



DZIENNIK URZĘDOWY WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

Łódź, dnia 1 czerwca 2015 r.

Poz. 2308

UCHWAŁA NR IX/70/2015 RADY MIEJSKIEJ TOMASZOWA MAZOWIECKIEGO

z dnia 29 kwietnia 2015 r.

w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Tomaszowie Mazowieckim”

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j.: Dz. U. z 2013 r. poz. 594, poz. 645, poz. 1318, z 2014 r. poz. 379, poz. 1072), w związku z art. 9 ust. 1 pkt 1 i ust. 3, art. 13 ust. 3 i 5 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. 433, poz. 915, z 2015 r. poz. 390) Rada Miejska Tomaszowa Mazowieckiego uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Tomaszowie Mazowieckim”, który stanowi załącznik nr 1 do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Tomaszowa Mazowieckiego.

§ 3. Traci moc uchwała nr XLII/407/2013 Rady Miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego z dnia 30 października 2013 roku w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Tomaszowie Mazowieckim”.

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

Przewodniczący Rady Miejskiej
Tomaszowa Mazowieckiego
Krzysztof Kuchta

Załącznik nr 1
do uchwały nr IX/70/2015
Rady Miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego
z dnia 29 kwietnia 2015 r.

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO
W TOMASZOWIE MAZOWIECKIM**



Luty - marzec 2015 r.

Spis treści:

1. Wstęp
 - 1.1. Definicje
 - 1.2. Wykaz aktów prawnych, na podstawie których przygotowano plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego
2. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim
 - 2.1. Wizja transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim
 - 2.2. Metodologia tworzenia planu transportowego w Tomaszowie Mazowieckim
3. Strategia zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim
4. Charakterystyka obszaru objętego planem transportowym
 - 4.1. Informacje ogólne o mieście
 - 4.2. Demografia
 - 4.3. Najważniejsze charakterystyki gmin Tomaszów Mazowiecki, Ujazd, Lubochnia, Wolbórz i Inowłódz
 - 4.4. Struktura wiekowa mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego
 - 4.5. Wskaźnik motoryzacji
 - 4.6. Szkolnictwo
5. Czynniki gospodarcze
 - 5.1. Bezrobocie
6. Ochrona środowiska naturalnego

7. Układ drogowy
 - 7.1. Średnio dobowy ruch na sieci dróg wojewódzkich i krajowych w granicach Tomaszowa Mazowieckiego
 - 7.2. Płatne miejsca postojowe
8. Miejska komunikacja zbiorowa
 - 8.1. Rys historyczny komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim
 - 8.2. Linie autobusowe obsługiwane przez Miejski Zakład Komunikacyjny w Tomaszowie Mazowieckim
9. Źródła ruchu
10. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych
 - 10.1. Wielkość popytu w 2013 roku
 - 10.2. Prognoza popytu potencjalnego
11. Sieć komunikacyjna
 - 11.1. Charakterystyka istniejącej sieci
 - 11.2. Charakterystyka planowanej sieci
12. Finansowanie usług przewozowych
 - 12.1. Źródła i formy finansowania usług
 - 12.2. Źródła i formy finansowania inwestycji
13. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych.
 - 13.1. Podział zadań przewozowych
 - 13.2. Preferencje pasażerów
 - 13.3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych
14. Organizacja rynku przewozów
 - 14.1. Podmioty rynku i zasady jego organizacji
 - 14.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego
15. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej
16. Organizacja systemu informacji dla pasażerów
17. Kierunki rozwoju transportu publicznego
18. Przyjęte zasady planowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego
19. Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej w Tomaszowie Mazowieckim i ościennych gminach
 - 19.1. Planowany układ sieci komunikacyjnej i parametry rozkładu jazdy
 - 19.2. Planowana taryfa
 - 19.3. Planowane inwestycje infrastrukturalne i taborowe
 - 19.4. Monitorowanie realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim
20. Spis tabel
21. Spis rysunków
22. Źródła

1. Wstęp

1.1. Definicje

Używane w dalszej części planu określenia, oznaczają:

- plan – plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego,
- gminne przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny,
- komunikacja miejska – to przewóz o charakterze użyteczności publicznej, wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego, której świadczenia, w przypadku braku dopłaty lub zapłaty za wozokilometr, przewoźnik nie podjąłby się w takim samym zakresie lub na takich warunkach, ze względu na swój własny interes gospodarczy,
- operator – Miejski Zakład Komunikacyjny w Tomaszowie Mazowieckim Sp. z o.o. oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie,
- organizator – Gmina Miasto Tomaszów Mazowiecki,
- przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu,
- przewóz o charakterze użyteczności publicznej – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym terenie,
- publiczny transport zbiorowy – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej,
- sieć komunikacyjna – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru,
- transport drogowy – transport w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,
- linia komunikacyjna – połączenie komunikacyjne na sieci dróg publicznych – wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy.

1.2. Wykaz aktów prawnych, na podstawie których przygotowano plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego:

- ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, z późn. zm.),
- ustawa z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym (t.j.: Dz. U. z 2013 r. poz. 1414),
- ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku prawo ochrony środowiska (t.j.: Dz. U. z 2013 r. poz. 1232),
- ustawa z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j.: Dz. U. z 2013 r. poz. 1235),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684),
- regulamin nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG/ONZ),
- rozporządzenie (WE) 1370/2007,

- dyrektywa 2001/85/WE,

Porozumienia międzygminne w sprawie powierzenia zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego zawarte między Gminą Miasto Tomaszów Mazowiecki, a Gminami: Tomaszów Mazowiecki, Lubochnia, Wolbórz, Ujazd, Inowłódz.

2. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego jest zaplanowanie do 2020 roku przewozów o charakterze użyteczności publicznej realizowanych na obszarze Gminy Miasta Tomaszowa Mazowieckiego i gmin sąsiednich, (z którymi władze Tomaszowa Mazowieckiego podpisały porozumienia międzygminne w sprawie powierzenia organizacji publicznego transportu zbiorowego) zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju transportu wynikającymi z istotnego znaczenia mobilności komunikacyjnej dla społeczno-gospodarczego rozwoju.

Cele szczegółowe zrównoważonego rozwoju transportu publicznego obejmują:

- zaplanowanie sieci komunikacyjnej, na której będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej,
- zidentyfikowanie potrzeb przewozowych,
- określenie zasad finansowania usług przewozowych,
- określenie preferencji dotyczących wyboru rodzajów środków transportu,
- ustalenie zasad organizacji ruchu przewozów,
- określenie standardów usług przewozowych użyteczności publicznej,
- organizację systemu informacji dla pasażerów.

2.1. Wizja transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim

Wizja transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim i gminach sąsiednich objętych obsługą tomaszowskiego organizatora, zakłada funkcjonowanie oraz rozwój masowego i proekologicznego transportu zbiorowego spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z niego alternatywę dla podróży realizowanych transportem indywidualnym.

2.2. Metodologia tworzenia planu transportowego w Tomaszowie Mazowieckim

Przyjęta struktura planu transportowego jest zgodna z art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym oraz z rozporządzeniem ministra infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

W planie wykorzystano następujące źródła danych i informacji:

- „Wielkość i struktura popytu oraz sytuacja eksploatacyjno-ekonomiczna komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim w świetle wyników badań marketingowych z jesieni 2013 r.” analiza opracowana przez firmę Public Transport Consulting Marcin Gromadzki,
- dane eksploatacyjne i ekonomiczne dotyczące sieci komunikacji w Tomaszowie Mazowieckim i ościennych gminach,
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Łodzi,
- dane Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Łodzi,
- dane statystyczne charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną Tomaszowa Mazowieckiego,
- dane z urzędów: starostw, miast, gmin, urzędu pracy, ośrodków pomocy społecznej i innych instytucji,
- dokumenty strategiczne, takie jak:
 - Wieloletnia Prognoza Finansowa Miasta Tomaszowa Mazowieckiego na lata 2014-2022,
 - Projekt Strategii Rozwoju Miasta Tomaszowa Mazowieckiego na lata 2015-2020,

- Studium Ruchowe poprawy dostępności transportowej Obszaru Funkcjonalnego Dolina Rzeki Pilicy w powiecie tomaszowskim,
- dokumenty gmin: Lubochnia, Sławno, Tomaszów Mazowiecki, Ujazd, Wolbórz, Inowódz,
- publikacje Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej,
- strony internetowe.

3. Strategia zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim

W strategii zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim kluczowe znaczenie ma dążenie do zapewnienia racjonalnego podziału zadań przewozowych pomiędzy transport zbiorowy i indywidualny. Jej założeniem jest preferowanie transportu publicznego zbiorowego w śródmieściu oraz w dzielnicach otaczających śródmieście, o największym ruchu pasażerskim. W pozostałych dzielnicach oraz w strefie podmiejskiej, zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju, dużą rolę powinien pełnić transport indywidualny, przy czym obszary te powinny być połączone szybkim transportem zbiorowym ze śródmieściem.

Strategia zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim zakłada:

- wprowadzenie bezpłatnej komunikacji miejskiej dla mieszkańców miasta w granicach administracyjnych Tomaszowa Mazowieckiego,
- zapewnienie dostępności do usług publicznego transportu wszystkim osobom, w tym zwłaszcza niepełnosprawnym,
- redukcję negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców oraz wizerunek miasta,
- zwiększanie efektywności ekonomicznej transportu osób,
- poprawę jakości usług transportu publicznego - poprzez dostosowanie oferty przewozowej do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców.

4. Charakterystyka obszaru objętego planem transportowym

4.1. Informacje ogólne o mieście

Tomaszów Mazowiecki ma status gminy miejskiej. Mieszkańcy wybierają do Rady Miejskiej 23 radnych. Organem wykonawczym samorządu jest Prezydent Miasta. Granice administracyjne obejmują obszar 41,3 km², który zamieszkały jest przez około 64068 mieszkańców według danych z 31.12.2014 roku¹.

Tomaszów Mazowiecki znajduje się w centrum Polski nad rzeką Pilicą 110 km od Warszawy i 55 km od Łodzi. Położony jest na terenie Równiny Piotrkowskiej w miejscu, gdzie styka się ona z Wysoczyzną Rawską i Doliną Białobrzeską.

Przez miasto przebiegają ważne szlaki komunikacyjne:

- droga ekspresowa S8 – stanowi część transeuropejskiego korytarza drogowego TEN-T (obsługuje połączenia międzynarodowe, droga E-67 łącząca Warszawę przez Wrocław z Pragą),
- droga krajowa 48 (Tomaszów Maz. – Radom),
- droga wojewódzka 713 (Łódź – Opoczno),
- linie kolejowe (Koluszki – Skarżysko Kamienna, Koluszki – Radom).

4.2. Demografia

Wielkość popytu na usługi komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim jest kształtowana przez następujące czynniki demograficzne:

- liczbę mieszkańców,
- strukturę wiekową mieszkańców,
- aktywność zawodową i edukacyjną mieszkańców w tym liczbę uczniów i studentów,

- wielkość i kierunki migracji,
- czynniki pochodne, takie jak liczba zarejestrowanych samochodów osobowych.

Strukturę ludności Tomaszowa Mazowieckiego według kryterium aktywności zawodowej przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 1. Struktura ludności Tomaszowa Mazowieckiego w latach 2007-2013. Źródło: Urząd Statystyczny w Łodzi

Rok	Ogółem	W wieku		
		przedprodukcyjnym	produkcyjnym	poprodukcyjnym
2007	66 522	12 220	42 714	11 298
2008	66 172	12 073	42 207	11 655
2009	65 800	11 795	41 897	11 904
2010	65 375	11 615	41 351	12 244
2011	65 834	11 479	41463	12 892
2012	65 454	11374	40 637	13 443
2013	64 893	11 147	39 774	13 972

Dane zawarte w tabeli 1 ilustrują niekorzystną strukturę aktywności zawodowej mieszkańców. W okresie siedmiu ostatnich lat liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym zmniejszyła się o około 7%, natomiast liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym zwiększyła się o 23%. Prognozy demograficzne dla województwa łódzkiego zakładają utrzymanie się tych niekorzystnych tendencji do 2020 roku, w tym ujemny przyrost naturalny mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego.

W latach 2007-2013 Tomaszów Mazowiecki odnotował ujemne saldo migracji, co uwidocznione zostało w tabeli 2. Zmniejszyła się liczba mieszkańców miasta, przy jednoczesnym prawdopodobnym wzroście liczby mieszkańców w okolicznych miejscowościach. Będzie to miało wpływ na zmiany w ofercie przewozowej, przebiegu tras, linii i częstotliwości kursowania.

Tabela 2. Saldo migracji ludności Tomaszowa Mazowieckiego. Źródło: Urząd Statystyczny w Łodzi

Rok	Napływ				Odływ				Saldo migracji
	Ogółem	z miast	ze wsi	z zagranicy	Ogółem	do miast	na wieś	za granice	
2007	502	198	304	11	770	330	440	16	- 273
2008	325	147	178	8	590	248	342	25	- 282
2009	328	124	204	14	571	269	302	10	- 239
2010	330	132	198	10	592	283	309	4	- 256
2011	590	239	333	18	739	331	396	12	-149
2012	421	156	265	10	577	252	325	22	- 168
2013	341	131	204	13	676	297	379	30	- 352

4.3. Najważniejsze charakterystyki gmin Tomaszów Mazowiecki, Ujazd, Lubochnia, Wolbórz i Inowódz

Wg stanu na 31 grudnia 2013 r., sieć linii tomaszowskiej komunikacji miejskiej obsługiwała obszar zamieszkały przez 81 362 osób. Poza liczącym 64 893 mieszkańców miastem Tomaszów Mazowiecki, linie tomaszowskiej komunikacji miejskiej obsługiwały także aż 47 miejscowości ościennych, zamieszkałych przez 16 469 osób. Poza miastem Tomaszowem Mazowieckim zamieszkiwało więc 20,2% mieszkańców całego obszaru obsługiwanego liniami tomaszowskiej komunikacji miejskiej.

Tak szeroki zakres obsługi obszarów pozamiejskich liniami komunikacji miejskiej stanowi obecnie wyjątek w skali kraju.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych poszczególnych gmin.

Obsługiwane przez MZK w Tomaszowie Mazowieckim miejscowości ościenne położone są w pięciu jednostkach administracyjnych na obszarze dwóch powiatów:

- w gminach Inowódz, Lubochnia, Tomaszów Mazowiecki i Ujazd – w powiecie tomaszowskim,
- w gminie Wolbórz w powiecie piotrkowskim.

Analizując zestawienie miejscowości obsługiwanych liniami tomaszowskiej komunikacji miejskiej, należy zauważyć, że zakres obsługi zdecydowanie wykracza poza miejscowości bezpośrednio przylegające do granic

miasta i obsługują liczne małe miejscowości, położone peryferyjnie w stosunku do głównych dróg. W rezultacie, komunikacja miejska zastępuje na obszarze podmiejskim komunikację regionalną, która w powiecie tomaszowskim jest stosunkowo słabo rozwinięta.

Liczba mieszkańców poszczególnych gmin w roku 2013²:

- całkowita liczba mieszkańców Gminy Tomaszów Mazowiecki w 2013 roku wynosiła 10 772 osób, udział osób w wieku nieprodukcyjnym na 100 w wieku produkcyjnym wyniósł 55,9. W gminie funkcjonuje 5 szkół podstawowych i 4 gimnazja. Zarejestrowanych było 904 podmiotów gospodarczych,
- liczba mieszkańców Gminy Wolbórz wyniosła w 2013 roku 7800 osób. Udział osób w wieku nieprodukcyjnym na 100 w wieku produkcyjnym wyniósł 58,3. W gminie funkcjonowały 4 szkoły podstawowe i 1 gimnazjum. Zarejestrowanych było 506 podmiotów gospodarczych,
- liczba mieszkańców Gminy Lubochnia wyniosła w 2013 roku 7190 osób. Udział ludności w wieku nieprodukcyjnym na 100 w wieku produkcyjnym wyniósł 61,0. W gminie funkcjonowały 2 szkoły podstawowe i 1 gimnazjum. Zarejestrowanych było 476 podmiotów gospodarczych,
- liczba mieszkańców Gminy Inowódz wyniosła w 2013 roku 3900 osób. Udział ludności w wieku nieprodukcyjnym na 100 w wieku produkcyjnym wyniósł 62,8. W gminie funkcjonowały 3 szkoły podstawowe i 1 gimnazjum. Zarejestrowanych było 273 podmiotów gospodarczych,
- liczba mieszkańców Gminy Ujazd wyniosła w 2013 roku 7928 osób. Udział ludności w wieku nieprodukcyjnym na 100 w wieku produkcyjnym wyniósł 59,2. W gminie funkcjonowały 2 szkoły podstawowe i 2 gimnazja. Zarejestrowanych było 578 podmiotów gospodarczych.

4.4. Struktura wiekowa mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego

Badanie struktury wiekowej Tomaszowa Mazowieckiego (Rysunek 1) pokazuje, że około 40% stanowią mieszkańcy w wieku, w którym przysługują uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. Prognozy demograficzne dla województwa łódzkiego (w tym Tomaszowa Mazowieckiego) przewidują, że do 2020 roku będzie się zmniejszał udział osób w wieku 25-65 lat, a więc w przedziale wiekowym, który korzysta w komunikacji miejskiej z biletów pełnopłatnych. Wzrośnie natomiast udział osób nabywających ze względu na wiek uprawnienia do przejazdów bezpłatnych (część pasażerów komunikacji miejskiej w wieku powyżej 65 lat)³. Wzrost udziału osób posiadających uprawnienia do przejazdów bezpłatnych to jeden z argumentów za wprowadzeniem bezpłatnej komunikacji dla wszystkich mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego.

Rysunek 1: Struktura wiekowa mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego w 2014 roku. Źródło: Opracowanie własne



4.5. Wskaźnik motoryzacji

Tabela 3. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych na mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego oraz wskaźniki motoryzacji w latach 2008-2014. Źródło: Wydział Komunikacji i Transportu Starostwa Powiatowego w Tomaszowie Maz.

Rok	Liczba samochodów zarejestrowanych	Wskaźnik motoryzacji (ilość samochodów na 1000 mieszkańców)
2008	16 882	256
2009	19 726	301
2010	22 137	335
2011	24 437	371
2012	26 553	414
2013	30 190	465
2014	33 001	527

Biorąc pod uwagę dynamiczny wzrost liczby samochodów osobowych zarejestrowanych na mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego, która w ostatnich 7 latach uległa podwojeniu, prognoza wskaźnika motoryzacji dla Tomaszowa Mazowieckiego zakłada wzrost liczby samochodów osobowych do 50 tysięcy w roku 2020.

Wskaźnik motoryzacji obliczony przy uwzględnieniu zmiany liczby ludności, wyniesie 909 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców.

4.6. Szkolnictwo

W roku szkolnym 2014/2015 w Tomaszowie Mazowieckim funkcjonowało łącznie 51 szkół i placówek edukacyjnych, do których uczęszczało łącznie 12 659 dzieci, uczniów i studentów (tabela 4).

Tabela 4. Lokalizacja przedszkoli, szkół i uczelni oraz liczba uczęszczających do nich dzieci, uczniów i studentów wg stanu na dzień 1.09.2014 r. Źródło: Urząd Miasta w Tomaszowie Mazowieckim, Starostwo Powiatowe w Tomaszowie Mazowieckim

Lp.	Nazwa placówki	Adres placówki	Liczb uczniów, studentów, wychowanków
Placówki publiczne			
1	Uniwersytet Łódzki – Filia w Tomaszowie Mazowieckim	ul. Konstytucji 3 Maja 65/67	819
2	Uniwersytet Technologiczno-Humanistyczny im. Kazimierza Pułaskiego w Radomiu	ul. Legionów 47	156
3	I Liceum Ogólnokształcące im. Jarosława Dąbrowskiego	ul. Mościckiego 22/24	570
4	II Liceum Ogólnokształcące im. Stefana Żeromskiego	ul. Jałowcowa 10	485
5	III Liceum Ogólnokształcące im. płk. Stanisława Hojnowskiego	ul. Nadrzeczna 17/25	340
6	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 1 im. Tadeusza Kościuszki	ul. Św. Antoniego 29	718
7	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 2 im. Stanisława Staszica	ul. Św. Antoniego 57/61	724
8	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 3 im. Jana Pawła II	ul. Legionów 47	473
9	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 6	ul. Strefowa 3	295
10	Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy im. Marii Grzegorzewskiej	ul. Majowa 1/13	180
11	Katolickie Liceum Ogólnokształcące	ul. Warszawska 95/97	14
12	Gimnazjum nr 3 im. Józefa Piłsudskiego	al. J. Piłsudskiego 42/46	429
13	Gimnazjum nr 4	ul. Tomasz Ostrowskiego 14	382
14	Gimnazjum nr 6 im. Jana Twardowskiego	ul. Jałowcowa 8	300
15	Gimnazjum nr 7	ul. Św. Antoniego 43/45	527
16	Gimnazjum nr 8	ul. Gminna 5/9	150
17	Szkoła Podstawowa nr 1 im. Aleksandra Kamińskiego	ul. Leona Witolda May'a 11/13	775
18	Szkoła Podstawowa nr 6	ul. Gminna 5/9	282
19	Szkoła Podstawowa nr 7	ul. Ludwikowska 113/115	213
20	Szkoła Podstawowa nr 8	ul. Stolarska 21/27	267
21	Szkoła Podstawowa nr 10	ul. Tomasz Ostrowskiego 14	658

22	Szkoła Podstawowa nr 12 im. Jana Pawła II	ul. Wiejska 29/31	644
23	Szkoła Podstawowa nr 13 Pomnik Tysiąclecia Państwa Polskiego	ul. J. U. Niemcewicza 50/56	491
24	Szkoła Podstawowa nr 14	ul. Słowackiego 32/42	617
25	Przedszkole nr 2 im. Marii Kownackiej	ul. Stefana Czarnieckiego 12/14	98
26	Przedszkole nr 3	ul. Kombatantów 5	131
27	Przedszkole nr 5	ul. Niska 20A	105
28	Przedszkole nr 7	ul. Jałowcowa 6	127
29	Przedszkole nr 8	ul. Stolarska 18/20	107
30	Przedszkole nr 9 im. Jana Pawła II	ul. Robotnicza	52
31	Przedszkole nr 10	ul. Wąwalska 24	77
32	Przedszkole nr 11	ul. Farbiarska 51/57	129
33	Przedszkole nr 12	ul. Kombatantów	149
34	Przedszkole nr 14	ul. Leona Witolda May'a	147
35	Przedszkole nr 16	ul. Konstytucji 3 Maja 36	101
36	Przedszkole nr 17	ul. Warszawska 103A	108
37	Przedszkole nr 19	ul. Strzelecka 14	153
38	Przedszkole nr 20	ul. Gen. Władysława Sikorskiego 6A	118
Placówki niepubliczne			
39	Pierwsza Chrześcijańska Szkoła Podstawowa „Tomek”	ul. Grunwaldzka 13/15	87
40	Katolicka Szkoła Podstawowa	ul. Warszawska 95/97	14
41	Katolickie Gimnazjum	ul. Warszawska 95/97	41
42	Gimnazjum dla Dorosłych „Komed”	ul. Tkacka 11	64
43	Gimnazjum „Tomasz”	ul. Grunwaldzka 13/15	14
44	Pierwsze Chrześcijańskie Przedszkole „Tomaszek”	ul. Grunwaldzka 13/15	94
45	Przedszkole Niepubliczne „Bajeczka”	ul. Smugowa 6A lok. 5 i 6	40
46	Przedszkole Niepubliczne „Promyczek” s.c.	ul. Żwirki i Wigury 3	80
47	Niepubliczne Przedszkole „Raj-Landia”	ul. Konstytucji 3 Maja 23	9
48	Niepubliczne Przedszkole „Bartek”	ul. Słowackiego 8/10	32
49	Niepubliczne Przedszkole „Antoś”	ul. POW 8	14
50	Niepubliczne Katolickie Przedszkole Językowe „Wyspa szkrabów”	ul. Św. Antoniego 97	47
51	Przedszkole Raj-Landia	ul. Lewa 10	12

Oznacza to, że ponad 12,5 tys. dzieci, uczniów, studentów jest uprawnionych do przejazdów ulgowych z rąki wieku na podstawie legitymacji szkolnych na liniach komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim.

5. Czynniki gospodarcze

Większość zakładów przemysłowych jest zlokalizowana w północnej części miasta, wzdłuż drogi ekspresowej S8 Warszawa – Wrocław. Rejon ten ma dobrze rozwiniętą infrastrukturę techniczną oraz leży w bliskim sąsiedztwie linii kolejowej i dróg: S8, E-67, krajowej 48 i wojewódzkiej 713. Ponadto część tego terenu należy do Łódzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, w której inwestorzy mogą korzystać z pomocy publicznej na wspieranie nowych inwestycji oraz na tworzenie nowych miejsc pracy.

Do największych pracodawców należą: Frito Lay Poland sp. z o. o., Ceramika Paradyż sp. z o. o. Roldrob S. A. i Boshoku Automotive Poland. Charakterystykę większych zakładów pracy przedstawia tabela 5.

Tabela 5. Charakterystyka większych pracodawców w Tomaszowie Mazowieckim. Źródło: Urząd Miasta Tomaszowa Mazowieckiego

Nazwa i adres firmy	Profil działalności
Frito Lay Poland Sp. z o.o., ul. Włókiennicza 12/18	Art. spożywcze
Tomaszowskie Centrum Zdrowia Sp. z o.o., ul. Jana Pawła II 35	Usługi publiczne – ochrona zdrowia
Ceramika Paradyż Sp. z o.o., ul. Ujezdźka 23	Ceramika budowlana
Jednostka wojskowa, ul. Piłsudskiego 72	Administracja publiczna
Roldrob S.A. - Grupa DROSED, ul. Warszawska 168/172	Produkcja drobiarska
FM Mazovia Sp. z o.o., ul. Piaskowa 122-150	Logistyka
Boshoku Automotive Poland, ul. Piaskowa 120	Art. motoryzacyjne
Zakłady Przemysłu Welnianego Tomtex S.A., ul. Włókiennicza 12/18	Art. włókiennicze

Galli Poland Sp. z o.o., ul. Hallera 2	Art. włókiennicze
JOKA Sp. z o.o., ul. Warszawska 128/130	Art. i usługi budowlane
Maltom sp. j., ul. Ujezdźka 29/31	Usługi budowlane
PKS Tomaszów Mazowiecki Sp. z o.o., ul. Dworcowa 6	Usługi publiczne – transport
Fabryka Dywanów Weltom SA ul. Hallera 2	Art. włókiennicze
Przedsiębiorstwo Budowlane ARTOM Sp. z o.o. ul. Ks. J. Popieluszki 64/66	Art. i usługi budowlane
Veolia Usługi dla Środowiska S.A., ul. Majowa 87/89	Usługi publiczne – gospodarka odpadami
Wagran Sp. z o.o., ul. Spalska 103/105	Armatyra kuchenna i łazienkowa
Mesgo Polska S.A., ul. Spalska 105a/105b	Art. gumowe
Tomaszowska Fabryka Filców Technicznych Sp. z o.o., ul. Warszawska 2/4	Art. włókiennicze
PPHU „REMBOR” Sp. z o.o., ul. Zawadzka 144	Art. i usługi budowlane
CHIPITA Poland Sp. z o.o., ul. Wysoka 31A-31D	Art. spożywcze

Tabela 6. Podmioty gospodarki narodowej zapisane w rejestrze REGON w 2013 roku, w Gminie Miejskiej Tomaszów Mazowiecki. Źródło: Statystyczne vademecum samorządowca 2014

Rodzaj działalności	Liczba podmiotów
Rolnictwo	56
Przemysł	646
Budownictwo	603
Usługi	4207
RAZEM:	5512

Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą zapisane w rejestrze REGON na 10 tysięcy ludności – 610.

Dominującym rodzajem działalności gospodarczej w mieście są usługi, które świadczy 76% firm. Działalność przemysłową prowadzi 12% przedsiębiorstw, budownictwo 11%, a 1% firm funkcjonuje w sektorze rolnictwa. Duże i średnie przedsiębiorstwa oraz inne podmioty (instytucje, szkoły) stanowią znaczące źródła ruchu.

5.1. Bezrobocie

Ze statystyk Powiatowego Urzędu Pracy w Tomaszowie Mazowieckim wynika, że bezrobocie w ostatnim roku znacznie zmalało. Na koniec 2013 roku w grudniu pozostawało bez pracy 4860 osób, natomiast do 31 grudnia 2014 roku liczba ta zmniejszyła się o ponad 2000, do 3691 osób.

Rysunek 2. Liczba zarejestrowanych bezrobotnych w Tomaszowie Mazowieckim (na koniec każdego roku). Źródło: Opracowanie własne



Rysunek 3. Średnia stopa bezrobocia (%) dla Tomaszowa Mazowieckiego i województwa łódzkiego. Źródło: Opracowanie własne



Wybrane dane o rynku pracy w 2013 r. w Tomaszowie Mazowieckim:

- pracujący 15145,
- bezrobotni zarejestrowani 4860, w tym kobiety 46,9%.

6. Ochrona środowiska naturalnego

Jednym z ważniejszych celów planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego jest zmniejszenie emisji do środowiska szkodliwych substancji wytwarzanych przez transport zbiorowy.

Od 2006 roku w Tomaszowie Mazowieckim prowadzone są pomiary stężeń SO_2 i NO_2 . Prowadzone są one metodą pasywnego poboru prób i są odnotowywane każdego miesiąca w 6 punktach zlokalizowanych na terenie miasta.

W 2012 roku na terenie Tomaszowa Mazowieckiego wyemitowanych zostało około 233 Megagramów (ton) dwutlenku siarki, 127Mg dwutlenku azotu, 225Mg tlenku węgla oraz 108 Mg pyłu⁴. Decydujący udział w emisji zanieczyszczeń (poza związkami organicznymi) miała ciepłownia przy ulicy Wierzbowej. Pomiary przeprowadzone w 2012 roku przy ulicy św. Antoniego wykazały, że stężenia dwutlenku siarki – zarówno 1-godzinne, jak i 24-godzinne – w czasie 10 miesięcznego okresu pomiarowego (styczeń–październik) nie przekraczały obowiązujących poziomów dopuszczalnych: maksymalne zmierzone wartości stanowiły odpowiednio 10% i 29% obowiązujących norm.

Poniżej poziomu dopuszczalnego kształtowały się również 1-godzinne stężenia dwutlenku azotu – najwyższe zmierzone stężenia osiągnęło 19%. Analizując pomiary wskaźnikowe, prowadzone metodą pasywnego poboru prób realizowanych w 6 punktach Tomaszowa Mazowieckiego (ul. św. Antoniego, Warszawska, Spalska, Piaskowa, Ujezdźka, Literacka, Nieborowska) wykazały, że średni poziom stężeń dwutlenku siarki w 10-miesięcznym okresie pomiarowym wynosił (wartość dopuszczalna ze względu na ochronę zdrowia wynosi $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$) w poszczególnych punktach od 6,80 do $13,96 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Najwyższe wartości stwierdzono przy ulicy Warszawskiej i św. Antoniego. Natomiast poziom stężeń dwutlenku azotu wahał się od 16,00 do $29,40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (wartość dopuszczalna ze względu na ochronę zdrowia wynosi $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Najwyższe stężenia występowały przy ulicy Warszawskiej, Ujezdźkiej i św. Antoniego. Zmienność sezonowa stężeń NO_2 była znacznie mniejsza niż w przypadku SO_2 , które w okresie chłodnym były czterokrotnie wyższe niż w okresie ciepłym.

Poziom dopuszczalny przekraczał natomiast 24-godzinne stężenia pyłu zawieszonego PM_{10} .

Wartość 36 maksimum stężenia 24-godzinnego przekraczała w zachodniej części centrum miasta $70\mu\text{g}/\text{m}^3$ (tj. 140% D_{24}). Obszar przekroczeń dobowej wartości poziomu dopuszczalnego stężenia PM10 obejmował swym zasięgiem cały obszar zwartej zabudowy miasta oraz południowo-wschodnią część miasta (osiedla Ludwików i Białobrzegi).

Podsumowując wyniki badań emisji zanieczyszczeń atmosferycznych z terenu Tomaszowa Mazowieckiego, należy stwierdzić, że największym problemem miasta jest ponadnormatywne zanieczyszczenie powietrza pyłem drobnym. Główną przyczyną przekroczeń dopuszczalnego poziomu stężeń pyłu zawieszonego w powietrzu jest tak zwana niska emisja z indywidualnie ogrzewanych budynków (ma to charakter sezonowy) i ze środków transportu.

Najlepszym rozwiązaniem, z punktu widzenia ochrony środowiska, jest takie planowanie sieci komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim, które w największym możliwym stopniu ograniczy emisję zanieczyszczeń powodowanych przez pojazdy transportu publicznego. Najlepsze rezultaty można osiągnąć planując najintensywniejszą eksploatację autobusów wyposażonych w silniki o najwyższej czystości spalin. Normy zanieczyszczeń EURO dla silników wysokoprężnych zamieszczono w tabeli 7.

Tabela 7. Normy zanieczyszczeń EURO dla silników wysokoprężnych. Źródło: Dyrektywa 91/441/EC; Dyrektywa 94/12/EC; Dyrektywa 98/69/EC; Dyrektywa 2007/715/EC

Norma	Emisja w g/km				
	CO	HC	NO _x	HC + NO _x	PM
EURO – 1	3,160	–	–	1,130	0,140
EURO – 2	1,000	0,150	0,550	0,700	0,080
EURO – 3	0,640	0,060	0,500	0,560	0,050
EURO – 4	0,500	0,050	0,250	0,300	0,009
EURO – 5	0,500	0,050	0,180	0,230	0,005
EURO – 6	0,500	0,090	0,080	0,170	0,005

Strukturę taboru MZK Tomaszów Maz. przedstawiono w tabeli 8.

Tabela 8. Struktura taboru MZK w Tomaszowie Mazowieckim (stan na dzień 31.12.2014 r.). Źródło: Dane Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Tomaszowie Mazowieckim

Lp.	Typ, model	Rok budowy	Ilość (szt.)	Wiek (lata)	Przebieg (tys. km)	Pojemność (liczba miejsc)	Norma EURO
1.	DAB 15 – 1200C niskopodłogowy	1992	1	23	620	73	2
2.	DAB 15 – 1200C niskopodłogowy	1993	6	22	494 ÷ 1063	73	2
3.	DAB 7 – 1200B niskopodłogowy	1990	1	25	641	76	2
4.	DAB 12 – 1200B niskopodłogowy	1995	2	20	1034-1093	82	2
5.	DAB 12 – 1200B niskopodłogowy	1996	2	19	902 ÷ 980	82	2
6.	Neoplan N 4009 niskopodłogowy	1994	5	21	688 ÷ 950	57	1
7.	Neoplan N 4010 niskopodłogowy	1993	1	22	724	72	1
8.	Neoplan N 4011 niskopodłogowy	1996	1	19	360	71	2
9.	Neoplan 4011 niskopodłogowy	1997	1	18	904	70	2
10.	Neoplan 4016 niskopodłogowy	1997	1	18	893	94	2
11.	Neoplan K 4016 niskopodłogowy	1999	1	16	570	105	2
12.	MAN NL 202 niskopodłogowy	1997	3	18	835 ÷ 1013	97	2
13.	MAN NL 202 niskopodłogowy	1998	2	17	381 ÷ 830	99	2
14.	MAN NL 222 niskopodłogowy	1997	1	18	876	78	2
15.	MAN A 21	1999	1	16	844	70	2
16.	JELCZ M081 MB niskopodłogowy	2002	4	13	869 ÷ 994	37	2
17.	JELCZ 120 M	1997	6	18	992 ÷ 1146	110	–

Pozyskane w 2014 r.

18.	Neoplan N4411 niskopodłogowy	2003	2	12	494 ÷ 562	72	3
19.	MAN A 78 niskopodłogowy	2006	3	9	572 ÷ 614	92	4

Dane MZK Tomaszów Mazowiecki wykazują, że w inwentarzu operatora komunalnego dominują pojazdy starsze niż 15 lat (średni wiek taboru wynosi 18 lat). Tylko część pojazdów (34 na 44 sztuki całego taboru) jest wyposażonych w silniki spełniające normy czystości spalin EURO – 2, EURO – 3 i EURO – 4.

Podejmując decyzję o alokacji funkcjonalnego taboru, zakupu nowych autobusów i dopuszczeniu ich do świadczenia usług w komunikacji miejskiej, należy uwzględnić poziom emisji zanieczyszczeń przez poszczególne rodzaje autobusów. Podobnie należy oddziaływać na przewoźników prywatnych.

7. Układ drogowy

Podstawowy układ transportowy Tomaszowa Mazowieckiego tworzy: droga E-67 łącząca Warszawę poprzez Wrocław z Pragą (będąca jednocześnie obwodnicą Tomaszowa Maz.), droga krajowa nr 48 (Tomaszów Maz. – Radom), linie kolejowe (Koluszki – Skarżysko Kamienna, Koluszki – Radom).

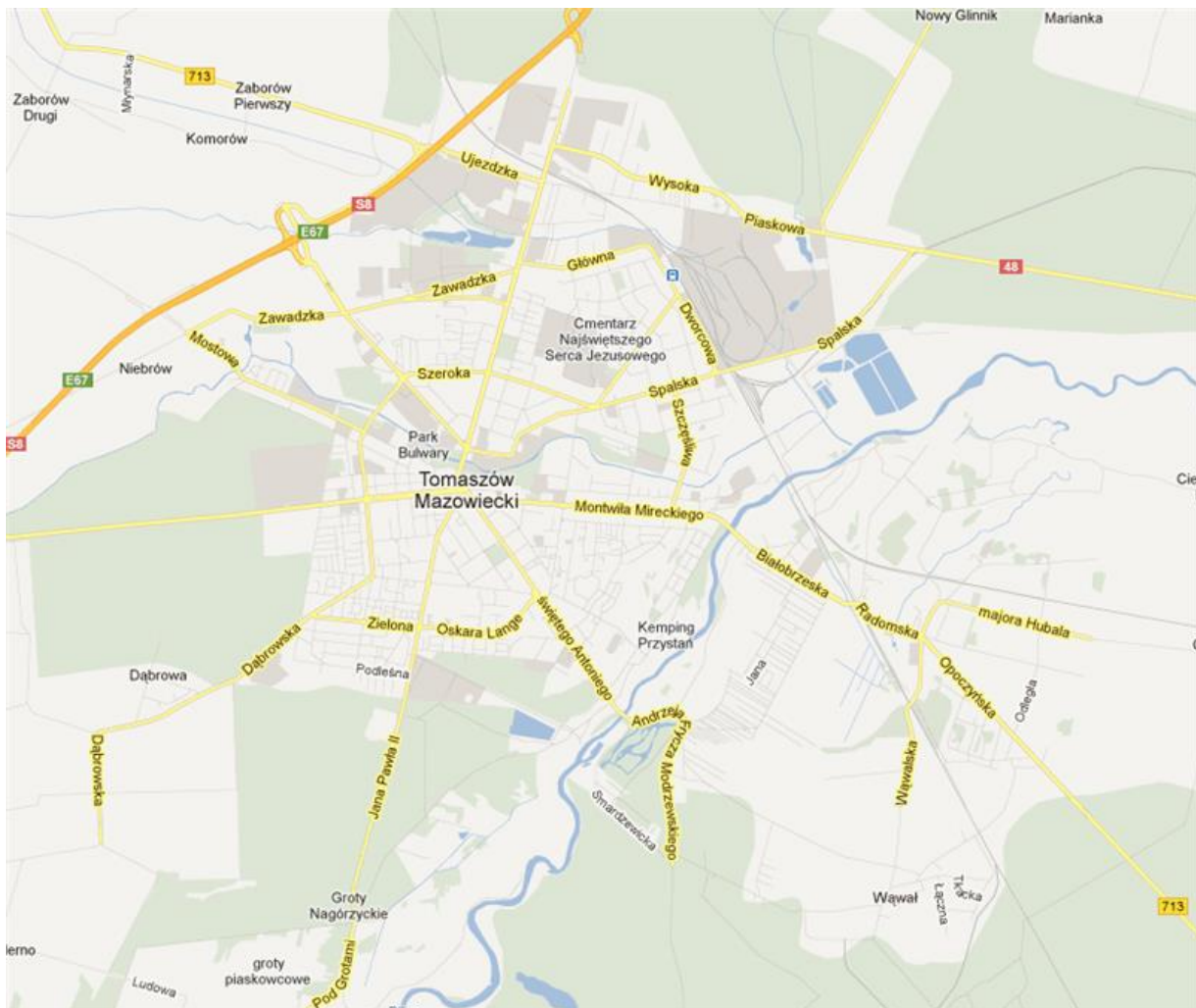
Ze względu na status Tomaszowa Mazowieckiego w obrębie Gminy Miasta Tomaszowa Mazowieckiego, każda kategoria dróg ma osobnego zarządcę:

- drogi krajowe – Dyrektor Generalny Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, który realizuje swoje zadania poprzez odpowiedni Oddział Generalny Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad,
- drogi wojewódzkie – Zarząd Województwa Łódzkiego, który realizuje swoje zadania przy pomocy zarządu drogi – Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi,
- drogi powiatowe – Zarząd Powiatu Tomaszowskiego, który realizuje swoje zadania przy pomocy zarządu drogi – Zarząd Dróg Powiatowych,
- drogi gminne – prezydent Miasta Tomaszowa Mazowieckiego.

Główny układ transportowy miasta tworzą drogi:

- droga krajowa 48 relacji Tomaszów Mazowiecki – Radom. W granicach miasta DK 48 przebiega ulicami: Ujezdzka (od łącznicy na drodze ekspresowej 8 do Warszawskiej), Warszawska (od Ujezdzkiej do Wysokiej), Wysoka, Piaskowa (od Wysokiej do granic miasta),
- droga wojewódzka 713 relacji Łódź – Opoczno. W granicach miasta przebiega ulicami: Warszawska (od Ujezdzkiej do rzeki Wolbórki), św. Antoniego (od rzeki Wolbórki do Domu Handlowego Tomasz), Mościckiego, Mireckiego, Białobrzeska, Radomska, Opoczyńska,
- do dróg powiatowych zaliczone zostały ulice: św. Antoniego, Warszawska (od Wysokiej do granic miasta), Akacyjowa, POW, Barlickiego, Dąbrowska, Dzieci Polskich, Dworcowa, Farbiarska, Główna, Graniczna, Bartosza Głowackiego, Berka Joselewicza, Ludwikowska, Oskara Lange, Majowa, Mostowa, Popiełuszki, Niska, Modrzewskiego, Mazowiecka, Nowowiejska, Elizy Orzeszkowej, Jana Pawła II, Robotnicza, Smugowa, Konstytucji 3-Maja, Spalska, Szeroka, Sucha, Strzelecka, Grota-Roweckiego, Legionów, Szczęśliwa, Hallera, Wąwalska, Wiejska, Zacisze, Zawadzka,
- pozostałe ulice w granicach Tomaszowa Mazowieckiego stanowią kategorię dróg gminnych.

Rysunek 4. Tomaszów Mazowiecki na tle części układu komunikacyjnego województwa łódzkiego. Źródło: Opracowanie własne



W zakresie komunikacji zbiorowej miasto obsługiwane jest przez sieć linii autobusowych, kształtowanych w zależności od potrzeb przewozowych i w nawiązaniu do jednostek strukturalnych o zróżnicowanych funkcjach zagospodarowania i zainwestowania. Do prowadzenia linii autobusowych przeznaczone są ulice sklasyfikowane jako główne (KG) i zbiorcze (KZ).

Do dróg głównych można zaliczyć:

- ul. Ujezdźka,
- ul. Wysoka,
- ul. Piaskowa,
- ul. Warszawska,
- ul. Zawadzka,
- ul. Orzeszkowej.

Do ulic zbiorczych, które stanowią największą część sieci ulicznej i zapewniają najszerszą obsługę komunikacyjną miasta, można zaliczyć:

- ul. Zawadzka,
- ul. Warszawska,

- ul. Hallera,
- ul. Mostowa,
- ul. Legionów,
- ul. Szeroka,
- ul. Grota Roweckiego,
- ul. Spalska,
- ul. Zielona,
- ul. Oskara Lange,
- ul. Głowackiego,
- ul. Nowowiejska,
- ul. św. Antoniego,
- ul. Mościckiego,
- ul. Mireckiego,
- ul. Białobrzaska,
- ul. Radomska,
- ul. Opoczyńska,
- ul. Dąbrowska,
- ul. Jana Pawła II,
- ul. Nagórzycka,
- ul. Modrzewskiego.

Większość ulic głównych i zbiorczych to ulice jednojezdniowe dwupasowe.

7.1. Średnio dobowy ruch na sieci dróg wojewódzkich i krajowych w granicach Tomaszowa Mazowieckiego

Co pięć lat na drogach krajowych i wojewódzkich przeprowadzany jest Generalny Pomiar Ruchu, który obrazuje aktualny poziom natężenia ruchu na poszczególnych odcinkach sieci drogowej oraz wskazuje prognozy ruchu. Obecnie obowiązuje przeprowadzony w 2010 r. GPR2010. W opisie podano skrajne wartości od, do dla całego odcinka drogi, bez podziału na poszczególne odcinki powiatowe.

Najbardziej obciążonym ciągiem drogowym w Tomaszowie Mazowieckim jest droga wojewódzka 713, której średnie dobowe natężenie ruchu (SDR) w granicach miasta wynosi 3 313 pojazdów na dobę. Wskaźnik wzrostu ruchu 2005-2010 na drogach wojewódzkich w województwie łódzkim wyniósł 1,25 (przy średniej krajowej 1,23).

Na drogach krajowych SDR wyniósł:

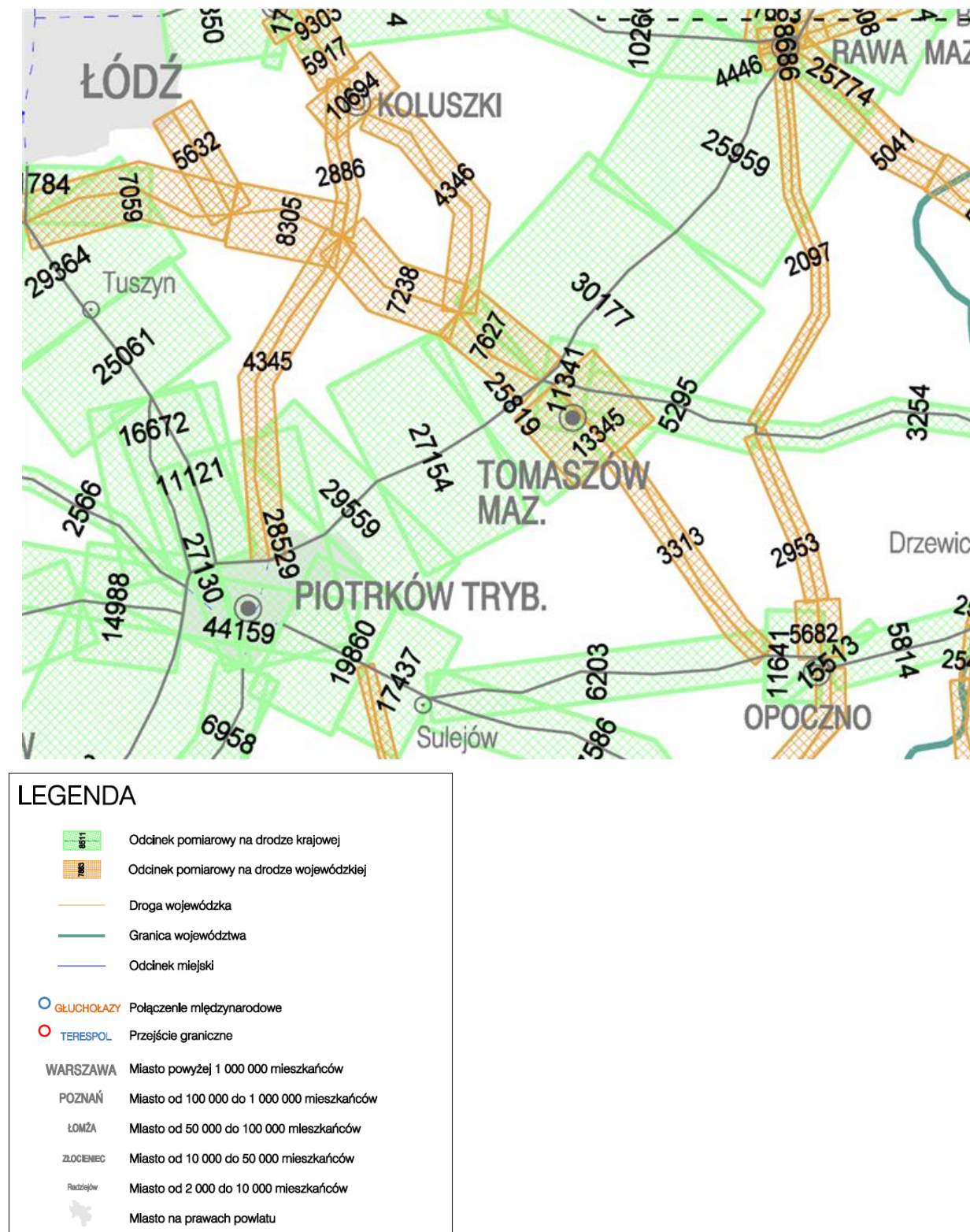
- na DK 48,
- 11 341 pojazdów na dobę w granicach Tomaszowa Mazowieckiego.

Na drogach wojewódzkich SDR wyniósł:

- na DW 713,
- 7 627 pojazdów na dobę na wylocie, na Ujazd, 13 345 pojazdów na dobę, na wylocie do Januszewic.

Reasumując GPR2010 wykazał bardzo wysokie wartości natężenia ruchu SDR w Tomaszowie Mazowieckim (zwłaszcza na drodze wojewódzkiej 713), obrazując potrzebę udroźnienia przepustowości istniejącego układu komunikacyjnego miasta.

Rysunek 5. GPR2010 dla części obszaru województwa łódzkiego. Źródło: Materiały GDDKiA



7.2. Płatne miejsca postojowe

W dniu 27 marca 2013 roku podjęto uchwałę nr XXXVI/317/2013 Rady Miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego zmienionej uchwałą nr XL/379/2013 z dnia 28 sierpnia 2013 r. i uchwałą nr XLVIII/466/2014 z dnia 26 marca 2014 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania pojazdów samochodowych na drogach publicznych w Tomaszowie Mazowieckim oraz wysokości stawek opłat za parkowanie w tej strefie i sposobu ich pobierania.

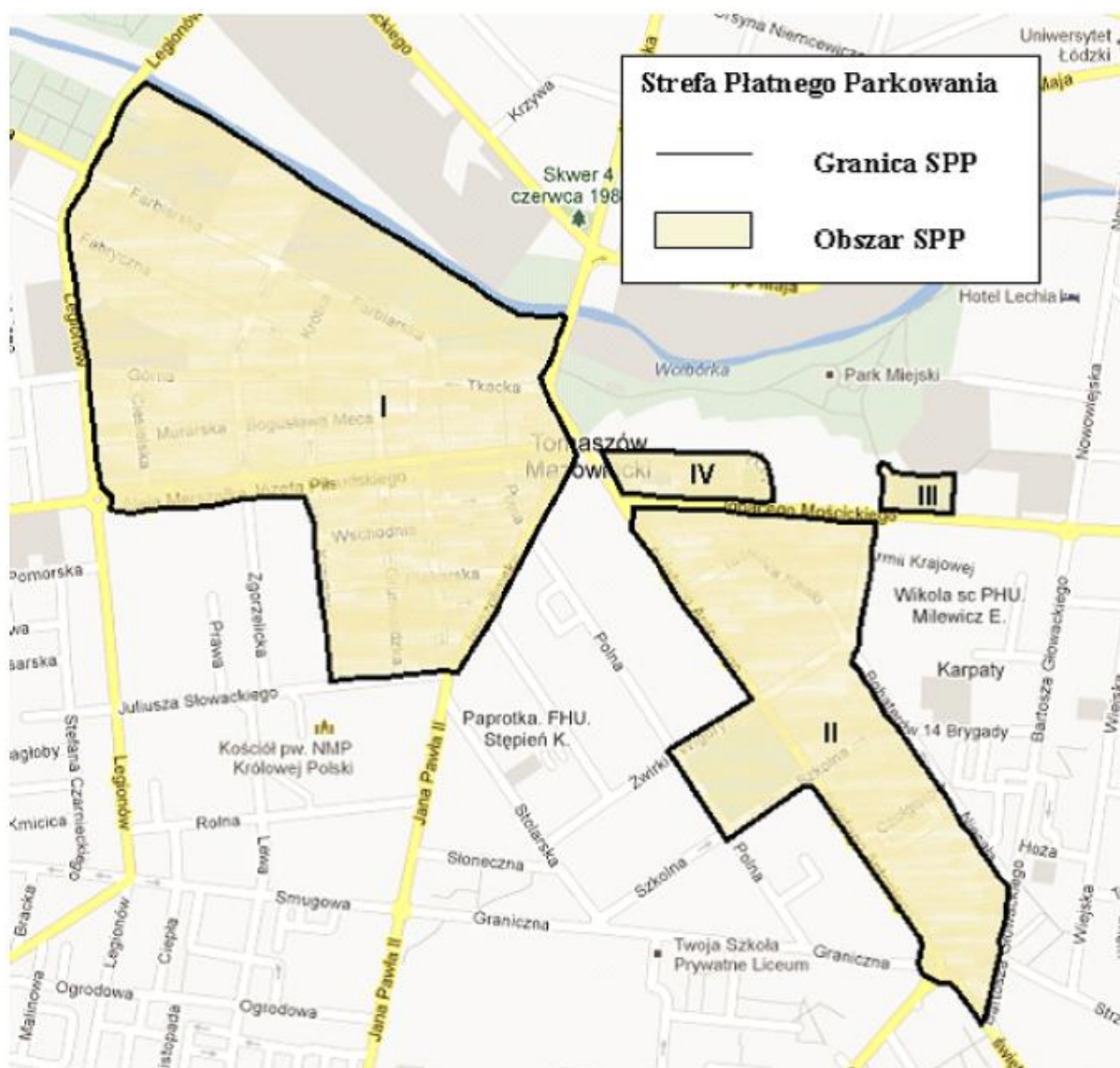
Strefa Płatnego Parkowania obejmuje obszar ograniczony przez:

Strefa I: rzekę Wolbórkę od mostu na ul. św. Antoniego do mostu na ul. Legionów, ul. Legionów do Al. Piłsudskiego, Al. Piłsudskiego do ul. Krzyżowej, ul. Krzyżową do ul. Słowackiego, ul. Słowackiego do ul. Jerozolimskiej, ul. Jerozolimską do ul. św. Antoniego, ul. św. Antoniego do mostu na rzece Wolbórze; przy czym: ul. Legionów, ul. Słowackiego i ul. św. Antoniego (odcinek od Pl. Kościuszki do mostu na rz. Wolbórze) znajdują się poza obszarem Strefy, wyznaczając jedynie granice Strefy,

Strefa II: ul. św. Antoniego do ul. Żwirki i Wigury, ul. Żwirki i Wigury do ul. Polnej, ul. Polną do ul. Szkolnej, ul. Szkolną do ul. św. Antoniego, ul. św. Antoniego do ul. B. Głowackiego, ul. B. Głowackiego do ul. Niecałej, ul. Niecałą do ul. Bohaterów 14 Brygady, ul. Bohaterów 14 Brygady do ul. Prezydenta Ignacego Mościckiego, ul. Prezydenta Ignacego Mościckiego ul. św. Antoniego; przy czym: ul. B. Głowackiego, ul. Niecała, ul. Prezydenta Ignacego Mościckiego i ul. Bohaterów 14 Brygady (odcinek od ul. Niecałej do ul. Prof. T. Seweryna) znajdują się poza obszarem Strefy, wyznaczając jedynie granice Strefy,

Strefa nr III: ul. Browarna,

Strefa nr IV: ul. POW.



Rysunek 6. Strefa płatnego parkowania w Tomaszowie Mazowieckim. Źródło: Urząd Miasta Tomaszowa Mazowieckiego

Stawki opłat za parkowanie pojazdu samochodowego w Strefie wynoszą:

- opłaty jednorazowe:
 - za pierwsze 1/2 godziny 1,00 zł,
 - za pierwszą godzinę 2,00 zł,
 - za drugą godzinę 2,40 zł,
 - za trzecią godzinę 2,80 zł,
 - za czwartą i kolejną godzinę 2,00 zł,
 - za dzienny postój w godzinach funkcjonowania Strefy 15,00 zł,
- opłaty abonamentowe:
 - miesięczna - § 3 ust. 2 pkt 2 i 5 uchwały za pierwszy pojazd – 20,00 zł,
 - miesięczna - § 3 ust. 2 pkt 2 i 5 uchwały za każdy następny pojazd – 150,00 zł,
 - miesięczna - § 3 ust. 2 pkt 3 i 4 uchwały za każdy pojazd – 120,00 zł,
 - roczna - § 3 ust. 2 pkt 2 i 5 uchwały za pierwszy pojazd – 120,00 zł,
 - roczna - § 3 ust. 2 pkt 2 i 5 uchwały za każdy następny pojazd – 900,00 zł,
 - roczna - § 3 ust. 2 pkt 3 i 4 uchwały za każdy pojazd – 900,00 zł,
- opłaty zryczałtowane:
 - miesięczna za 1 zastrzeżone stanowisko postojowe (kopertę) w godzinach funkcjonowania Strefy 500,00 zł.

W Strefie Płatnego Parkowania znajduje się 1 481 miejsc parkingowych do obsługi których zainstalowano 72 parkometrów. W ciągu dróg powiatowych znajduje się 413 miejsc parkingowych (27 parkometrów) natomiast w ciągu dróg gminnych 1 068 miejsc parkingowych (45 parkometry).

Liczba płatnych miejsc parkingowych w Tomaszowie Mazowieckim jest bardzo wysoka. W miastach o podobnej liczbie mieszkańców, gdzie wprowadzono strefy płatnego parkowania, liczba płatnych miejsc parkingowych jest o połowę niższa. Planuje się zmniejszenie ilości płatnych miejsc parkingowych.

8. Miejska komunikacja zbiorowa

8.1. Rys historyczny komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim

W okresie powojennym miasto zaczęło się intensywnie rozbudowywać, powstają nowe wielorodzinne osiedla mieszkaniowe, wybudowano kilka nowych zakładów przemysłowych. Uwzględniając lokalizację dworca i większości zakładów koniecznością staje się uruchomienie komunikacji miejskiej.

W sierpniu 1956 roku delegacja Tomaszowa w składzie: przewodniczący Miejskiej Rady Narodowej, dyrektor Miejskiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej – Eugeniusz Zieliński i inżynier Jan Kowalski udają się do Sanoka po odbiór sześciu autobusów.

15 września 1956 roku „Stary 52” (zwane stonkami) przyozdobione chorągiewkami i napisami „Będziemy służyć ludności miasta” rozpoczęły obsługiwane trzech linii autobusowych – przejazd tego dnia był bezpłatny. Cenę biletu ustalono na 75 groszy. Oto początek historii komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim.

Dwie z trzech pierwszych linii łączyły Wilanów /dworzec/ z pozostałymi dzielnicami miasta i tak już pozostało do dziś, podstawowe linie komunikacyjne miasta rozpoczynają swe trasy od dworca PKP. W międzyczasie w sąsiedztwie dworca PKP wybudowany został dworzec PKS.

Lata osiemdziesiąte to 35 milionów przewiezionych pasażerów rocznie, 65 wozów na stanie, ponad dziesięć tysięcy kilometrów pokonywanych dziennie przez stu dziesięciu kierowców. Na przystankach podstawowych linii autobusowych zamieszczane były jedynie krótkie informacje, że autobusy kursują co 7 minut.

Kryzys gospodarczy z początku lat dziewięćdziesiątych dotknął nasze przemysłowe miasto szczególnie boleśnie. Upadek wielu tomaszowskich przedsiębiorstw, a w tym największego z nich „Wistomu” spowodował lawinowy wzrost bezrobocia.

Od początku bazą dla autobusów miejskich był teren po starym tartaku przy ul. Warszawskiej. Adres pozostał do dziś ten sam, choć sporo się zmieniło w wyglądzie zajezdni i w samym zakładzie. Do 1978 roku pozostawał on jednym z satelitarnych zakładów składających się na miejską gospodarkę komunalną. Od roku 1978 do 1991 zakład funkcjonował jako oddział Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej, a po wielu przeobrażeniach od 1992 roku jako zakład budżetowy.

Z dniem 1 stycznia 2014 r. Miejski Zakład Komunikacyjny w Tomaszowie Mazowieckim został przekształcony w spółkę prawa handlowego ze 100% udziałem Gminy Miasta Tomaszów Mazowiecki.

8.2. Linie autobusowe obsługiwane przez Miejski Zakład Komunikacyjny w Tomaszowie Mazowieckim Sp. z o.o.

Miejski Zakład Komunikacyjny w Tomaszowie Mazowieckim Sp. z o.o. znajdujący się przy ul. Warszawskiej 109/111 obsługuje 21 linii komunikacyjnych na terenie Tomaszowa Mazowieckiego i sąsiednich gmin. Komunikacja miejska korzysta z 234 przystanków autobusowych zlokalizowanych w Tomaszowie Mazowieckim.

Poniżej przedstawiono aktualny przebieg linii komunikacji miejskiej obsługiwanych przez Miejski Zakład Komunikacyjny:

Tabela 9. Trasy linii tomaszowskiej komunikacji miejskiej – stan na 19 stycznia 2015 r.

Linia	Przebieg trasy
1	Dworcowa - dworzec PKS , ks. Popiełuszki - Narewskiego, ks. Popiełuszki - MOPS, Dworcowa - Spalska, Spalska - Sosnowa, Spalska - ks. J. Popiełuszki, prez. Mościckiego - D. Bank Polski, św. Antoniego - Sanepid, św. Antoniego - Park Rodego, św. Antoniego - gen. Wł. Sikorskiego, św. Antoniego - Brzustówka, A.F. Modrzewskiego - Niebieskie Źródła, Szymanówek 02 - Modrzewskiego, Wąwał - pętla Wąwał - pętla , A.F. Modrzewskiego - Niebieskie Źródła, Szymanówek 03 - Kopalna, A.F. Modrzewskiego - Skansen Rzeki Pilicy, św. Antoniego - Brzustówka, św. Antoniego - Mazowiecka, św. Antoniego - B. Głowackiego, św. Antoniego - Starostwo Powiatowe, św. Antoniego - DH „Tomasz”, prez. Mościckiego - ZUS, Konstytucji 3 Maja - Rondo 18 Stycznia, ks. Popiełuszki - Sosnowa, Dworcowa - dworzec PKS, Spalska - Zgodna, Spalska - Sucha, Dworcowa - dworzec PKS
2	Swolszewice Małe - Borki , Nagórzyce - Babi Dół, Nagórzyce - Starowiejska OSP, Pod Grotami, Jana Pawła II - Józefów, Jana Pawła II - Wierzbowa, Jana Pawła II - Szpital Rejonowy, Jana Pawła II - Stolarska, pl. Kościuszki 02/Centrum, Warszawska - Konstytucji 3 Maja, Warszawska - Grota Roweckiego, Warszawska - Cmentarna, Warszawska - Główna, Warszawska - Wspólna, Wysoka - Warszawska, Wysoka - Lubocheńska, Wysoka - Dębowa, ZBiEDiM pętla ZBiEDiM pętla , Piaskowa - ZBiEDiM, Wysoka - las, Wysoka - CHIPITA, Wysoka - Roldrob, Starzyce, Warszawska - Włókiennicza, Warszawska - Dz. Polskich, Warszawska - Szeroka, Warszawska - Barlickiego, pl. Kościuszki 06/Arkady, Jana Pawła II - Rolna, Jana Pawła II - Zielona, Ośrodek Rehabilitacyjny, Jana Pawła II - las, Groty Nagórzyckie, Nagórzyce - Starowiejska, Nagórzyce - Nagórzycka, Swolszewice Małe - Borki
2G	Borki OSW , Trzciniac 17, Iłki 111, Iłki Łuby, Młoszów I, Młoszów II, Golesze szkoła, Dębsko, Leonów, J. Pawła II 32, J. Pawła II Kryształowa, J. Pawła II Wodociągi, J. Pawła II, Iłki 60, Iłki PKS, Borki OSW, Swolszewice Małe - Borki, Nagórzyce - Babi Dół, Nagórzyce - Starowiejska OSP, Pod Grotami, Jana Pawła II - Józefów, Jana Pawła II - Wierzbowa, Jana Pawła II - Szpital Rejonowy, Jana Pawła II - Stolarska pl. Kościuszki 06/Arkady , Jana Pawła II - Rolna, Jana Pawła II - Zielona, Ośrodek Rehabilitacyjny, Jana Pawła II - las, Groty Nagórzyckie, Nagórzyce - Starowiejska, Nagórzyce - Nagórzycka, Swolszewice Małe - Borki, Borki OSW, Trzciniac 17, Iłki 111, Iłki Łuby, J. Pawła II 209, J. Pawła II 157, J. Pawła II Opalowa, J. Pawła II 31, Leonów, Dębsko, Golesze szkoła, Młoszów II, Młoszów I, Iłki 60, Iłki PKS, Borki OSW, Swolszewice Małe - Borki, Nagórzyce - Babi Dół, Nagórzyce - Starowiejska OSP, Pod Grotami, Jana Pawła II - Józefów, Jana Pawła II - Wierzbowa, Jana Pawła II - Szpital Rejonowy, Jana Pawła II - Stolarska
3	Brzustów II pętla - Strefa II , Brzustów PKS - Strefa II, Brzustów PKS - Strefa II, Brzustów I tory - Strefa II, Sługocice 68, Sługocice 53, Sługocice skrzyż., Jeleń Spała, Opoczyńska 151, Opoczyńska 107, Opoczyńska 55, Wąwalska - Radomska, Cieblowice II pętla, Cieblowice II 250, Cieblowice Małe, Cieblowice I, Cieblowice I 66, mjr. Hubala 111, mjr. Hubala - Myśliwska, Wąwał - pętla, Radomska - Gminna, Białobrzaska - Kolejowa, Białobrzaska - Szewska, Mireckiego - Kępa, Mireckiego - Zacisze, Zacisze - Topolowa, św. Antoniego - Brzustówka, św. Antoniego - Mazowiecka, Mazowiecka - Strzelecka, św. Antoniego - B. Głowackiego, B. Głowackiego - Boh. 14-tej Brygady, prez. Mościckiego - D. Bank Polski, prez. Mościckiego - Urząd Miasta, pl. Ko-

	<p>ściuszki 06/Arkady, marsz. Piłsudskiego - Ciesielska, J. Słowackiego - szkoła, Farbiarska - działki, gen. Hallera - Weltom, gen. Hallera - Chłodna, Mostowa pętla, Niebrów sklep, Niebrów 60, Niebrów pętla, Niebrów trasa, Zawada 8, Zawada 36, Zawada, Godaszewice, Chorzęcin OSP pętla</p> <p>Chorzęcin OSP pętla, Godaszewice PKS, Zawada, Zawada pętla, Zawada 38, Zawada 29, Niebrów pętla, Niebrów wiadukt, Niebrów, Niebrów Mostowa, gen. Hallera - Ruda, gen. Hallera, Farbiarska - Legionów, Legionów - szkoła, J. Słowackiego - szkoła, pl. Kościuszki 02/Centrum, prez. Mościckiego - Urząd Gminy, prez. Mościckiego - ZUS, B. Głowackiego - Hoża, św. Antoniego - gen. Wł. Sikorskiego, Mazowiecka - Inżynierska, Zacisze - Jałowcowa, Mireckiego 04 - Kościół, Mireckiego - Prosta, Białobrzaska - Adama, Białobrzaska - Ludwikowska, Wąwalska - Radomska, Wąwał - pętla, Gminna - Wilcza, mjr. Hubala - Lisia, mjr. Hubala - Ciebłowice, Ciebłowice I 68, Ciebłowice I, Ciebłowice II 102, Ciebłowice II 124, Ciebłowice II pętla, Opoczyńska - Wąwalska, Opoczyńska - osiedle, Opoczyńska 118, Opoczyńska 151, Opoczyńska - las, Jeleń Spała, Sługocice skrzyż., Sługocice OSP, Sługocice II, Brzustów I tory - Strefa II, Brzustów I tory - Strefa II, Brzustów - Strefa II, Brzustów Kościół - Strefa II, Brzustów II pętla - Strefa II</p>
3W	Wąwał - pętla , Opoczyńska - Wąwalska, Opoczyńska - osiedle, Opoczyńska 118, Opoczyńska 151
5	<p>Mostowa pętla, gen. Hallera - Ruda, gen. Hallera, gen. Bema - Fabryczna, gen. Bema - Jedn. Wojsk., marsz. Piłsudskiego - Legionów, pl. Kościuszki 02/Centrum, Konstytucji 3 Maja - D. Rzemiosła, Konstytucji 3 Maja - Urząd Pracy, Konstytucji 3 Maja - Rondo 18 Stycznia, ks. Popieluszki - Sosnowa, Dworcowa - Dworzec PKP, Główna Czysta, Główna - Warszawska, Warszawska - Wspólna, Wysoka - Warszawska, Wysoka - Lubocheńska, Wysoka - Dębowa, Piaskowa - Luboszewska, Luboszewy 100, Luboszewy 65, Luboszewy 24, Glinnik JW pętla, Glinnik JW, Marianka - Strefa II, Nowy Glinnik tory, Dąbrowa, Glinnik pętla - Strefa II</p> <p>Glinnik pętla - Strefa II, Dąbrowa skrzyż., Nowy Glinnik skrzyż., Marianka - Strefa II, Glinnik JW pętla, Luboszewy 22, Luboszewy 62, ZBiEDiM pętla, Luboszewy 103, Piaskowa - ZBiEDiM, Wysoka - las, Wysoka - CHIPITA, Wysoka - Roldrob, Starzyce, Warszawska - Włókiennicza, Główna - Łączna, Dworcowa - dworzec PKP, ks. Popieluszki - Narewskiego, ks. Popieluszki - MOPS, Konstytucji 3 Maja - Nowowiejska, Konstytucji 3 Maja - Kołłątaja, Warszawska - Barlickiego, pl. Kościuszki 06/Arkady, marsz. Piłsudskiego - Ciesielska, gen. Bema - Górna, gen. Bema - gen. Hallera, gen. Hallera - Weltom, gen. Hallera - Chłodna, Mostowa pętla</p>
6	<p>Zawadzka - pętla, Zawadzka 117, Elizy Orzeszkowej - 01, Szeroka - Rondo gen. Andersa, Szeroka/Warszawska, Warszawska - Barlickiego, prez. Mościckiego - Urząd Gminna, prez. Mościckiego - ZUS, Niska - Topolowa, Zacisze - Topolowa, Jałowcowa - Modra, Niska - Parkowa, Nowy Port - Jodłowa, Nowy Port - Leszczynowa, PCK - OSiR (pętla)</p> <p>PCK - OSiR (pętla), Nowy Port - 01, Nowy Port - 03, Jałowcowa - Piękna, Zacisze - Jałowcowa, Niska, prez. Mościckiego - D. Bank Polski, prez. Mościckiego - Urząd Miasta, Warszawska - Konstytucji 3 Maja, Warszawska - Grota Roweckiego, Koplina, Elizy Orzeszkowej - 02, Zawadzka 120, Zawadzka 158, Zawadzka - pętla</p>
8	<p>Brzustów II pętla - Strefa II, Brzustów PKS - Strefa II, Brzustów PKS - Strefa II, Brzustów I tory - Strefa II, Sługocice 68, Sługocice 53, Sługocice skrzyż., Jeleń Spała, Opoczyńska 151, Opoczyńska 107, Opoczyńska 55, Wąwalska - Radomska, Wąwał - pętla, Ludwików Jana - pętla, Ludwikowska - Robotnicza, A.F. Modrzewskiego - Niebieskie Źródła, Szymanówek 03 - Kopalna, św. Antoniego - Brzustówka, św. Antoniego - Mazowiecka, św. Antoniego - B. Głowackiego, św. Antoniego - Starostwo Powiatowe, św. Antoniego - DH"Tomasz", Warszawska - Konstytucji 3 Maja, Warszawska - Grota Roweckiego, Warszawska - Cmentarna, Warszawska - Główna, Warszawska - Wspólna, Warszawska - Tamka, Tamka, Roldrob - pętla, Roldrob - pętla, Ujezdźka - Nowa, Ujezdźka - wiadukt, Ujezdźka szkoła - pętla, Ujezdźka szkoła - pętla, FM Logistic, Wysoka - Warszawska, Chipita, Wysoka - Lubocheńska, Wysoka - Dębowa, ZBiEDiM pętla, Piaskowa - Luboszewska, Formaplan brama, Wistom, Luboszewy 100, Luboszewy 65, Luboszewy 24, Glinnik JW, Marianka - Strefa II, Nowy Glinnik tory, Dąbrowa, Glinnik pętla - Strefa II</p> <p>Glinnik pętla - Strefa II, Dąbrowa skrzyż., Nowy Glinnik skrzyż., Marianka - Strefa II, Glinnik JW pętla, Luboszewy 22, Luboszewy 62, Wistom, Formaplan Luboszewska, ZBiEDiM pętla, Luboszewy 103, Piaskowa - ZBiEDiM, Wysoka - las, Wysoka - CHIPITA, FM Logistic, Roldrob - pętla, Chipita, Ujezdźka szkoła - pętla, Ujezdźka 41, Ujezdźka - wiadukt, Ujezdźka TOMTEX, Tamka, Wysoka - Roldrob, Starzyce, Warszawska - Włókiennicza, Warszawska - Dz. Polskich, Warszawska - Szeroka, Warszawska - Barlickiego, św. Antoniego - Sanepid, św. Antoniego - Park Rodego, św. Antoniego - gen. Wł. Sikorskiego, św. Antoniego - Brzustówka, A.F. Modrzewskiego - Niebieskie Źródła, Ludwikowska - szkoła, Ludwików Jana - pętla, Szymanówek 02 - Modrzewskiego, Wąwał - pętla, Wąwał, Opoczyńska - Wąwalska, Opoczyńska - osiedle, Opoczyńska 118, Opoczyńska - las, Jeleń Spała, Sługocice skrzyż., Sługocice OSP, Sługocice II, Brzustów I tory - Strefa II</p>
9	<p>Brzustów I tory - Strefa II, Sługocice 68, Sługocice 53, Sługocice skrzyż., Jeleń Spała, Opoczyńska 151, Opoczyńska 107, Ciebłowice II pętla, Ciebłowice II 250, Ciebłowice I, Ciebłowice I 66, mjr. Hubala 111, mjr. Hubala - Myśliwska, Opoczyńska 55, Radomska - Gminna, A.F. Modrzewskiego - Niebieskie Źródła, Ludwikowska - szkoła, Ludwikowska - kościół, Ludwików Jana - pętla, Ludwikowska, Ludwikowska - Białobrzaska, Białobrzaska - Kolejowa, Białobrzaska - Szewska, Mireckiego - Kępa, Mireckiego - Zacisze, prez. Mościckiego - D. Bank Polski, prez. Mościckiego - Urząd Miasta, Warszawska - Konstytucji 3 Maja, Warszawska - Grota Roweckiego, Warszawska - Cmentarna, Szeroka - Dubois, Elizy Orzeszkowej - 02, Zawadzka Ostrowskiego, Milenijna działki, Milenijna Frito Lay, Ujezdźka TOMTEX, Roldrob - pętla, FM Logistic, Dz. Polskich - Za-</p>

	<p>wadzka, Dz. Polskich - 04 os. Niebrów, Warszawska - Główna, Warszawska - Wspólna, Roldrob - pętla, Ujezdźka - Nowa, Ujezdźka - wiadukt, Ujezdźka szkoła - pętla, Ujezdźka 100, Zaborów 76, Zaborów, Zaborów pętla, Ujezdźka szkoła - pętla, Ujezdźka 41, Krańcowa, Cekanów Gajówka, Cekanów I pętla, Cekanów I, Cekanów II pętla Cekanów II pętla, Cekanów II, Cekanów I pętla, Cekanów las, Zaborów pętla, Zaborów 99, Zaborów 96, Krańcowa, Ujezdźka szkoła - pętla, Ujezdźka 41, Ujezdźka - wiadukt, Ujezdźka TOMTEX, Starzyce, Warszawska - Włókiennicza, Warszawska - Dz. Polskich, Warszawska - Szeroka, Dz. Polskich - 02 pawilony handlowe, Roldrob - pętla, Ujezdźka - Nowa, Milenijna Ceramika Salon, Milenijna Ceramika Zakład, Dz. Polskich - rondo, Zawadzka 82, Elizy Orzeszkowej - 01, Szeroka - Rondo gen. Andersa, Szeroka/Warszawska, Warszawska - Barlickiego, prez. Mościckiego - Urząd Gminy, prez. Mościckiego - ZUS, Mireckiego 04 - Kościół, Mireckiego - Prosta, Białobrzaska - Adama, Ludwikowska - Anny, Ludwikowska - Flory, Ludwików Jana - pętla, Ludwikowska - Robotnicza, A.F. Modrzewskiego - Niebieskie Źródła, Białobrzaska - Ludwikowska, Opoczyńska - Wąwalska, Opoczyńska - osiedle, Opoczyńska 118, Opoczyńska 151, Opoczyńska - las, Jeleń Spała, Sługocice skrzyż., Sługocice OSP, Sługocice II, Brzustów I tory - Strefa II, Brzustów - Strefa II, Brzustów Kościół - Strefa II, Brzustów II pętla - Strefa II, Gminna - Wilcza, mjr. Hubala - Lisia, mjr. Hubala - Cieblowice, Cieblowice I 68, Cieblowice Małe, Cieblowice II 102, Cieblowice II 124, Cieblowice II pętla</p>
10	<p>Dworcowa - dworzec PKS, Dworcowa - Spalska, Spalska - Sosnowa, Spalska - ks. J. Popieluszki, Cmentarz Miejski - Ugaj, gen. Grota - Roweckiego/Warszawska, Warszawska - Barlickiego, św. Antoniego - Sanepid, św. Antoniego - Park Rodego, św. Antoniego - gen. Wł. Sikorskiego, św. Antoniego - Brzustówka, A.F. Modrzewskiego - Niebieskie Źródła, A.F. Modrzewskiego - rezerwat, A.F. Modrzewskiego - gajówka, Smardzewice al. Łozińskiego, B. Góra Osiedle, Smardzewice kościół, Smardzewice Główna/Szkoła, Smardzewice Główna/Piliczna, Smardzewice Główna/Zacisze, Smardzewice Wodna, Zalew pętla, Smardzewice Wodna/sklep, Smardzewice Główna/Południowa, Smardzewice Główna/las, Twarda Północna osiedle, Twarda OSP skrzyż., Twarda OSP - Strefa II, Twarda Południowa, Twarda 2 pętla - Strefa II, Twarda 2 pętla, Twarda Południowa - Strefa II, Twarda OSP skrzyż., Twarda Główna, Twarda Główna/szkoła, Tresta kapliczka, Karolinów las - Strefa II, Karolinów sklep - Strefa II, Karolinów pętla Karolinów pętla, Karolinów sklep - Strefa II, Karolinów Kościół - Strefa II, Tresta skrzyżowanie, Twarda Główna/szkoła, Twarda Główna, Twarda skrzyż. - Strefa II, Twarda 2 pętla - Strefa II, Twarda Południowa - Strefa II, Twarda Północna, Twarda OSP skrzyż., Twarda Główna, Twarda Główna/szkoła, Tresta Kościół, Smardzewice Główna/Zielona, Smardzewice Główna/piekarnia, Smardzewice Główna/Zacisze, Smardzewice Główna/Piliczna, Smardzewice Główna/Szkoła, Smardzewice kościół, B. Góra osiedle, Smardzewice tory, A.F. Modrzewskiego - Szymanówek, A.F. Modrzewskiego - Niebieskie Źródła, Ludwików - piekarnia, A.F. Modrzewskiego - Skansen Rzeki Pilicy, św. Antoniego - Brzustówka, św. Antoniego - Mazowiecka, św. Antoniego - B. Głowackiego, św. Antoniego - Starostwo Powiatowe, św. Antoniego - DH"Tomasz", Warszawska - Konstytucji 3 Maja, Warszawska - Grota Roweckiego, KRUS, Rondo 18 Stycznia, Spalska - Zgodna, Spalska - Sucha, Dworcowa - dworzec PKS</p>
11	<p>Jadwigów pętla, Wiaderno pętla, Wiaderno 86, Wiaderno 52, Wiaderno 36, Wiaderno Szkoła, Wiaderno, Wiaderno skrzyż., Parcela Wiaderno, Dąbrowa pętla, Wola Wiaderna, Dąbrowa, Dąbrowska - 93, Dąbrowska - Cmentarz Miejski, Dąbrowska - Zielona, Dąbrowska - Legionów, Legionów - J. Słowackiego, marsz. Piłsudskiego - Legionów, pl.Kościuski 02/Centrum, Warszawska - Konstytucji 3 Maj, Warszawska - Grota Roweckiego, Warszawska - Cmentarna, Warszawska - Główna, Warszawska - Wspólna, Warszawska - Tamka, Ujezdźka - Nowa, Ujezdźka - wiadukt, Ujezdźka szkoła - pętla, Ujezdźka 100, Zaborów 76, Zaborów, Zaborów pętla, Zaborów pętla, Łazisko OSP, Łazisko wodociągi, Łazisko, Tobiasze Skrzyżowanie, Tobiasze, Ojrzanów, Przesiadłów, Skrzynki EUROBOX, Skrzynki, Ujazd pl.Wolności, Ujazd osiedle, Niewiadów basen, Niewiadów KS"Stal" pętla Chorzęcin OSP pętla - Strefa I, Kwiatkówka, Kwiatkówka maszt, Łagiewniki, Łazisko 75, Łazisko 53, Łazisko 33, Zaborów II, Niewiadów KS"Stal" pętla, Niewiadów osiedle, Ujazd stawy, Ujazd pl.Wolności, Sangrozd PKS, Zaborów pętla, Zaborów 99, Zaborów sklep, Zaborów 96, Ujezdźka szkoła - pętla, Komorów 59, Ujezdźka 41, Ujezdźka - wiadukt, Ujezdźka TOMTEX, Starzyce, Warszawska - Włókiennicza, Warszawska - Dz. Polskich, Warszawska - Szeroka, Warszawska - Barlickiego, pl.Kościuski 06/Arkady, marsz. Piłsudskiego - Ciesielska, Legionów - J. Słowackiego, Dąbrowska - Smugowa, Dąbrowska - gen. Bema, Dąbrowska - cmentarz, Dąbrowska - Spacerowa, Dąbrowa, Wola Wiaderna PKS, Parcela Wiaderno, Wiaderno, Wiaderno Szkoła, Wiaderno skrzyż., Wiaderno 50, Wiaderno 84, Wiaderno 120, Wiaderno pętla, Wiaderno, Jadwigów pętla</p>
13	<p>Smugowa/pętla, Jana Pawła II - Zielona, Zielona Sterlinga, Legionów - Smugowa, Legionów - J. Słowackiego, marsz. Piłsudskiego - Legionów, pl. Kościuski 02/Centrum, Warszawska - Konstytucji 3 Maja, Warszawska - Grota Roweckiego, Warszawska - Cmentarna, Warszawska - Główna, Główna - Łączna, Dworzec PKP - pętla, Dworzec PKS - pętla, Dworcowa - dworzec PKS, Dworcowa - Spalska, Wistom, Sucha pętla Wistom, Sucha pętla, Dworcowa - wieża kolejowa, Dworzec PKP - pętla, Dworzec PKS - pętla, Dworcowa - Dworzec PKP, Główna Czysta, Główna - Warszawska, Warszawska - Dz. Polskich, Warszawska - Szeroka, Warszawska - Barlickiego, pl. Kościuski 06/Arkady, marsz. Piłsudskiego - Ciesielska, Legionów - J. Słowackiego, Legionów - Dąbrowska, Zielona - Legionów, Jana Pawła II - Szpital Rejonowy, Smugowa/pętla</p>

14	<p>Niebrów pętla, Niebrów, Mostowa pętla, Niebrów Mostowa, Zawadzka Niebrów, Zawadzka - pętla, Zawadzka 117, Zawadzka Ostrowskiego, Dz. Polskich - Zawadzka, Dz. Polskich - 04 os. Niebrów, Warszawska - Dz. Polskich, Warszawska - Szeroka, Warszawska - Barlickiego, pl.Kościuszki 06/Arkady, marsz. Piłsudskiego – Ciesielska, Jana Pawła II - Rolna, Jana Pawła II - Zielona, Podleśna - 6/8, Podleśna 52, Zielona - Legionów, O. Lange - Agatowa, św. Antoniego - gen. Wł. Sikorskiego, św. Antoniego - Brzustówka, A.F. Modrzewskiego - Niebieskie Źródła</p> <p>A.F. Modrzewskiego - Niebieskie Źródła, A.F. Modrzewskiego - Skansen Rzeki Pilicy, św. Antoniego - Brzustówka, św. Antoniego - Mazowiecka, św. Antoniego - B. Głowackiego, O. Lange - Policja, Zielona Sterlinga, Legionów 154 - Podleśna, Podleśna Ośrodek Rehabilitacyjny, Jana Pawła II - Wierzbowa, Jana Pawła II - Szpital Rejonowy, Jana Pawła II - Stolarska, pl. Kościuszki 02/Centrum, Warszawska - Konstytucji 3 Maja, Warszawska - Grota Roweckiego, Warszawska - Cmentarna, Dz. Polskich - 02 pawilony handlowe, Dz. Polskich - rondo, Zawadzka 82, Zawadzka 120, Zawadzka - pętla, Zawadzka 158, Zawadzka Mostowa, Mostowa pętla</p>
3S	<p>Chorzecin OSP pętla - Strefa I, Chorzecin OSP pętla - Strefa I, Kwiatkówka, Świńsko sklep, Świńsko Mleczarnia, Kol.Świńsko - Strefa II, Łagiewniki, Łazisko 75, Łazisko 53, Łazisko 33, Warszawska - Tamka, Ujezdźka - Nowa, Ujezdźka - wiadukt, Ujezdźka 100, Zaborów 76, Zaborów, Zaborów pętla, Łazisko szkolny, Łazisko 15, Chorzecin OSP pętla, Godaszewice PKS, Zawada, Zawada pętla, Zawada 38, Zawada 29, Łazisko trasa, Zawada 8, Kol.Zawada Kasztanowa, Jadwigów, Kol.Zawada, Zawada 36, Zawada, Godaszewice, Chorzecin OSP pętla</p>
18	<p>Dworcowa - dworzec PKS, Dworcowa - Spalska, Szczęśliwa Spalska, Szczęśliwa - Wrzosowa, Szczęśliwa Nadrzeczna, Mireckiego - Zacisze, Zacisze - Topolowa, Mazowiecka - Strzelecka, św. Antoniego - B. Głowackiego, Graniczna Szkolna, Jana Pawła II - Zielona, Zielona Sterlinga, Zielona - Bluszczowa, Dąbrowska - Zielona, Dąbrowska - gen. Bema, Dąbrowska - cmentarz, Dąbrowska - Spacerowa, Dąbrowa pętla</p> <p>Dąbrowa pętla, Dąbrowa, Dąbrowska - 93, Dąbrowska - Cmentarz Miejski, Dąbrowska - Zielona, Zielona - Przyrodnicza, Zielona - Legionów, Jana Pawła II - Szpital Rejonowy, Graniczna L.W. Maya, św. Antoniego - gen. Wł. Sikorskiego, Mazowiecka - Inżynierska, Zacisze - Jałowcowa, Mireckiego 04 - Kościół, Mireckiego 02, Szczęśliwa Nadrzeczna, Szczęśliwa - Dobra, Spalska - Sucha, Dworcowa - dworzec PKS</p>
19	<p>Wąwał - pętla, Radomska - Gminna, Białobrzaska - Kolejowa, Białobrzaska - Szewska, Mireckiego - Kępa, Mireckiego - Zacisze, prez. Mościckiego - D. Bank Polski, prez. Mościckiego - Urząd Miasta, pl. Kościuszki 06/Arkady, marsz. Piłsudskiego - Ciesielska, Legionów - Farbiarska, Legionów - Barlickiego, Elizy Orzeszkowej - 02, Zawadzka 120, Zawadzka 158, Zawadzka Mostowa, Łazisko 4, Łazisko 14, Łazisko OSP, Łazisko wodociągi, Łazisko, Łagiewniki, Kwiatkówka maszt, Świńsko sklep, Kol.Świńsko - Strefa II, Świńsko Mleczarnia, Świńsko sklep, Kwiatkówka, Chorzecin OSP - Strefa II, Chorzecin 59 - Strefa II, Chorzecin, Chorzecin - Strefa II, Dębniak, Dębniak 17, Dębniak sklep, Kolonia Dębniak szkoła, Wygoda nr 4, Wygoda skrzyż., Wólka Krzykowska osiedle, Wólka Krzykowska skrzyż., Kol.Żywocin, Komorniki, Chorzecin - Strefa II</p> <p>Chorzecin skrzyż., Komorniki, Kol.Żywocin - Strefa II, Wólka Krzykowska skrzyż., Wólka Krzykowska osiedle, Wygoda skrzyż., Wygoda nr 4, Kolonia Dębniak szkoła, Dębniak sklep, Chorzecin - Strefa II, Chorzecin 82 - Strefa II, Chorzecin 61 - Strefa II, Chorzecin OSP pętla - Strefa I, Kwiatkówka, Dębniak 17, Świńsko sklep, Świńsko Mleczarnia, Wólka Krzykowska skrzyż. , Kol.Świńsko - Strefa II, Łagiewniki, Łazisko 75, Łazisko 53, Dębniak, Łazisko 33, Łazisko 15, Łazisko trasa, Zawadzka Niebrów, Zawadzka - pętla, Zawadzka 117, Elizy Orzeszkowej - 01, Legionów - Orzeszkowej, Legionów - działki, Legionów - szkoła, pl. Kościuszki 02/Centrum, prez. Mościckiego - Urząd Gminy, prez. Mościckiego - ZUS, Mireckiego 04 - Kościół, Mireckiego - Prosta, Białobrzaska - Adama, Białobrzaska - Ludwikowska, Wąwalska - Radomska, Wąwał - pętla</p>
22	<p>Dworzec PKS - pętla, Główna Czysta, Główna - Warszawska, Warszawska - Włókiennicza, Dz. Polskich - 02 pawilony handlowe, Dz. Polskich - rondo, Zawadzka 82, Elizy Orzeszkowej - 01, Szeroka - Rondo gen. Andersa, Szeroka/Warszawska, KRUS, Rondo 18 Stycznia, Dworcowa - dworzec PKS, Dworcowa - Spalska, Spalska - Zgodna, Szczęśliwa Spalska, Szczęśliwa - Wrzosowa, Szczęśliwa Nadrzeczna, Mireckiego - Zacisze, Zacisze - Topolowa, Mazowiecka - Strzelecka, św. Antoniego - B. Głowackiego, B. Głowackiego - Boh. 14-tej Brygady, prez. Mościckiego - D. Bank Polski, św. Antoniego - Sanepid, św. Antoniego - Park Rodego, Graniczna Szkolna, Jana Pawła II - Zielona, Zielona Sterlinga, Legionów - Smugowa, Legionów - J. Słowackiego, marsz. Piłsudskiego - Legionów, pl.Kościuszki 02/Centrum, Warszawska - Konstytucji 3 Maja, Warszawska - Grota Roweckiego, Szeroka - Dubois, Elizy Orzeszkowej - 02, Zawadzka Ostrowskiego, Dz. Polskich - Zawadzka, Dz. Polskich - 04 os. Niebrów, Warszawska - Główna, Dworzec PKS - pętla, Warszawska - Wspólna, Ujezdźka - Nowa, Milenijna Ceramika Zakład</p>
11S	<p>Wiaderno Szkoła, Wiaderno, Wiaderno skrzyż., Wiaderno 50, Wiaderno 84, Wiaderno 120, Wiaderno, Jadwigów pętla, Wiaderno pętla, Wiaderno 86, Wiaderno 52, Wiaderno 36, Wiaderno skrzyż., Iłki 60, Iłki PKS, Borki OSW, Swolszewice Hotel"Kruk", Swolszewice Małe - Borki, Nagórzyce - Babi Dół, Nagórzyce - Starowiejska OSP, Starowiejska, Wiaderno, Wiaderno Szkoła, Starowiejska, Nagórzyce - Nagórzycka, Borki OSW, Trzciniac 17, Iłki 111, Iłki Łuby, Wiaderno Szkoła</p>
25	<p>Milenijna, Milenijna Frito Lay, Ujezdźka Tomtex, Warszawska Gęsia, Warszawska /Włókiennicza/, Główna Łączna, Dworcowa PKS</p>
N	<p>św. Antoniego - B. Głowackiego, B. Głowackiego - Boh. 14-tej B, prez. Mościckiego - D. Bank Polski, św.</p>

	Antoniego - Sanepid, św. Antoniego - Park Rodego, Graniczna Szkolna, Jana Pawła II - Zielona, Zielona Sterlinga, Legionów - Smugowa, Legionów - J. Słowackiego, marsz. Piłsudskiego - Legionów, pl. Kościuszki 02/Centrum, Warszawska - Konstytucji 3 Maja, Warszawska - Grota Roweckiego, Warszawska - Cmentarna, Warszawska - Główna, Warszawska - Wspólna
S	Cieblowice Male , Cieblowice II 102, Cieblowice II 124, Cieblowice II pętla Cieblowice II pętla , Cieblowice II pętla, Cieblowice II 250, Cieblowice I, Cieblowice I 66, mjr. Hubala 111, mjr. Hubala - Myśliwska, Wąwalska - Radomska, Wąwał - pętla

Ponadto w Dzień Wszystkich Świętych uruchamiane są dodatkowo 3 linie:

linia nr 15: ul. ZAWADZKA - ul. Warszawska – ul. Dąbrowska – m. DĄBROWA,

linia nr 16: ul. UGAJ – ul. M. Skłodowskiej-Curie - ul. Mazowiecka – ul. Dąbrowska – m. DĄBROWA,

linia nr CM: m. DĄBROWA – ul. DĄBROWSKA - ul. Warszawska – ul. M. Skłodowskiej-Curie – ul. UGAJ.

Intensywność funkcjonowania poszczególnych linii tomaszowskiej komunikacji miejskiej, mierzoną liczbą wykonywanych kursów przedstawiono w tabeli 10. W tabeli tej ujęto wszystkie kursy zaplanowane jako udostępniane pasażerom – wykonywane z zatrzymywaniem na przystankach pośrednich (tabele przedstawiają wyniki dla układu komunikacyjnego na dzień wykonania badań marketingowych, stąd ujęta jest m.in. linia Nr 23).

Tabela 10. Liczba kursów wykonywanych na liniach tomaszowskiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim, w sobotę i w niedzielę. Źródło: Opracowanie „Wielkość i struktura popytu oraz sytuacja eksploatacyjno-ekonomiczna komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim.

Linia	Liczba kursów wykonywanych w poszczególnych rodzajach dni tygodnia w każdym z kierunków					
	Dzień powszedni		Sobota		Niedziela	
	„tam”	„z powrotem”	„tam”	„z powrotem”	„tam”	„z powrotem”
1	10	12	5	3	4	3
2	10	9	6	6	2	2
2G	3	-	nie funkcjonuje		nie funkcjonuje	
3	28	29	13	15	9	9
3W	3	-	nie funkcjonuje		nie funkcjonuje	
5	10	10	7	7	5	6
6	19	19	13	13	7	7
8	35	37	12	8	11	9
9	26	21	12	9	7	9
10	14	14	7	6	6	6
11	20	17	11	12	7	9
13	23	23	22	22	17	17
14	35	36	23	23	11	11
17	3	2	nie funkcjonuje		nie funkcjonuje	
18	14	13	8	8	8	9
19	10	11	6	4	4	4
22	nie funkcjonuje		3	-	3	-
23	1	2	nie funkcjonuje		1	-
25	nie funkcjonuje		1	-	1	-
N	3	-	2	-	1	-
S	2	-	nie funkcjonuje		1	-
Sieć:	269	255	151	136	105	101

W dniu powszednim najwięcej kursów wykonywano na liniach 8 i 14 (odpowiednio 72 i 71 kursy). Kolejną, pod względem liczby wykonywanych kursów, była linia 3, na której w dniu powszednim wykonywano 57 kursów.

Do linii z względnie dużą liczbą kursów w dniu powszednim należy zaliczyć także linie 9 i 13, na których w tym rodzaju dnia tygodnia wykonywano łącznie w obydwu kierunkach odpowiednio 47 i 46 kursów.

W sobotę najintensywniej obsługiwanymi liniami były 13 i 14 – z odpowiednio 44 i 46 kursami. Intensywnie obsługiwana były także linia 3, na której wykonywano 28 kursów. Kolejnymi liniami, na których przekroczone

próg 20 kursów w obu kierunkach, były linie 8, 9 i 11, na których wykonywana była porównywalna liczba kursów, odpowiednio 20, 21 i 23.

W niedzielę, podobnie jak w sobotę, najintensywniej obsługiwane były linie 8, 13 i 14, z odpowiednio 20, 34 i 22 kursami. Na każdej z pozostałych linii funkcjonujących w niedzielę wykonywano po mniej niż 20 kursów.

W dniu powszednim najmniej kursów wykonywanych było na liniach: S (2 kursy), 2G, 3W, 23 i N (na każdej z wymienionych linii po 3 kursy) oraz 17 (5 kursów) i 2 (19 kursów). Linia 23 na dzień dzisiejszy jest zawieszona.

W sobotę liniami o najmniejszej liczbie kursów były linie: 25 (na której wykonywano zaledwie 1 kurs), N (2 kursy), 22 (3 kursy) oraz 1 (8 kursów).

W niedzielę liniami o najmniejszej liczbie kursów były: 1 (7 kursów), 2 (4 kursy), 19 (8 kursów) 22 (3 kursy) oraz 23, 25, S i N (po 1 kursie na każdej z nich).

Wg stanu na dzień 30 listopada 2013 r., na liniach tomaszowskiej komunikacji miejskiej wykonywano 524 kursy w dniu powszednim (nauki szkolnej), 287 kursów w sobotę i 206 kursów w niedzielę. Liczba kursów oferowana w sobotę stanowiła 55% liczby kursów w dniu powszednim. W niedzielę realizowanych było natomiast 39% liczby kursów wykonywanych w dniu powszednim i zarazem 72% liczby kursów wykonywanych w sobotę.

Schemat linii komunikacyjnych obsługiwanych przez Miejski Zakład Komunikacyjny w Tomaszowie Mazowieckim przedstawia rysunek 7.

Rysunek 7. Schemat linii komunikacyjnych obsługiwanych przez Miejski Zakład Komunikacyjny w Tomaszowie Mazowieckim Sp. z o.o.. Źródło: Miejski Zakład Komunikacyjny w Tomaszowie Mazowieckim Sp. z o.o.



Sieć transportu publicznego na obszarze Tomaszowa Mazowieckiego oraz gmin Ujazd, Lubochnia, Wolbórz, Inowłódz, gminy miejskiej Tomaszów Maz. tworzą:

- linie komunikacji miejskiej i podmiejskiej obsługiwane przez Miejski Zakład Komunikacyjny w Tomaszowie Mazowieckim Sp. z o.o.,
- linie regionalnej komunikacji autobusowej realizowanej przez następujących przewoźników:
 - PKS Tomaszów Mazowiecki Sp. z o.o.,
 - PKS w Radomiu Sp. z o.o.,
 - PKS w Opocznie Sp. z o.o.,
 - PKS w Piotrkowie Trybunalskim Sp. z o.o.,
 - PKS Sp. z o.o. w Grójcu,
 - PKS w Skierniewicach Sp. z o.o.,
 - PKS w Łodzi Sp. z o.o.,
 - PKS Wieluń Sp. z o.o.,
 - PKS w Zamościu Sp. z o.o.,
 - PKS Łęczyca Sp. z o.o.,
 - „KASZ-BUS” Sławomir Siewierz – z siedzibą w Kołacinku,
 - KARBUS Marcin Karp – z siedzibą w Mączniku,
 - Przewóz Osób i Towarów Krzysztof Nowicz – z siedzibą w Sulejowie,
 - PPHU „PAUL” Marian Głowa – z siedzibą w Tomaszowie Mazowieckim,
 - „Transportowiec” Sp. z o.o. – z siedzibą w Piotrkowie Trybunalskim,
 - Transport Osobowy Adam Walczak – z siedzibą w Tomaszowie Mazowieckim,
 - PHU „DAWID” Anna Gruchała – z siedzibą w Piotrkowie Trybunalskim,
 - Usługi Przewozowe Maciej Więckowski – z siedzibą w Tomaszowie Mazowieckim,
 - PPHU TRANS – SERVICE Sp. z o.o. - z siedzibą w Katowicach,
 - Maciej Więckowski Usługi Transportowe - z siedzibą w Dąbrowie,
 - Marian Grad Usługi Transportowe – z siedzibą w Tomaszowie Mazowieckim,
 - Usługi Transportowe Jan Grzejszczyk – z siedzibą w Rzeczycy,
 - PW BP TOUR Brewczak Piotr – z siedzibą w Bełżycach,
 - PPHU KONRAD Konrad Dębiec – z siedzibą w Tomaszowie Mazowieckim,
 - Wojciech Turek „MARCIN – BUS” – z siedzibą w Brzostowcu,
 - Firma Przewozowa „PARATEX” Krzysztof Parat – z siedzibą w Łodzi,
 - REGIO TRAVEL Maciej Kamiński – z siedzibą w Łodzi,
 - BP Tour Sp. z o.o. – z siedzibą w Lubinie,
 - TOM – BUS Tomasz Rosiak – z siedzibą w Tomaszowie Mazowieckim,
 - GALLCOM Dawid Galewski – z siedzibą w Łodzi,
 - PHU „DAWID TRAVEL” Dawid Gruchała – z siedzibą w Piotrkowie Trybunalskim,
- linie kolejowej komunikacji regionalnej, obsługiwane przez Przewozy Regionalne sp. z o. o.

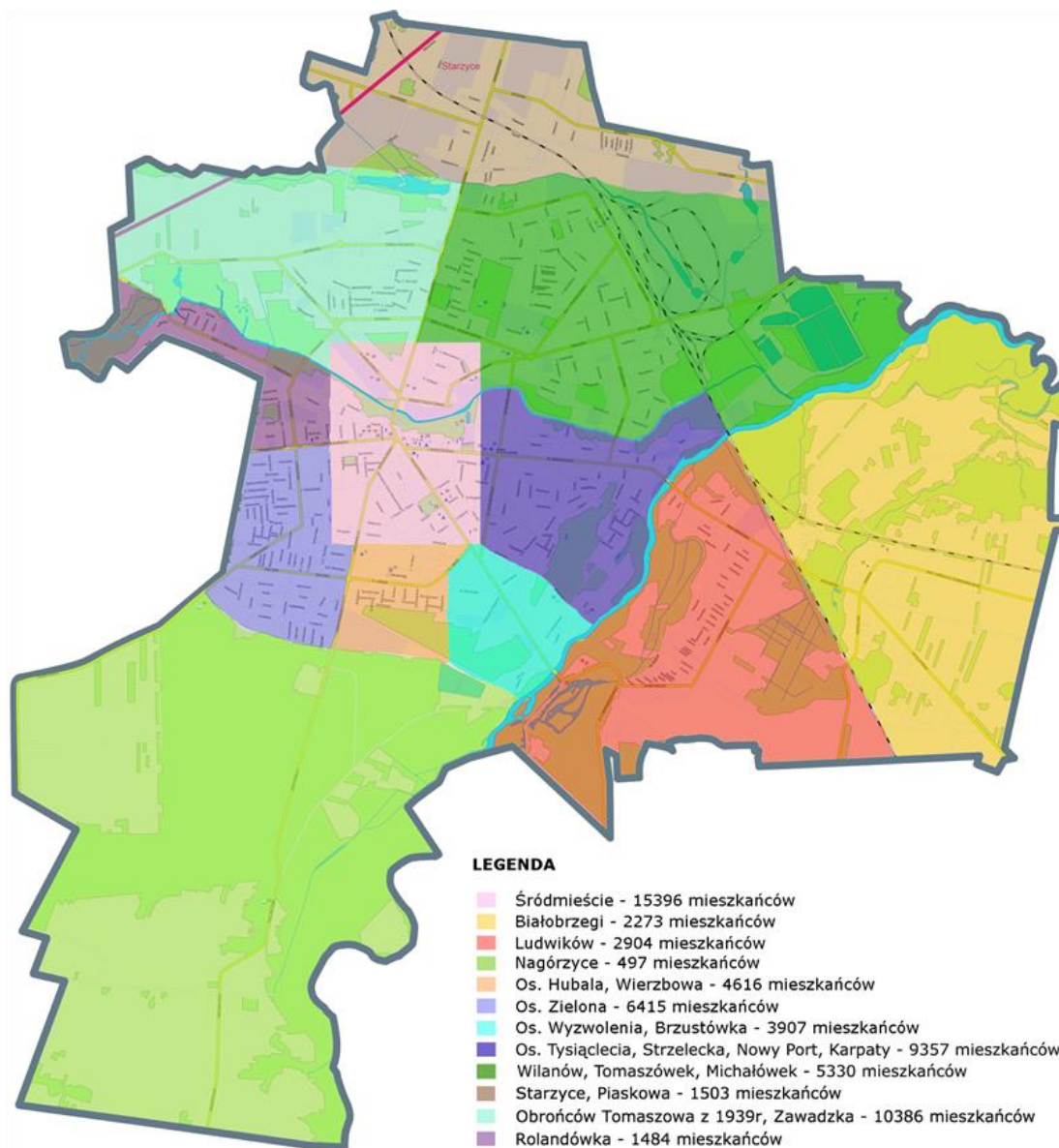
Kolejowe przewozy regionalne, realizowane są przez Przewozy Regionalne sp. z o. o.

Właściwym organizatorem dla przewozów regionalnych drogowych i kolejowych jest marszałek województwa łódzkiego (zgodnie z art. 7 ust. 5 i art. 9 ust.5 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym), dlatego przewozy te nie będą przedmiotem niniejszego planu.

9. Źródła ruchu

Dla celów planu transportowego miasto podzielono na 12 sektorów komunikacyjnych oznaczonych kolorami (Rysunek 8).

Rysunek 8. Podział Tomaszowa Mazowieckiego na sektory komunikacyjne. Źródło: Opracowanie własne



Przyjęty podział miasta na sektory wykorzystano przy przedstawieniu więzby podróży transportu publicznego w roku 2013.

W większości sektory komunikacyjne pokrywają się z historycznymi dzielnicami i obszarami Tomaszowa Mazowieckiego.

Największe źródła ruchu (ze względu na liczbę mieszkańców) stanowią osiedla mieszkaniowe:

- os. Obrońców Tomaszowa z 1939 r. – Zawadzka – 10386 mieszkańców,
- os. Tysiąclecia – Strzelecka, Nowy Port, Karpaty – 9357 mieszkańców,
- os. Zielona – 6415 mieszkańców.

Sektory te charakteryzują się w większości zabudową wielorodzinną z usługami osiedlowymi i miejskimi takimi jak: szkoły, przedszkola, żłobki, domy opieki, itp.

Największym skupiskiem ludności jest sektor umownie nazwany Śródmieściem – 15396 mieszkańców.

Obszar Śródmieścia charakteryzują zróżnicowane funkcje, z dominującą funkcją reprezentacyjną. Tutaj znajduje się większość urzędów, instytucji, szkół i dużych placówek handlowych.

Poza osiedlami mieszkaniowymi, największe źródła ruchu w Tomaszowie Mazowieckim stanowią:

- szkoły i wyższe uczelnie,
- obiekty użyteczności publicznej,
- duże zakłady pracy,
- obiekty sportowo-rekreacyjne i kulturalne,
- duże placówki handlowo-usługowe.

W tabeli 4 przedstawiono lokalizację największych szkół i uczelni wyższych w Tomaszowie Mazowieckim wraz z liczbą uczęszczających do nich uczniów lub studentów.

W tabeli 5 wyszczególniono największych pracodawców w większości zlokalizowane w północnej części miasta.

Główne obiekty sportowo-rekreacyjne w Tomaszowie Mazowieckim, oddziałujące w kierunku wzrostu mobilności mieszkańców przedstawiono w tabeli 11.

Tabela 11. Główne obiekty sportowo-rekreacyjne w Tomaszowie Mazowieckim. Źródło: Opracowanie własne

Nazwa obiektu	Adres (lokalizacja)
Ośrodek Sportu i Rekreacji · stadion RKS „Lechia” · hala sportowa · korty tenisowe	ul. Nowowiejska 9/27
Ośrodek Sportu i Rekreacji Przystań	ul. PCK 2/8
Ośrodek Sportu i Rekreacji · tor łyżwiarski · kręgielnia	ul. Strzelecka 24/26

Poza wymienionymi w tabeli 11 obiektami sportowymi oddziałującymi na mobilność mieszkańców w Tomaszowie Mazowieckim funkcjonuje kilka boisk oraz dwie kryte pływalnie zlokalizowane przy ul. Wiejskiej i ul. Ostrowskiego.

Przy ul. Jana Pawła II funkcjonuje Szpital Rejonowy. Poza nim usługi ochrony zdrowia świadczy kilkanaście mniejszych podmiotów. W mieście nie ma na razie sklepów wielkopowierzchniowych. Dominują duże powierzchniowo sklepy tzw. dyskonty poszczególnych marek: Kaufland, Tesco, Biedronka, Lidl, itp. W roku 2016 planowane jest otwarcie przy ulicy Barlickiego Galerii Tomaszowskiej.

10. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

10.1. Wielkość popytu w 2013 roku

Popyt na usługi komunikacji miejskiej w poszczególnych jednostkach administracyjnych, obsługiwanych liniami tomaszowskiej komunikacji miejskiej, przedstawiono w tabeli 12.

Tabela 12. Popyt na usługi tomaszowskiej komunikacji miejskiej. Źródło: Opracowanie „Wielkość i struktura popytu oraz sytuacja eksploatacyjno-ekonomiczna komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim w świetle wyników badań.

Jednostka administracyjna	Analizowany okres			
	dzień powszedni	sobota	niedziela	przeciętny miesiąc
Miasto Tomaszów Mazowiecki	13 880	5 615	3 620	332 040
Gmina Tomaszów Mazowiecki	2 178	454	531	50 209
Gmina Inowódz	145	11	0	3 089
Gmina Lubochnia	281	132	70	6 779

Gmina Ujazd	19	0	0	399
Gmina Wolbórz	58	0	0	1 218
Sieć komunikacyjna	13 980	5 624	3 674	334 446

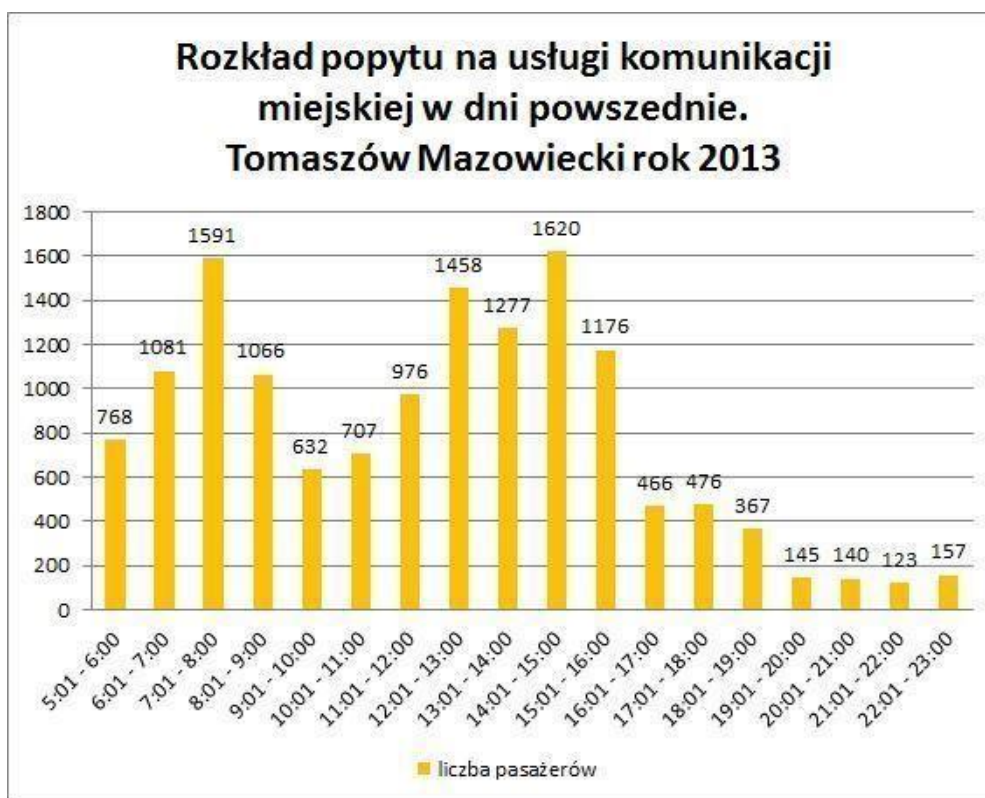
W skali przeciętnego miesiąca, z linii tomaszowskiej komunikacji miejskiej skorzystało 334 446 pasażerów. Niemal wszyscy pasażerowie korzystali z usług w relacjach z uwzględnieniem miasta Tomaszów Mazowiecki – było to 332 040 osób, czyli aż 99,28% ogółu pasażerów.

Liczba pasażerów, korzystających z linii tomaszowskiej komunikacji miejskiej w skali przeciętnego miesiąca w poszczególnych gminach ościennych była mocno zróżnicowana, przyjmując wartości od 399 osób w gminie Ujazd – do 50 209 osób w gminie Tomaszów Mazowiecki.

Należy zwrócić uwagę, że popyt w skali całej sieci komunikacyjnej nie jest sumą popytów cząstkowych, charakteryzujących wielkość przewozów w poszczególnych gminach. Wynika to z faktu, że każdy przejazd międzygminny był jednocześnie rejestrowany na obszarze więcej niż jednej gminy. Suma popytu w poszczególnych jednostkach administracyjnych byłaby o 17% wyższa od całkowitej liczby pasażerów w sieci komunikacyjnej.

W dniu powszednim komunikacja miejska w Tomaszowie Mazowieckim i ościennych gminach przewoziła 13 980 pasażerów. Szczyt przewozowy w tym dniu przypadał pomiędzy godzinami 7 – 8 i 14 – 15, co przedstawiono na rysunku 9.

Rysunek 9. Rozkład popytu na usługi komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim w dniu powszednim – 2013 r. Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań marketingowych z jesieni 2013 r.



W szczycie porannym następowało gwałtowne zwiększenie pasażerów (o 47%) w godzinach 7-8 w stosunku do godziny 6-7. Natomiast w szczycie popołudniowym liczba pasażerów podróżujących między 14-15 była większa o 27% od liczby podróżujących między godzinami 13-14 i 15-16.

Inaczej kształtował się rozkład popytu w sobotę (rys. 10) oraz w niedzielę i święta (rys. 11).

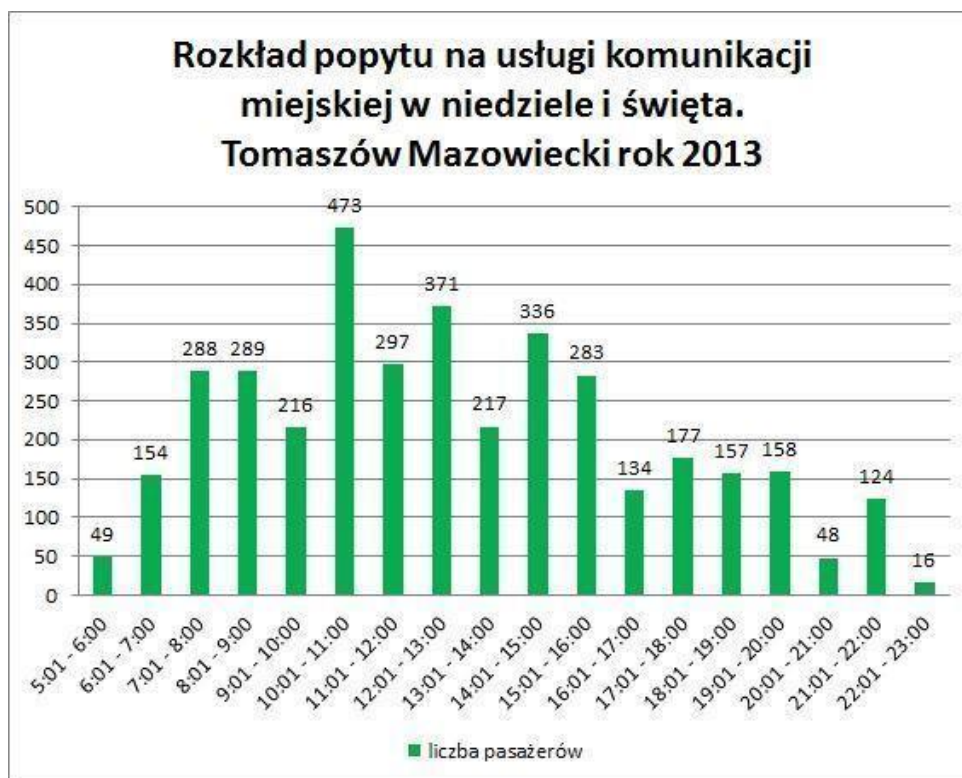
W sobotę okres największych przewozów przypadał w godzinach 10-16. Przeciętnie na godzinę w tym okresie przewożono 542 pasażerów. Łącznie z usług komunikacji miejskiej w Tomaszowie i gminach ościennych w sobotę skorzystało 5 624 osoby.

W niedzielę i święta największe przewozy odnotowano pomiędzy godzinami 10 i 16. Przeciętnie na godzinę w tym okresie przewożono 330 pasażerów. W niedzielę komunikacja tomaszowska przewoziła łącznie 3 674 pasażerów.

Rysunek 10. Rozkład popytu na usługi komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim w sobotę – 2013 r. Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań marketingowych z jesieni 2013 r.



Rysunek 11. Rozkład popytu na usługi komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim w niedzielę i święta – 2013 r. Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań marketingowych z jesieni 2013 r.



Popyt w dniu powszednim sobotą oraz niedzielę ukształtował się odpowiednio w proporcjach 1:0,4:0,3.

Szczegółową charakterystykę popytu w tomaszowskiej komunikacji miejskiej przedstawiono w tabeli 13.

Tabela 13. Charakterystyka popytu na usługi komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim – 2013 rok.
Źródło: Opracowanie „Wielkość i struktura popytu oraz sytuacja eksploatacyjno-ekonomiczna komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim w świetle wyników badań

Linia	Dzień powszedni – liczba pasażerów		Sobota – liczba pasażerów		Niedziela – liczba pasażerów	
	ogółem	na 1 wzkm	ogółem	na 1 wzkm	ogółem	na 1 wzkm
1	323	2,1	116	2,2	156	3,5
2	243	1,1	71	0,6	40	1,4
2G	102	1,2	linia nie funkcjonuje		linia nie funkcjonuje	
3	2 018	2,3	571	1,6	521	2,5
5	430	1,2	223	1,0	124	0,9
6	897	3,4	417	2,4	263	2,7
8	2 811	4,0	562	3,4	517	2,9
9	1 163	2,4	426	2,6	159	1,2
10	959	2,0	331	1,6	245	1,5
11	956	1,9	456	2,2	421	2,6
13	782	2,4	606	1,9	296	1,3
14	2 340	4,2	1 483	4,3	565	3,3
17	108	2,0	linia nie funkcjonuje		linia nie funkcjonuje	
18	511	2,4	212	1,6	260	2,0
19	278	0,9	99	1,0	96	1,0
22	linia nie funkcjonuje		42	0,7	23	0,4
23	6	0,2	linia nie funkcjonuje		4	0,5
25	linia nie funkcjonuje		3	1,0	0	0,0
N	6	0,2	6	0,3	0	0,0
S	47	2,9	linia nie funkcjonuje		3	0,7
SZ 1	48	0,9	linia nie funkcjonuje		linia nie funkcjonuje	
SZ 2	134	2,9	linia nie funkcjonuje		linia nie funkcjonuje	
SZ 3	280	2,7	linia nie funkcjonuje		linia nie funkcjonuje	
Sieć	14 442	2,5	5 624	2,1	3 693	2,0

Popyt na usługi komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim i sąsiednich gminach zmniejszył się o 28,15% w 2013 roku w stosunku do 2006 roku. Zmianom popytu towarzyszyło zmniejszenie pracy eksploatacyjnej co obejmuje tabela 14.

Tabela 14. Zmiany w wielkości popytu i pracy eksploatacyjnej komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim w latach 2006-2013. Źródło: Opracowanie własne

Rozpatrywany okres	Skala zmiany (%)					
	W dniu powszednim		W sobotę		W niedzielę i święta	
	Wielkość popytu	Liczba wozokm	Wielkość popytu	Liczba wozokm	Wielkość popytu	Liczba wozokm
2006 – 2013	- 28,1	- 14,2	- 28,1	- 15,0	- 28,1	- 32,8

Zmiany pracy eksploatacyjnej były zróżnicowane w zależności od linii. Największą dynamikę zmian charakteryzowały niedzielę i święta, gdzie liczba wozokilometrów zmniejszyła się o 33%.

Z otrzymanych wyników badań przedstawionych w tabeli 13 wynika, że najlepiej wykorzystane były w dniu powszednim autobusy linii 8 i 14, przewożące odpowiednio 4,0 i 4,2 pasażera w przeliczeniu na kilometr, czyli o 60 i 68% więcej od wartości przeciętnej dla całej sieci komunikacyjnej. Względnie dobrze wykorzystane były także pojazdy linii 6, które przewoziły przeciętnie 3,4 pasażera na kilometr.

Zarejestrowana na liniach MZK w Tomaszowie Mazowieckim przeciętna liczba pasażerów na kilometr w dniu powszednim – wynosząca 2,5 – okazała się bardzo niska w stosunku do wyników z innych miast o podobnej wielkości. W miastach tych przewozi się z reguły około 3,5-4,0 pasażera w przeliczeniu na kilometr. Organizatora transportu publicznego szczególnie niepokoić powinny wyniki osiągnięte na liniach, na których stwierdzono wykorzystanie pojazdów na poziomie nieprzekraczającym 1,0 pasażera w przeliczeniu na

kilometr (linie: 19, 23, N i SZ 1), przy którym w komunikacji miejskiej zazwyczaj zaprzestaje się już działalności przewozowej.

Ponadto, nieznacznie powyżej minimalnego, dolnego pułapu celowości podejmowania działalności przewozowej, ukształtowało się także wykorzystanie pojazdów na liniach: 2, 2G i 5, na których przewożono średnio 1,1-1,2 pasażera w przeliczeniu na kilometr.

W świetle przedstawionych danych, należy podjąć jak najszybsze działania zmierzające do uatrakcyjnienia oferty przewozowej oraz poprawy wizerunku komunikacji miejskiej – w celu uniknięcia dalszego regresu transportu zbiorowego w Tomaszowie Mazowieckim i na obszarze funkcjonalnie z nim powiązanych.

W sobotę popyt na usługi MZK w Tomaszowie Mazowieckim ukształtował się na poziomie 5 624 pasażerów, czyli zaledwie 38,9% wielkości popytu w dniu powszednim z uwzględnieniem przewozów szkolnych oraz 40,2% wielkości popytu wyłącznie na liniach komunikacji miejskiej (przy podaży – mierzonej liczbą wykonanych kilometrów – na poziomie 45,6% jej wielkości w dniu powszednim – przy uwzględnieniu przewozów zamkniętych oraz 47,2% – bez ich uwzględniania).

Zwraca uwagę znaczna dysproporcja pomiędzy liczbą pasażerów przewiezionych na linii 14 oraz na pozostałych funkcjonujących w sobotę liniach – z linii 14 skorzystało 26,4% łącznej liczby sobotnich pasażerów tomaszowskiej komunikacji miejskiej.

W niedzielę popyt na usługi MZK w Tomaszowie Mazowieckim ukształtował się na poziomie 3 693 pasażerów, tj. tylko 25,6% wielkości popytu w dniu powszednim (z uwzględnieniem przewozów szkolnych) i 65,7% popytu w sobotę, przy analogicznych stosunkach podaży usług – odpowiednio 32,2% i 70,6%.

10.2. Prognoza popytu potencjalnego

Popyt na usługi publicznej komunikacji zbiorowej w Tomaszowie Mazowieckim będzie się kształtował pod wpływem następujących czynników:

- liczby i struktury mieszkańców miast i gmin objętych obsługą komunikacyjną,
- liczby samochodów osobowych,
- ruchliwości komunikacyjnej mieszkańców,
- poziomu przeciętnego wynagrodzenia, struktury wynagrodzeń i struktury cen biletów,
- jakości oferowanych usług transportu zbiorowego, przede wszystkim w zakresie realizacji podstawowych postulatów przewozowych,
- wielkości oferty przewozowej, mierzonej liczbą realizowanych wozokilometrów,
- dostępności parkingów i wysokości ewentualnych opłat za parkowanie.

Procedura budowania modelu prognostycznego liczby pasażerów zakłada standardowo wykorzystanie 10 zmiennych objaśniających, a mianowicie:

- liczby mieszkańców,
- liczby samochodów osobowych,
- przeciętnego wynagrodzenia,
- liczby wozokilometrów,
- wskaźnika ceny biletu jednorazowego w odniesieniu do ceny 1 litra paliwa,
- wskaźnika ceny biletu okresowego w odniesieniu do ceny 100 litrów paliwa,
- ruchliwości komunikacyjnej mieszkańców,
- liczby mieszkań,
- liczby bezrobotnych,
- wskaźnika ceny biletu okresowego w stosunku do jednorazowego (jednoprzejazdowego).

Na podstawie dostępnych danych, do budowy modelu popytu przyjęto 5 zmiennych. Były one następujące:

- liczba mieszkańców,
- liczba samochodów osobowych,
- przeciętne wynagrodzenie,
- liczba wozokilometrów,
- liczba bezrobotnych.

Na wielkość prognozy popytu największy wpływ będzie miało planowane przez władze Tomaszowa Mazowieckiego wprowadzenie bezpłatnej komunikacji dla mieszkańców miasta, a także m.in. zmiany w ofercie przewozowej, organizacji transportu publicznego, jakości i standard oferowanych warunków przewozowych.

Prognozę należy traktować jako punkt wyjścia dla takich działań w zakresie kształtowania oferty przewozowej, które będą przeciwdziałać naturalnemu (a więc wynikającemu z wpływu uwzględnionych zmiennych niezależnych) spadkowi wielkości popytu. Działania te powinny w sposób marketingowy i kompleksowy oddziaływać na popyt efektywny, prowadząc do wzrostu mobilności mieszkańców już korzystających z komunikacji miejskiej oraz na popyt potencjalny – poprzez tworzenie zachęt do korzystania z usług komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim także dla mieszkańców niekorzystających obecnie z transportu zbiorowego – podróżujących obecnie głównie samochodami osobowymi.

Oddziaływanie na popyt wymaga podjęcia kompleksowych działań, zarówno w ujęciu funkcjonalnym, jak i marketingowym.

W ujęciu funkcjonalnym, podejmowane działania w zakresie kształtowania oferty przewozowej powinny obejmować dostosowanie do potrzeb mieszkańców jej poszczególnych elementów, identyfikowanych jako postulaty przewozowe.

Jak wynika z przeprowadzonych w wielu miastach badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, do głównych postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem komunikacji publicznej zalicza się:

- bezpośredniość,
- punktualność,
- częstotliwość.

W ujęciu marketingowym, oferta przewozowa publicznej komunikacji zbiorowej powinna stanowić mix pięciu elementów: usługi przewozowej, ceny, dystrybucji, promocji i personelu obsługi pasażera, gwarantujących jej wysoką jakość.

Promotoryzacyjna polityka komunikacyjna, zwłaszcza stwarzająca coraz lepsze warunki podróżowania samochodem osobowym, zawsze powoduje zmniejszenie popytu w pasażerskim transporcie zbiorowym. W interesie organizatora tego transportu jest więc zmiana tej polityki, w celu osiągnięcia równowagi pomiędzy przejazdami pojazdami indywidualnymi a komunikacją zbiorową. Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego obowiązującymi w Unii Europejskiej, podział zadań przewozowych w transporcie powinien kształtować się w proporcji: 50% transport publiczny – 50% transport indywidualny. Biorąc pod uwagę specyfikę Tomaszowa Mazowieckiego (bardzo wysoki wskaźnik motoryzacji indywidualnej), cel ten można osiągnąć tylko poprzez jednoczesne oddziaływanie na jakość i ilość usług transportu publicznego oraz na swobodę użytkowania (w tym parkowania) samochodów osobowych.

Pewne znaczenie w kształtowaniu popytu w transporcie zbiorowym będzie miała decyzja o dalszych inwestycjach w system informacji pasażerskiej, system zarządzania komunikacją miejską oraz system sterowania ruchem – z preferencjami dla autobusów.

Analizując przewidywany wpływ czynników zewnętrznych na popyt na usługi komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim, należy wziąć pod uwagę tendencję demograficzną, zakładającą – wg GUS – spadek w stosunku do 2013 r. liczby mieszkańców miasta.

Niekorzystnie kształtują się również prognozy, odnoszące się do zmian w strukturze mieszkańców. Zmniejszy się liczba mieszkańców w przedziale wiekowym 25-64 lat. Wzrośnie natomiast (i to znacznie) liczba najstarszych mieszkańców, charakteryzujących się niższą ruchliwością komunikacyjną. Należy podkreślić, że zbiorowa komunikacja jest często jedynym możliwym środkiem komunikacji dla grupy wiekowej powyżej 65 roku życia, a jej brak skazuje tę grupę na faktyczne wykluczenie społeczne.

Niekorzystny wpływ na popyt na usługi komunikacyjne będzie mieć także prognozowany rozwój motoryzacji indywidualnej.

Decydujący jednak wpływ na prognozę popytu potencjalnego będzie miało wprowadzenie bezpłatnej komunikacji miejskiej na terenie Tomaszowa Mazowieckiego. W miastach gdzie wprowadzono bezpłatną komunikację zaobserwowano wzrost pasażerów nawet o kilkaset procent. W tabeli 15 przedstawiono prognozę popytu komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim w wariantach pesymistycznym i optymistycznym.

Tabela 15. Prognoza popytu komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim. Źródło: Opracowanie własne

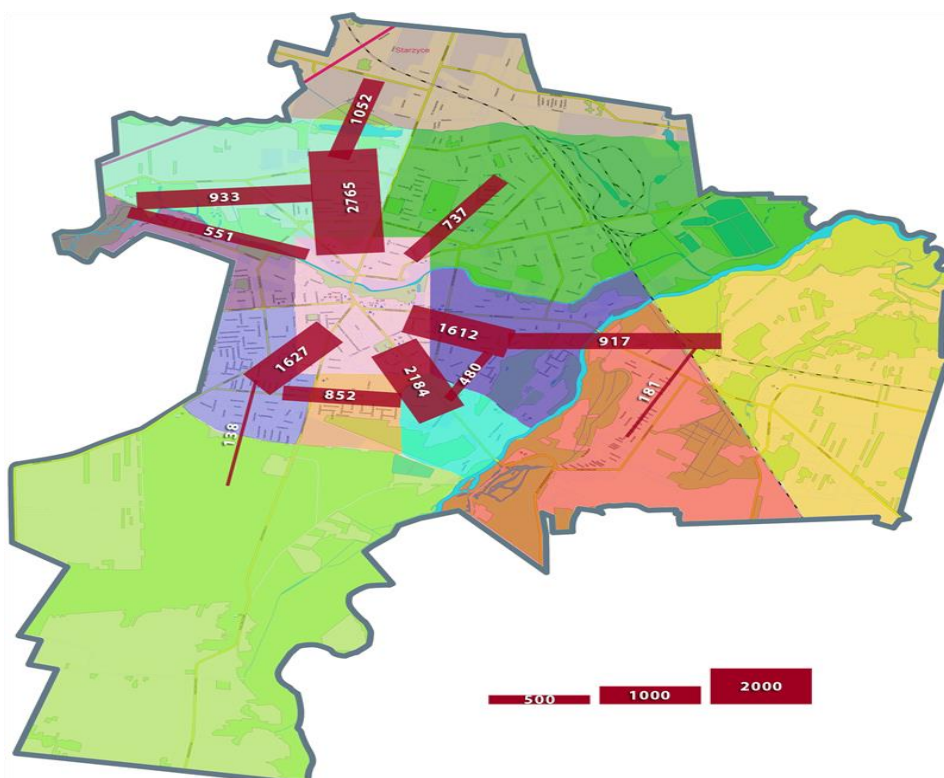
Rok	Prognozowana liczba pasażerów	
	Wariant pesymistyczny (w mln)	Wariant optymistyczny (w mln)
2015	4,0	4,0
2016	6,0	8,0
2020	7,5	10,5

Potrzeby przewozowe mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego (na podstawie prognozy J. Burnewicza) oszacowano na poziomie 23,3 mln pasażerów w 2020 roku.

Udział transportu publicznego w zaspokajaniu potrzeb przewozowych mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego wyniesie w 2020 roku w wariantach pesymistycznym wyniesie 32,2%, natomiast w wariantach optymistycznym 45,1%.

Na rysunku 12 przedstawiono więźbę podróży publicznego transportu zbiorowego w 2013 roku w Tomaszowie Mazowieckim.

Rysunek 12. Więżba podróży publicznego transportu zbiorowego w 2013 r. Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z badań wielkości popytu na usługi tomaszowskiej komunikacji miejskiej przeprowadzonych w 2013 roku



11. Sieć komunikacyjna

11.1. Charakterystyka istniejącej sieci

Na dzień 30 listopada 2013 sieć komunikacji miejskiej tworzyło w Tomaszowie Mazowieckim tworzyło 21 linii autobusowych, obsługiwanych przez Miejski Zakład Komunikacyjny w Tomaszowie Mazowieckim.

Relacje tras przedstawiono w punkcie 8.2. niniejszego opracowania, natomiast charakterystykę eksploatacyjną linii komunikacji miejskiej realizowanych przez MZK Tomaszów Mazowiecki przedstawiono w tabeli 16.

Tabela 16. Liczba kursów na liniach komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim - stan na 30 listopada 2013 roku. Źródło: Opracowanie „Wielkość i struktura popytu oraz sytuacja eksploatacyjno-ekonomiczna komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim w świetle wyników badań marketingowych z jesieni 2013 r.”

Linia	Liczba kursów wykonywanych w poszczególnych rodzajach dni tygodnia w każdym z kierunków					
	Dzień powszedni		Sobota		Niedziela	
	„tam”	„z powrotem”	„tam”	„z powrotem”	„tam”	„z powrotem”
1	10	12	5	3	4	3
2	10	9	6	6	2	2
2G	3	-	nie funkcjonuje		nie funkcjonuje	
3	28	29	13	15	9	9
3W	3	-	nie funkcjonuje		nie funkcjonuje	
5	10	10	7	7	5	6
6	19	19	13	13	7	7
8	35	37	12	8	11	9
9	26	21	12	9	7	9
10	14	14	7	6	6	6
11	20	17	11	12	7	9
13	23	23	22	22	17	17
14	35	36	23	23	11	11
17	3	2	nie funkcjonuje		nie funkcjonuje	
18	14	13	8	8	8	9
19	10	11	6	4	4	4
22	nie funkcjonuje		3	-	3	-
23	1	2	nie funkcjonuje		1	-
25	nie funkcjonuje		1	-	1	-
N	3	-	2	-	1	-
S	2	-	nie funkcjonuje		1	-
Sieć:	269	255	151	136	105	101

W 2014 roku komunikacja miejska w Tomaszowie Mazowieckim i gminach sąsiednich zrealizowała 1 647 017 wozokilometry, z których na poszczególne gminy przypadło:

- Gmina Miasto Tomaszów Mazowiecki – 1 316 192 wozokilometrów (79,91%),
- Gmina Tomaszów Mazowiecki – 261 790 wozokilometrów (15,89%),
- Gmina Lubochnia – 42 665 wozokilometry (2,59%),
- Gmina Ujazd – 9 189 wozokilometrów (0,56%),
- Gmina Wolbórz – 11 081 wozokilometry (0,67%),
- Gmina Inowódz – 6 099 wozokilometry (0,37%).

Wykaz miejscowości, obsługiwanych liniami tomaszowskiej komunikacji miejskiej, wraz z liczbą mieszkańców oraz oznaczeniami linii i liczbą połączeń w skali doby, wg stanu na dzień 30 listopada 2013 r., przedstawiono w tabeli 17.

Tabela 17. Miejscowości obsługiwane liniami tomaszowskiej komunikacji miejskiej – stan na 30 listopada 2013 r. Źródło: Źródło: Opracowanie „Wielkość i struktura popytu oraz sytuacja eksploatacyjno-ekonomiczna komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim w świetle wyników badań marketingowych z jesieni 2013 r.”

Kierunek	Miejscowość	Jednostka administracyjna	Liczba mieszk.	Linia	Dzienna liczba kursów do i z danej miejscowości		
					w dni powszednie	w soboty	w niedziele
-	Miasto Tomaszów Mazowiecki	Miasto Tomaszów Mazowiecki	63 728	wszystkie	nie dot.	nie dot.	nie dot.
północno-wschodni	Luboszewy	Gmina Lubochnia	658	5	19	14	10
				8	4	2	2
				Razem	23	16	12
	Marianka		157	5	15	8	-
				8	4	-	2
				Razem	19	8	2
	Glinnik		536	5	15	8	-
				8	4	-	2
				Razem	19	8	2
	Nowy Glinnik		105	5	19	14	10
				8	4	2	2
				Razem	23	16	12
Osiedle Glinnik	105	5	19	14	10		
		8	4	2	2		
		Razem	23	16	12		
wschodni	Cieślówice Duże	Gmina Tomaszów Mazowiecki	673	3	16	10	7
				9	3	-	-
				17	4	-	-
				S	2	-	1
				Razem	25	10	8
	Cieślówice Małe		76	3	1	-	-
				9	1	-	-
				17	1	-	-
				S	1	-	-
				Razem	4	-	-
Kierunek	Miejscowość	Gmina	Liczba mieszk.	Linia	Dzienna liczba kursów do i z danej miejscowości		
					w dni powszednie	w soboty	w niedziele
południowo-wschodni	Sługocice	Gmina Tomaszów Mazowiecki	319	3	10	4	-
				8	4	-	-
				9	5	-	-
				Razem	19	4	-
	Wąwał	Gmina Tomaszów Mazowiecki	1 091	1	2	2	-
				3	5	-	3
				3W	3	-	-
				8	14	-	-
				19	6	8	5
				S	2	-	1
	Razem	32	10	9			
	Brzustów	Gmina Inowlódz	854	3	10	4	-
				8	4	-	-
				9	5	-	-
				Razem	19	4	-
południowy	Swolszewice Małe	Gmina Tomaszów Mazowiecki	339	2	19	6	-
				2G	3	-	-
				Razem	22	6	-
	Smardzewice		1 851	2	19	6	-
				2G	3	-	-
				10	28	13	12
				Razem	50	19	12
	Tresta		245	10	15	5	2
Twarda	596	10	20	11	4		

Kierunek	Miejscowość	Gmina	Liczba mieszk.	Linia	Dzienna liczba kursów do i z danej miejscowości			
					w dni powszednie	w soboty	w niedziele	
południowo-zachodni	Karolinów	Gmina Wolbórz	163	10	8	-	-	
	Swolszewice Duże		299	2G	3	-	-	
	Młoszów		86	2G	3	-	-	
	Golesze Duże		193	2G	3	-	-	
	Dębsko		11	2G	3	-	-	
	Leonów		52	2G	3	-	-	
południowo-zachodni	Dąbrowa	Gmina Tomaszów Mazowiecki	223	11	33	14	9	
				18	16	12	7	
				Razem	49	26	16	
	Wiaderno		728	2	-	6	4	
				Razem	11	19	10	8
	Jadwigów		198	11	14	4	4	
zachodni	Niebrów	Gmina Tomaszów Mazowiecki	401	3	29	6	7	
				14	2	-	2	
				Razem	17	1	-	-
	Zawada		645	3	16	6	1	
	Godaszewice		196	3	16	4	1	
	Chorzęcin		269	3	16	4	1	
				Razem	19	6	-	4
	Kwiatkówka		186	19	7	-	4	
	Łagiewniki		68	19	13	4	4	
	Łazisko		491	19	16	4	4	
	Świńsko		99	19	10	-	3	
Komorniki	329	19	3	-	-			
północno-zachodni	Cekanów	Gmina Tomaszów Mazowiecki	237	8	3	-	4	
				9	15	6	4	
				Razem	18	6	8	
	Komorów		590	9	1	-	1	
				Razem	11	24	7	11
	Zaborów (Pierwszy i Drugi)		698	9	1	-	1	
Razem		11		24	7	11		
północno-zachodni	Tobiasze	Gmina Ujazd	187	11	1	-	-	
	Ojrzanów		97	11	1	-	-	
	Przesiadłów		289	11	1	-	-	
	Skrzynki		440	11	1	-	-	
	Ujazd		1 626	11	1	-	-	
	Niewiadów		1 841	11	1	-	-	
	Dębniak		175	19	2	-	-	
	Kolonia Dębniak		84	19	2	-	-	
	Bielina		79	19	2	-	-	
	Wygoda		67	19	2	-	-	
	Wólka Krzykowska		147	19	2	-	-	
	Razem:			82 527	-	-	-	-

W tabeli 18 zaprezentowano maksymalne napelnienie w pojazdach na poszczególnych liniach komunikacyjnych w Tomaszowie Mazowieckim.

Tabela 18. Maksymalne napelnienie pojazdu komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim w 2013 roku. Źródło: Opracowanie „Wielkość i struktura popytu oraz sytuacja eksploatacyjno-ekonomiczna komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim w świetle wyników badań marketingowych z jesieni 2013 r.”.

Linia	Dzień powszedni		Sobota		Niedziela	
	Kierunek A	Kierunek B	Kierunek A	Kierunek B	Kierunek A	Kierunek B
1	24	22	12	15	32	77
2	20	28	10	8	19	16
2G	34	-	linia nie funkcjonuje		linia nie funkcjonuje	
3	67	50	29	39	54	31
5	43	31	20	29	24	32
6	59	31	22	27	27	18
8	69	85	38	77	64	50
9	40	49	36	21	19	13
10	60	60	34	29	37	20
11	35	52	31	45	26	29
13	26	34	22	22	22	17
14	55	37	40	40	33	37
17	56	18	linia nie funkcjonuje		linia nie funkcjonuje	
18	42	34	32	23	34	18
19	27	38	22	7	27	22
22	linia nie funkcjonuje		24	-	10	-
23	1	3	linia nie funkcjonuje		2	-
25	linia nie funkcjonuje		3	-	0	-
N	4	-	5	-	0	-
S	31	-	linia nie funkcjonuje		3	-
SZ 1	3	43	linia nie funkcjonuje		linia nie funkcjonuje	
SZ 2	56	-	linia nie funkcjonuje		linia nie funkcjonuje	
SZ 3	74	-	linia nie funkcjonuje		linia nie funkcjonuje	

W świetle danych z badań wielkości popytu, których syntezę zawarto w tabeli 13, za optymalne – pod względem pojemności pasażerskiej – pojazdy do obsługi sieci komunikacyjnej MZK w Tomaszowie Mazowieckim, można uznać standardowe autobusy niskopodłogowe, zabierające ok. 100 pasażerów.

Pilnego doprecyzowania wymaga alokacja przez operatora autobusów o najmniejszej pojemności pasażerskiej (zwłaszcza midibusów niskowejściowych). Z analizy maksymalnych zapelnień autobusów wynika, że Jelcze M081MB w dniu powszednim, spośród linii całodziennych, swobodnie mogą obsługiwać wyłącznie kursy na linii 2.

W związku z powyższym – analogicznie jak w innych miastach o podobnej wielkości – pojazdy te należy uznać za zupełnie nieprzydatne w obsłudze komunikacyjnej.

11.2. Charakterystyka planowanej sieci

Charakterystykę planowanej sieci obsługiwanej przez komunikację miejską w 2016 r. i 2020 r. przedstawiono w tabeli 19.

Tabela 19. Charakterystyka planowanej sieci komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim oraz gminach ościennych w 2016 roku i 2020 roku. Źródło: Opracowanie własne

GMINA	Wariant obsługi	Liczba linii		Liczba wozokilometrów	
		2016	2020	2016	2020
Miasto Tomaszów Mazowiecki	minimalny	16	15	1 300 000	2 000 000
	maksymalny	18	19	1 800 000	2 600 000
Tomaszów Mazowiecki	minimalny	5	4	200 000	110 000
	maksymalny	9	7	270 000	220 000
Inowódz	minimalny	1	0	5 000	0
	maksymalny	2	1	6 000	5 000
Lubochnia	minimalny	0	0	40 000	0
	maksymalny	2	1	50 000	20 000
Ujazd	minimalny	1	0	5 000	0

	maksymalny	2	2	9 000	5 000
Wolbórz	minimalny	0	0	10 000	0
	maksymalny	2	1	12 000	6 000

W charakterystyce uwzględniono obydwie warianty kształtowania oferty przewozowej – wariant pesymistyczny i wariant optymistyczny. Dlatego też, planowane w 2016 r. i 2020 r. liczby linii oraz liczby wozokilometrów przedstawiono w widełkach – jako minimalne i maksymalne.

12. Finansowanie usług przewozowych

12.1. Źródła i formy finansowania usług

Komunikacja miejska realizowana przez operatora komunalnego (Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Tomaszowie Mazowieckim Sp. z o.o.) finansowana jest z przychodów ze sprzedaży biletów i dopłaty budżetowej w formie refundacji utraconych przychodów z tytułu honorowania ulg i przejazdów bezpłatnych. Źródła i formy finansowania usług tomaszowskiej komunikacji miejskiej w ostatnich pięciu latach przedstawiono w tabeli 20.

Tabela 20. Źródła finansowania przewozów komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim i ościennych gminach. Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK Tomaszów Mazowiecki

Rodzaj przychodu	2010 PLN	2011 PLN	2012 PLN	2013 PLN	2014 PLN
Sprzedaż biletów	3 865 110,43	4 027 481,83	3 832 536,21	3 670 251,48	3 469 672,16
Sprzedaż usług przewozowych Gminom	723 467,99	791 856,73	778 849,40	779 175,19	
Dotacja przedmiotowa od Miasta	4 641 00,00	4 641 000,00	4 841 000,00	4 840 997,04	6 150 000,00
RAZEM:	9 229 578,42	9 460 338,56	9 452 385,61	9 290 423,71	9 619 672,16

Wskaźnik odpłatności usług operatora komunalnego kształtował się w roku 2014 na poziomie 36,07%.

Dopłaty budżetowe gmin ościennych Lubochnia, Ujazd, Wolbórz, Inowłódz i gminy Tomaszów Mazowiecki, w formie rekompensaty z tytułu honorowania ulg i uprawnień do przejazdów bezpłatnych, oparte są w rozliczeniach na dopłacie do rozkładowego wozokilometra. Do 2014 r. wpływy z tego tytułu uzyskiwało MZK, natomiast od 2014 r. wpływy są przekazywane do organizatora, stąd też wzrost dotacji przedmiotowej (rekompensaty) od Miasta.

12.2. Źródła i formy finansowania inwestycji

Inwestycje taborowe i infrastrukturalne w transporcie publicznym w Tomaszowie Mazowieckim będą finansowane ze środków własnych miasta Tomaszów Mazowiecki - w znacznej części ze wspomaganiami środkami pomocowymi z Unii Europejskiej z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego oraz środkami funduszy ochrony środowiska. Szczegółowy plan finansowy zakupu taboru autobusowego przedstawiono w pkt 19.3.

13. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych

13.1. Podział zadań przewozowych

Zgodnie z ustaleniami dokumentów strategicznych celem rozwoju miasta Tomaszowa Mazowieckiego jest m.in. tworzenie warunków rozwoju gospodarczego miasta, stała poprawa warunków zamieszkania, obsługi mieszkańców oraz wdrażanie europejskich standardów środowiska i zagospodarowania przestrzeni miasta.

Polityka zrównoważonego rozwoju odnosi się również do funkcjonowania i rozwoju transportu publicznego na obszarze Tomaszowa Mazowieckiego i ościennych gmin, z którymi Tomaszów Mazowiecki podpisał porozumienia międzygminne. Strategia rozwoju przyjmuje określony podział zadań pomiędzy transport indywidualny i zbiorowy. W Tomaszowie Mazowieckim wraz z przyległymi do niego obszarami objętymi obsługą komunikacyjną, podział zadań przewozowych pomiędzy transport indywidualny i zbiorowy kształtować się powinien docelowo w proporcjach 50:50.

Analizy przeprowadzone w ramach mniejszego planu transportowego, wykazują że aktualny udział transportu publicznego w realizacji potrzeb przewozowych mieszkańców nie osiąga granicy przyjętego założenia i wynosi obecnie ok. 20%. Wprowadzenie bezpłatnej komunikacji powinno zdecydowanie zwiększyć popyt tomaszowian na usługi publicznego transportu zbiorowego, a w związku z tym udział miejskiej komunikacji autobusowej w 2020 roku powinien wzrosnąć w wariacie pesymistycznym do 32,2%, natomiast w wariacie optymistycznym do 45,1%.

W planowaniu podziału zadań przewozowych w ramach transportu zbiorowego uwzględniono:

- zdolność przewozową danego środka transportu,
- cechy eksploatacyjne,
- koszty eksploatacyjne,
- istniejącą infrastrukturę transportu publicznego,
- ekologiczność poszczególnych środków transportu.

Na podstawie analizy wymienionych czynników przedstawiono planowany podział zadań przewozowych w 2020 roku w wariacie pesymistycznym (tabela 21) i optymistycznym (tabela 22).

Tabela 21. Planowany podział zadań przewozowych w Tomaszowie Mazowieckim w 2020 roku (wariant pesymistyczny). Źródło: Opracowanie własne

Obszar	Transport indywidualny	Komunikacja autobusowa miejska
Cały obszar	67,8%	32,2%
Śródmieście	58%	42%
Os. Hubala, Os. Zielona, Os. Wyzwolenia, Os. Tysiąclecia, Obrońców Tomaszowa z 1939 r.	70%	30%
Wilanów, Starzyce, Rolandówka	75%	25%
Białobrzegi, Ludwików, Nagórzyce	80%	20%

Tabela 22. Planowany podział zadań przewozowych w Tomaszowie Mazowieckim w 2020 roku (wariant optymistyczny). Źródło: Opracowanie własne

Obszar	Transport indywidualny	Komunikacja autobusowa miejska
Cały obszar	54,9%	45,1%
Śródmieście	50%	50%
Os. Hubala, Os. Zielona, Os. Wyzwolenia, Os. Tysiąclecia, Obrońców Tomaszowa z 1939 r.	55%	45%
Wilanów, Starzyce, Rolandówka	65%	35%
Białobrzegi, Ludwików, Nagórzyce	70%	30%

13.2. Preferencje pasażerów

Przy określeniu preferencji dotyczących wyboru środka transportu, oparto się na wynikach badań marketingowych tomaszowskiej komunikacji autobusowej przeprowadzonych jesienią 2013 r. W celu dostosowania polityki zrównoważonego rozwoju transportu publicznego do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców należy podjąć określone działania w zakresie poprawy oferty przewozowej. W tym zakresie analizie poddano obecny stopień realizacji postulatów przewozowych i wskazano działania, których podjęcie przyczyni się do poprawy stopnia dostosowania oferty przewozowej do oczekiwań mieszkańców, zwiększając atrakcyjność transportu zbiorowego w stosunku do indywidualnego. Ocenę realizacji postulatów przewozowych w transporcie publicznym tomaszowskiej komunikacji przedstawiono w tabeli nr 23.

Tabela 23. Ocena realizacji postulatów przewozowych w transporcie publicznym Tomaszowa Mazowieckiego i zalecenia dotyczące ich poprawy. Źródło: Opracowanie własne

Postulat przewozowy	Ocena spełnienia danego postulatu przez transport publiczny *	Zalecenia
Bezpośredniość połączeń	Dobra – oferta przewozowa zapewnia skomunikowanie pomiędzy głównymi obszarami stanowiącymi źródło i cel potrzeb przewozowych	Utrzymanie co najmniej dotychczasowego poziomu obsługi poszczególnych obszarów miasta i ościennych gmin przez transport publiczny
Częstotliwość	Dobra – zapewnione są podstawowe standardy	Po wprowadzeniu bezpłatnej komunikacji

	częstotliwości linii w dniu powszednim w godzinach szczytów przewozowych i poza szczytowymi oraz w soboty w południe i niedzielę po południu	zwiększenie poziomu częstotliwości
Dostępność	Dobra – w zakresie dostępności do infrastruktury transportu publicznego Dostateczna – w zakresie dostępu do usług (zakupu biletów) Dostateczna – w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych – tylko część pojazdów MZK ma niską podłogę	Rezygnacja z autobusów wysokopodłogowych na rzecz autobusów niskopodłogowych (zakup)
Informacja	Dobra – w zakresie informacji przystankowej i informacji w Internecie Dostateczna – w zakresie informacji w pojazdach (brak wymaganej przepisami tablicy wewnętrznej)	Wprowadzenie na przystankach informacji dynamicznej (na wzór komunikacji zielonogórskiej)
Koszt	Dobra – prawidłowe relacje cen biletów jednorazowych i okresowych	Rozpatrzyć możliwość wprowadzenia bezpłatnej komunikacji do której będą uprawnieni mieszkańcy Tomaszowa Mazowieckiego
Niezawodność	Dobra – minimalny udział kursów niezrealizowanych przez MZK	
Prędkość	Dobra	Monitorowanie prędkości komunikacji na głównych ciągach i wprowadzenie w razie konieczności priorytetu dla pojazdów transportu publicznego w przejeździe na skrzyżowaniach
Punktualność	Dobra – niski udział kursów realizowanych z określonymi odchyleniami od rozkładu jazdy	Monitorowanie prędkości komunikacji na głównych ciągach i wprowadzenie w razie konieczności priorytetu dla pojazdów transportu publicznego w przejeździe na skrzyżowaniach
Rytmiczność	Dobra – prawidłowe rozłożenie w czasie odjazdów pojazdów w danym kierunku	
Wygoda	Dobra – w zakresie stopnia wykorzystania zdolności przewozowej Dostateczna – w zakresie komfortu podróży	

* Skala ocen: Dobra, Dostateczna, Niedostateczna.

Bazując na pozytywnych doświadczeniach innych miast w kraju, należałoby rozważyć dopuszczenie przewozu rowerów pojazdami komunikacji miejskiej (działania promocyjne).

13.3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych

Na terenie miasta Tomaszowa Mazowieckiego żyje około 10,5 tys. osób z orzeczoną niepełnosprawnością, co stanowi 16% ogółu mieszkańców⁵.

Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób niepełnosprawnych w życiu społecznym oraz zawodowym jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego.

Jest to zadanie Gminy Miasta Tomaszowa Mazowieckiego, które powinno być zrealizowane na dwóch płaszczyznach:

- przewozy ogólnodostępne – obsługa pojazdami niskopodłogowymi (autobusy z niską podłogą bez progów poprzecznych wewnątrz wraz ze sprawną zdolnością przykłąku oraz platformą ułatwiającą wprowadzenie wózka) posiadającymi sprawny system informacji wizualnej (ułatwia podróż osobom niesłyszącym) i systemem informacji dźwiękowej (pozwala na korzystanie z transportu publicznego osobom ociemniałym i niedowidzącym). Im większa liczba autobusów tego typu obsługujących miejski transport publiczny tym jego większa dostępność dla osób niepełnosprawnych,

- przewozy specjalne – zorganizowane i dostępne tylko dla osób niepełnosprawnych mające na celu zapewnienie im dowozu do miejsc nauki, rehabilitacji, itp.

Reasumując, podstawowe preferencje osób niepełnosprawnych wobec miejskiego transportu zbiorowego dotyczą zwiększenia liczby pojazdów posiadających ułatwienia dla niepełnosprawnych. Ostatecznym efektem działań organizatora wychodzącym naprzeciw preferencjom tych osób powinno być osiągnięcie i następnie utrzymanie 100% udziału pojazdów tego typu w skali całego miejskiego taboru autobusowego. Warto zaznaczyć, że nie tylko osoby niepełnosprawne oczekują na zwiększenie liczby pojazdów niskopodłogowych z poprawnie działającą wizualnie – dźwiękową informacją pasażerską. Stopień dostosowania taboru MZK w Tomaszowie Mazowieckim do potrzeb osób niepełnosprawnych z dysfunkcją narządów ruchu, należy uznać za dostateczny. Na dzień 31 grudnia 2014 r. udział autobusów niskopodłogowych w całości taboru MZK Tomaszów Mazowiecki wynosi 75%.

W odniesieniu do komunikacji miejskiej należy rozważyć zasadność powszechnego wprowadzenia w pojazdach transportu publicznego zapowiedzi głosowych o kolejnych przystankach na trasie przejazdu.

14. Organizacja rynku przewozów

14. 1. Podmioty rynku i zasady jego organizacji

Od 1 marca 2011 r. obowiązuje ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. W tym akcie prawnym jako organizatora publicznego transportu zbiorowego zdefiniowano właściwą jednostkę samorządu terytorialnego, zapewniającą funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze, natomiast jako operatora publicznego transportu zbiorowego – samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorcę uprawnionego do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie. Zgodnie z zapisami tej ustawy, organizator powinien być instytucjonalnie oddzielony od operatora, a sposób działania operatora powinna regulować umowa.

W art. 8 przywołanej ustawy wyszczególniono zadania organizatora – gminy, za które uznano planowanie rozwoju transportu oraz organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym. Artykuł 15. tej ustawy precyzuje, na czym polega organizowanie publicznego transportu zbiorowego, określając, że obejmuje ono między innymi:

- badanie i analizę potrzeb przewozowych, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,
- zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności:
 - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
 - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
 - systemu informacji dla pasażera,
- określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego,

- ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- publikowanie w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej – zgodnie z art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1390/2007 – informacji o zamiarze rozpoczęcia procedury przetargowej lub bezpośredniego przyznania zamówienia na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, najpóźniej na rok przed terminem rozpoczęcia procedury.

Ponadto, art. 46 ust 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym stwierdza, że podmiot, któremu organizator zlecił realizację części lub całości zadań z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego, nie może być jednocześnie operatorem ani podmiotem powiązany z operatorem w sposób uniemożliwiający bezstronną realizację zadań.

Organizatorem transportu publicznego na terenie miasta Tomaszowa Mazowieckiego oraz gmin ościennych (na podstawie zawartych porozumień międzygminnych z Gminą Tomaszów Mazowiecki, z Gminą Lubochnia, z Gminą Wolbórz, z Gminą Ujazd i Gminą Inowłódz) jest Gmina Miasto Tomaszów Mazowiecki. Formalnym, instytucjonalnym organizatorem transportu miejskiego w Tomaszowie Mazowieckim jest Biuro Działalności Gospodarczej Urzędu Miasta w Tomaszowie Mazowieckim.

Biuro Działalności Gospodarczej Urzędu Miasta w Tomaszowie Mazowieckim nie jest wyspecjalizowanym organizatorem usług przewozowych – przy ograniczonych zasobach kadrowych do zadań tego wydziału należy zapewnić prawidłowość realizacji zadań miasta, dotyczących aż 31 sfer.

Operatorem który wykonuje zadania z zakresu realizacji przewozów w miejskim, publicznym transporcie zbiorowym na obszarze miasta Tomaszowa Mazowieckiego i gmin ościennych jest Miejski Zakład Komunikacyjny w Tomaszowie Mazowieckim Sp. z o.o. Przy wyborze operatora utrzymane będzie bezpośrednio powierzenie wykonywania przewozów MZK w Tomaszowie Mazowieckim Sp. z o.o. jako podmiotowi wewnętrznemu. Nie planuje się do 2020 roku przeprowadzania przetargów na wybrane linie ze względu na poczynione i planowane inwestycje finansowane w dużej części z funduszy unijnych. Ponieważ ich końcowym dysponentem będzie MZK w Tomaszowie Mazowieckim Sp. z o.o. to wieloletni okres wykonywania przez tego przewoźnika usług publicznych w transporcie zbiorowym jest konieczny, żeby w całości spożytkować poniesione wydatki z funduszy publicznych.

14.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Tomaszów Mazowiecki jest jednym z miast w Polsce, w którym usługi przewozowe w zakresie zbiorowej komunikacji miejskiej świadczy tylko jeden podmiot gospodarczy – Miejski Zakład Komunikacyjny w Tomaszowie Mazowieckim Sp. z o.o. Problem integracji usług publicznego transportu zbiorowego w ramach komunikacji miejskiej na chwilę obecną nie istnieje. Należy jednak przewidzieć pojawienie się nowych przewoźników świadczących usługi w komunikacji miejskiej, a w związku z tym należy założyć działania w zakresie:

- integracji rozkładów jazdy,
- integracji systemu informacji pasażerskiej.

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

Oczekiwane standardy jakości usług to szereg wymogów, jakimi powinien sprostać system transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim i ościennych gminach. Komunikacja miejska jest usługą realizowaną ze wsparciem środków publicznych, dlatego też standardy świadczonych usług są istotnym elementem definiowanym w planie transportowym, który następnie podlega zatwierdzeniu przez Rady Gmin posiadające porozumienie o wspólnej organizacji transportu zbiorowego. Ustalone standardy jakości wynikać powinny z jednej strony z oczekiwań mieszkańców, a z drugiej strony z możliwości finansowych samorządów udzielających dotacji do transportu publicznego. Powyższe standardy to wykaz wymagań wobec systemu transportowego z kilku kluczowych dziedzin:

- z ochrony środowiska,
- z konieczności zapewnienia powszechnej dostępności mieszkańców do usług publicznych,
- z konieczności zapewnienia dostępności usług przewozowych dla osób niepełnosprawnych,

- w zakresie wymogów jakości świadczonych usług.

W tabeli 24 przedstawiono pożądaną poziom usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2020 r.

Tabela 24. Pożądaną, docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2020 roku. Źródło: Opracowanie własne.

Postulat przewozowy	Pożądaną, docelowy poziom realizacji w 2020 roku
Bezpośredniość	Spełnienie istotnych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich, zgłoszonych w badaniach preferencji komunikacyjnych pasażerów komunikacji miejskiej.
Częstotliwość	Standardy częstotliwości obowiązujące na liniach priorytetowych, podstawowych, uzupełniających: · w dniu powszednim – w godzinach 6-16:20/30/60 min. w pozostałych porach: 30/60/60 · w sobotę – w godzinach 8-14:20/40/60min. w pozostałych porach: 30/60/60 · w niedzielę: 30/60/60 min. · dla linii strefowych zastosowana dotychczasowa praktyka uzgadniania rozkładów jazdy z realnymi potrzebami mieszkańców w porozumieniu z ościennymi gminami
Dostępność	Udział przystanków wyposażonych w wiaty przystankowe: 50%
Informacja	Wprowadzenie dynamicznej informacji na wytypowanych przystankach węzłowych. Zwiększenie zakresu informacji eksponowanych w pojazdach – tablice lub wyświetlacze wewnętrzne z przebiegiem trasy. Zintegrowana informacja o usługach w Internecie.
Koszt	Wprowadzenie bezpłatnej komunikacji.
Niezawodność	Wskaźnik realizacji rozkładu jazdy mierzony liczbą wykonanych kursów 99,9 – 100,0%
Prędkość	Utrzymanie co najmniej obecnego poziomu prędkości komunikacyjnej.
Punktualność	Udział odjazdów opóźnionych do 3 min. - 5% Udział kursów przyspieszonych pow. 1 min. - mniejszy niż 1%
Rytmiczność	Utrzymanie zasady rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowany wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędnej wytycznej do konstrukcji rozkładów jazdy, dążenie do rytmicznych odjazdów także w ramach każdej linii.
Wygoda	Wskaźnik przeciętnego wieku taboru do 6 lat, dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygody i bezpieczeństwo podróżowania.

Ważnym elementem ochrony środowiska jest utrzymanie wysokiego udziału taboru komunikacji miejskiej wyposażonego w silniki ekologiczne. Z punktu widzenia doboru optymalnego napędu (porównując cenę zakupu i stopień emisji szkodliwych składników spalin) w perspektywie najbliższych 7 lat zaleca się zakup nowego taboru wyposażonego w silniki spełniające wymogi co najmniej normy Euro 6. Optymalnym rozwiązaniem byłby zakup autobusów wyposażonych w silniki hybrydowe lub elektryczne. Ze względu na znaczny koszt wymiany taboru, wystarczające jest przyjęcie założenia, że nowy ekologiczny tabor powinien być eksploatowany w Tomaszowie Mazowieckim w trybie ciągłym, tzn. codziennie na zmianie I i II, natomiast tabor starszy, nie spełniający najwyższych reżimów czystości spalin, w ograniczonym zakresie, tzn. tylko jedną zmianę w dni robocze.

Zaleca się, żeby Gmina Miasto Tomaszów Mazowiecki jako organizator przewozów użyteczności publicznej, zgodnie z zapisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym, miała większy wpływ na rodzaj i wyposażenie taboru nabywanego i eksploatowanego przez operatora. W umowie o świadczeniu usług przewozowych z operatorem należy określić graniczne parametry techniczne, które powinien spełniać tabor przeznaczony do wykonywania przewozów użyteczności publicznej, a mianowicie:

- długości pojazdów,
- minimalnej mocy silnika i normy czystości spalin,
- rodzaju skrzyni biegów,
- liczby miejsc ogółem oraz liczby miejsc siedzących,
- liczby drzwi dla pasażerów,
- poziomowi podłogi oraz kwestii niedopuszczalności stopni poprzecznych wewnątrz pojazdu,
- przykłąku prawej strony pojazdu, ułatwiającego wejście osobom niepełnosprawnym,

- miejsca na wózki – usytuowania i wielkości,
- minimalnej liczby otwieranych okien,
- ewentualnego wyposażenia pojazdów w klimatyzację przedziału pasażerskiego i sposobu jej użytkowania,
- sposobu oświetlenia wnętrza pojazdu,
- wyposażenia w urządzenia sygnalizacyjne dla pasażerów (STOP, PRZYKŁĘK),
- liczby kasowników i ich usytuowania,
- zakresu i sposobu prezentowania informacji liniowej,
- kolorystyki zewnętrznej,
- sposobu ekspozycji reklam,
- emisji zanieczyszczeń i zużycia energii.

16. Organizacja systemu informacji dla pasażerów

Docelowy system informacji dla pasażerów obejmować będzie:

- zintegrowaną informację na przystankach,
- informację w pojazdach,
- zintegrowaną informację w Internecie i telefonach komórkowych.

Tabela 25. Docelowy system informacji dla pasażerów publicznego transportu zbiorowego w Tomaszowie Mazowieckim i ościennych gminach. Źródło: Opracowanie własne

Część składowa systemu	Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności
Zintegrowana informacja na przystankach	· wydruki rozkładów jazdy na przystankach, · informacja o regulaminie przewozów w wiatach przystankowych, · dynamiczna informacja o przyjazdach i odjazdach pojazdów na przystankach węzłowych, · mapy i schematy sieci komunikacyjnej w wiatach przystankowych.
Informacja w pojazdach	· tablice kierunkowe świetlne, · informacje o regulaminie przewozów.
Zintegrowana informacja w Internecie i telefonach komórkowych	· informacje o rozkładach jazdy, · informacje o regulaminie przewozów, · wyszukiwarka połączeń, · schematy węzłów przesiadkowych.

17. Kierunki rozwoju transportu publicznego

Jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój miast jest transport, jednocześnie jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne stanowi znaczącą uciążliwość życia mieszkańców miast. Dążenie do wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży autoryzowanych w mieście jest najważniejszym zadaniem władz samorządowych, które w największym stopniu wpływa na ograniczanie zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów. Jeden autobus, który zastępuje kilkadziesiąt samochodów osobowych w miejskim ruchu ulicznym jest najbardziej efektywnym działaniem ochrony środowiska miejskiego. Zatem najważniejszym działaniem władz miejskich powinno być wprowadzenie różnego rodzaju zachęt, priorytetów i ograniczeń, aby jak największa liczba podróżujących decydowała się na korzystanie z miejskiego transportu zbiorowego.

Polityka zrównoważonego rozwoju określa jak rozwijać transport miejski, tak aby minimalizować jego negatywny wpływ na środowisko życia mieszkańców. Skuteczne wdrażanie zrównoważonego rozwoju polega na wspieraniu działań ograniczających zapotrzebowanie na transport poprzez odpowiednią politykę przestrzenną, rozwój nowych technologii komunikacji z wykorzystaniem nośników elektronicznych oraz politykę transportową promującą wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego, w podróży miejskich, tak aby jego udział w zmotoryzowanym ruchu miejskim nie był niższy niż 50%.

Zalecane w niniejszym planie kierunki działań promujące transport zbiorowy w stosunku do indywidualnego wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju to:

- ograniczenia ruchów pojazdów indywidualnych w ścisłym centrum w postaci: stref ruchu uspokojonego oraz nowych ciągów pieszych na drogach wyłączonych z ruchu pojazdów silnikowych,
- ograniczenie liczby miejsc parkingowych w ścisłym centrum,
- wprowadzenie przywilejów w ruchu dla autobusów komunikacji miejskiej w stosunku do pozostałych pojazdów.

Pomimo że są to działania z pozoru niepopularne względem użytkowników samochodów osobowych, przynoszą oczekiwany efekt środowiskowy, ponieważ najsilniej wpływają one na wzrost udziału przejazdów publicznych środkami lokomocji kosztem komunikacji indywidualnej, co w konsekwencji prowadzi do zmniejszenia poziomu zatłoczenia dróg, emisji spalin, hałasu oraz kosztów funkcjonowania miasta (wysokości dopłat do transportu publicznego).

Jednocześnie wzrasta wówczas atrakcyjność życia w mieście powstrzymując degradację i wyludnienie się centrum na rzecz peryferii oraz otoczenia miasta.

Zagospodarowanie przestrzenne miasta oraz sieć dostępnych dróg determinują kształt systemu transportowego. Transport bardzo silnie oddziałuje na środowisko naturalne, dlatego w celu ograniczenia jego uciążliwości należy powziąć wszelkie działania przestrzenne gospodarcze i społeczne w mieście konfrontując je z rygorami ochrony środowiska.

W celu odpowiedniego kształtowania różnych sfer rozwoju miasta należy weryfikować ich zgodność z zasadą zrównoważonego rozwoju transportu oraz założeniami niniejszego planu w szczególności dotyczy to zagadnień związanych z:

- polityką przestrzenną – poprzez kształtowanie zagospodarowania terenu pozwalającego na ograniczenie zapotrzebowania na transport (wielofunkcyjność osiedli mieszkaniowych),
- politykę gospodarczą – rozwój poszczególnych gałęzi gospodarki nie powodujących uciążliwości w sieci transportu drogowego np. promowanie kolei, jako ekologicznego i bezpiecznego środka przewozu towarów, lokowanie działalności gospodarczej wymagającej obsługi transportowej w pobliżu sieci kolejowej,
- politykę społeczną – kreowanie nowych zachowań komunikacyjnych mieszkańców (zachęcanie do korzystania z komunikacji publicznej oraz do korzystania z bezsilnikowych środków transportu).

Spośród działań, które w największym stopniu będą miały wpływ na zwiększenie udziału transportu publicznego w ruchu miejskim, a w związku z tym zwiększenie popytu na usługi tomaszowskiej komunikacji zbiorowej, wymienić należy:

- zintensyfikowanie obsługi obszarów generujących największy popyt zrealizowane kosztem redukcji podaży na obszarach peryferyjnych, o niskim popycie na usługi komunikacji miejskiej,
- zmiany tras wybranych, wraz z którymi nastąpiło zmniejszenie liczby wariantów tras, upraszczające ofertę przewozową,
- odejście od ustalania tras linii i rozkładów jazdy oddzielnie dla każdej z linii na rzecz całej sieci komunikacyjnej,
- kategoryzacja linii względem częstotliwości modułowej, wspólnej w określonej porze dnia dla całej sieci komunikacyjnej,
- rytmizacja godzin odjazdów i synchronizacja rozkładów jazdy kilku linii obsługujących wspólnie najważniejsze ciągi komunikacyjne miasta,
- wprowadzenie do obsługi komunikacyjnej wyłącznie pojazdów niskopodłogowych.

Determinanty określające kierunki rozwoju transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim i ościennych gminach zostały opisane w punktach 4-9 niniejszego planu transportowego.

Przewiduje się, że wewnętrzny układ transportu publicznego w dalszym ciągu oparty będzie na sieci połączeń drogowych przewoźników regionalnych i na kolei. Kierunki rozwoju tego segmentu podarzy usług przewozów o charakterze użyteczności publicznej, zostaną określone w planie zintegrowanego rozwoju transportu publicznego województwa łódzkiego.

Spadająca w ostatnich latach liczba pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej oraz coraz większe dopłaty z budżetu Gminy do funkcjonowania komunikacji miejskiej skłoniły władze miasta do wysunięcia projektu wprowadzenia bezpłatnej komunikacji miejskiej. W ostatnich latach obserwujemy zjawisko zwiększania się liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym, z jednoczesnym zmniejszeniem się liczby mieszkańców w wieku produkcyjnym. Powodem tego zjawiska jest w szczególności emigracja zarobkowa mieszkańców w związku z występującym dużym bezrobociem.

Wprowadzenie bezpłatnej komunikacji ma być jednym z wielu działań, jakie będą podjęte przez władze miasta, w celu zachęcania ludności do osiedlania się w mieście. Dla weryfikacji uprawnień do korzystania z bezpłatnej komunikacji miejskiej w granicach administracyjnych miasta planowane jest wprowadzenie karty miejskiej, do otrzymania której uprawnieni będą mieszkańcy Tomaszowa Mazowieckiego, zgodnie z warunkami określonymi w uchwale Rady Miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego.

Oprócz popularyzacji transportu zbiorowego istotne jest również kreowanie nowych wzorców zachowań komunikacyjnych oraz rozwijanie niezmotoryzowanych, mniej uciążliwych dla środowiska form przemieszczania się, takich jak ruch rowerowy i pieszy.

Wzbudzenie ruchu rowerowego do zadawalającego poziomu, powyżej 5% udziału w ruchu miejskim, wymaga budowy i wydzielenia systemu dróg rowerowych pozwalających na wygodne i bezpieczne poruszanie się po mieście. Dodatkowe działanie to budowa parkingów rowerowych, jak również koordynacja z komunikacją zbiorową w postaci parkingów (Bike & Ride), wprowadzenie systemu ogólnodostępnych rowerów miejskich oraz możliwości przewozu rowerów środkami komunikacji miejskiej.

Istniejąca w Tomaszowie Mazowieckim i ościennych gminach sieć ścieżek rowerowych o utwardzonej nawierzchni posiada łącznie długość ok. 24 km. Jako mocną stroną istniejących ścieżek rowerowych można wskazać ich stan techniczny oraz oddzielone ciągi rowerowe na odcinkach dróg zamiejskich. Jako wadę należy wskazać brak ścieżek rowerowych w północnej części miasta oraz brak ciągłości ścieżek rowerowych.

Ruch rowerowy jest alternatywą dla podróży odbywanych samochodem osobowym, podróży dom – praca – dom oraz podróży rekreacyjnych. Taka zmiana wpływa na zmniejszenie natężenia ruchu na drogach, zwłaszcza gdy obserwowane jest powszechnie zjawisko dojazdu do pracy samochodem osobowym, w którym dojeżdża tylko kierowca. Kolejną zaletą jest poprawa bezpieczeństwa ruchu, zwłaszcza w przypadku wydzielonych ciągów rowerowych na odcinkach dróg zamiejskich. Również pozytywnie wpływa to na ochronę środowiska, poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza.

Koncepcja systemu dróg rowerowych zakłada:

- zapewnienie ciągłości istniejących ścieżek rowerowych,
- budowę nowych odcinków dróg rowerowych, szczególnie w zachodniej i północnej części miasta,
- poprawę obsługi rowerowej obiektów turystyczno-rekreacyjnych,
- budowę parkingów dla rowerów.

Niemniej istotna jest konieczność poprawy warunków ruchu pieszego, który w powiązaniu ze sprawną komunikacją miejską może być alternatywą dla przemieszczania się samochodem osobowym. Działania promocji ruchu pieszego zalecane w niniejszym planie to:

- likwidacja barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych,
- tworzenie dogodnych, najkrótszych dróg dla pieszych, oddzielonych od uciążliwości ruchu miejskiego,
- tworzenie atrakcyjnego otoczenia wzdłuż ciągów pieszych,
- ograniczanie zajmowania przestrzeni pod parkingi wzdłuż najważniejszych ciągów pieszych,
- tworzenie ciągów pieszo – jezdnych bez wydzielonych jezdni dla aut, gdzie piesi posiadają pierwszeństwo w ruchu,
- lokalizacja dogodnych, powiązanych z ciągami pieszymi przystanków komunikacji miejskiej.

18. Przyjęte zasady planowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego

W okresie planowania przyjmują się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

- co dwa lata prowadzone będą badania marketingowe wielkości popytu i rentowności kursów wykonywanych poza granice miasta,
- co pięć lat prowadzone będą badania marketingowe wielkości popytu w okresie wakacji,
- po wprowadzeniu bezpłatnej komunikacji, przeprowadzone zostaną najdalej w ciągu roku kompleksowe badania potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego i gmin ościennych, których wyniki stanowiąc będą wytyczne dla kształtowania oferty przewozowej i określania wymogów technicznych w stosunku do taboru operatora,
- na podstawie badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych oraz badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych będą konstruowane rozkłady jazdy,
- nadzór nad przygotowaniem projektów zmian tras i rozkładów jazdy linii sprawować będzie Biuro Działalności Gospodarczej Urzędu Miasta w Tomaszowie Mazowieckim,
- potrzeby osób niepełnosprawnych będą uwzględniane przy realizacji inwestycji infrastrukturalnych i taborowych.

19. Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej w Tomaszowie Mazowieckim i ościennych gminach

19.1. Planowany układ sieci komunikacyjnej i parametry rozkładu jazdy

Kierunki rozwoju transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim i ościennych gminach wskazują że w warunkach ustabilizowania obecnej struktury podaży usług – do 2020 roku sieć tego transportu nie będzie wymagać radykalnej przemiany.

W zakresie podstawowych parametrów oferty przewozowej w wariantcie zachowania obecnej struktury podaży usług przewozowych zakłada się funkcjonowanie 16-18 linii autobusowych obsługiwanych 28-35 pojazdami realizującymi łącznie w skali roku ok. 1,6 mln wozokilometrów. Wskazane jest żeby w pierwszym etapie podzielić linie komunikacyjne na priorytetowe, główne i uzupełniające. W najbliższej perspektywie czasowej należy doprowadzić do stabilności system komunikacji miejskiej, tak aby po przeprowadzeniu optymalizacji trasy linii, ich rola w systemie komunikacyjnym oraz podstawowe parametry takie jak: częstotliwość kursowania, jakość i wielkość taboru nie były zmieniane w okresie kilku lat. Jest to niezbędne do zdobycia zaufania klientów.

19.2. Planowana taryfa

Główną zmianą w taryfie tomaszowskiej komunikacji miejskiej będzie wprowadzenie bezpłatnej komunikacji miejskiej dla mieszkańców w granicach administracyjnych miasta Tomaszowa Mazowieckiego. Dla mieszkańców gmin ościennych korzystających z usług komunikacji miejskiej na podstawie zawartych porozumień międzygminnych nie planuje się zmian w aktualnie obowiązującej taryfie.

19.3. Planowane inwestycje infrastrukturalne i taborowe

W ramach planowanych inwestycji infrastrukturalnych powinny zostać wytypowane przystanki, na których zostanie zainstalowany system dynamicznej informacji o rzeczywistym czasie odjazdów pojazdów z przystanków.

Wskazane byłoby uruchomienie Biura Obsługi Klienta tomaszowskiej komunikacji miejskiej, dysponującego informacjami o kursach i taryfie nie tylko operatora, ale i wszystkich przewoźników realizujących usługi przewozowe w transporcie regionalnym.

Najdogodniejszą dla pasażerów lokalizacją Biura Obsługi Klienta byłby Plac Kościuszki.

Najważniejszym zadaniem inwestycyjnym, jakie jest przed organizatorem czyli Gminą Miasta Tomaszów Mazowiecki jest odnowa taboru autobusowego.

Aktualnie stan techniczny autobusów MZK w Tomaszowie Mazowieckim Sp. z o.o. pozostawia wiele do życzenia – średni wiek taboru wynosi 18 lat (wg standardów zachodnioeuropejskich autobus świadczący usługi komunikacji miejskiej powinien być skasowany po 8 latach eksploatacji).

Planuje się wprowadzenie do eksploatacji w tomaszowskiej komunikacji miejskiej do 2020 r. minimum 20 szt. autobusów o napędzie hybrydowym lub elektrycznym. Niskie koszty eksploatacji przemawiają za autobusami z napędem elektrycznym.

Nowe elektryczne pojazdy komunikacji miejskiej wpłyną na poprawę stanu środowiska naturalnego w mieście, gdyż nie będą emitować zanieczyszczeń do atmosfery w miejscu ich użytkowania. Ponadto, wyjątkowo niska jest dla tego typu pojazdów emisja hałasu.

Planuje się, że koszty codziennej eksploatacji autobusów elektrycznych będą nawet czterokrotnie niższe niż z napędem dieslowskim, do tego awaryjność pojazdów napędzanych silnikami elektrycznymi jest znacznie niższa, a żywotność wyższa, niż z napędem spalinowym.

W ramach projektu planowane jest wybudowanie stacji ładowania autobusów elektrycznych w zajezdni oraz na wybranych pętach, z dużymi mocami ładowarek (nawet do 300 kW), pozwalającymi na szybkie uzupełnienie energii w bateriach pojazdów.

Zakupione pojazdy zostaną udostępnione operatorowi komunalnemu – Miejskiemu Zakładowi Komunikacyjnemu w Tomaszowie Mazowieckim Sp. z o.o. Sposób przekazania, warunki użytkowania i obowiązki stron określi przysłała umowa. Zakres rzeczowy planowanego projektu przedstawiono w tabeli 26.

Tabela 26. Zakres rzeczowy oraz przewidywane koszty zakupu 20 szt. autobusów elektrycznych. Źródło: Opracowanie własne

Zakres rzeczowy	Przewidywane koszty [mln zł]
1. System autobusów elektrycznych	
Zakup 20 autobusów elektrycznych	36
Budowa 7 stacji doładowania wraz z systemem telemetrycznym	5
Adaptacja hali obsługi pojazdów i budowa wiaty	3
Razem system autobusów elektrycznych	44

Planuje się szereg inwestycji w zakresie rozwoju ścieżek rowerowych w Tomaszowie Mazowieckim i gminach ościennych, a w szczególności:

Dla zapewnienia ciągłości istniejących ścieżek rowerowych:

- ścieżka rowerowa w ciągu ulic: Jana Pawła II, Pod Grotami, Nagórzyckiej,
- ścieżka rowerowa w ciągu ulic: P.C.K. i Nowy Port.

Budowa nowych odcinków dróg rowerowych, szczególnie w zachodniej i północnej części miasta.

W celu rozbudowy istniejącej sieci dróg rowerowych wybrano lokalizacje budowy nowych odcinków dróg rowerowych w ciągu:

- drogi wojewódzkiej nr 713,
- ul. Robotnicza – ul. Ludwikowska,
- ul. Orzeszkowej – ul. Barlickiego – ul. Konstytucji 3 Maja,
- ul. Hallera – ul. Farbiarska – ul. ks. S. Grada,
- ul. Zawadzka – ul. Dz. Polskich,
- ul. Grota Roweckiego – ul. Szeroka – ul. Legionów – ul. Smugowa,
- w ciągu ul. Dąbrowskiej,
- w ciągu ul. Zielonej.

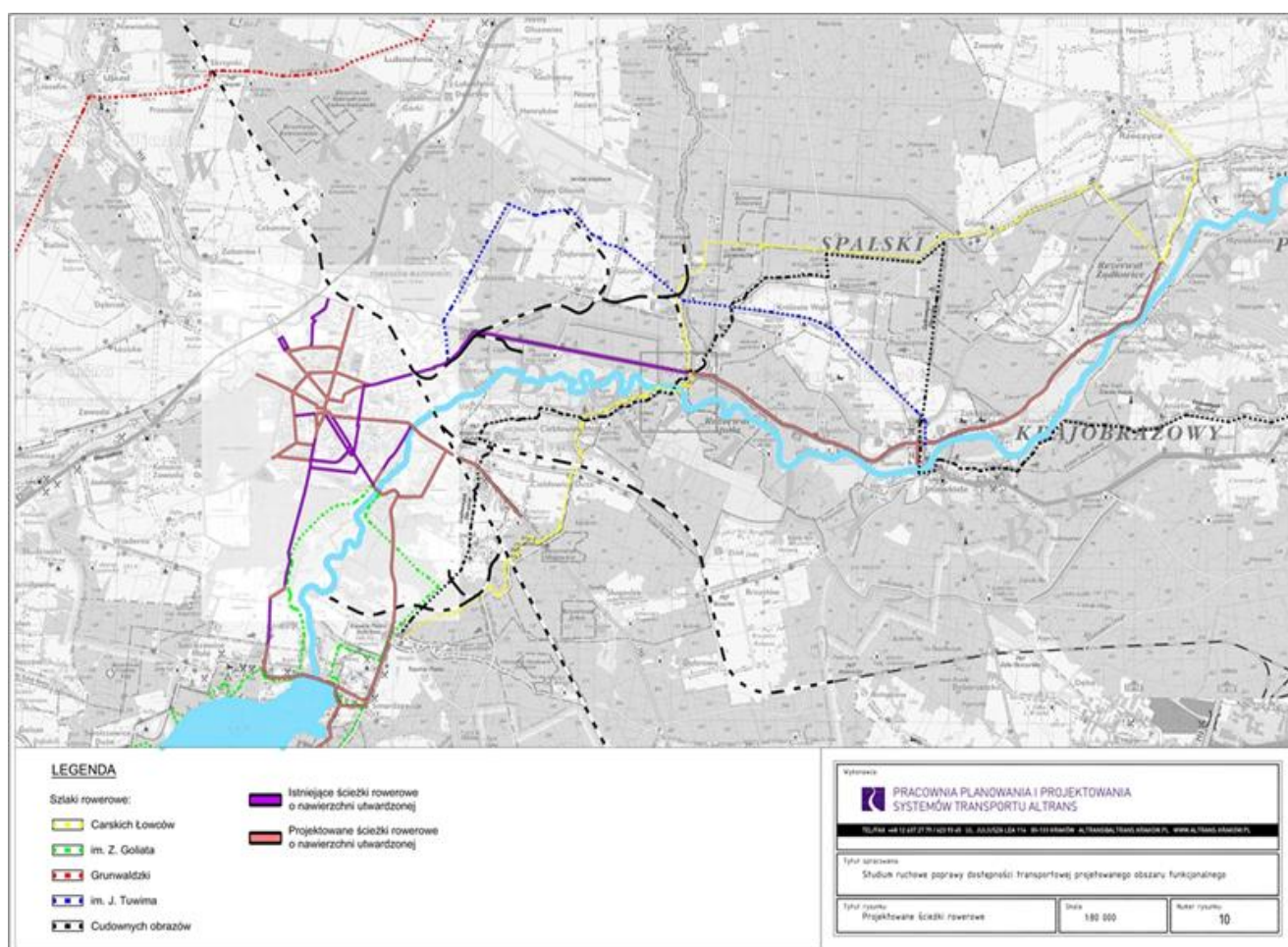
Poprawa obsługi rowerowej obiektów turystyczno-rekreacyjnych:

- kontynuacja ścieżki rowerowej w ciągu ulic: Jana Pawła II, Pod Grotami, Nagórzyckiej poprzez Zalew Sulejowski – ul. Wodna – ul. Główna – ul. Modrzewskiego – Niebieskie Źródła,
- kontynuacja ciągu rowerowego Tomaszów – Spała poprzez budowę ścieżki rowerowej od Spały do Rzeczyca z obsługą rowerową ruin zamku Kazimierza Wielkiego w Inowłodzu.

Budowa parkingów dla rowerów.

Oprócz rozbudowanej sieci dróg rowerowych, należy zwrócić uwagę na budowę parkingów dla rowerów przy obiektach turystycznych, centrum miasta, obiektach użyteczności publicznej, obiektach handlowych oraz zakładach pracy. Realizacja parkingów (stanowisk postojowych) dla rowerów stwarza możliwości dla bezpiecznego pozostawienia roweru u celu podróży, w konsekwencji wraz z rozwojem sieci dróg rowerowych przyczynia się do zmiany zachowań i podziału zadań przewozowych w podróży.

Na rysunku 13 przedstawiono koncepcje systemu ruchu rowerowego dla Tomaszowa Mazowieckiego i gmin ościennych.



Rysunek 13. Koncepcja systemu ruchu rowerowego. Źródło: „Studium ruchowe poprawy dostępności transportowej obszaru funkcjonalnego Dolina Rzeki Pilicy w powiecie tomaszowskim”

19.4. Monitorowanie realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim

Plan oferty przewozów użyteczności publicznej w Tomaszowie Mazowieckim i gminach ościennych powinien być w okresie jego realizacji monitorowany w zakresie stopnia realizacji.

W tabeli 27 przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów w Tomaszowie Mazowieckim, umożliwiającymi bieżące monitorowanie.

Tabela 27. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim. Źródło: Opracowanie własne

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Zapewnienie dostępności do transportu wszystkim osobom	Dostępność podmiotowa: · udział pojazdów niskopodłogowych w inwentarzu operatora, Dostępność przestrzenna: · liczba przystanków na 1 km ²
Redukcja negatywnego wpływu transportu na zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców	Struktura pojazdów w inwentarzu, w przekroju norm czystości spalin.
Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz efektu cieplarnianego i zużycia energii	Struktura pojazdów w inwentarzu, w przekroju norm czystości spalin.
Zwiększenie efektywności ekonomicznej transportu osób	Amortyzacja taboru/koszty ogółem (%)
System taryfowy i inne elementy oferty przewozowej	Wielkość popytu Struktura popytu
Dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych	Kompleksowe badania marketingowe potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań transportowych

20. Spis tabel

Tabela 1. Struktura ludności Tomaszowa Mazowieckiego w latach 2007-2013. Źródło: Urząd Statystyczny w Łodzi.

Tabela 2. Saldo migracji ludności Tomaszowa Mazowieckiego. Źródło: Urząd Statystyczny w Łodzi.

Tabela 3. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych na mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego oraz wskaźniki motoryzacji w latach 2008-2014. Źródło: Wydział Komunikacji i Transportu Starostwa Powiatowego w Tomaszowie Maz.

Tabela 4. Lokalizacja przedszkoli, szkół i uczelni oraz liczba uczęszczających do nich dzieci, uczniów i studentów wg stanu na dzień 1.09.2014 r. Źródło: Urząd Miasta w Tomaszowie Mazowieckim, Starostwo Powiatowe w Tomaszowie Mazowieckim.

Tabela 5. Charakterystyka większych pracodawców w Tomaszowie Mazowieckim. Źródło: Urząd Miasta Tomaszowa Mazowieckiego.

Tabela 6. Podmioty gospodarki narodowej zapisane w rejestrze REGON w 2013 roku, w Gminie Miejskiej Tomaszów Mazowiecki. Źródło: Statystyczne vademecum samorządowca 2014.

Tabela 7. Normy zanieczyszczeń EURO dla silników wysokoprężnych. Źródło: Dyrektywa 91/441/EC; Dyrektywa 94/12/EC; Dyrektywa 98/69/EC; Dyrektywa 2007/715/EC.

Tabela 8. Struktura taboru MZK w Tomaszowie Mazowieckim (stan na dzień 31.12.2014 r.). Źródło: Dane Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Tomaszowie Mazowieckim.

Tabela 9. Trasy linii tomaszowskiej komunikacji miejskiej – stan na 19 stycznia 2015 r.

Tabela 10. Liczba kursów wykonywanych na liniach tomaszowskiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim, w sobotę i w niedzielę. Źródło: Opracowanie „Wielkość i struktura popytu oraz sytuacja eksploatacyjno-ekonomiczna komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim.

Tabela 11. Główne obiekty sportowo-rekreacyjne w Tomaszowie Mazowieckim. Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 12. Popyt na usługi tomaszowskiej komunikacji miejskiej.

Tabela 13. Charakterystyka popytu na usługi komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim – 2013 rok. Źródło: Opracowanie „Wielkość i struktura popytu oraz sytuacja eksploatacyjno-ekonomiczna komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim w świetle wyników badań.

Tabela 14. Zmiany w wielkości popytu i pracy eksploatacyjnej komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim w latach 2006-2013. Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 15. Prognoza popytu komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim. Źródło: Opracowanie własne.

- Tabela 16. Liczba kursów na liniach komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim - stan na 30 listopada 2013 roku.
- Tabela 17. Miejscowości obsługiwane liniami tomaszowskiej komunikacji miejskiej – stan na 30 listopada 2013 r.
- Tabela 18. Maksymalne napełnienie pojazdu komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim w 2013 roku.
- Tabela 19. Charakterystyka planowanej sieci komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim oraz gminach ościennych w 2016 roku i 2020 roku. Źródło: Opracowanie własne.
- Tabela 20. Źródła finansowania przewozów komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim i ościennych gminach. Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK Tomaszów Mazowiecki.
- Tabela 21. Planowany podział zadań przewozowych w Tomaszowie Mazowieckim w 2020 roku (wariant pesymistyczny). Źródło: Opracowanie własne.
- Tabela 22. Planowany podział zadań przewozowych w Tomaszowie Mazowieckim w 2020 roku (wariant optymistyczny). Źródło: Opracowanie własne.
- Tabela 23. Ocena realizacji postulatów przewozowych w transporcie publicznym Tomaszowa Mazowieckiego i zalecenia dotyczące ich poprawy. Źródło: Opracowanie własne.
- Tabela 24. Pożądany, docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2020 roku. Źródło: Opracowanie własne.
- Tabela 25. Docelowy system informacji dla pasażerów publicznego transportu zbiorowego w Tomaszowie Mazowieckim i ościennych gminach. Źródło: Opracowanie własne.
- Tabela 26. Zakres rzeczowy oraz przewidywane koszty zakupu 20 szt. autobusów elektrycznych. Źródło: Opracowanie własne.
- Tabela 27. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim. Źródło: Opracowanie własne.

21. Spis rysunków

- Rysunek 1: Struktura wiekowa mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego w 2014 roku. Źródło: Opracowanie własne.
- Rysunek 2. Liczba zarejestrowanych bezrobotnych w Tomaszowie Mazowieckim (na koniec każdego roku). Źródło: Opracowanie własne.
- Rysunek 3. Średnia stopa bezrobocia (%) dla Tomaszowa Mazowieckiego i województwa łódzkiego. Źródło: Opracowanie własne.
- Rysunek 4. Tomaszów Mazowiecki na tle części układu komunikacyjnego województwa łódzkiego. Źródło: Opracowanie własne.
- Rysunek 5. GPR2010 dla części obszaru województwa łódzkiego. Źródło: Materiały GDDKiA.
- Rysunek 6. Strefa płatnego parkowania w Tomaszowie Mazowieckim. Źródło: Urząd Miasta Tomaszowa Mazowieckiego.
- Rysunek 7. Schemat linii komunikacyjnych obsługiwanych przez Miejski Zakład Komunikacyjny w Tomaszowie Mazowieckim Sp. z o.o.. Źródło: Miejski Zakład Komunikacyjny w Tomaszowie Mazowieckim Sp. z o.o.
- Rysunek 8. Podział Tomaszowa Mazowieckiego na sektory komunikacyjne. Źródło: Opracowanie własne.
- Rysunek 9. Rozkład popytu na usługi komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim w dniu powszednim – 2013 r. Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań marketingowych z jesieni 2013 r.
- Rysunek 10. Rozkład popytu na usługi komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim w sobotę – 2013 r. Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań marketingowych z jesieni 2013 r.

- Rysunek 11. Rozkład popytu na usługi komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim w niedzielę i święta – 2013 r. Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań marketingowych z jesieni 2013 r.
- Rysunek 12. Więźba podróży publicznego transportu zbiorowego w 2013 r. Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z badań wielkości popytu na usługi tomaszowskiej komunikacji miejskiej przeprowadzonych w 2013 roku.
- Rysunek 13. Koncepcja systemu ruchu rowerowego. Źródło: „Studium ruchowe poprawy dostępności transportowej obszaru funkcjonalnego Dolina Rzeki Pilicy w powiecie tomaszowskim”.

22. Źródła:

¹ Źródło: Urząd Miasta w Tomaszowie Mazowieckim.

² Źródło: Statystyczne Vademecum Samorządowca 2012.

³ Źródło: www.stat.gov.pl.

⁴ Źródło: Wojewódzka Inspekcja Ochrony Środowiska.

⁵ Źródło: Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Tomaszowie Mazowieckim.