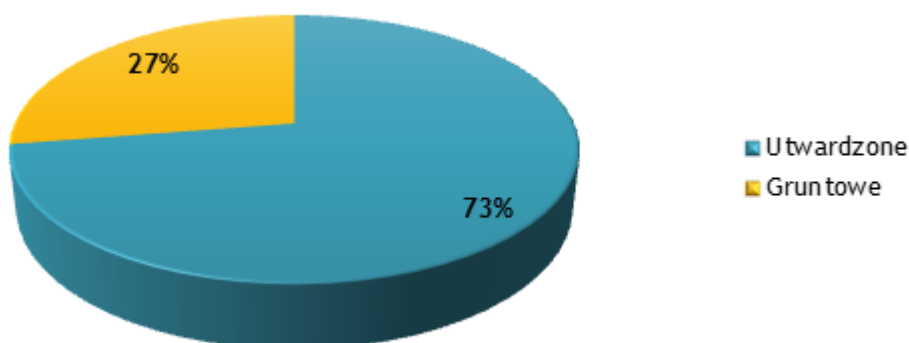
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS oraz www.pzd.powiat-belchatowski.pl

Udział poszczególnych klas dróg w całkowitej długości dróg powiatu bełchatowskiego został przedstawiony na poniższym wykresie.



Wykres 4. Struktura dróg powiatu bełchatowskiego ze względu na kategorię drogi.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS oraz www.pzd.powiat-belchatowski.pl



Wykres 5. Struktura dróg powiatu bełchatowskiego ze względu na typ nawierzchni.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS oraz www.pzd.powiat-belchatowski.pl

2.3. Transport pasażerski dostępny na terenie powiatu bełchatowskiego

2.3.1. Transport drogowy

Na terenie powiatu bełchatowskiego występują przewozy:

- gminne,

- powiatowe,
- wojewódzkie,
- krajowe.

W mieście Bełchatów funkcjonuje organizowana przez miasto komunikacja miejska, są to jedyne przewozy na obszarze powiatu o charakterze użyteczności publicznej. Wszystkie pozostałe przewozy to przewozy komercyjne wykonywane w oparciu o zezwolenia wydane przez organizatorów odpowiedniego szczebla. Przewozy powiatowe (czyli te, na które zezwolenia wydał Starosta Powiatu Bełchatowskiego) zostały przeanalizowane w punkcie 3.1.

2.3.2. Transport kolejowy

Obecnie w powiecie bełchatowskim nie funkcjonują pasażerskie połączenia kolejowe. Przez powiat przebiega jednotorowa, niezelektryfikowana linia kolejowa nr 24 Piotrków Trybunalski - Zarzecze, a także (przez obszar gminy Rusiec) dwutorowa, zelektryfikowana linia kolejowa nr 131 (Magistrala węglowa). Na obu prowadzony jest wyłącznie ruch towarowy.

2.3.3. Transport lotniczy

Na obszarze powiatu bełchatowskiego nie funkcjonuje port lotniczy. Najbliższe lotnisko cywilne znajduje się 46,7 km na północ od Bełchatowa w Łodzi. Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta obsługuje 13 regularnych kierunków lotniczych oraz 10 kierunków lotów czarterowych, które zestawiono w tabeli poniżej.

Tabela 6. Zestawienie lotów regularnych i czarterowych z łódzkiego lotniska.

LOTY	
Regularne	Czarterowe
- Barcelona	- Antalya
- Bruksela	- Burgas
- Dortmund	- Chania
- Dublin	- Enfidha
- East Midlands	- Hurghada
- Londyn Luton	- Kos
- Londyn Stansted	- Monastyr
- Mediolan	- Rodos
- Monachium	- Sharm El Sheikh
- Oslo Rygge	- Zakynthos
- Paryż	
- Rzym	
- Tel Aviv	

Źródło: opracowanie własne na podstawie airport.lodz.pl

3. Sieć komunikacyjna

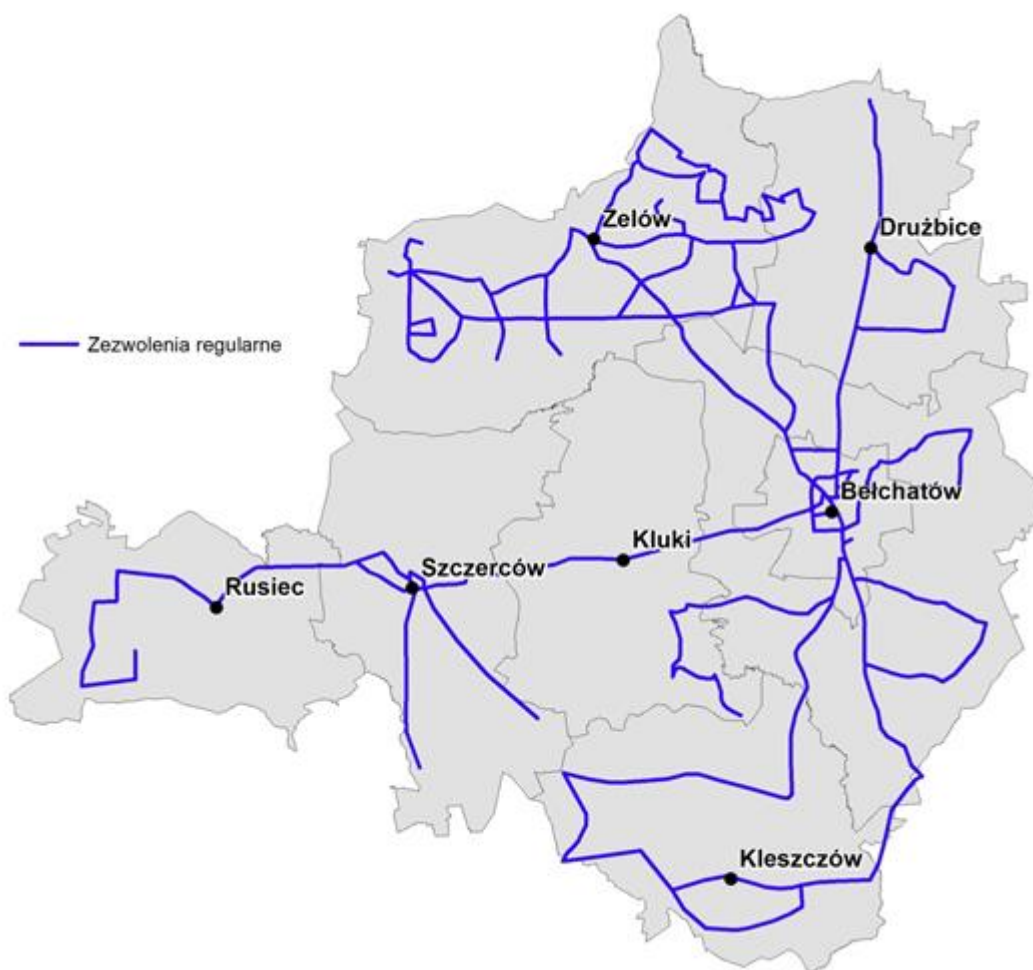
3.1. Obecna sieć komunikacyjna

Sieć komunikacyjna powiatu bełchatowskiego składa się z dwóch elementów: ogólnodostępnej sieci połączeń regularnych oraz z linii zakładowych (pracowniczych, zamawianych przez zakłady pracy). Ze względu na poziom zatrudnienia w największych zakładach pracy znajdujących się na obszarze powiatu linie pracownicze stanowią istotną składową systemu transportowego, jednak zaspokajają one jedynie potrzeby dowozu do pracy jedynie konkretnej grupy osób. Pozostałe podróże są realizowane transportem ogólnodostępnym.

Starosta Powiatu Bełchatowskiego wydał 125 zezwoleń:

- 24 zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób,
- 101 zezwoleń na wykonywanie regularnych specjalnych przewozów osób.

Poniżej znajdują się schematy przedstawiające układ linii regularnych i specjalnych oraz tabela zawierająca spis zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób.



Mapa 3. Układ linii regularnych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od starostwa powiatowego.



Mapa 4. Układ linii regularnych specjalnych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od starostwa powiatowego.

Tabela 7. Wykaz zezwoleń regularnych wydanych przez Starostę Powiatu Bełchatowskiego.

Nr zezwolenia	Nazwa Przewoźnika	Nazwa linii	Ważne do	Tam			Powrót		
				robocze	sob.	nd.	robocze	sob.	nd.
4/11	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie Sp. z o.o.	Bełchatów - Dobiecín - Myszaki - Bełchatów	30.09.2016 r.	1	0	0	1	0	0
1/12	Prywatne Przedsiębiorstwo Usługowo Handlowe „Jar-Tour” Jarosław	Zelów - Bocianicha - Łobudzice - Wygoda	31.12.2016 r.	1	0	0	2	0	0
2/12	Prywatne Przedsiębiorstwo Usługowo Handlowe „Jar-Tour” Jarosław	Zelów - Łobudzice - Bujany Szlacheckie	31.12.2016 r.	2	0	0	2	0	0
3/12	Prywatne Przedsiębiorstwo Usługowo Handlowe „Jar-Tour” Jarosław	Zelów - Poźdzenice - Zelów	31.12.2016 r.	1	0	0	2	0	0
4/12	Prywatne Przedsiębiorstwo Usługowo Handlowe „Jar-Tour” Jarosław	Zelów - Wygiełzów - Łobudzice	31.12.2016 r.	1	0	0	2	0	0
5/12	Prywatne Przedsiębiorstwo Usługowo Handlowe „Jar-Tour” Jarosław	Zelów - Zalesie – Wygiełzów - Łobudzice	31.12.2016 r.	1	0	0	3	0	0
6/13	Przewozy Autokarowe Mirosława Kołasińska	Zelów - Podwody - Bełchatów	31.12.2016 r.	13	5	0	13	5	0
7/13	Jerzy Szubert „Dylizans - Bus” Przewóz Osób	Osiny - Szczerców - Bełchatów	31.12.2016 r.	5	0	0	5	0	0
9/13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie Sp. z o.o.	Bełchatów - Mazury - Zawadów - Kalisko	31.12.2016 r.	1	0	0	1	0	0
10/13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie Sp. z o.o.	Bełchatów - Kaszewice - Nowy Janów	31.12.2016 r.	4	0	0	4	0	0
11/13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie Sp. z o.o.	Bełchatów - Podwody - Zelów	31.12.2016 r.	12	6	4	11	5	3
12/13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie Sp. z o.o.	Bełchatów - Łękawa - Kleszczów - Łękińsko	31.12.2016 r.	1	0	0	1	0	0
13/13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie Sp. z o.o.	Zelów - Roźniatowice - Bełchatów	31.12.2016 r.	1	0	0	1	0	0
14/13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie Sp. z o.o.	Bełchatów - Szczerców - Rusiec	31.12.2016 r.	2	1	1	2	0	0
15/13	Przewozy Autokarowe „Jaguar” Katarzyna Kusiak	Dęby Wolskie - Rusiec - Szczerców - Bełchatów	31.12.2016 r.	3	0	0	3	0	0
16/13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie Sp. z o.o.	Bełchatów - Szczerców - Chabielice	31.12.2016 r.	1	0	0	2	0	0
1/14	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie Sp. z o.o.	Bełchatów - Suchcice - Druźbice - Bełchatów	31.12.2016 r.	0	0	0	1	0	0
2/14	Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o.	Bełchatów - Nowy Świat	31.12.2016 r.	8	7	7	8	7	7
4/14	Przewozy Autokarowe „Jaguar” Katarzyna Kusiak	Rusiec - Szczerców - Kluki - Bełchatów	31.12.2016 r.	1	0	0	0	0	0

5/14	Przewozy Autokarowe „Jaguar” Katarzyna Kusiak	Dęby Wolskie - Wola Wiązowa - Rusiec - Szczerców - Kluki - Bełchatów	31.12.2016 r.	1	0	0	1	0	0
6/14	Jerzy Szubert „Dylizans - Bus” Przewóz Osób	Bełchatów - Kluki - Szczerców - Rusiec	31.12.2016 r.	2	0	0	2	0	0
7/14	Zakład Komunalny „Kleszczów” Sp. z o.o.	Kleszczów - Wolica - Rogowiec - Bełchatów	31.12.2016 r.	1	0	0	1	0	0
8/14	Zakład Komunalny „Kleszczów” Sp. z o.o.	Kleszczów - Rogowiec - Bełchatów	31.12.2016 r.	1	0	0	1	0	0
9/14	Zakład Komunalny „Kleszczów” Sp. z o.o.	Kleszczów - Wolica - Bełchatów	31.12.2016 r.	1	0	0	1	0	0

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów otrzymanych od starostwa powiatowego.

3.2. Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Powiat bełchatowski planuje dążyć do zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu oraz po rozpoczęciu organizowania i (ewentualnego) finansowania transportu zbiorowego do optymalnego prowadzenia przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych o adekwatnych do potrzeb przewozowych parametrach obsługi. Powiat bełchatowski jako organizator transportu zbiorowego będzie dostosowywał ofertę przewozową do zmieniających się zachowań transportowo-komunikacyjnych mieszkańców m.in. w oparciu o wnioski pasażerów dotyczące tras czy rozkładów jazdy, jak również w związku z pojawiającymi się istotnymi z punktu widzenia przewozów powiatowych generatorami ruchu. Relacje i trasy komunikacyjne będą uwzględniać wytyczne nakreślone przez gminne studia uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego. Czynniki wpływającymi na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego są przede wszystkim:

- zmiany liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia,
- zmiany społeczno-gospodarcze,
- rozwój przestrzenny powiatu bełchatowskiego.

Celem zmian wprowadzanych na sieci komunikacyjnej będzie zabezpieczenie realizacji podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu ze szczególnym uwzględnieniem osób niemogących samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego oraz podnoszenie atrakcyjności oferty przewozowej.

Planowana sieć komunikacyjna składa się z dwóch rodzajów połączeń - podstawowych (obligatoryjnych) - niezbędnych do utrzymania, łączących siedziby gmin z miastem Bełchatowem oraz pozostałych - uzupełniających, opartych przede wszystkim na obecnie funkcjonujących liniach.

Przewidzianą do realizacji w pierwszej kolejności jest sieć podstawowa (wariant podstawowy), natomiast linie sieci uzupełniającej (wariant uzupełniający) uruchamiane będą w miarę możliwości finansowych powiatu.

Mapa planowanej sieci komunikacyjnej (część graficzna planu transportowego) znajduje się w rozdziale 12.

Linie komunikacyjne zapewniające zaspokojenie powiatowych potrzeb transportowych nie muszą kończyć się w relacjach powiatowych, ale mogą wybiegać do sąsiednich powiatów. W takich przypadkach, zależnie od przyjętego modelu organizacyjnego, powiat bełchatowski może nie być jedynym organizatorem tych połączeń (może też nie być nim w ogóle), będzie jednak zabiegać o jak najlepszą integrację tych połączeń z pozostałą siecią powiatową. Powiat bełchatowski rozważy możliwość zawierania porozumień między powiatowych.

Głównym, naturalnym węzłem przesiadkowym dla powiatowej sieci komunikacyjnej jest miasto Bełchatów. W stolicy powiatu ogniskują się cele podróży (generatory ruchu) oraz spotykają się wszystkie linie komunikacyjne łączące siedziby wszystkich gmin z siedzibą powiatu.

Powiat bełchatowski nie jest i nie planuje być organizatorem przewozów kolejowych, jednak w przypadku pojawienia się kolejowych przewozów pasażerskich powiat będzie zabiegał u organizatora tych przewozów - Marszałka Województwa Łódzkiego, o jak najlepsze dostosowanie oferty do potrzeb mieszkańców.

Powiat bełchatowski będzie dążył do skomunikowania połączeń powiatowych z połączeniami organizowanymi przez Marszałka Województwa Łódzkiego w przypadku ich uruchomienia.

4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu bełchatowskiego

4.1. Informacje ogólne

Potrzeby przewozowe definiowane są jako tzw. potrzeby wtórne, to znaczy takie, dzięki którym zaspokajane są potrzeby pierwotne. Potrzeby przewozowe są więc takimi, które spowodowane są koniecznością lub chęcią realizacji procesu polegającego na przemieszczaniu się w celach zarobkowych, edukacyjnych, rozrywkowych, zdrowotnych lub innych. Zapotrzebowanie na odbywanie podróży powiatowych spowodowane jest koniecznością przemieszczania się w granicach administracyjnych powiatu bełchatowskiego przez obszar minimum dwóch gmin i definiuje popyt na te usługi.

4.2. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

Do generatorów ruchu zlokalizowanych na terenie powiatu bełchatowskiego zaliczyć należy:

- urzędy i instytucje publiczne,

- placówki oświatowe,
- strefy przemysłowe i duże zakłady pracy,
- obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne oraz handlowe,
- publiczne placówki służby zdrowia.

Funkcje pełnione przez generatory ruchu determinują charakter realizowanych do nich podróży. Podróże odbywane do miejsc nauki lub pracy mają charakter obligatoryjny oraz wykonywane są co najmniej dwukrotnie w ciągu doby w dni robocze. Podróże o innym charakterze (np. rozrywkowym lub zdrowotnym) są incydentalne i nieregularne.

4.2.1. Urzędy i instytucje publiczne

Jedną z głównych grup generujących ruch są urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne, mające swoje siedziby na terenie powiatu bełchatowskiego. Wykaz ważniejszych instytucji (urzędów) znajduje się w poniższej tabeli.

Tabela 8. Urzędy i instytucje publiczne w powiecie bełchatowskim.

Nazwa placówki	Adres placówki
Miasto Bełchatów	
Starostwo Powiatowe	ul. Pabianicka 17/19, 97-400 Bełchatów
Powiatowy Urząd Pracy w Bełchatowie	ul. Bawelniana 3, 97-400 Bełchatów
Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Bełchatowie	ul. Okrzei 49, 97-400 Bełchatów
Komenda Powiatowa Policji	ul. 1 Maja 7, 97-400 Bełchatów
Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Bełchatowie	ul. Wspólna 7, 97-400 Bełchatów
Prokuratura Rejonowa	ul. Kościuszki 13, 97-400 Bełchatów
Sąd Rejonowy	ul. Okrzei 4, 97-400 Bełchatów
Gmina Bełchatów	
Urząd Gminy Bełchatów	ul. Kościuszki 13, 97-400 Bełchatów
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Kościuszki 13, 97-400 Bełchatów
Gmina Drużbice	
Urząd Gminy Drużbice	Drużbice 77A, 97-403 Drużbice
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	Drużbice 20, 97-403 Drużbice
Gmina Kleszczów	
Urząd Gminy w Kleszczowie	ul. Główna 47, 97-410 Kleszczów
Gminne Centrum Informacji	ul. Główna 122, 97-410 Kleszczów
Gmina Kluki	
Urząd Gminy Kluki	Kluki 88, 97-415 Kluki
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	97-415 Kluki
Gmina Rusiec	
Urząd Gminy w Ruścu	ul. Wieluńska 35, 97-438 Rusiec
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Ruścu	ul. Wieluńska 72, 97-438 Rusiec
Gmina Szczerców	
Urząd Gminy w Szczercowie	ul. Pułaskiego 8, 97-420 Szczerców

Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Szczercowie	ul. 3 Maja 6, 97-420 Szczerców
Gmina Żelów	
Urząd Miejski w Żelowie	ul. Żeromskiego 23, 97-425 Żelów
Miejsko-Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Żelowie	ul. Piotrkowska 12, 97-425 Żelów
Środowiskowy Dom Samopomocy w Walewicach	Walewice 42, 97-425 Żelów

Źródło: opracowanie własne.

4.2.2. Placówki oświatowe

Przewozy realizowane na terenie powiatu są istotne dla uczniów szkół, którzy są pozbawieni możliwości samodzielnego podróżowania własnym samochodem, przez co w dużej mierze są zdani jedynie na komunikację zbiorową. Poniższa tabela przedstawia nazwy i adresy szkół w poszczególnych gminach.

Tabela 9. Placówki oświatowe w powiecie bełchatowskim.

Nazwa placówki	Adres placówki
Gmina i Miasto Bełchatów	
I Liceum Ogólnokształcące im. Władysława Broniewskiego w Bełchatowie	ul. 1-go Maja 6, 97-400 Bełchatów
II Liceum Ogólnokształcące im. Jana Kochanowskiego w Bełchatowie	ul. Czapliniecka 72, 97-400 Bełchatów
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 3 im. Ludwika Czyżewskiego w Bełchatowie	ul. Czapliniecka 96, 97-400 Bełchatów
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 4 im. Romualda Traugutta w Bełchatowie	ul. Czapliniecka 98, 97-400 Bełchatów
Zespół Szkół i Placówek Oświatowych BSTO im. Zbigniewa Herberta Samorządowy Zespół Szkół	ul. Fabryczna 6, 97-400 Bełchatów
Gmina Kleszczów	
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Kleszczowie	ul. Sportowa 8, 97-410 Kleszczów
Gmina Szczerców	
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Szczercowie	ul. Piłsudskiego 66, 97-420 Szczerców
Gmina Żelów	
Zespół Szkół Ogólnokształcących w Żelowie	ul. Kilińskiego 40, 97-425 Żelów
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych im. Jana Kilińskiego	ul. Kilińskiego 5, 97-425 Żelów

Źródło: opracowanie własne.

4.2.3. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

Znaczącymi generatorami ruchu są również zakłady pracy. Większość dużych zakładów pracy znajduje się na terenie Bełchatowa.

Spis przedsiębiorstw zawiera poniższa tabela.

Tabela 10. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy w powiecie bełchatowskim.

Nazwa placówki	Adres placówki
Miasto Bełchatów	
PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna Spółka Akcyjna Oddział Kopalnia Węgla Brunatnego Bełchatów	Rogowiec, ul. Św. Barbary 3, 97 - 400 Bełchatów
PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna Spółka Akcyjna Oddział Elektrownia Bełchatów	Rogowiec, ul. Energetyczna 7, 97 - 406 Bełchatów
Gmina Kleszczów	
Constantia Teich Poland	ul. Austriacka 5, 97-410 Kleszczów
KWH PIPE (Poland) sp. z o.o.	ul. Przemysłowa 5, 97-410 Kleszczów
CAT POLSKA Sp. z o.o.	ul. Maurice Coulet 9, Rogowiec,

	97-410 Kleszczów
Kersten Europe Sp. z o.o.	ul. Przemysłowa 6, 97-410 Kleszczów
ARIX POLSKA Sp. z o.o.	ul. Przemysłowa 8, 97-410 Kleszczów
PRO BAUMERT Sp. z o.o.	Biłgoraj k. Bełchatowa, 97-427 Rogowiec
Grocom Media sp. z o.o.	ul. Główna 45, 97-410 Kleszczów

Źródło: opracowanie własne.

Znaczącym źródłem ruchu jest znajdująca się w Bełchatowie strefa przemysłowa: Bełchatowsko Kleszczowski Park Przemysłowo Technologiczny (ul. Przemysłowa 4, 97-400 Bełchatów).

Firmy działające na terenie Bełchatowsko-Kleszczowskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego:

- PRO-FENCE Centrum Ogrodzeniowe Anna Otczyk,
- Przedsiębiorstwo Handlowo Usługowe PAW-TRANS Paweł Jędrzejczyk,
- Firma Handlowo Usługowa OSKAR Janusz Słowiński,
- ISOTECH Rafał Telązka,
- TRANSPORT TOWAROWY Wiesława Śnieg,
- ADAM FORMALCZYK,
- BEST TRANS Sp. z o.o.,
- EKO-TERM Spółka jawna,
- POLSKI SERWIS ENERGETYCZNY & BEŁCHATOWSKIE CENTRUM SPAWALNICZE Sandra Dam,
- POLSKI SERWIS ENERGETYCZNY Dariusz Dam.

4.2.4. Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne oraz handlowe

Większe obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne oraz handlowe generujące ruch w powiecie bełchatowskim zostały ujęte w poniższej tabeli.

Tabela 11. Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne oraz handlowe.

Nazwa placówki	Adres placówki
Miasto Bełchatów	
GIEKSA Arena	ul. Sportowa 3, 97-400 Bełchatów
Hala „Energia”	ul. Dąbrowskiego 11, 97-400 Bełchatów
OSiR Wawrzkowizna	Wawrzkowizna 1, 97-400 Bełchatów
Towarzystwo Sportu i Rekreacji „Jupiter” przy PGE Elektrowni Bełchatów S.A.	ul. Czapliniecka 19A, 97-400 Bełchatów
Ekspozycja PGE Giganty Mocy	plac Gabriela Narutowicza 3, 97-400 Bełchatów
Kino Kultura	plac Gabriela Narutowicza 1A, 97-400 Bełchatów
MCK Grocholice	Rynek Grocholski 6, 97-400 Bełchatów
Muzeum Regionalne w Bełchatowie	ul. Rodziny Hellwigów 11, 97-400 Bełchatów
Galeria Olimpia Bełchatów	ul. Kolejowa 6, 97-400 Bełchatów
Galeria Bawełnianka	ul. Bawełniana 7, 97-408 Bełchatów
Centrum Handlowe Echo Bełchatów	ul. Kolejowa 4, 97-400 Bełchatów
BEŁCHATÓWDIS	ul. Staszica, 97-400 Bełchatów
Gmina Bełchatów	
Gminne Centrum Kultury	Zdzieszulice Dolne 20a, 97-400 Bełchatów
Gmina Drużbice	
Gminna Biblioteka Publiczna	Drużbice 16, 97-403 Drużbice
Gmina Kleszczów	
SOLPARK KLESZCZÓW Sp. z o.o.	ul. Sportowa 8, 97-410 Kleszczów
Gminny Ośrodek Kultury w Kleszczowie	ul. Główna 74, 97-410 Kleszczów
Wiejski Ośrodek Kultury w Antoniówce	Antoniówka 48, 97-410 Kleszczów
Wiejski Ośrodek Kultury w Czyżowie	Czyżów 21c, 97-410 Kleszczów

Wiejski Ośrodek Kultury w Dębinie	Dębina 42, 97-410 Kleszczów
Gminna Biblioteka Publiczna w Kleszczowie	ul. Sportowa 8, 97-410 Kleszczów
Gmina Kluki	
Gminny Ośrodek Kultury	Kluki 93, 97-415 Kluki
Gminna Biblioteka Publiczna w Klukach	Kluki 93, 97-415 Kluki
Gmina Rusiec	
Gminny Ośrodek Kultury	ul. Koniecpolskiego 5, 97-438 Rusiec
Gmina Szczerców	
Gminna Hala Sportowa w Szczercowie	ul. Rzeczna 7, 97-420 Szczerców
Gminny Ośrodek Kultury	ul. Częstochowska 10, 97-420 Szczerców
Gminna Biblioteka Publiczna w Szczercowie	ul. Mickiewicza 39a, 97-420 Szczerców
Klub „Kuznia”	ul. Częstochowska 10, 97-420 Szczerców
Gmina Żelów	
Biblioteka Publiczna Miasta i Gminy im. Adama Mickiewicza w Żelowie	pl. Dąbrowskiego 9, 97-425 Żelów
Dom Kultury w Żelowie	ul. Kościuszki 74, 97-425 Żelów

Źródło: opracowanie własne.

4.2.5. Publiczne placówki służby zdrowia

W poniżej tabeli przedstawiono wykaz publicznych placówek służby zdrowia, z których korzystają mieszkańcy powiatu bełchatowskiego.

Tabela 12. Publiczne placówki służby zdrowia w powiecie bełchatowskim.

Nazwa placówki	Adres placówki
Miasto Bełchatów	
Szpital Wojewódzki im. Jana Pawła II	ul. Czapliniecka 123, 97-400 Bełchatów
Poradnia psychologiczna	ul. Czapliniecka 36a, 97-400 Bełchatów
Poradnia Promocji Zdrowia	ul. 1-go Maja 4, 97-400 Bełchatów
Gmina Szczerców	
Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Szczercowie	ul. Mickiewicza 39b, 97-420 Szczerców
Gmina Żelów	
Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Żelowie	ul. Żeromskiego 21, 97-425 Żelów

Źródło: opracowanie własne.

4.3. Gęstość zaludnienia obszaru objętego planem transportowym

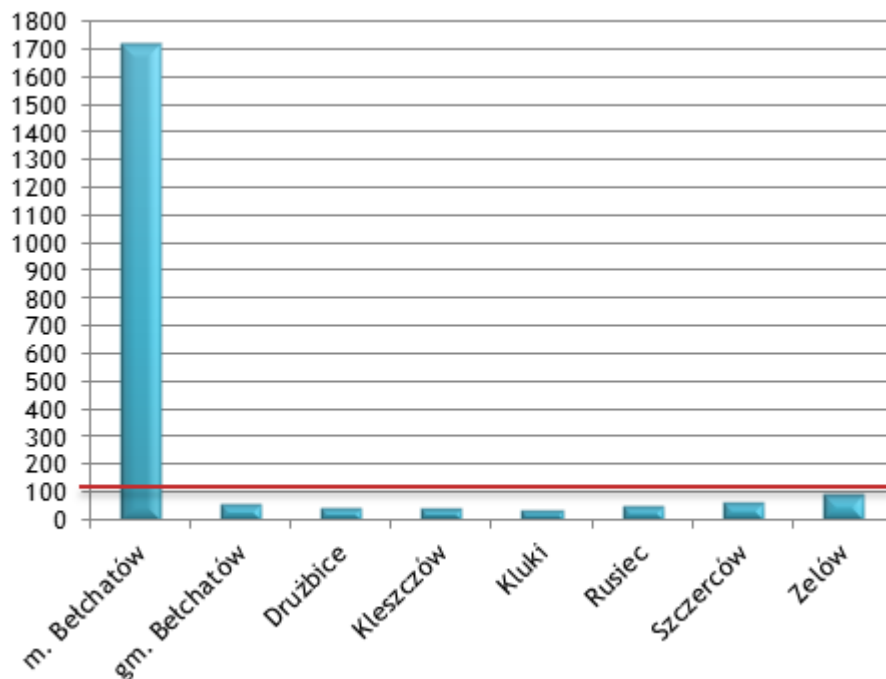
W tabeli poniżej została przedstawiona gęstość zaludnienia, powierzchnia oraz liczba ludności powiatu bełchatowskiego.

Tabela 13. Powierzchnia, liczba ludności oraz gęstość zaludnienia poszczególnych gmin powiatu bełchatowskiego.

Gmina	Powierzchnia		Liczba ludności		Gęstość zaludnienia (os./km ²)
	km ²	%	os.	%	
m. Bełchatów	35	3,6	59565	52,7	1720
gm. Bełchatów	180	18,6	10585	9,4	59
Drużbice	113	11,7	5097	4,5	45
Kleszczów	125	12,9	5165	4,6	41
Kluki	119	12,3	4276	3,8	36
Rusiec	100	10,3	5186	4,6	52
Szczerców	129	13,3	8080	7,1	63
Żelów	167	17,3	15151	13,4	91
OGÓLEM	968	100	113105	100	117

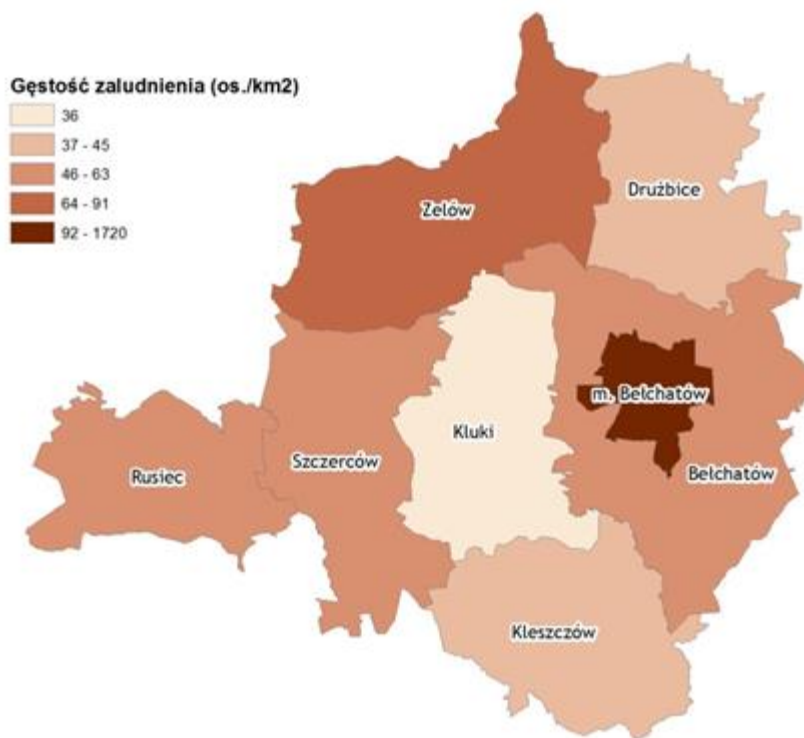
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W powiecie bełchatowskim na obszarze 968 km² mieszka 113 105 osób. Oznacza to, że gęstość zaludnienia na tym terenie wynosi 117 osób na km². Najmniejszą gęstość zaludnienia posiada gmina Kluki (36 os./km²). Na poniższym wykresie oraz mapie zostało zaprezentowane porównanie gęstości zaludnienia w gminach powiatu bełchatowskiego.



Wykres 6. Gęstość zaludnienia w gminach i powiecie.

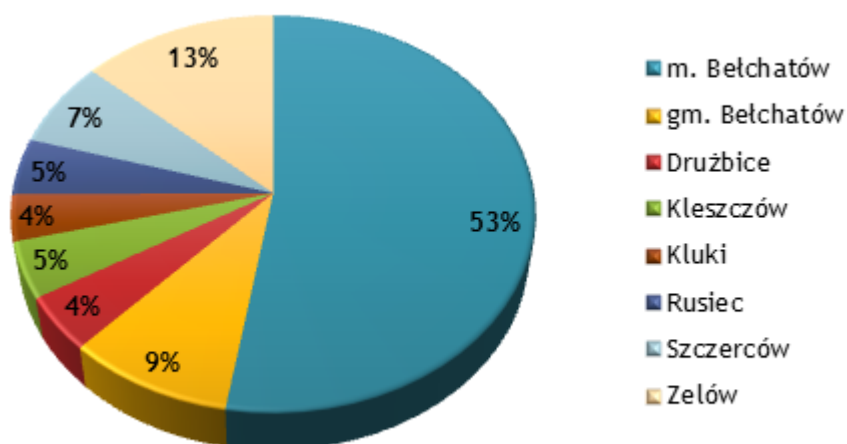
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Mapa 5. Gęstość zaludnienia w powiecie bełchatowskim.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Poniższy wykres kołowy przedstawia procentowy udział liczby ludności poszczególnych gmin w łącznej liczbie ludności powiatu bełchatowskiego.

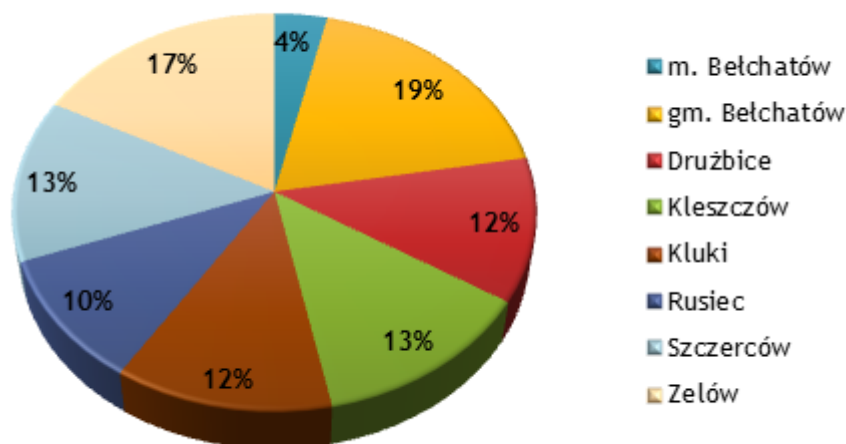


Wykres 7. Udział procentowy liczby mieszkańców poszczególnych gmin należących do powiatu bełchatowskiego w stosunku do całkowitej liczby mieszkańców powiatu bełchatowskiego.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Ludność miasta Bełchatów stanowi 53% ogólnej liczby ludności powiatu bełchatowskiego. W pozostałych gminach liczba ludności kształtuje się podobnie. Gminy, które w ujęciu procentowym zamieszkuje najmniej mieszkańców to gmina Drużbice i gmina Kluki - po 4% liczby wszystkich mieszkańców powiatu bełchatowskiego.

Procentowy udział powierzchni poszczególnych gmin powiatu bełchatowskiego w całej powierzchni powiatu przedstawiony został na poniższym wykresie.



Wykres 8. Udział procentowy powierzchni poszczególnych gmin należących do powiatu bełchatowskiego w stosunku do całkowitej powierzchni powiatu bełchatowskiego.

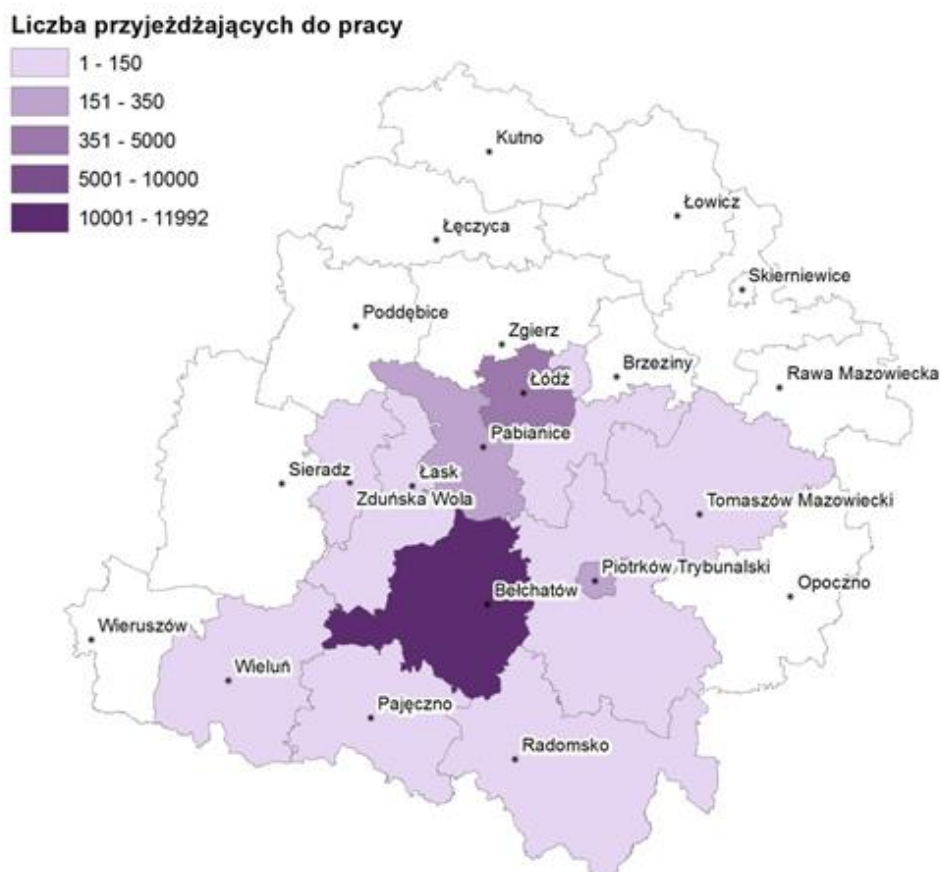
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Gmina Bełchatów zajmuje obszar prawie 19% powiatu. Niewiele mniejsza jest gmina Zelów (17%), zaś najmniejszą powierzchnię zajmuje miasto Bełchatów (4%).

4.4. Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu bełchatowskiego

W ramach Narodowego Spisu Powszechnego w 2011 roku zbadano dojazdy do pracy dla ogółu osób pracujących. Badanie zostało przeprowadzone na podstawie danych znajdujących się w rejestrach administracyjnych, pozyskanych przez statystykę publiczną. W efekcie dokonano statystyki dojeżdżających do pracy, wraz z dokładną identyfikacją terytorialną ich miejsca pracy, które w połączeniu z faktycznym miejscem zamieszkania tych osób wyznaczyły kierunki przepływów związanych z pracą.

Badanie to nie uwzględnia środka transportu, częstotliwości i czasu podróży osób dojeżdżających do pracy. Do analiz wykorzystano wyłącznie dane tabelaryczne dołączone do opracowania NSP 2011.



Mapa 6. Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu bełchatowskiego - przyjazdy do pracy.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W badaniu uwzględnieni są ci mieszkańcy powiatu bełchatowskiego, którzy wyjeżdżając do pracy przekraczają granicę gminy zamieszkania.

Powyższa mapa pokazuje, że 85% osób podróżuje do pracy w ramach swojego powiatu. Około 8% ludności dojeżdża do Łodzi, 2% - do Piotrkowa Trybunalskiego i około 1,5% - do powiatu pabianickiego. Pozostałe powiaty mają znikomy udział w dojazdach do pracy.

Tabela 14. Macierz podróży w powiecie bełchatowskim.

Gmina zamieszkania	Gmina pracy									
	m. Bełchatów	Drużbice	Kleszczów	Kluki	Rusiec	Szczerców	Zelów - miasto	Zelów - obszar wiejski	gm. Bełchatów	Suma
m. Bełchatów	-	36	6801	103	28	59	35		130	7192
Drużbice	162	-	110						14	286
Kleszczów	60		-							60
Kluki	209		370	-		20				599
Rusiec	50		156		-	60				266
Szczerców	208		550	45	86	-				889
Zelów - miasto	222		263				-	56		541
Zelów - obszar wiejski	166		161		11	16	231	-		585
gm. Bełchatów	730	10	812	22					-	1574
Suma	1807	46	9223	170	125	155	266	56	144	11992

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Macierz podróży w ramach powiatu bełchatowskiego pokazuje, że największą popularnością cieszy się gmina Kleszczów, w której zlokalizowana jest kopalnia węgla brunatnego. Atrakcyjne jest także miasto Bełchatów jako stolica powiatu.

Statystycznie wśród gmin najwięcej osób wyjeżdża do pracy z Bełchatowa, przy czym niemal 95% tych podróży kończy się w gminie Kleszczów. Drugą w kolejności gminą jest gmina Bełchatów, z której to mieszkańcy wyjeżdżają do pracy przede wszystkim do gminy Kleszczów (52%) oraz do miasta powiatowego (46%).

Uzupełnieniem powyższych statystyk jest badanie preferencji komunikacyjnych mieszkańców powiatu bełchatowskiego, opisane w punkcie 6.

4.5. Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu bełchatowskiego w zależności od czasu ich występowania

Potrzeby przewozowe są zmienne i zależą od dnia tygodnia i pory dnia. Liczba kursów zaplanowanych do realizacji oraz wykorzystywany do ich obsługi tabor muszą być dostosowane w taki sposób, by zapewnić właściwy poziom bezpieczeństwa, komfortu, a także odpowiedni wynik ekonomiczny. Zróznicowanie potoków pasażerskich w zależności od pory dnia oraz relacji odbywanych podróży powinno skutkować dostosowywaniem do zapotrzebowania wielkości taboru, co wpływa nie tylko na pojemność autobusu, ale i na koszty związane z wykonywaną przezeń pracą przewozową.

4.5.1. Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia

Potrzeby transportowe mieszkańców są zdecydowanie odmienne w różne dni tygodnia. Dni robocze warunkują podróże z miejsca zamieszkania do zakładów pracy i miejsc nauki, a także podróże powrotne. Mają one charakter codzienny i cykliczny, a więc odbywają się o konkretnych godzinach i w stałych relacjach. Przewozy te są masowe z powodu ogniskowania się celów podróży w czasie (godzina rozpoczęcia i zakończenia zmiany lub zajęć szkolnych) i przestrzeni (miejsca pracy i nauki). Mają one również charakter obligatoryjny, a więc są niezbędne do egzystencji, a brak możliwości ich wykonania skutkowałby niepożądanymi zmianami społeczno-gospodarczymi np. zwiększeniem liczby osób bezrobotnych w powiecie.

W soboty, niedziele i święta struktura potrzeb przewozowych jest odmienna. Osób pracujących jest znacznie mniej (najmniej w święta) niż w dni robocze, a uczniowie nie dojeżdżają do szkół. W te dni przeważają podróże o charakterze fakultatywnym i incydentalnym. Są to przewozy bardziej rozproszone niż w dni robocze, a głównymi ich celami są miejsca handlu i rozrywki.

Potrzeby przewozowe ulegają zmianie również w ciągu roku. W czasie letnich wakacji i ferii zimowych popyt na usługi transportowe jest mniejszy. Występują również okresy specyficzne, np. okres Wszystkich Świętych, charakteryzujący się wzmożonym ruchem wokół cmentarzy i kościołów.

4.5.2. Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia

Potrzeby przewozowe są zmienne również w zależności od pory dnia. W związku z charakterem wykonywanych podróży w dni robocze można wyróżnić dwa szczyty przewozowe: poranny oraz popołudniowy, a także tzw. międzyszczyt i wieczorny okres, który charakteryzuje się zmniejszonym popytem na usługi transportowe. W soboty, niedziele i święta zapotrzebowanie rozkłada się bardziej równomiernie, bowiem trudniej wyszczególnić stałe motywacje podróży.

4.6. Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Na etapie projektowania infrastruktury transportowej należy uwzględnić potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Szczególnie bierze się pod uwagę te miejsca, które stanowią potencjalne cele podróży osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej, jak np. placówki służby zdrowia czy instytucje publiczne.

Przy budowie nowej lub modernizacji istniejącej infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących powiat bełchatowski będzie dążyć do:

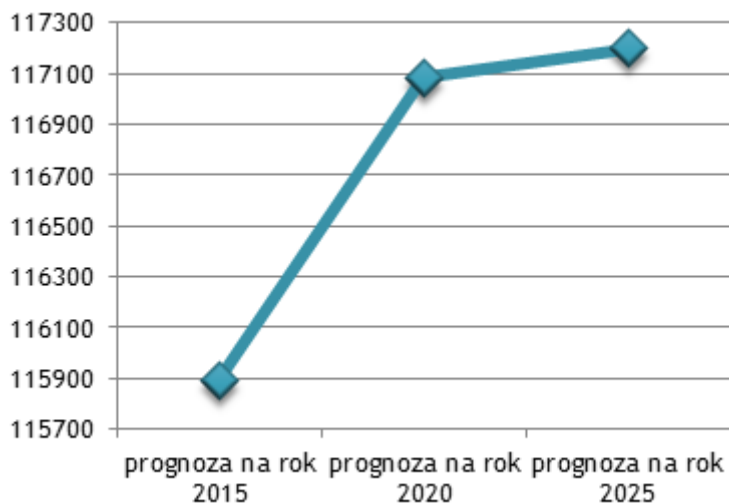
- zlokalizowania przystanków komunikacji zbiorowej możliwie blisko źródeł ruchu (przy jednoczesnym uwzględnieniu wytycznych związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego),
- lokalizacji przystanków komunikacji zbiorowej połączonej z ciągami pieszymi,

- maksymalnego wyeliminowania barier poruszania się poprzez:
 - likwidację barier występujących na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej,
 - likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych,
- dostosowania wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów,
- umożliwienia podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej (poprzez dostosowaną konstrukcję przystanków komunikacyjnych),
- optymalnej gęstości przystanków komunikacyjnych, z uwzględnieniem przystanków „na żądanie”.

4.7. Podsumowanie

Potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu bełchatowskiego w zakresie powiatowych przewozów pasażerskich zaspokajane są obecnie dzięki usługom przewozowym świadczonym przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie Sp. z o.o. i uzupełniane przez przewoźników prywatnych. Z uwagi na fakt, iż przewoźnicy otrzymują zwrot za stosowane ulgi ustawowe z Urzędu Marszałkowskiego w Łodzi nie można jednoznacznie stwierdzić, że prowadzą działalność na zasadach wyłącznie komercyjnych. Wykonywane autobusami usługi zapewniają zaspokojenie podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu bełchatowskiego, uwzględniając szczególnie dostępność do obiektów użyteczności publicznej, m.in. urzędów, szkół, instytucji, a także gęstość zaludnienia oraz zapewniania dostępu osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej zdolności ruchowej do transportu zbiorowego.

Według prognoz Głównego Urzędu Statystycznego liczba mieszkańców powiatu bełchatowskiego będzie ulegać sukcesywnemu zwiększeniu. W najbliższym okresie, tj. w latach 2015, 2020 i 2025, prognozuje się wzrost liczby ludności.



Wykres 9. Prognoza ludności dla powiatu bełchatowskiego na lata 2015, 2020 oraz 2025.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Wobec powyższych prognoz określa się możliwe dwa scenariusze zmian popytu na usługi związane z publiczną komunikacją zbiorową.

Scenariusz pierwszy

W scenariuszu pierwszym prognozuje się zmniejszenie ogólnej liczby odbywanych podróży komunikacją zbiorową, wynikające ze spadku liczby osób aktywnych zawodowo, redukcji liczby miejsc pracy oraz zwiększenia liczby podróży odbywanych komunikacją indywidualną. Notowana będzie podobna do obecnej dynamika wzrostu wskaźnika motoryzacji. W świadomości mieszkańców komunikacja zbiorowa nie będzie stanowić realnej alternatywy dla samochodu. Działający na zasadach komercyjnych przewoźnicy będą ograniczać swoją działalność poprzez zmniejszanie częstotliwości kursowania i redukcję sieci. Oferta przewozowa zawęzi się do

głównych, dochodowych relacji. Część mieszkańców, która nie może z racji wieku, stanu zdrowia lub sytuacji materialnej realizować podróży transportem indywidualnym, zostanie pozbawiona możliwości podróżowania. Konieczne będzie rozpoczęcie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, finansowanych przez powiat bełchatowski.

Bardziej prawdopodobny w perspektywie do 2025 roku jest scenariusz drugi, zaprezentowany poniżej.

Scenariusz drugi

W scenariuszu drugim przewiduje się utrzymanie popytu na usługi transportowe na zbliżonym poziomie do obecnego i utrzymanie przez przewoźników zasadniczej części sieci komunikacyjnej powiatu. Przewozy realizowane na zasadach komercyjnych będą organizowane na liniach rentownych oraz będą zabezpieczać podstawowe potrzeby transportowe większości mieszkańców powiatu bełchatowskiego na obsługiwanych liniach. Finansowanie przewozów przez powiat ze środków własnych nie będzie konieczne, póki przewoźnicy będą realizować połączenia łączące siedziby gmin z siedzibą powiatu.

5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

5.1. Źródła i formy finansowania

Obecnie powiat bełchatowski jako jednostka samorządu terytorialnego nie finansuje usług przewozowych. Usługi publicznego transportu zbiorowego są realizowane głównie przez PKS w Bełchatowie Sp. z o.o., którego powiat jest właścicielem, a także przez przedsiębiorców prywatnych, działających na zasadach komercyjnych, uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie stosownych zezwoleń. Refundacja biletów ulgowych sprzedawanych przez tych przewoźników odbywa się ze środków marszałkowskich.

Powiat bełchatowski będzie finansował własne usługi przewozowe w przypadku, gdy rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie mogło polegać na:

- pobieraniu przez operatora, któremu powiat bełchatowski powierzy (w drodze przetargu lub bezprzetargowo) świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio przez sam powiat bełchatowski opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego za sprzedaż biletów,
- przekazaniu operatorowi tzw. rekompensaty (wynagrodzenia) z tytułu:
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym,
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości powiatu bełchatowskiego, o ile zostały ustanowione,
 - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- udostępnianiu operatorowi przez powiat bełchatowski środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, w tym przypadku powiatu bełchatowskiego,
- środki z budżetu państwa.

5.2. Rentowność linii komunikacyjnych

Ze względu na przebieg poszczególnych linii komunikacyjnych trasy komunikacyjne obsługiwane przez przewoźników realizujących powiatowe przewozy pasażerskie cechują się zróżnicowaną rentownością. Pora realizacji kursów również ma wpływ na ich opłacalność. Szacuje się, iż obecnie rentowność linii komunikacyjnych jest dodatnia, a kursy deficytowe bilansowane są przychodami z kursów rentownych. W powiecie bełchatowskim większość przewoźników oprócz linii regularnych realizuje przewozy również na liniach specjalnych -

przewozy „pracownicze”, które są rentowne i stanowią główny dochód przewoźników. Przewoźnicy prywatni realizując usługi przewozowe kierują się głównie przesłankami ekonomicznymi prowadzonej działalności, celem osiągnięcia dodatnich wyników swojej aktywności.

Połączenia regularne wykonywane w czasie trwania tzw. szczytu komunikacyjnego porannego i popołudniowego należy również uznać za rentowne, ponieważ występują wówczas największe potoki pasażerskie, toteż względne zapełnienie pojazdów jest większe. Mieszkańcy powiatu bełchatowskiego dojeżdżają w tym czasie z miejsc zamieszkania do szkół czy zakładów pracy oraz w relacji powrotnej - z miejsc pracy i ze szkół do miejsc zamieszkania. Należy jednak pamiętać, że znaczna część dojazdów i powrotów z pracy obsługiwana jest przez linie specjalne - zakładowe, co wpływa negatywnie na rentowność połączeń ogólnodostępnych.

Połączenia realizowane w trakcie trwania międzyszczytu cechują się znacznie niższym popytem w porównaniu z okresem szczytu komunikacyjnego, a kursy przewidziane do realizacji w tej porze dnia są na granicy rentowności. Przewoźnicy obsługują te połączenia także ze względów społecznych oraz aby móc korzystać z tzw. efektu skali występującego przy obsłudze sieci komunikacyjnej umożliwiającej realizację podróży w wielu kierunkach i w różnych porach dnia.

W branży przewozów komercyjnych zyski netto pojawiają się w długiej, nierzadko dziesięcioletniej perspektywie, które mieszczą się w przedziale od 3% do 6%, kalkulowane w zależności od poczynionych nakładów początkowych jak i kosztów bieżącej działalności przewozowej. Należy mieć na względzie fakt, iż koszty prowadzonej działalności w branży transportu zbiorowego są znaczące i składa się na nie przede wszystkim koszt zakupu paliwa, wynagrodzenia kierowców i pracowników administracyjnych oraz utrzymanie (naprawy, remonty i modernizacje) taboru, a także inne koszty, takie jak np. obsługa finansowa zaciągniętych zobowiązań (kredyt, leasing, in.), ogólne koszty zarządu i amortyzacja.

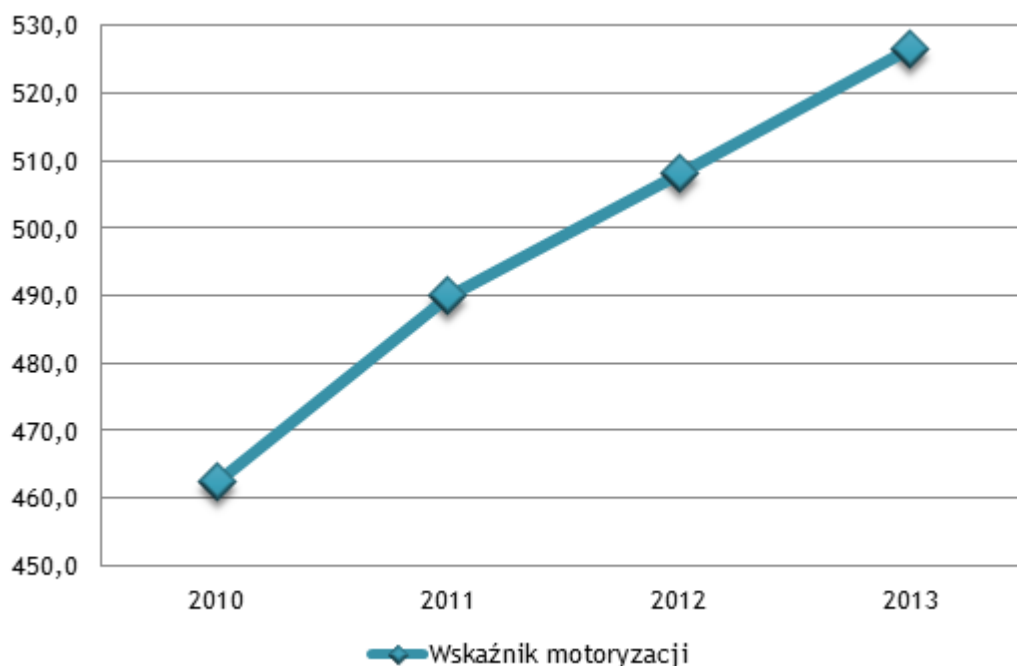
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

6.1. Wskaźnik motoryzacji

Od kilkunastu lat w Europie obserwuje się intensywny rozwój motoryzacji. Jest to związane ze wzrostem zanieczyszczenia środowiska naturalnego, zatłoczeniem dróg i problemami społecznymi, choć są to jedynie niektóre z efektów rosnącej presji motoryzacyjnej wpływającej na pogarszanie się warunków życia na zurbanizowanych terenach. Obecnie dąży się do tego, aby polityka transportowa była oparta na zasadach zrównoważonego rozwoju. Celem tak prowadzonej polityki transportowej jest przede wszystkim zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publiczny transport zbiorowy a transport indywidualny.

Obciążenie ruchem sieci drogowej jest zależne głównie od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napełnienia oraz wskaźnika motoryzacji (liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców).

Wskaźnik motoryzacji w powiecie bełchatowskim w 2013 r. wynosił 526,5 i od roku 2010 wzrósł o 45,6 punktów. Wzrost wskaźnika na przestrzeni lat 2010-2013 przedstawia poniższy wykres.



Wykres 10. Wskaźnik motoryzacji w latach 2010-2013.

Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS.

6.2. Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie badań marketingowych

6.2.1. Metodologia badań

Badania ankietowe dotyczące preferencji komunikacyjnych mieszkańców powiatu bełchatowskiego zostały przeprowadzone w lutym i marcu 2015 r. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu zostały zbadane poprzez bezpośrednią rozmowę ankietera z losowo wybranym respondentem z wykorzystaniem papierowego formularza ankietowego. Formularz ankietowy składał się z 7 pytań.

Badania poprzedził dobór próby statystycznej, aby uzyskane wyniki ankietyzacji odzwierciedlały rzeczywiste preferencje komunikacyjne mieszkańców powiatu bełchatowskiego. Badanie przeprowadzono na próbie statystycznej 500 mieszkańców, co zapewnia utrzymanie poziomu ufności badania na poziomie 98% przy maksymalnym błędzie 5%. Liczba ankietowanych w poszczególnych przedziałach wiekowych została dobrana na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego. Poniższa tabela przedstawia dobraną próbę statystyczną.

Tabela 15. Próba statystyczna do badania preferencji komunikacyjnych mieszkańców powiatu bełchatowskiego.

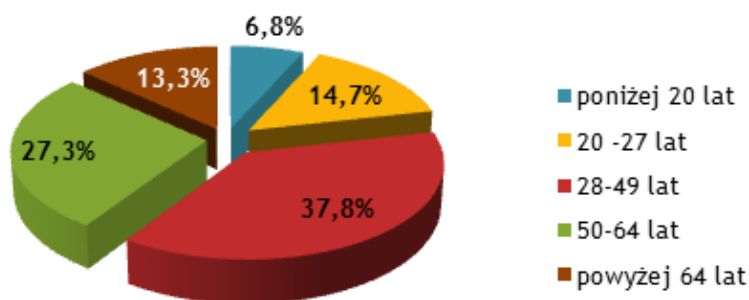
	poniżej 20 lat		20-27		28-49		50-64		65 i więcej	
	mężczyźni	kobiety	mężczyźni	kobiety	mężczyźni	kobiety	mężczyźni	kobiety	mężczyźni	kobiety
m Bełchatów	8	8	20	19	50	51	39	43	12	16
Bełchatów	2	2	4	3	9	9	6	6	3	4
Drużbice	1	1	1	1	4	4	3	3	2	2
Kleszczów	1	1	2	2	5	5	2	2	1	2
Kluki	1	1	1	1	4	3	2	2	1	2
Rusiec	1	1	2	1	4	4	3	3	2	3
Szczerców	1	1	3	3	7	7	4	4	2	3
Zelów	2	2	5	5	13	12	8	8	4	8

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z GUS.

Płeć ankietyowanych: 51% kobiet, 49% mężczyzn.

6.2.2. Metryka respondentów

Podział respondentów w podziale na grupy wiekowe przedstawiony został na poniższym wykresie.

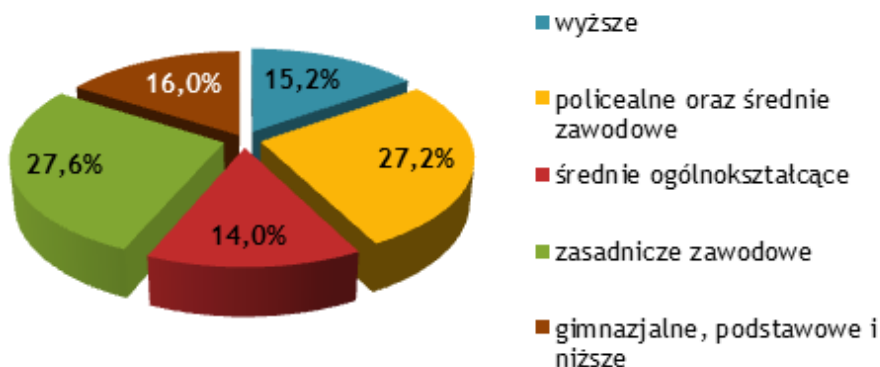


Wykres 11. Podział respondentów ze względu na wiek.

Źródło: opracowanie własne.

Najliczniejszą grupę badanych stanowiły osoby w wieku 28-49 lat - 37,8%. Osoby w wieku 50-64 lat stanowiły 27,3% respondentów, 20-27 lat - 14,7%, a osoby powyżej 64 roku życia 13,3%. Najmniej liczną grupą respondentów były osoby mające poniżej 20 lat - 6,8% badanych.

Poniżej przedstawiono podział respondentów ze względu na wykształcenie.

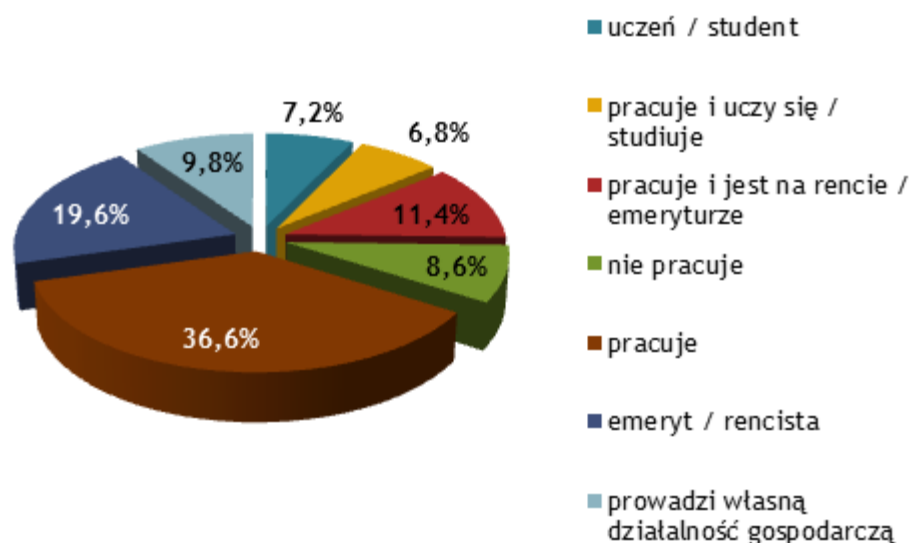


Wykres 12. Podział respondentów ze względu na wykształcenie.

Źródło: opracowanie własne.

Największa grupa respondentów - 27,6% deklaruje posiadanie wykształcenia zasadniczego zawodowego. Niewiele mniej, bo 27,2%, posiada wykształcenie policealne oraz średnie zawodowe. Gimnazjalne, podstawowe i niższe posiada 16,0% ankietyowanych, a wyższe 15,2%. Najmniejsza grupa respondentów jest reprezentowana przez osoby posiadające wykształcenie średnie ogólnokształcące - 14,0%.

Poniższej przedstawiono podział respondentów ze względu na aktywność zawodową.



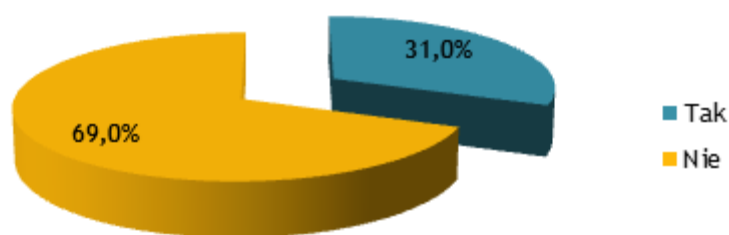
Wykres 13. Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową.

Źródło: opracowanie własne.

Najliczniejszą grupą respondentów były osoby pracujące - 36,6%. Niemal co piąta osoba biorąca udział w ankiecie była na emeryturze lub rencie. 11,7% respondentów pracuje i jest na rencie lub emeryturze, 9,8% badanych prowadzi własną działalność gospodarczą, a 8,6% nie posiada zatrudnienia. Najmniej liczne grupy były reprezentowane przez uczniów i studentów 7,2% i osoby pracujące i uczące się lub studiujące. Łącznie osoby pracujące (w tym prowadzące własną działalność) stanowią ponad 60% badanych.

6.2.3. Analiza wyników badania

Pierwsze z siedmiu pytań zawartych w formularzu ankietowym dotyczyło wskazania przez respondentów czy dojeżdżają do miejsca nauki lub pracy poza miasto (gminę) zamieszkania. Wyniki przedstawionej analizy przedstawiono na poniższym wykresie.

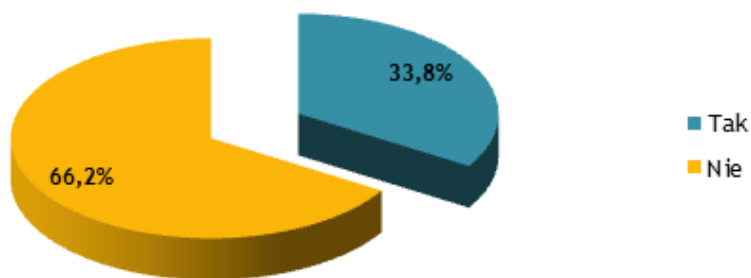


Wykres 14. Pytanie 1. Czy dojeżdża Pan/i do miejsca nauki lub pracy poza miasto (gminę) zamieszkania?

Źródło: opracowanie własne.

Większość ankietowanych mieszkańców powiatu bełchatowskiego (69,0%) nie dojeżdża do miejsca nauki lub pracy poza miasto (gminę) zamieszkania. Dojazdy do miejsca pracy lub nauki są przejazdami obligatoryjnymi, wykonywanymi przeważnie dwukrotnie w dni robocze.

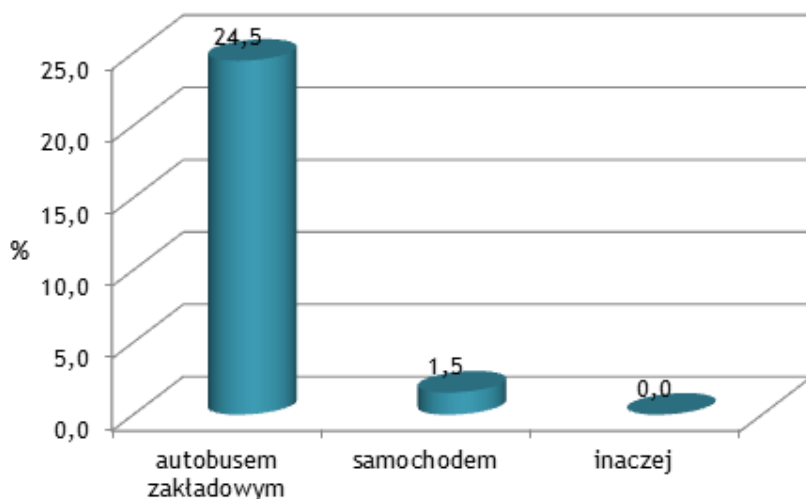
Osoby dojeżdżające do pracy poza gminę były dodatkowo pytane czy miejscem pracy jest Kopalnia lub Elektrownia „Bełchatów”. Wyniki przedstawiono poniżej.



Wykres 15. Jeśli dojeżdża Pan/Pani do miejsca nauki lub pracy to czy jest to Kopalnia lub Elektrownia „Bełchatów”?

Źródło: opracowanie własne.

Kopalnia lub elektrownia „Bełchatów” jest miejscem pracy aż około 1/3 ankietowanych dojeżdżających do pracy poza gminę. Osoby te zostały dodatkowo zapytane o środek transportu, z jakiego korzystają w drodze do pracy. Wyniki zostały przedstawione na poniższym wykresie.

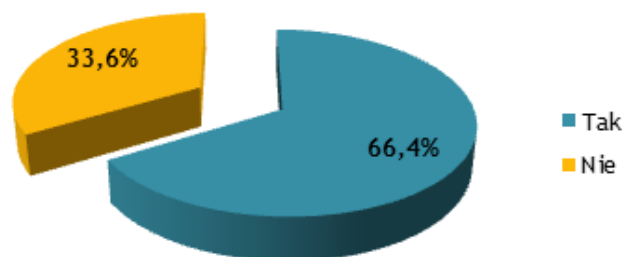


Wykres 16. W jaki sposób dojeżdża Pan/i do miejsca nauki lub pracy?

Źródło: opracowanie własne.

Ponad 90% wskazało odpowiedź „autobusem zakładowym”. Pokazuje to masowość i popularność transportu organizowanego przez pracodawcę.

Drugie z pytań dotyczyło wskazania przez respondentów czy mają możliwość samodzielnego korzystania z samochodu. Otrzymane wyniki zostały przedstawione na wykresie poniżej.

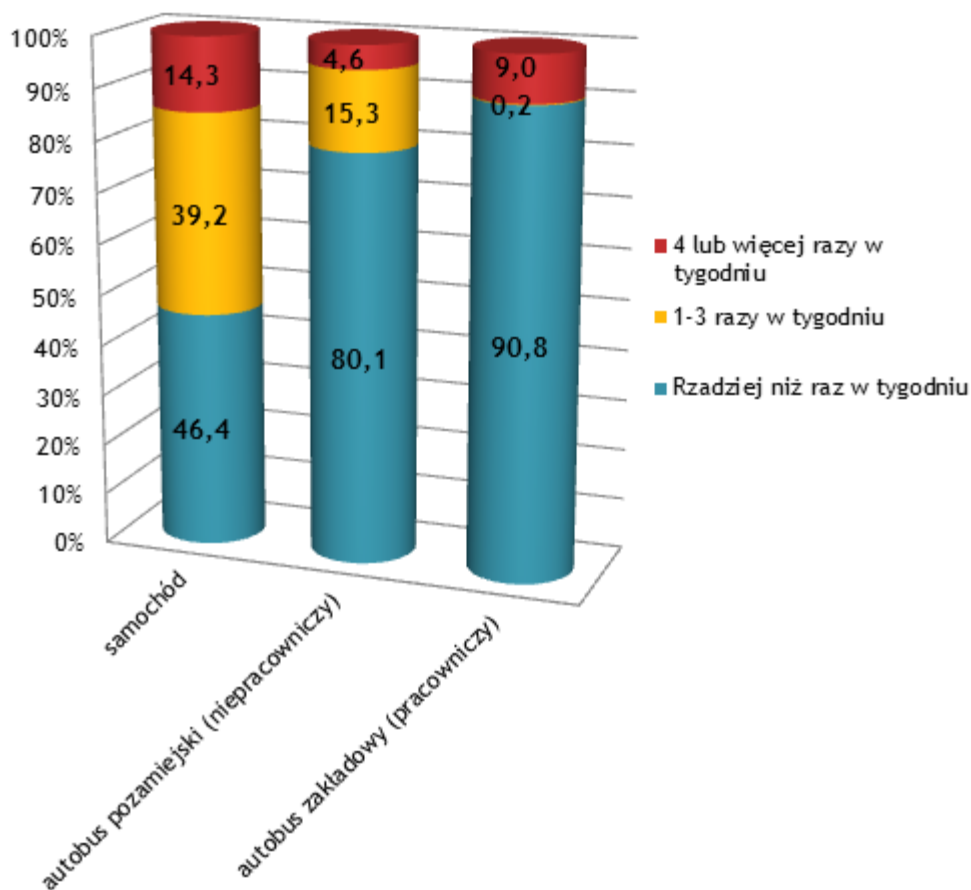


Wykres 17. Pytanie 2. Czy ma Pan/i możliwość samodzielnego korzystania z samochodu?

Źródło: opracowanie własne.

Ponad połowa osób badanych (66,4%) ma możliwość samodzielnego korzystania z samochodu. Dla tych osób komunikacja zbiorowa jest jedynie alternatywą dla komunikacji indywidualnej, z której będą korzystać, jeśli będzie ona przynosić wymierne korzyści w stosunku do podróży samochodem. Korzyścią taką może być czas, koszt lub wygoda podróży. Osoby dojeżdżające do pracy do miasta chętnie skorzystają ze środków komunikacji zbiorowej, tylko jeśli czas dojazdu do miejsca docelowego będzie konkurencyjny do czasu dojazdu za pomocą samochodu. Ponadto dojeżdżanie do pracy za pomocą komunikacji zbiorowej eliminuje odczuwanie podstawowego problemu miast - braku miejsc parkingowych. Pozostali respondenci (33,6%) nie mają możliwości samodzielnego korzystania z samochodu. Osoby te odbywają swoje podróże za pomocą komunikacji zbiorowej, samochodem jako pasażerowie, pieszo lub korzystają z innych środków transportu.

W pytaniu trzecim respondenci mieli wskazać jak często korzystają z wymienionych środków transportu - samochodu, autobusu pozamiejskiego (niepracowniczego) oraz autobusu zakładowego (pracowniczego). W każdym wypadku ankietowany miał do wyboru jedną spośród trzech odpowiedzi: rzadziej niż raz w tygodniu, 1-3 razy w tygodniu, 4 lub więcej razy w tygodniu. Procentowy udział odpowiedzi ankietowanych został przedstawiony poniżej w formie wykresu słupkowego.



Wykres 18. Pytanie 3. Jak często korzysta Pan/Pani z poniższych środków transportu w podróży (przejazdach) poza miasto (gminę zamieszkania)?

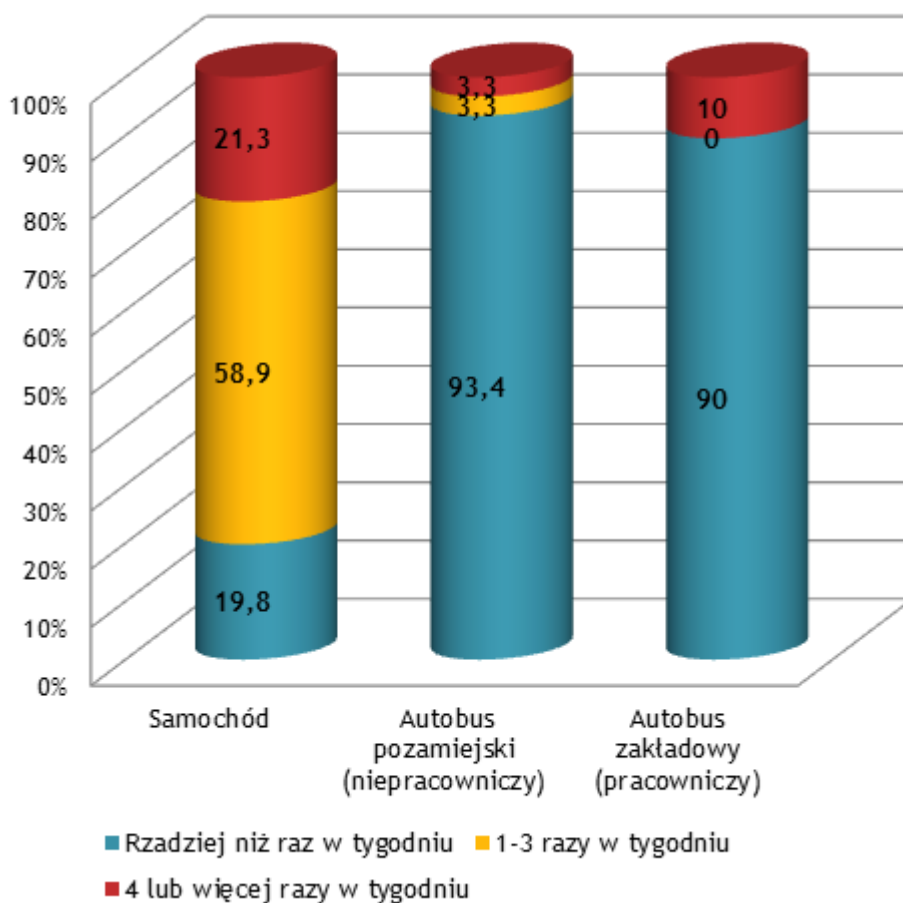
Źródło: opracowanie własne.

W punkcie dotyczącym podróży samochodem niemal połowa ankietowanych (46,4%) wybrała odpowiedź „rzadziej niż raz w tygodniu”, co trzeci respondent (39,2%) podróżuje autem 1-3 razy w tygodniu, natomiast 4 lub więcej razy w tygodniu zadeklarowało 14,3% ankietowanych.

Respondenci zapytani o częstotliwość podróżowania autobusem pozamiejskim (niepracowniczym) w przeważającej większości (80%) odpowiedzieli, że podróżują tym środkiem transportu rzadziej niż raz w tygodniu, 15,3% badanych wybiera autobus niepracowniczy jako środek lokomocji 1-3 razy w tygodniu. Najmniejszą grupę (4,6%) stanowią osoby podróżujące autobusem pozamiejskim (niepracowniczym) cztery lub więcej razy w tygodniu.

9% ankietowanych wskazało autobus zakładowy jako środek transportu wykorzystywany 4 lub więcej razy w tygodniu. Jest to dwa razy więcej niż dla autobusów ogólnodostępnych.

Największą konkurencją dla środków transportu zbiorowego stanowią samochody osobowe. Poniżej przedstawiono wykres obrazujący częstość korzystania z samochodu i autobusu respondentów mających możliwość samodzielnego korzystania z samochodu.



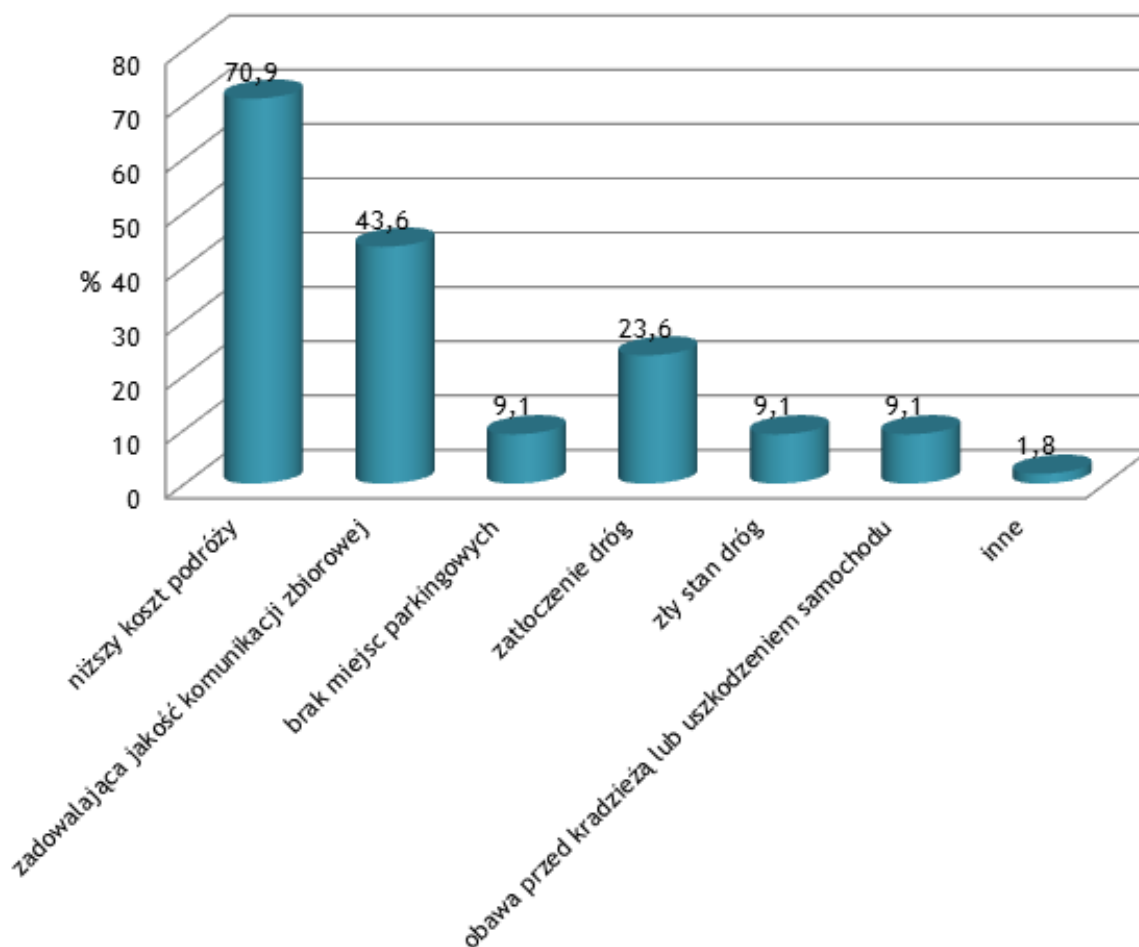
Wykres 19. Częstość realizacji podróży za pomocą różnych środków transportu przez respondentów mających możliwość samodzielnego korzystania z samochodu.

Źródło: opracowanie własne.

21,3% ankietowanych mających możliwość samodzielnego korzystania z samochodu podróżuje nim co najmniej cztery razy w tygodniu. 3,3% respondentów deklaruje, iż mimo posiadania indywidualnego środka transportu, podróżuje autobusem pozamiejskim częściej niż 4 razy w tygodniu, a 10% - autobusem zakładowym.

Prawie wszyscy mieszkańcy powiatu bełchatowskiego, którzy w celu dotarcia do planowanego celu podróży dokonują wyboru środka transportu między komunikacją zbiorową a samochodem, wybiorą pojazd indywidualny. Jest to spowodowane głównie większą dostępnością oraz brakiem konieczności oczekiwania na przystanku na przyjazd środka transportu. Wyjątkiem są dowozy pracownicze - fakt posiadania samochodu praktycznie nie wpływa na ich popularność.

W pytaniu czwartym respondenci udzielali odpowiedzi dlaczego, mimo dysponowania samochodem, korzystają w podróżach (dojazdach) powiatowych (pozamiejskich) z komunikacji zbiorowej. Na to pytanie miały udzielić odpowiedzi osoby, które mają możliwość korzystania z samochodu oraz które zadeklarowały, że podróżują autobusem pozamiejskim lub autobusem zakładowym częściej niż raz w tygodniu. Do wyboru było siedem odpowiedzi i badany mógł wybrać ich dowolną liczbę. Wyniki zostały zaprezentowane na poniższym wykresie.

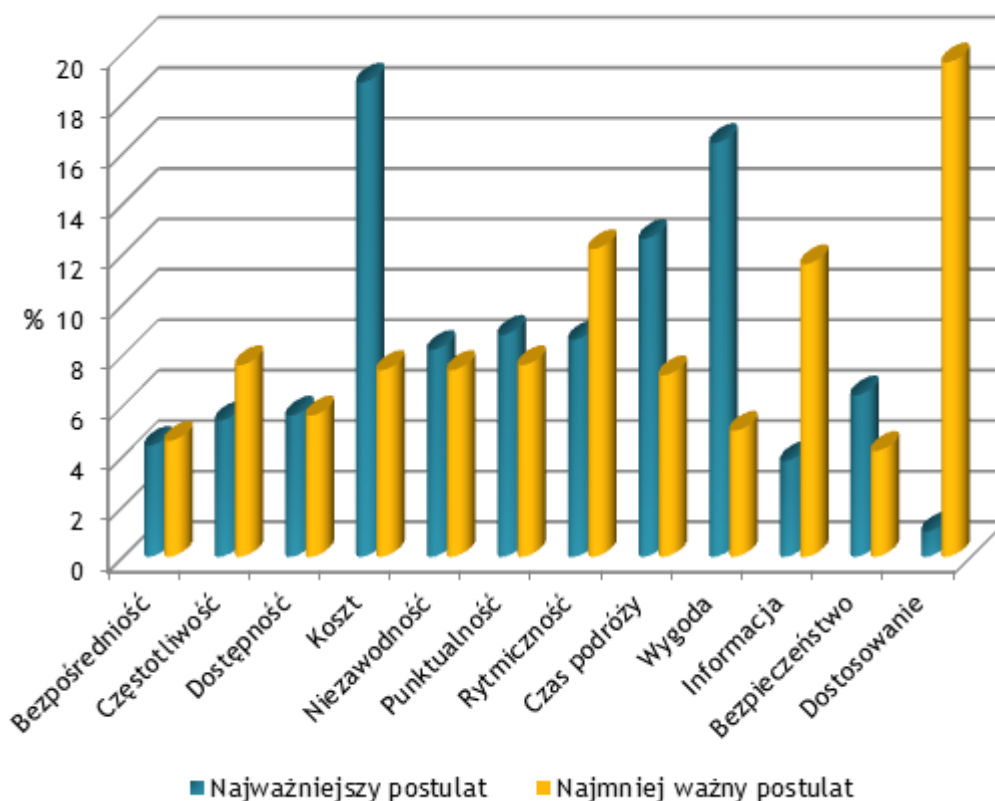


Wykres 20. Pytanie 4. Dlaczego, dysponując samochodem, korzysta Pan/i w podróżach powiatowych z komunikacji zbiorowej?

Źródło: opracowanie własne.

Najczęściej ankietowani wybierali odpowiedź „niższy koszt podróży” (70,9% wskazań). Drugą najczęściej wybieraną przez respondentów odpowiedzią była „zadowolająca jakość komunikacji zbiorowej” - 43,6%. „Zatlóczenie dróg” została wybrana przez 23,6% badanych, „brak miejsc parkingowych”, „zły stan dróg” i „obawa przed kradzieżą lub uszkodzeniem samochodu” - po 9,1%.

W pytaniu 5 respondenci oceniali, który z dwunastu postulatów uważają za najważniejszy, a który za najmniej ważny. Wyniki przeprowadzonego badania zostały przedstawione na poniższym wykresie.



Wykres 21. Pytanie 5. Który z postulatów transportowych uważa Pan/Pani za najważniejszy, a który za najmniej ważny?

Źródło: opracowanie własne.

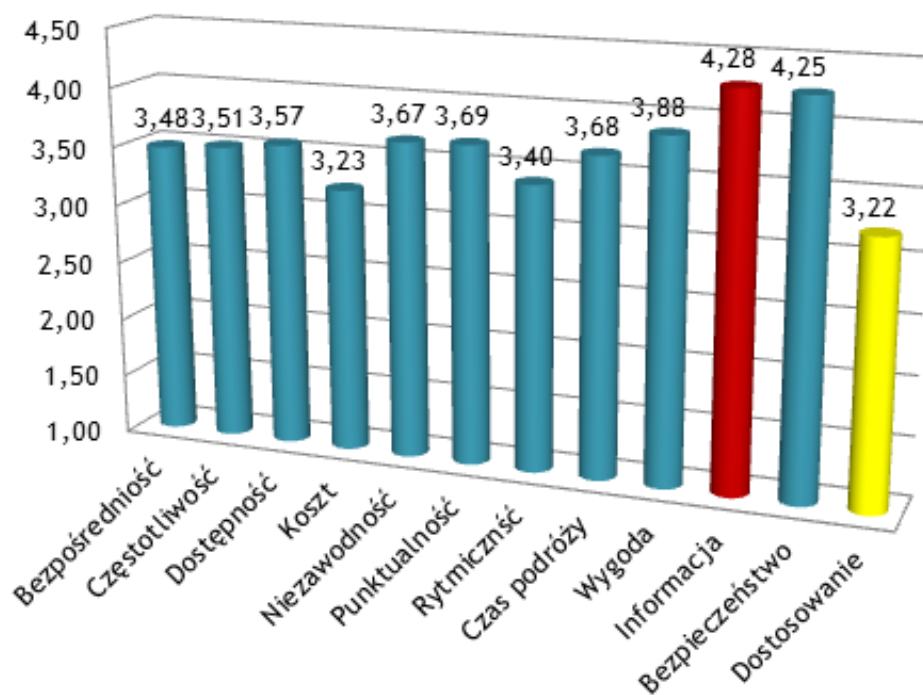
Ankietowani za najważniejsze postulaty uznali koszt, który został wskazany przez 18,8% badanych oraz wygodę wybraną przez 16,4% osób ankietowanych. Na czas podróży wskazało 12,6%, punktualność - 8,8%, rytmiczność - 8,6%, niezawodność - 8,2%, bezpieczeństwo- 6,4%, dostępność - 5,6% oraz częstotliwość - 5,4%. Pozostałe postulaty otrzymały poniżej 5% wskazań:

- bezpośredniość - 4,4%,
- informacja - 3,8%,
- dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych - 1%.

Natomiast najmniej ważne postulaty dla mieszkańców powiatu bełchatowskiego to dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych (19,6%), rytmiczność (12,2%), informacja (11,6%) oraz punktualność i częstotliwość (po 7,6%). Koszt i niezawodność zostały wskazane przez 7,4% ankietowanych, czas podróży wskazało 7,2% osób, a dostępność - 5,6%. Inne postulaty posiadają 5% i mniej wskazań:

- wygoda - 5%,
- bezpośredniość - 4,6%,
- bezpieczeństwo - 4,2%.

W pytaniu 6 respondenci korzystający z komunikacji zbiorowej oceniali w skali od 1 do 5 (gdzie 1 oznaczało bardzo niskie, a 5 - bardzo dobre) zaspokojenie poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową. Średnie oceny dla postulatów zostały przedstawione na poniższym wykresie.

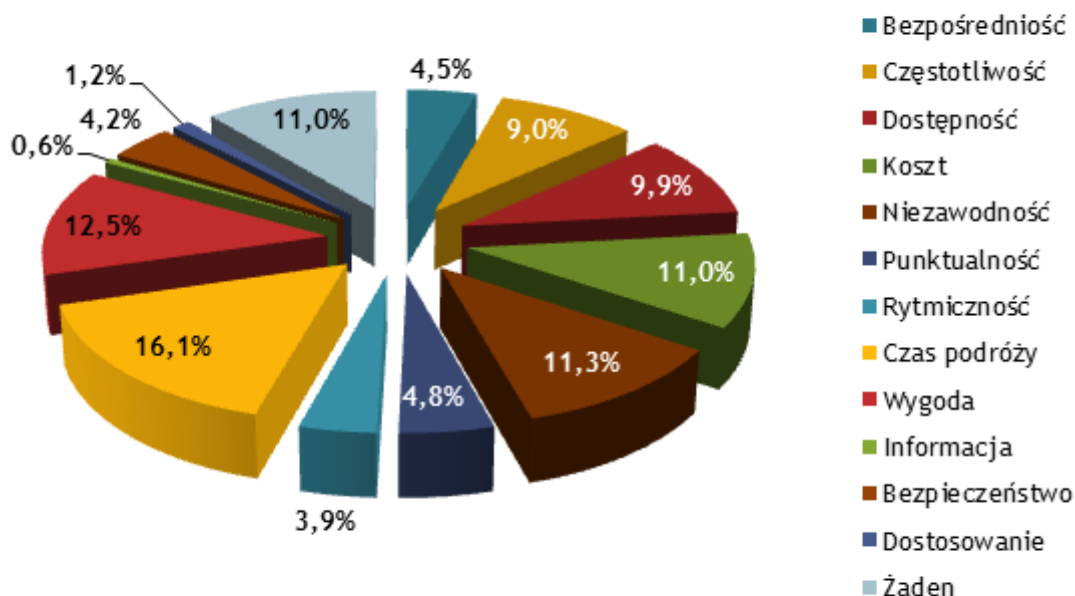


Wykres 22. Pytanie 6. Proszę ocenić w skali od 1 do 5 zaspokojenie poszczególnych potrzeb przewozowych przez pozamiejską komunikację zbiorową.

Źródło: opracowanie własne.

Średnia ocena wystawiona komunikacji zbiorowej w powiecie bełchatowskim to 3,7. Najwyżej ocenianymi postulatami są: informacja i bezpieczeństwo, których średnia ocena wyniosła blisko 4,3, natomiast najniżej ocenione zostało dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych i koszt, które otrzymały ocenę około 3,2. Pozostałe postulaty oscylowały w pobliżu średniej i otrzymały: wygoda - 3,9, punktualność, czas podróży i niezawodność - 3,7, dostępność - 3,6, częstotliwość i bezpośredniość - 3,5 oraz rytmiczność - 3,4. Powyższe wyniki świadczą o tym, które z postulatów są zaspokajane w stopniu dobrym, które w stopniu akceptowalnym, a które powinny zostać poprawione. Powiat bełchatowski planuje skupić swoją uwagę na poprawie realizacji tych postulatów transportowych, które zostały najniżej ocenione tak, aby w przyszłości funkcjonowanie komunikacji zbiorowej w oczach jej użytkowników było lepiej oceniane.

W pytaniu 7 respondenci, którzy podróżują samochodem i komunikacją zbiorową lub tylko samochodem wskazywali, który z wymienionych postulatów transportowych powinien być poprawiony w pierwszej kolejności, aby zaczęli częściej korzystać z transportu zbiorowego. Ankietowani mieli również możliwość wybrania odpowiedzi „żaden - nic mnie nie przekona do częstszego korzystania z komunikacji zbiorowej”. Wyniki zostały zaprezentowane na poniższym wykresie.



Wykres 23. Pytanie 7. Jakość realizacji, którego z postulatów musiałaby być w pierwszej kolejności poprawiona, aby zaczął Pan/Pani częściej korzystać z transportu zbiorowego?

Źródło: opracowanie własne.

Najczęściej wymienianym postulatem był czas podróży - 16,1%, kolejna była wygoda wskazana przez 12,5%, natomiast niezawodność wskazało 11,3%, koszt i żaden wskazało po 11% ankietowanych. Dostępność wskazało po 9,9% respondentów, a częstotliwość 9%. Pozostałe postulaty wskazane przez mniej niż 5% ankietowanych, to:

- punktualność - 4,8%,
- bezpośredniość - 4,5%,
- bezpieczeństwo - 4,2%,
- rytmiczność - 3,9%,
- dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych - 1,2%,
- informacja - 0,6%.

6.2.4. Podsumowanie badań

Polityka transportowa powiatu bełchatowskiego jest oparta na zasadach zrównoważonego rozwoju. Systematyczne wdrażanie postulatów wynikających z realnej potrzeby zrównoważenia całego systemu transportowego powiatu bełchatowskiego i wszystkich jego składowych z uwzględnieniem infrastruktury transportowej będzie wpływać na zachowania komunikacyjne mieszkańców, w szczególności na wybór rodzaju środka transportu, jakim mieszkańcy będą podróżować oraz przyczyni się do wzrostu liczby podróży odbywanych publicznym transportem zbiorowym. Podczas tworzenia oferty przewozowej należy pamiętać, iż dobrze działający system komunikacyjny prowadzi do zmniejszenia kosztów utrzymania i umożliwia inwestowanie w rozwój sieci komunikacyjnej, a za tym idzie zmniejszanie zanieczyszczenia środowiska i zatłoczenia na szlakach komunikacyjnych.

7. Zasady organizacji rynku przewozów

7.1. Powiat bełchatowski jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Przepisy prawa zawarte w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym stanowią, iż organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Na obszarze powiatu bełchatowskiego organizatorem jest powiat, a wynikające z tego zadania wykonuje starosta. Organizator zarządza przewozami pasażerskimi obejmującymi co najmniej dwie gminy, ale niewykraczającymi poza granice powiatu.

Ustawodawca nakłada na organizatora obowiązek:

- planowania rozwoju transportu,
- organizowania publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

Funkcja organizatora może zostać przekazana związkowi międzypowiatowemu. Wówczas obszarem działań staje się obszar tych powiatów, dla których organizowana jest wspólna sieć komunikacyjna.

7.2. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, operator publicznego transportu zbiorowego jest samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na liniach określonych w umowie.

Obecnie nie sposób przewidzieć, ani wymienić wszystkich możliwych czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie przez starostę powiatu bełchatowskiego decyzji o konieczności rozpoczęcia organizowania i tym samym finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. W przypadku, gdy powiat bełchatowski rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, że operator publicznego transportu zbiorowego będzie wybierany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnego z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (t.j.: Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, z późn. zm.),
- w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.),
- w trybie bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
 - świadczenie usług zostanie powierzono bezprzetargowo, jeśli średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie,
 - świadczenie usług zostanie powierzono bezprzetargowo, jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat. Wymagania techniczne i użytkowe dotyczące taboru (będące elementem specyfikacji istotnych warunków zamówienia), którym musi dysponować operator, będą uzasadnione faktycznymi potrzebami i współczesnymi standardami w tym zakresie, jak również możliwościami finansowymi powiatu.

7.3. Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat bełchatowski

Na podstawie przepisów zawartych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właści-

ciem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnianie przystanków komunikacyjnych dla przewoźników oraz określenie warunków i zasad korzystania z tej infrastruktury.

Zgodnie z art. 2 ust. 13 ustawy prawo o ruchu drogowym za przystanek autobusowy uważa się miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi, czyli znakiem D-15 „przystanek autobusowy”. Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że na obszarze przystanku umieszcza się informacje w szczególności dotyczące godzin odjazdów środków transportu.

Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

Ważnym elementem zarządzania i organizowania publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu bełchatowskiego jest prowadzenie wspólnej i spójnej polityki zarządzania przystankami. Obecnie przystanki na obszarze powiatu są zarządzane przez powiat bełchatowski jak i przez poszczególne gminy, taki system prawny nie pozwala na wypracowanie jednego modelu standardu przystanków oraz utrudnia integrację różnych szczebli transportu zbiorowego.

8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

8.1. Informacje ogólne

Standard i jakość usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej musi odpowiadać oczekiwaniom i potrzebom mieszkańców obszaru objętego planem transportowym oraz możliwościom finansowym jednostki samorządowej. Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na usługi transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców.

Zwiększenie jakości i podniesienie standardu usług przewozowych jest związane głównie z realizacją postulatów transportowych, jakie wysuwają sami mieszkańcy. Są to pasażerowie - użytkownicy przekonani do transportu zbiorowego, jak i potencjalni użytkownicy tej formy transportu, którzy dotychczas korzystali z własnych, indywidualnych pojazdów.

Tabela poniżej przedstawia przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.

Tabela 16. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.

Postulat transportowy	Sposób realizacji
bezpośredniość	Dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach
częstotliwość	Dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb
dostępność	Minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z/do przystanku poprzez budowę nowych przystanków lub zatrzymywanie autobusów powiatowej komunikacji pasażerskiej na dodatkowych przystankach np. na żądanie
niezawodność	Zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nieawaryjne
koszt	Dostosowanie opłat taryfowych dostosowanych do realnych potrzeb i możliwości pasażerów, uwzględniając rzeczywiste koszty funkcjonowania publicznej komunikacji zbiorowej oraz możliwości finansowe organizatora
prędkość	Dążenie do uzyskania czasów przejazdów konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej
punktualność	Dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie
wygoda	Poprawianie standardu podróżowania i oczekiwania na podróż

Źródło: opracowanie własne.

Planując ciągle podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w powiatowych przewozach pasażerskich na terenie powiatu należy pamiętać i uwzględnić również:

- ochronę środowiska naturalnego,
- zwiększanie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.

8.2. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego

Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu.

Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) tak, aby odpowiadała ona unijnym oraz krajowym standardom oraz wymogom ekologicznym.

Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne wpływ ma także standard taboru. Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- tlenek azotu (NO_x),
- węglowodór (HC),
- tlenek węgla (CO),
- cząstki stałe.

Obecnie najwyższą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę.

Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich, jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu powstają między innymi strefy, do których wjechać mogą wyłącznie pojazdy, również pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego, posiadające silniki spełniające odpowiednio wysoką normę EURO.

Innymi niż zaostrzenie norm w zakresie emisji spalin proekologicznymi rozwiązaniami mającymi zastosowanie w taborze jest wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych czy hybrydowych.

8.3. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Na dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego wpływ ma oferowany standard taboru, w szczególności w zakresie:

- poziomowi podłogi, tzn. wybór taboru niskowejściowego,
- uwzględnienia w taborze dostosowanego miejsca na wózki inwalidzkie,
- liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości oraz rozmieszczenia dla pasażerów,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować numer autobusu i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować w czasie podróży następny przystanek oraz przystanek, na którym autobus się aktualnie znajduje,
- wyposażenia w system informacji wizualnej ułatwiający podróż osobom niedosłyszącym.

Wszystkie wymienione powyżej rozwiązania wpływają pozytywnie na standard usług w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Ponadto wpływają pozytywnie na ocenę standardu usług przez wszystkie grupy pasażerów publicznego transportu zbiorowego, a w szczególności przez osoby w podeszłym wieku. Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często z racji wieku i stanu zdrowia nie będą mogły podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną - dlatego będą wybierać komunikację zbiorową.

Przedstawione powyżej rozwiązania powinny zostać zapisane w specyfikacji opracowanej do wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego w powiecie bełchatowskim.

8.4. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróży do infrastruktury przystankowej

Dostępność do infrastruktury przystankowej może być definiowana jako całkowity czas dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Strefa oddziaływania przystanków transportu publicznego w polskiej praktyce jest określona jako obszar znajdujący się w promieniu 500-1000 metrów od przystanku komunikacyjnego.

Odpowiada to czasowi dojścia do przystanku równego 6-12 minut¹⁾. Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy nie tylko od odległości do przystanku, lecz także między innymi od struktury urbanistycznej rejonu, w którym przystanek się znajduje oraz strat czasu powodowanych pokonywaniem miejsc kolizji potoków ruchu pieszego z ruchem samochodowym. W przewozach powiatowych można zwiększyć oddziaływanie przystanków poprzez lokalizację w ich obrębie parkingów typu Bike&Ride.

W każdej miejscowości na obszarze powiatu bełchatowskiego planuje się tworzenie minimum jednego przystanku. Większa liczba przystanków w miejscowościach będzie uwarunkowana faktycznymi potrzebami transportowymi oraz możliwościami technicznymi utworzenia przystanku.

9. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2012 r. poz. 451) określa:

- treść rozkładów jazdy,
- tryb zatwierdzania rozkładów jazdy,
- sposób i terminy ogłaszania oraz aktualizacji rozkładów jazdy,
- warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości.

Powiat ma obowiązek zamieszczania rozkładów jazdy na przystankach lub dworcach, których jest właścicielem. W zamian za udostępnienie informacji o ofercie przewoźnika, powiat ma prawo do pobierania opłat ustalonych w umowach.

Obecnie sposób organizowania systemu informacji dla pasażera obejmuje udostępnienie informacji w zakresie:

- godzin przyjazdów lub odjazdów środków transportu,
- obowiązujących opłat za przejazd,
- obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- regulaminów przewozu osób.

¹⁾ Bartosz Majewski, Michał Beim, Dostępność komunikacji publicznej w Poznaniu [w:] Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, seria „Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna” nr 3 (2008)

W najbliższym czasie nie przewiduje się w sposób znaczący zmieniać obecnego sposobu organizowania systemu informacji dla pasażera. Planuje się natomiast dbać i dążyć do zwiększania czytelności prezentowanych informacji dla pasażerów.

Docelowy kształt systemu informacji dla pasażerów, do którego planuje dążyć powiat bełchatowski w trakcie finansowania komunikacji zbiorowej zebrany został w poniższej tabeli.

Tabela 17. Planowany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

Część składowa systemu	Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności
Zintegrowana informacja na przystankach	<ol style="list-style-type: none"> 1) Rozkłady jazdy na przystankach; 2) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów na wiatkach przystankowych; 3) Zastosowanie jednolitego wzoru rozkładów jazdy dla operatorów i przewoźników komunikacji regionalnej korzystających z przystanków publicznego transportu zbiorowego; 4) Schematy sieci komunikacyjnej na tablicach umieszczonych na wiatkach; 5) Zewnętrzny system zapowiedzi głosowej o numerze linii i kierunku docelowym pojazdu podjeżdżającego na przystanek na terenach miejskich; 6) Informacja o możliwości kontynuowania podróży innym środkiem transportu
Informacja w pojazdach	<ol style="list-style-type: none"> 1) Zewnętrzne tablice kierunkowe (diodowe, ciekłokrystaliczne lub inne); 2) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów; 3) Wewnętrzne tablice prezentujące pełną trasę przejazdu
Zintegrowana informacja na stronie internetowej powiatu dostępna również w telefonach komórkowych (smartfonach) oraz tabletach	<ol style="list-style-type: none"> 1) Informacja o rozkładach jazdy; 2) Informacja o opłatach, ulgach, regulaminie przewozów; 3) Wyszukiwarka połączeń; 4) Mapy i schematy sieci komunikacyjnej

Źródło: opracowanie własne.

System informacji dla pasażera w wyżej zaprezentowanym kształcie zapewni łatwy dostęp do szczegółowych informacji niezbędnych z punktu widzenia podróżnego.

10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu bełchatowskiego

Planowanie transportu publicznego musi być oparte o świadomość znaczenia mobilności komunikacyjnej jako determinanty rozwoju społecznego i gospodarczego regionu oraz o znajomość negatywnych skutków takich jak wypadki komunikacyjne, destrukcyjny wpływ na środowisko naturalne czy kongestję. Zrównoważony rozwój ma na celu zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu w sposób możliwie efektywny, ekonomiczny i ekologiczny.

Do osiągnięcia powyższych celów konieczny jest racjonalny podział zadań pomiędzy transport zbiorowy i indywidualny. Niemożliwe jest zorganizowanie satysfakcjonującej i ekonomicznie uzasadnionej oferty powiatowego transportu publicznego na terenach o niskiej gęstości zaludnienia, dlatego tam dominującą rolę będzie pełnić transport indywidualny, głównie samochodowy, a transport zbiorowy będzie pełnić jedynie funkcję uzupełniającą. Osoby niemające możliwości skorzystania z transportu indywidualnego (ze względu na wiek, stan zdrowia, status majątkowy lub z jakichkolwiek innych przyczyn) muszą mieć możliwość dotarcia do miejsca pracy, nauki czy opieki zdrowotnej. Obsługa terenu o niskiej gęstości zaludnienia jest elementarnym działaniem przeciwdziałającym wykluczeniu społecznemu. Funkcjonowanie osób niepełnosprawnych, o ograniczonej sprawności ruchowej i o niskim statusie majątkowym jest uzależnione od publicznego transportu zbiorowego, a w przypadku jego braku osoby te nie mają szansy na rozwój.

Kreowanie oferty transportowej na obszarach o wyższej gęstości zaludnienia, a w szczególności na głównych ciągach komunikacyjnych, na których można uzyskać satysfakcjonujący bilans ekonomiczny, będzie się opierać na innych zasadach. To właśnie tu do kwestii społecznych dochodzą aspekty zatłoczenia, terenochłon-

ności i wpływu na środowisko naturalne. Oferta publicznego transportu zbiorowego musi być już nie tylko usługą społeczną, ale również realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Nadmierny wzrost podróży samochodem prowadzi do kongestii, pogorszenia jakości powietrza i wzrostu poziomu hałasu, następnie do zajmowania przestrzeni przez parkingi, rozcinania struktur zurbanizowanych przez arterie, a w skrajnym wypadku do niewydolności systemu. Dlatego należy zaproponować mieszkańcom powiatu atrakcyjną komunikację publiczną poprzez zbudowanie przejrzystej sieci połączeń, przejrzystego systemu taryfowego oraz zapewnić odpowiedni standard usług.

Zdefiniowanie potrzeb ilościowych i jakościowych wymaga przeprowadzenia systematycznych badań i ich dokładnej analizy. Takie badania powinny być przeprowadzane regularnie, a wyniki archiwizowane w jednolitym systemie.

Obecnie jedynymi przewozami powiatowymi na terenie powiatu bełchatowskiego są komercyjne przewozy drogowe, organizowane przez przewoźników. Jakakolwiek integracja (taryfowa, informacyjna, synchronizacja rozkładów) może się odbyć jedynie w przypadku chęci i dobrej woli firm przewozowych.

Uatrakcyjnienie oferty może się odbyć również poprzez modernizację infrastruktury oraz wprowadzanie odpowiedniej organizacji ruchu. Ważnym punktem odbioru jakości usługi przez pasażera jest przystanek komunikacyjny. Pożądanym standardem jest, aby osoba oczekująca czuła się bezpiecznie i miała możliwość schronienia się przed deszczem, śniegiem, ale również przed słońcem; aby nawierzchnia nie przekształcała się w błoto oraz żeby wsiadanie z przystanku do pojazdu było jak najłatwiejsze. Na każdym przystanku, zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, musi być umieszczona informacja o godzinach odjazdów pojazdów.

Obecny tabor, którym realizowane są przewozy, należy do przewoźników. Pojazdy te, nierzadko mocno wysłużone, podlegają powolnej wymianie, dzięki czemu, zgodnie z unijnymi przepisami, spełniają coraz bardziej wyśrubowane normy emisji spalin. Komfort podróży i dostępność pojazdów dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej są zależne od świadomości i polityki przewoźników oraz producentów taboru.

Powiat bełchatowski będzie lobbował, aby operator/ operatorzy systematycznie wymieniali wyeksploatowane pojazdy na nowsze spełniające jak najwyższe normy emisji spalin oraz dysponowali taborzem dostosowanym do faktycznego zapotrzebowania na danym kierunku (zarówno busami 19-30 miejscowymi, jak i autobusami powyżej 30 miejscowymi).

W celu zapewnienia jak najlepszego dostępu do informacji pasażerskiej powiat bełchatowski rozważy możliwość wykorzystania aplikacji mobilnych do pozyskania informacji przez mieszkańców na temat rozkładów jazdy i wszelkich zachodzących w nim zmian oraz do zakupów biletów u wybranych operatorów.

W celu zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu bełchatowskiego, jak i poszczególnych gmin możliwe jest zawieranie przez powiat bełchatowski porozumień i umów z zakresu świadczenia usług zbiorowej komunikacji publicznej z innymi jednostkami samorządu terytorialnego.

10.1. Integracja usług transportu zbiorowego

Planuje się podjęcie działań zmierzających do integracji usług publicznego transportu zbiorowego w zakresie stworzenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych w miejscach naturalnie predystynowanych do integracji komunikacji powiatowej i regionalnej, takich jak dworce komunikacji autobusowej. Integracja w węzłach przesiadkowych, poza aspektem integracji przestrzennej podsystemów transportu, będzie dotyczyć:

- integracji rozkładów jazdy,
- integracji informacji pasażerskiej.

W przyszłości istnieje możliwość stworzenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego umożliwiającego korzystanie ze wszystkich dostępnych środków transportu na obszarze powiatu.

Integracja usług transportu zbiorowego na obszarze powiatu bełchatowskiego może być osiągnięta tylko dzięki współpracy wszystkich zainteresowanych podmiotów, w szczególności miasta Bełchatowa, gmin z terenu powiatu, przewoźników komercyjnych oraz pozostałych organizatorów usług transportu użyteczności publicznej.

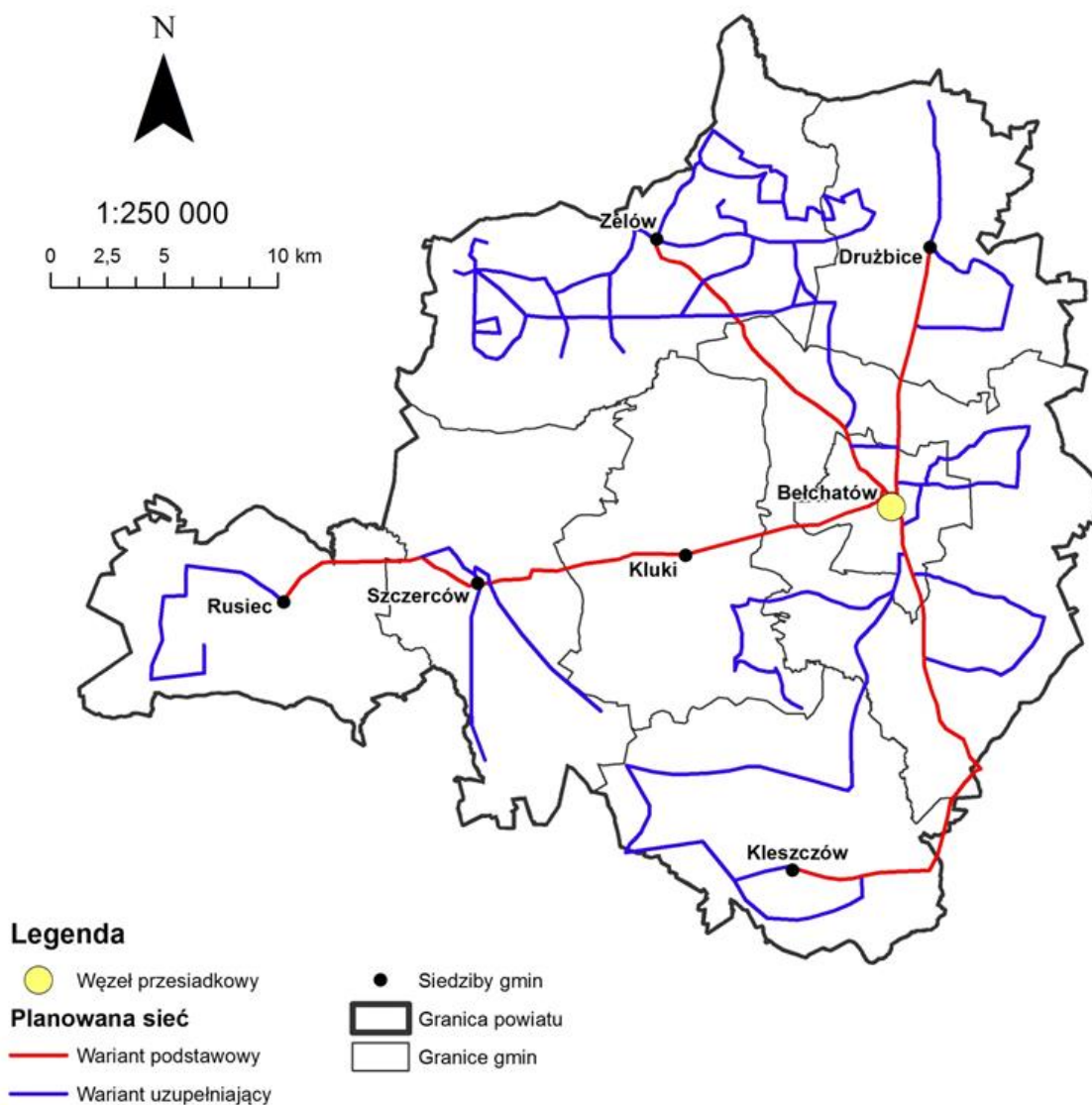
11. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu belchatowskiego

Artykuł 11 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi, że plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu belchatowskiego.

Z uwagi na wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, że dokonywana będzie weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym opracowaniu i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy mieć na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Powiatu Belchatowskiego.

12. Część graficzna planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu belchatowskiego

PLANOWANA SIĘĆ KOMUNIKACYJNA POWIAT BELCHATOWSKI



13. Spisy map, tabel i wykresów

13.1. Spis map:

Mapa 2. Układ drogowy powiatu bełchatowskiego

Mapa 3. Układ linii regularnych

Mapa 4. Układ linii regularnych specjalnych

Mapa 5. Gęstość zaludnienia w powiecie bełchatowskim

Mapa 6. Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu bełchatowskiego - przyjazdy do pracy.

13.2. Spis tabel:

Tabela 2. Wykaz dróg krajowych na terenie powiatu bełchatowskiego

Tabela 3. Wykaz dróg wojewódzkich na terenie powiatu bełchatowskiego

Tabela 4. Wykaz dróg powiatowych na terenie powiatu bełchatowskiego

Tabela 5. Zestawienie dróg różnych typów na terenie powiatu bełchatowskiego

Tabela 6. Zestawienie lotów regularnych i czarterowych z łódzkiego lotniska

Tabela 7. Wykaz zezwoleń regularnych wydanych przez Starostę Powiatu Bełchatowskiego

Tabela 8. Urzędy i instytucje publiczne w powiecie bełchatowskim

Tabela 9. Placówki oświatowe w powiecie bełchatowskim

Tabela 10. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy w powiecie bełchatowskim

Tabela 11. Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne oraz handlowe

Tabela 12. Publiczne placówki służby zdrowia w powiecie bełchatowskim

Tabela 13. Powierzchnia, liczba ludności oraz gęstość zaludnienia poszczególnych gmin powiatu bełchatowskiego

Tabela 14. Macierz podróży w powiecie bełchatowskim

Tabela 15. Próba statystyczna do badania preferencji komunikacyjnych mieszkańców powiatu bełchatowskiego

Tabela 16. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

Tabela 17. Planowany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

13.3. Spis wykresów:

Wykres 2. Liczba osób bezrobotnych w latach 2010-2014 w podziale na płeć

Wykres 3. Zmiany liczby osób pozostających bez zatrudnienia w Polsce, w województwie łódzkim i powiecie bełchatowskim

Wykres 4. Struktura dróg powiatu bełchatowskiego ze względu na kategorię drogi

Wykres 5. Struktura dróg powiatu bełchatowskiego ze względu na typ nawierzchni

Wykres 6. Gęstość zaludnienia w gminach i powiecie

Wykres 7. Udział procentowy liczby mieszkańców poszczególnych gmin należących do powiatu bełchatowskiego w stosunku do całkowitej liczby mieszkańców powiatu bełchatowskiego

Wykres 8. Udział procentowy powierzchni poszczególnych gmin należących do powiatu bełchatowskiego w stosunku do całkowitej powierzchni powiatu bełchatowskiego

Wykres 9. Prognoza ludności dla powiatu bełchatowskiego na lata 2015, 2020 oraz 2025

Wykres 10. Wskaźnik motoryzacji w latach 2010-2013

Wykres 11. Podział respondentów ze względu na wiek

- Wykres 12. Podział respondentów ze względu na wykształcenie
- Wykres 13. Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową
- Wykres 14. Pytanie 1. Czy dojeżdża Pan/i do miejsca nauki lub pracy poza miasto (gminę) zamieszkania?
- Wykres 15. Jeśli dojeżdża Pan/Pani do miejsca nauki lub pracy to czy jest to Kopalnia lub Elektrownia „Bełchatów”?
- Wykres 16. W jaki sposób dojeżdża Pan/i do miejsca nauki lub pracy?
- Wykres 17. Pytanie 2. Czy ma Pan/i możliwość samodzielnego korzystania z samochodu?
- Wykres 18. Pytanie 3. Jak często korzysta Pan/Pani z poniższych środków transportu w podróżach (przejazdach) poza miasto (gminę zamieszkania)?
- Wykres 19. Częstość realizacji podróży za pomocą różnych środków transportu przez respondentów mających możliwość samodzielnego korzystania z samochodu
- Wykres 20. Pytanie 4. Dlaczego, dysponując samochodem, korzysta Pan/i w podróżach powiatowych z komunikacji zbiorowej?
- Wykres 21. Pytanie 5. Który z postulatów transportowych uważa Pan/Pani za najważniejszy, a który za najmniej ważny?
- Wykres 22. Pytanie 6. Proszę ocenić w skali od 1 do 5 zaspokojenie poszczególnych potrzeb przewozowych przez pozamiejską komunikację zbiorową
- Wykres 23. Pytanie 7. Jakość realizacji, którego z postulatów musiałaby być w pierwszej kolejności poprawiona, aby zaczął Pan/Pani częściej korzystać z transportu zbiorowego?