



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

Łódź, dnia 20 września 2016 r.

Poz. 3985

UCHWAŁA NR XXIV/193/2016 RADY POWIATU TOMASZOWSKIEGO

z dnia 30 sierpnia 2016 r.

w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Tomaszowskiego w perspektywie do 2030 r.”

Na podstawie art.12 pkt 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tj. Dz. U. z 2016 r., poz. 814) w związku z art. 9 ust. 1 pkt 3 lit. a i ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r., poz. 1440, poz. 1753, poz. 1890, poz. 1893)

Rada Powiatu Tomaszowskiego uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Tomaszowskiego w perspektywie do 2030 r.” stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu w Tomaszowie Mazowieckim.

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

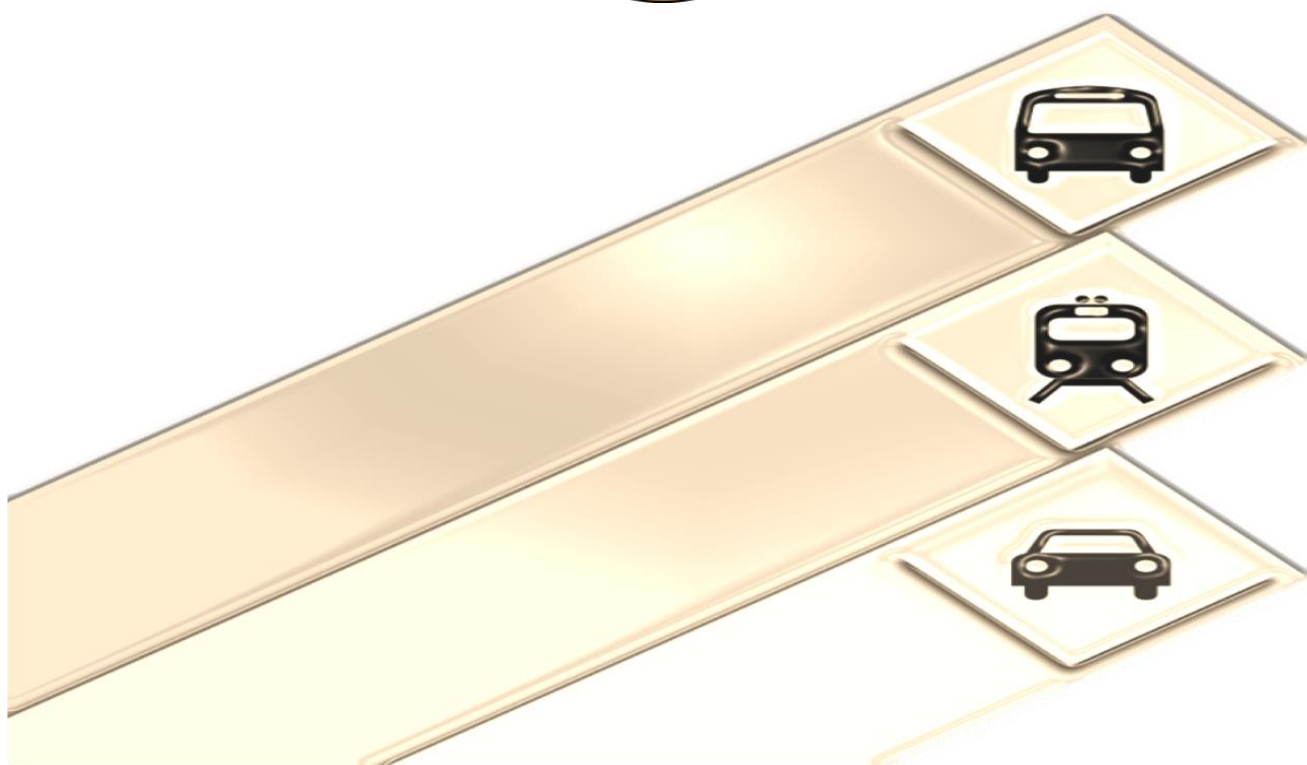
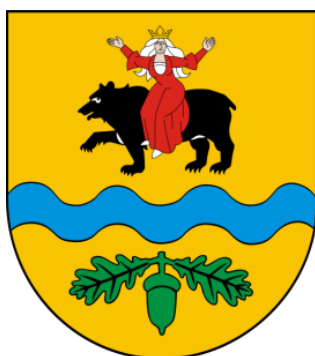
Przewodniczący Rady Powiatu

Piotr Majchrowski

Załącznik do Uchwały Nr XXIV/193/2016
Rady Powiatu Tomaszowskiego
z dnia 30 sierpnia 2016 r.

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA POWIATU TOMASZOWSKIEGO**

w perspektywie do 2030 r.



1. Podstawa prawna i cele planu transportowego

1.1 Podstawa prawna i cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu tomaszowskiego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowuje powiat liczący co najmniej 80 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich (Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 ze zm.), art. 9, ust. 1, pkt 3).

Zgodnie z zapisami Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym i ww. artykułem powiat tomaszowski ma obowiązek opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu tomaszowskiego jest dokumentem strategicznym regulującym funkcjonowanie i rozwój publicznego transportu zbiorowego.

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu tomaszowskiego (dalej zwanego jako *plan transportowy dla powiatu tomaszowskiego*) jest zaplanowanie oferty publicznego transportu zbiorowego tak, aby spełniała ona oczekiwania mieszkańców powiatu tomaszowskiego, przy zachowaniu odpowiedniego standardu jakości oraz wydajności systemu transportowego. Zamierzenie to zostanie osiągnięte poprzez określenie w niniejszym planie transportowym, przez organizatora publicznego transportu zbiorowego, zestawu standardów obowiązujących w powiatowych przewozach pasażerskich oraz nakreślenie sieci komunikacyjnej, na której realizowane będą usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej.

Proces rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględniać będzie przede wszystkim potrzeby osób o ograniczonej mobilności (zarówno niepełnosprawnych i z dysfunkcjami ruchowymi, jak i osób zagrożonych wykluczeniem społecznym) oraz zagadnienia związane z ochroną środowiska naturalnego.

1.2 Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu tomaszowskiego

Plan jest dokumentem składającym się z:

- części diagnostycznej, obejmującej charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego planem, analizę sieci komunikacyjnej tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu,
- części planistycznej, obejmującej przewidywane finansowanie rozwoju transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

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

Przy opracowywaniu niniejszego planu transportowego wykorzystano dane i materiały będące w dyspozycji Starostwa Powiatowego w Tomaszowie Mazowieckim, Powiatowego Urzędu Pracy w Tomaszowie Mazowieckim i Głównego Urzędu Statystycznego. Wykorzystano również branżowe oraz ogólnodostępne informacje pochodzące ze stron internetowych, publikacji i wydawnictw o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu uwzględniono zapisy krajowego oraz wojewódzkiego planu transportowego.

1.3 Konsultacje społeczne

Niniejszy plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu tomaszowskiego, jako akt prawa miejscowego, poddany został trzytygodniowym konsultacjom społecznym. Ich celem było poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom powiatu tomaszowskiego możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Informacja o opracowanym projekcie niniejszego planu transportowego dla powiatu tomaszowskiego została ogłoszona w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu planu transportowego dla powiatu tomaszowskiego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.

1.4 Definicje i określenia użyte w planie transportowym

Poniższe pojęcia zostały zdefiniowane w Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz zostały wykorzystane w niniejszym opracowaniu i oznaczają:

- Dworzec – miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych,
- 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; inne niż przewozy powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie,
- Komunikacja miejska – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:
 - a) miasta i gminy,
 - b) miast, albo
 - c) miast i gmin sąsiadujących – jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego,
- Linia komunikacyjna - połączenie komunikacyjne na:
 - a) sieci dróg publicznych albo
 - b) liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo
 - c) akwenach morskich lub wodach śródlądowych – wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy,
- Międzywojewódzkie przewozy pasażerskie - przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe i wojewódzkie,
- Operator publicznego transportu zbiorowego - samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie,
- Organizator publicznego transportu zbiorowego - właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007,
- Powiatowe przewozy pasażerskie - przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie,
- Przewoźnik - przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu,

- 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 obszarze,
- Przystanek komunikacyjny - miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.),
- Publiczny transport zbiorowy - powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej,
- Rekompensata - środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- 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,
- Transport kolejowy – przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po torach kolejowych,
- Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej,
- Wojewódzkie przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe i międzywojewódzkie,
- Zintegrowany system taryfowo-biletowy – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego,
- Zintegrowany węzeł przesiadkowy – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróży infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną,
- Zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego – proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu.

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

2.1 Charakterystyka jednostek administracyjnych objętych planem

2.1.1 Powiat tomaszowski



Powiat tomaszowski położony jest we wschodniej części województwa łódzkiego. Zajmuje powierzchnię 1025 km² i liczy 119273 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS). Obejmuje swym zasięgiem miasto Tomaszów Mazowiecki oraz 10 gmin wiejskich: Będków, Budziszewice, Czerniewice, Inowłódz, Lubochnia, Rokiciny, Rzeczyca, Tomaszów Mazowiecki, Ujazd oraz Żelechlinek.

Powiat tomaszowski graniczy z 8 innymi powiatami: od północnego wschodu z powiatem rawskim, od północy z powiatami skierniewickim oraz brzezińskim, od północnego zachodu z powiatem łódzkim wschodnim, od południowego zachodu z powiatem piotrkowskim, od południowego wschodu z powiatem opoczyńskim, zaś od wschodu z powiatami przysuskim (województwo mazowieckie) oraz grójecki (powiat mazowiecki).



Mapa 1. Położenie powiatu tomaszowskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych CODGiK

2.1.2 Jednostki samorządowe wchodzące w skład powiatu tomaszowskiego

Miasto Tomaszów Mazowiecki



Miasto znajduje się w południowej części powiatu tomaszowskiego.

Sąsiaduje z 2 gminami: od północy z gminą Lubochnia, zaś od pozostałych kierunków otoczone jest przez gminę Tomaszów Mazowiecki.

Powierzchnia miasta to 42 km², co klasyfikuje je na 6. miejscu wśród największych miast województwa łódzkiego i stanowi 4,1% powierzchni powiatu tomaszowskiego.

Tomaszów Mazowiecki zamieszkuje 64513 osób (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

Gmina Będków



Gmina znajduje się w zachodniej części powiatu tomaszowskiego.

Graniczy z 6 gminami: od wschodu z gminą Ujazd, od północy z gminą Rokiciny, od północnego zachodu z gminą Brójce (powiat łódzki wschodni), od zachodu z gminą Czarnocin (powiat piotrkowski), zaś od południa z gminami Moszczenica (powiat piotrkowski) oraz Wolbórz (powiat piotrkowski).

Gmina zajmuje powierzchnię 57 km² (5,6% powierzchni powiatu tomaszowskiego) i liczy 3344 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

Gmina składa się z 19 sołectw: Będków, Brzóstów, Ceniawy, Drzazgowa Wola, Ewcin, Gutków, Kalinów, Łaknarz, Magdalenka, Nowiny, Prażki, Remiszewice, Rosocha, Rudnik, Rzeczków, Sługocice, Teodorów, Wykno oraz Zacharz.

Gmina Budziszewice

Położona jest w północnej części powiatu tomaszowskiego.

Gmina graniczy z 5 innymi gminami: od południa z gminami Ujazd oraz Lubochnia, od wschodu z gminą Czerniewice, od północnego wschodu z gminą Żelechlinek, zaś od północnego zachodu z gminą Koluszki (powiat łódzki wschodni).

Powierzchnia gminy wynosi 30 km² (2,9% powierzchni powiatu tomaszowskiego), zaś liczba mieszkańców wynosi 2219 (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

W obrębie gminy znajduje się 8 sołectw: Budziszewice, Mierzno, Nowy Rękawiec, Rękawiec, Teodorów, Węgrzynowice, Węgrzynowice-Modrzewie oraz Zalesie.

Gmina Czerniewice



Gmina znajduje się w północno – wschodniej części powiatu tomaszowskiego.

Sąsiaduje z 7 innymi gminami: od północnego zachodu z gminą Żelechlinek, od zachodu z gminą Budziszewice, od południowego zachodu z gminą Lubochnia, od południa z gminą Inowłódz, od południowego wschodu z gminą Rzczyca, od północnego wschodu z gminą Cielądz (powiat rawski), zaś od północy z gminą Rawa Mazowiecka (powiat rawski).

Gmina Czerniewice zajmuje powierzchnię 128 km² (12,5% powierzchni powiatu tomaszowskiego) i liczy 5166 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

W jej skład wchodzi 30 sołectw: Annapol Duży, Annów, Chociw, Chociwek, Czerniewice, Czerniewice Osiedle Skarpa, Dąbrówka, Gaj, Krzemienica, Lechów, Lipie, Mała Wola, Nowa Strzemeszna, Nowe Studzianki, Paulinów, Podkonice Duże, Podkonice Miejskie, Podkońska Wola, Stanisławów Lipski, Stanisławów Studziński, Strzemeszna, Strzemeszna Pierwsza, Studzianki, Teodozjów, Turobów, Wale, Wielka Wola, Wólka Jagielczyńska, Zubki Duże oraz Zubki Małe.

Gmina Inowłódz



Gmina Inowłódz znajduje się w południowo–wschodniej części powiatu tomaszowskiego.

Graniczy z 7 gminami: od północy z gminami Rzczyca oraz Czerniewice, od północnego zachodu z gminą Lubochnia, od zachodu z gminą Tomaszów Mazowiecki, od południa z gminami Sławno (powiat opoczyński) oraz Opoczno (powiat opoczyński), zaś od południowego wschodu z gminą Poświętne (powiat opoczyński).

Powierzchnia gminy to 98 km² (9,6% powierzchni powiatu tomaszowskiego). Liczba ludności gminy to 3872 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

W obrębie gminy znajduje się 10 sołectw: Brzustów, Dąbrowa, Inowłódz, Konewka, Królowa Wola, Liciężna, Poświętne, Spała, Zakościele oraz Żądłowice.

Gmina Lubochnia



Zlokalizowana jest w centralnej części powiatu tomaszowskiego.

Sąsiaduje z 7 gminami: od południa z miastem oraz gminą Tomaszów Mazowiecki, od południowego wschodu z gminą Inowłódz, od północnego wschodu z gminą Czerniewice, od północy z gminami Żelechlinek oraz Budziszewice, zaś od zachodu z gminą Ujazd.

Gmina Lubochnia zajmuje powierzchnię 131 km² (12,8% powierzchni powiatu tomaszowskiego) i zamieszkiwana jest przez 7199 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

W skład gminy wchodzi 20 sołectw: Brenica, Dębniak, Dąbrowa, Emilianów, Glinnik, Henryków, Jasień, Kochanów, Lubochenek, Lubochnia, Lubochnia Górki, Lubochnia, Luboszewy, Marianka, Małecz, Nowy Glinnik, Nowy Jasień, Nowy Olszowiec, Olszowiec, Tarnowska Wola oraz jednostka pomocnicza Osiedle Nowy Glinnik.

Gmina Rokiciny



Znajduje się w zachodniej części powiatu tomaszowskiego.

Gmina graniczy z 4 innymi gminami: od południa z gminą Będków, od południowego wschodu oraz wschodu z gminą Ujazd, od północy z gminą Koluszki (powiat łódzki wschodni), zaś od zachodu z gminą Brójce (powiat łódzki wschodni).

Powierzchnia gminy wynosi 91 km² (8,9% powierzchni powiatu tomaszowskiego), zaś liczba mieszkańców gminy to 6180 osób (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

Gmina składa się z 22 sołectw: Albertów, Cisów, Eminów, Janków, Jankówek, Kolonia Łazów, Łaznowska Wola I, Łaznowska Wola II, Łaznów, Łaznówek, Maksymilianów, Michałów, Mikołajów, Nowe Chrusty, Pogorzałe Ługi, Popielawy, Rokiciny, Rokiciny-Kolonia, Stare Chrusty, Stefanów, Wilkucice Duże oraz Wilkucice Małe.

Gmina Rzeczyca



Położona jest we wschodniej części powiatu tomaszowskiego.

Gmina Rzeczyca sąsiaduje z 6 gminami: od północnego zachodu z gminą Czerniewice, od południowego zachodu z gminą Inowłódz, od południowego wschodu z gminą Poświętne (powiat opoczyński), od wschodu z gminami Odrzywół (województwo mazowieckie, powiat przysuski) oraz Nowe Miasto nad Pilicą (województwo mazowieckie, powiat grójecki), zaś od północy z gminą Cielądz (powiat rawski).

Gmina zajmuje obszar 109 km² (10,6% powierzchni powiatu tomaszowskiego), a zamieszkuje ją 4728 osób (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

W skład gminy wchodzi 18 sołectw: Bartoszkówka, Bobrowiec, Brzeg, Brzozów, Glina, Grotowice, Gustawów, Jeziorzec, Kanice, Kawęczyn, Lubocz, Łęg, Roszkowa Wola, Rzeczyca, Rzeczyca Nowa, Sadykierz, Wiechnowice oraz Zawady.

Gmina Tomaszów Mazowiecki



Znajduje się w południowej części powiatu tomaszowskiego.

Graniczy z 7 gminami: okala miasto Tomaszów Mazowiecki (za wyjątkiem północnej części miasta), od północy graniczy z gminą Lubochnia, od północnego zachodu z gminą Ujazd, od południowego zachodu z gminą Wolbórz (powiat piotrkowski), od południa z gminami Mniszków (powiat opoczyński) oraz Sławno (powiat opoczyński), zaś od wschodu z gminą Inowłódz.

Powierzchnia gminy wynosi 150 km² (14,6% powierzchni powiatu tomaszowskiego), zaś liczba mieszkańców to 10773 osoby (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

W obrębie gminy znajdują się 24 sołectwa: Cekanów, Chorzęcin, Cieblowice Duże, Cieblowice Małe, Dąbrowa, Godaszewice, Jadwigów, Karolinów, Kolonia Zawada, Komorów, Kwiatkówka, Łazisko, Niebrów, Sługocice, Smardzewice, Swolszewice Małe, Świńsko, Tresta, Twarda, Wąwał, Wiaderno, Zaborów Drugi, Zaborów Pierwszy oraz Zawada.

Gmina Ujazd



Gmina znajduje się w zachodniej części powiatu tomaszowskiego.

Sąsiaduje z 7 gminami: od zachodu z gminami Rokiciny oraz Będków, od południowego zachodu z gminą Wolbórz (powiat piotrkowski), od południowego wschodu z gminą Tomaszów Mazowiecki, od wschodu z gminą Lubochnia, zaś od północy z gminami Budziszewice oraz Kuluszki (powiat łódzki wschodni).

Gmina zajmuje powierzchnię 97 km² (9,5% powierzchni powiatu tomaszowskiego). Liczba mieszkańców gminy to 7906 osób (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

Gmina składa się z 22 sołectw: Bielina, Bronisławów, Buków, Ciosny, Dębniak, Helenów, Józefin, Lipianki, Łominy, Maksymów, Niewiadów, Ojrzanów, Olszowa, Osiedle Niewiadów, Przesiadłów, Sangrodz, Skrzyńki, Stasiolas, Ujazd, Wólka Krzykowska, Wykno oraz Zaosie.

Gmina Żelechlinek



Gmina położona jest w północnej części powiatu tomaszowskiego.

Graniczy z 7 gminami: od południowego zachodu z gminą Budziszewice, od południa z gminą Lubochnia, od południowego wschodu z gminą Czerniewice, od północnego wschodu z gminami Rawa Mazowiecka (powiat rawski) oraz Głuchów (powiat skierniewicki), od północnego zachodu z gminą Jeźów (powiat brzeziński), zaś od zachodu z gminą Koluszki (powiat łódzki wschodni).

Powierzchnia gminy to 92 km² (9% powierzchni powiatu tomaszowskiego). Gmina jest zamieszkiwana przez 3373 osoby (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

Gmina składa się z 19 sołectw: Bukowiec, Czechowice, Czerwonka, Dzielnica, Feliksów, Gutkowice, Józefin, Karolinów, Kopiec, Lesisko, Łochów, Naropna, Radwanka, Sokołówka, Stanisławów, Staropole, Teklin, Żelechlin oraz Żelechlinek.



Mapa 2. Położenie gmin w powiecie tomaszowskim

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych CODGiK

2.2 Sytuacja społeczno – gospodarcza obszaru

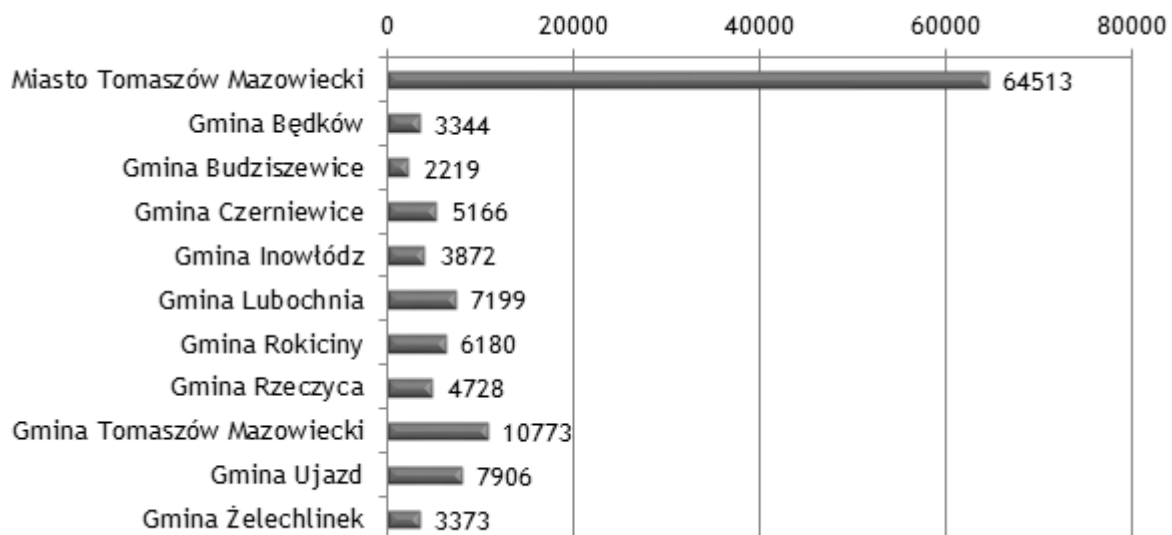
2.2.1 Liczba ludności i gęstość zaludnienia

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego, powiat tomaszowski na koniec 2014 roku liczył 119273 mieszkańców. Tabela poniżej prezentuje liczbę ludności w poszczególnych gminach oraz w całym powiecie tomaszowskim w latach 2010 - 2014, zaś poniższy wykres przedstawia liczbę ludności w roku 2014.

Tabela 1. Liczba ludności w powiecie tomaszowskim oraz w poszczególnych gminach w latach 2010 - 2014

Jednostka terytorialna	Liczba ludności w latach				
	2010	2011	2012	2013	2014
Powiat tomaszowski	121434	120907	120383	119759	119273
Miasto Tomaszów Mazowiecki	66173	65834	65454	64893	64513
Gmina Będków	3449	3410	3374	3339	3344
Gmina Budziszewice	2260	2254	2256	2253	2219
Gmina Czerniewice	5204	5191	5179	5172	5166
Gmina Inowłódz	3929	3924	3921	3900	3872
Gmina Lubochnia	7630	7451	7260	7190	7199
Gmina Rokiciny	6121	6134	6193	6186	6180
Gmina Rzeczyca	4876	4848	4811	4761	4728
Gmina Tomaszów Mazowiecki	10485	10562	10651	10772	10773
Gmina Ujazd	7896	7907	7917	7928	7906
Gmina Żelechlinek	3411	3392	3367	3365	3373

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



Wykres 1. Liczba ludności w poszczególnych gminach powiatu tomaszowskiego w roku 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Liczba ludności w powiecie tomaszowskim w ostatnich latach maleje. W porównaniu do roku 2010, w 2014 roku liczba ludności zmalała o 2161 mieszkańców. W samym mieście Tomaszowie Mazowieckim różnica ta wyniosła 1960 osób. Istotny spadek liczby ludności miał również miejsce w gminie Lubochnia – w ciągu 5 lat liczba ludności w tej gminie spadła o 431 osób. Do spadku liczby ludności doszło również w gminach

Rzeczyca, Będków, Inowłódz, Budziszewice, Czerniewice oraz Żelechlinek. Wzrost liczby ludności nastąpił w gminach wiejskich Tomaszów Mazowiecki, Rokiciny oraz Ujazd.

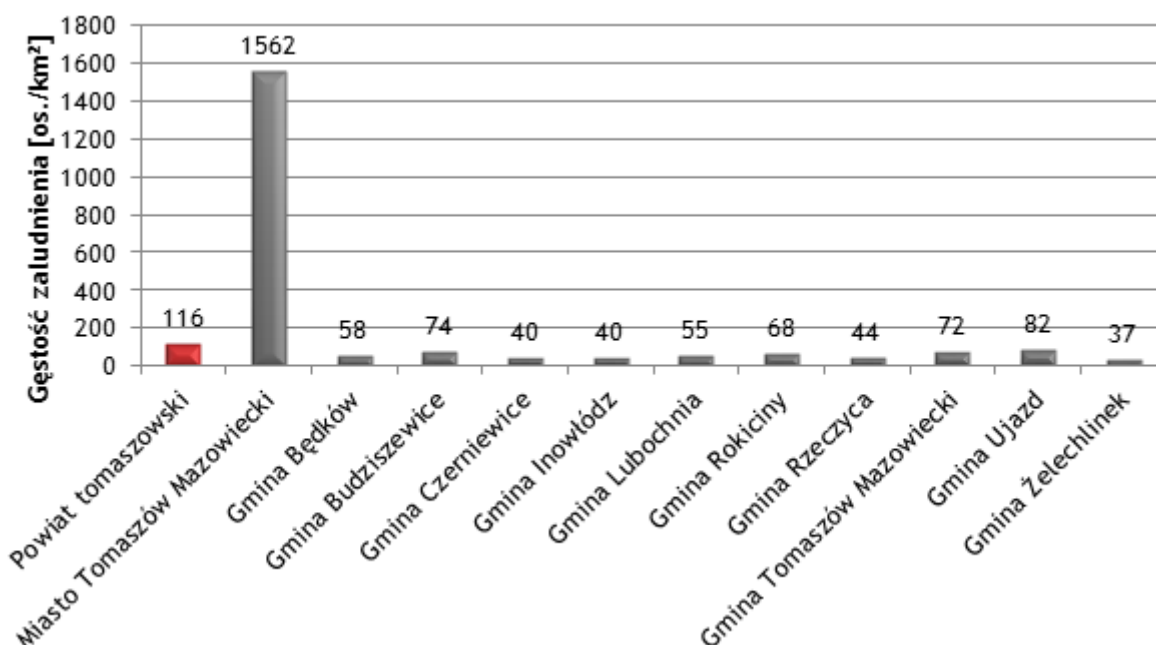
Poniższa tabela oraz wykres przedstawiają gęstość zaludnienia w powiecie tomaszowskim oraz w poszczególnych gminach.

Tabela 2. Gęstość zaludnienia w powiecie tomaszowskim oraz w gminach w latach 2010 - 2014

Jednostka terytorialna	Liczba ludności w latach				
	2010	2011	2012	2013	2014
Powiat tomaszowski	118	118	117	117	116
Miasto Tomaszów Mazowiecki	1602	1594	1585	1571	1562
Gmina Będków	60	59	58	58	58
Gmina Budziszewice	75	75	75	75	74
Gmina Czerniewice	41	41	40	40	40
Gmina Inowłódz	40	40	40	40	40
Gmina Lubochnia	58	57	55	55	55
Gmina Rokiciny	68	68	68	68	68
Gmina Rzeczyca	45	45	44	44	44
Gmina Tomaszów Mazowiecki	70	71	71	72	72
Gmina Ujazd	81	82	82	82	82
Gmina Żelechlinek	37	37	36	36	37

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wykres 2. Gęstość zaludnienia w powiecie tomaszowskim oraz w poszczególnych gminach w roku 2014



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Największa gęstość zaludnienia w 2014 roku wystąpiła w mieście Tomaszów Mazowiecki (1562 os./km²). W mieście miał również miejsce największy spadek gęstości zaludnienia w porównaniu do 2010 roku - gęstość

zaludnienia spadła o 40 os./km². W całym powiecie tomaszowskim gęstość zaludnienia w 2014 roku wyniosła 116 os./km².

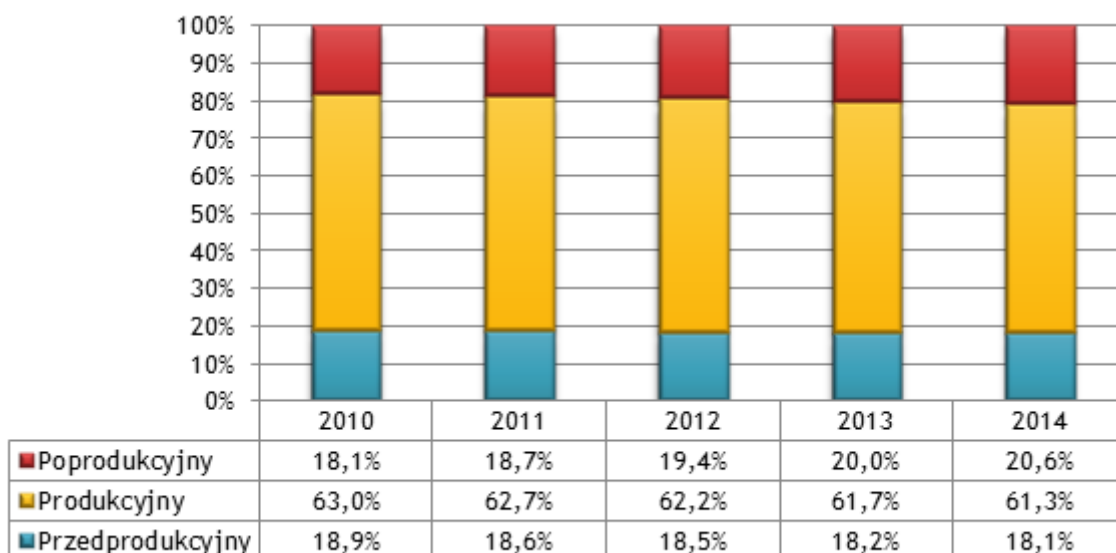
Liczba mieszkańców i ich rozmieszczenie na terenie powiatu są istotnymi informacjami w przypadku planowania komunikacji powiatowej o charakterze użyteczności publicznej i zostały wzięte pod uwagę przy wyznaczaniu planowanej sieci komunikacyjnej. Innymi istotnymi parametrami są struktura funkcjonalna ludności oraz stopa bezrobocia mieszkańców powiatu opisane w kolejnych rozdziałach.

2.2.2 Struktura funkcjonalna ludności

Strukturę funkcjonalną charakteryzuje się poprzez podział ludności na trzy grupy ekonomiczne:

- w wieku przedprodukcyjnym – przedział wiekowy 0 – 17 lat,
- w wieku produkcyjnym – przedziały wiekowe 18 – 59 lat (kobiety) oraz 18 – 64 lat (mężczyźni),
- w wieku poprodukcyjnym – 60 lat i więcej (kobiety) oraz 65 lat i więcej (mężczyźni).

Na poniższym wykresie przedstawiono udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem, w powiecie tomaszowskim.



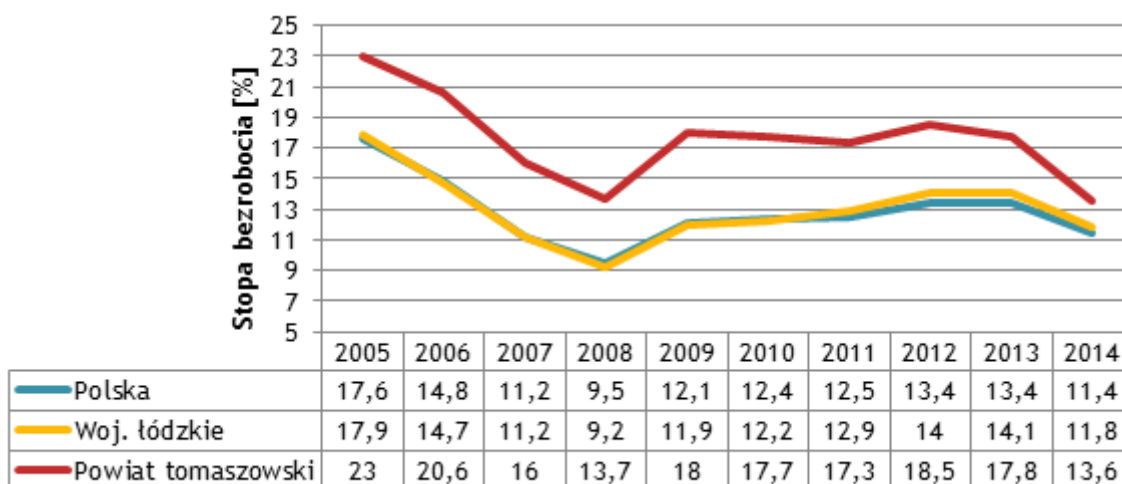
Wykres 3. Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie tomaszowskim

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W Polsce, jak i w Europie, w ostatnich latach ma miejsce zjawisko starzenia się społeczeństwa. Zjawisko to występuje również w powiecie tomaszowskim. W przeciągu 10 lat liczba osób w wieku poprodukcyjnym zwiększyła się o 2,5 punktu procentowego kosztem osób w wieku przedprodukcyjnym oraz produkcyjnym. To kluczowa informacja dla sporządzenia planu transportowego – zmniejszy się liczba podróży obowiązkowych (do szkół, a za kilka-kilkanaście lat do pracy), a zwiększy się liczba podróży incydentalnych (w przypadku osób starszych – do placówek służby zdrowia czy na zakupy). Jeśli taki trend się utrzyma, na przestrzeni lat może dojść również do sytuacji, w której zmieni się udział podróży w godzinach szczytu i poza nimi.

2.2.3 Bezrobocie

Stopa bezrobocia jest jedną z wartości określających sytuację ekonomiczną ludności zamieszkującej dany obszar. Poniższy wykres przedstawia stopę bezrobocia w powiecie tomaszowskim, województwie łódzkim oraz w Polsce w ostatnich 10 latach.



Wykres 4. Stopa bezrobocia w powiecie tomaszowskim, w województwie łódzkim oraz w Polsce w latach 2005 - 2014

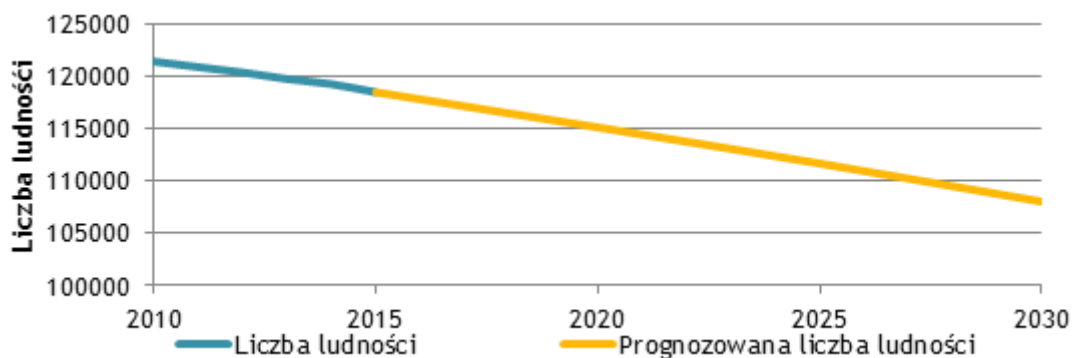
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W 2014 roku stopa bezrobocia w powiecie tomaszowskim była wyższa niż w województwie łódzkim oraz w Polsce. W latach 2005 – 2008 stopa bezrobocia w powiecie tomaszowskim charakteryzowała się tendencją malejącą, jednak lata 2008 – 2012 to jej wahania z tendencją wzrostową. Od roku 2012 obserwuje się ponowny spadek stopy bezrobocia. Wahania stopy bezrobocia wpływają pośrednio na zmiany w strukturze wykonywanych podróży i będą uwzględnione przy planowaniu sieci komunikacyjnej w powiecie.

2.2.4 Prognozy liczby ludności

Celem prawidłowego zaplanowania sieci komunikacyjnej należy wziąć pod uwagę prognozy dotyczące liczby i struktury ludności zamieszkującej analizowany obszar. Na ich podstawie można wywnioskować zmiany potrzebne w przyszłości w sferze transportu.

Poniżej znajduje się wykres z prognozą liczby ludności w powiecie tomaszowskim do 2030 roku.

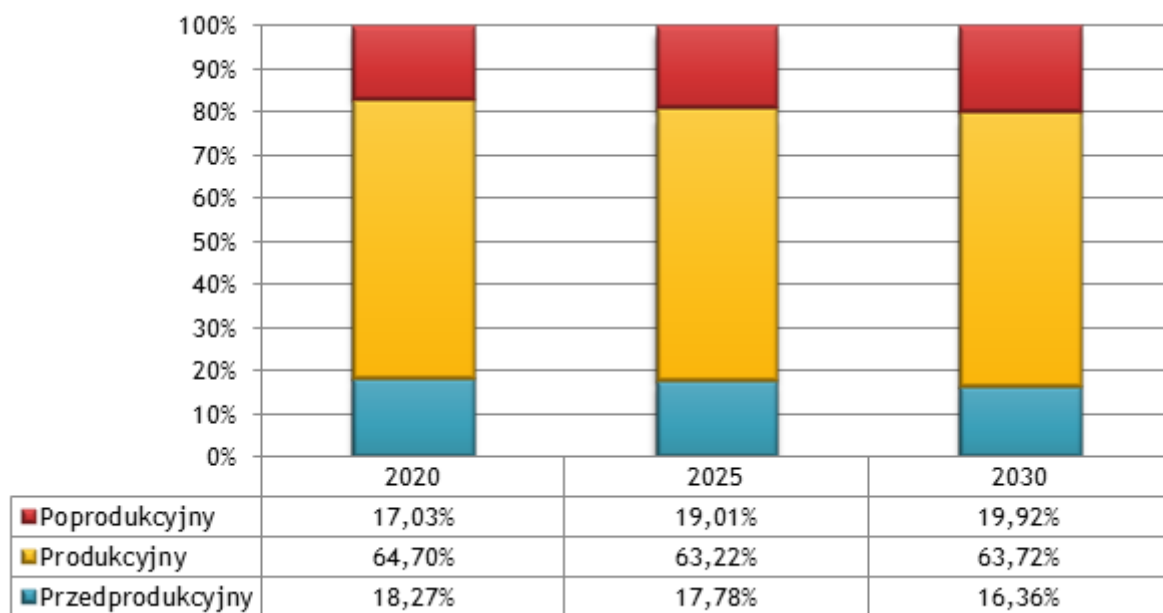


Wykres 5. Prognoza liczby ludności powiatu tomaszowskiego do roku 2030

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Według prognozy GUS, liczba ludności powiatu tomaszowskiego będzie malała. W porównaniu do roku 2014, w roku 2030 liczba ludności spadnie o ponad 13 000 mieszkańców.

Poniższy wykres przedstawia prognozowaną zmianę funkcjonalnych struktur wiekowych w powiecie tomaszowskim do roku 2030.



Wykres 6. Prognoza liczby ludności do roku 2030 z podziałem na funkcjonalne grupy wiekowe

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Według powyższej prognozy, udział osób w wieku przedprodukcyjnym będzie stale spadał na rzecz osób w wieku poprodukcyjnym, takie szacunki sugerują, że znacznie zmaleje liczba osób podróżujących obligatoryjnie – do szkoły i pracy.

2.2.5 Podsumowanie

Powiat tomaszowski składa się z miasta Tomaszów Mazowiecki oraz 10 gmin wiejskich. W ostatnich latach liczba ludności w powiecie malała i taki trend będzie się utrzymywał. Najgęściej zaludnione jest miasto Tomaszów Mazowiecki. Powiat charakteryzuje się również zjawiskiem starzenia się społeczeństwa. Stopa bezrobocia w powiecie jest wyższa niż w województwie łódzkim oraz w Polsce. Starzenie się społeczeństwa może sugerować, że coraz mniej osób będzie odbywało podróże obligatoryjne (dom – szkoła – dom oraz dom – praca – dom), natomiast coraz więcej osób może podróżować incydentalnie - np. do placówek służby zdrowia, urzędów czy obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych.

2.3 Układ drogowy i kolejowy

Sieć drogowa

Układ drogowy powiatu tomaszowskiego tworzą drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe oraz gminne.

Przez obszar objęty planem transportowym przebiegają 2 drogi krajowe: droga ekspresowa nr S8 oraz droga krajowa nr 48:

- droga ekspresowa nr S8 – częściowo wybudowana droga łącząca Wrocław z Białymstokiem. Przecinając powiat tomaszowski, droga przebiega przez miasto oraz gminę Tomaszów Mazowiecki, a także przez gminy Lubochnia oraz Czerniewice,
- droga krajowa nr 48 – łączy Tomaszów Mazowiecki z Kockiem. Na terenie powiatu tomaszowskiego, droga przecina miasto oraz gminę Tomaszów Mazowiecki, a także gminy Lubochnia oraz Inowódz.

Drogi wojewódzkie położone na terenie powiatu tomaszowskiego to:

- droga wojewódzka nr 713 – łączy drogę krajową nr 14 w Łodzi z drogą krajową nr 12 w Januszewicach. Odcinek położony na terenie powiatu tomaszowskiego, znajduje się na terenie miasta oraz gminy Tomaszów Mazowiecki, a także na terenie gmin Ujazd oraz Rokiciny,

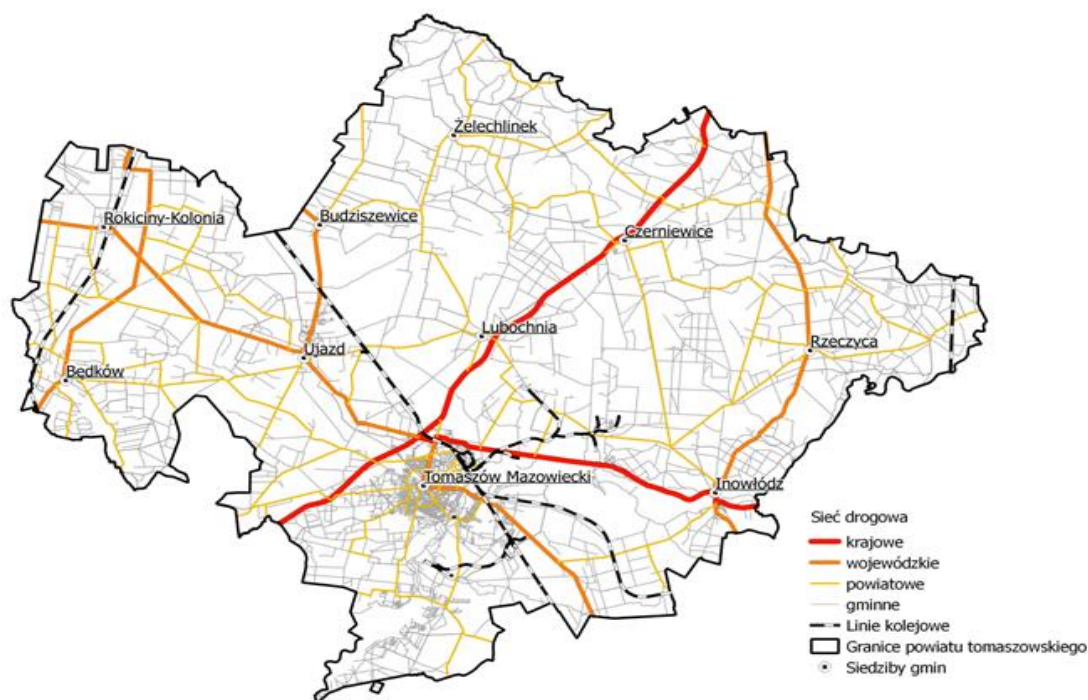
- droga wojewódzka nr 715 – stanowi połączenie między Brzezunami a Ujazdem. Przecinając powiat tomaszowski, przebiega przez gminy Ujazd oraz Budziszewice,
- droga wojewódzka nr 716 – łączy Koluszki z Piotrkowem Trybunalskim. Na terenie powiatu tomaszowskiego, droga prowadzi przez gminy Będków oraz Rokiciny,
- droga wojewódzka nr 726 – łączy Rawę Mazowiecką z Żarnowem. Przecinając powiat tomaszowski, prowadzi przez gminy Inowłódz, Rzeczyca oraz Czerniewice.

Sieć kolejowa

Przez powiat tomaszowski przebiegają cztery linie kolejowe zarządzane przez PKP PLK S.A.: linia kolejowa nr 1, linia kolejowa nr 22, linia kolejowa nr 25 oraz linia kolejowa nr 53.

- Linia kolejowa nr 1 – linia łącząca stacje Warszawa Centralna – Katowice. Na terenie powiatu tomaszowskiego linia jest dwutorowa oraz zelektryfikowana. Stacje i przystanki kolejowe leżące na trasie linii oraz w powiecie tomaszowskim to: Chrusty Nowe, Rokiciny, Łaznów oraz Wolbórka,
- Linia kolejowa nr 22 – łączy stacje Tomaszów Mazowiecki i Radom. Na terenie powiatu tomaszowskiego linia jest jednorodowa i zelektryfikowana. Stacje i przystanki kolejowe leżące na trasie linii oraz w powiecie tomaszowskim to: Tomaszów Mazowiecki, Tomaszów Mazowiecki Białostrzegi oraz Brzustów,
- Linia kolejowa nr 25 – linia łączy stacje Łódź Kaliska i Dębica. Na terenie powiatu tomaszowskiego, linia jest dwutorowa i zelektryfikowana na odcinku od stacji Tomaszów Mazowiecki w kierunku Łodzi, zaś jednorodowa i niezelektryfikowana na odcinku od stacji Tomaszów Mazowiecki w kierunku Dębicy. Stacje i przystanki kolejowe leżące na trasie linii oraz w powiecie tomaszowskim to: Wykno, Zaosie, Skrzynki, Tomaszów Mazowiecki oraz Jeleń,
- Linia kolejowa nr 53 – linia łączy stację Tomaszów Mazowiecki z przystankiem Spała. Linia jest jednorodowa i niezelektryfikowana.

Poniższa mapa przedstawia sieć drogową i kolejową w powiecie tomaszowskim.



Mapa 3. Sieć drogową i kolejową w powiecie tomaszowskim

Źródło: opracowanie własne

2.4 Stan zagospodarowania przestrzennego

2.4.1 Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju

Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju (dalej również jako KPZK) uwzględnia zasady zawarte w wewnętrznych i międzynarodowych aktach prawnych oraz wnioski wynikające z paradygmatu zrównoważonego rozwoju. Jest on wyjątkowo ważny w obecnych i kolejnych latach, aby dzięki ujednoczonym działaniom zapewnić dobrobyt nie tylko obecnemu społeczeństwu, ale wykreować też długotrwały rozwój gospodarczy i utrzymać wysoką jakość środowiska dla przyszłych pokoleń. Dla aspektu polityki transportowej oznacza to umiejętne wdrażanie systemu komunikacyjnego wzmacniającego oddziaływanie gospodarcze pomiędzy jednostkami, który uwzględnia preferencje i komfort społeczeństwa, a zarazem wprowadzany jest z poszanowaniem warunków przyrodniczych.

Kurcząca się wolna przestrzeń ma wyjątkowe znaczenie; powinna być zagospodarowywana oszczędnie i z namysłem, a zajmowanie wartościowej przestrzeni – z punktu widzenia ochrony środowiska przyrodniczego i kulturowego – powinno odbywać się w uzasadnionych przypadkach. Aspekt ten dotyczy przede wszystkim rozwoju infrastruktury transportowej i rozbudowy miast, co powinno uwzględniać wartości środowiska i obszarów chronionych, gdyż jest to witalna siła rozwoju gospodarczego i społecznego.

Cele strategiczne

Cele strategiczne wskazane w KPZK to:

- 1) podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności;
- 2) poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów;
- 3) poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej;
- 4) kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski;
- 5) zwiększenie odporności struktury przestrzennej na zagrożenia naturalne i utratę bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa;
- 6) przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego.

Analizując postulaty KPZK, należy zaznaczyć, że rozwój transportu jest nieodzownym elementem kształtującym aspekty spójności czy integracji przestrzennej i funkcjonalnej, a także struktury przestrzennej, społecznej czy gospodarczej. Nie można także pomniejszać jego roli w utrzymywaniu odpowiedniego stanu środowiska naturalnego.

Dzięki odpowiedniemu kreowaniu infrastruktury komunikacyjnej możliwe jest nawiązanie do realizacji celów koncepcji.

System transportowy jest motorem napędowym zmian gospodarczych i rozwoju mniejszych miejscowości (cel 2.). Duże znaczenie ma integracja transportowa wewnątrz regionów oraz rozbudowa systemów transportu publicznego w obrębie obszarów funkcjonalnych miast wojewódzkich. Celem zwiększenia mobilności przestrzennej mieszkańców obszarów wiejskich istotne jest skoordynowanie planowania rozwoju infrastruktury transportowej na wszystkich szczeblach administracji publicznej w zakresie transportu kolejowego i autobusowego, w tym integracji taryfowo-biletowej oraz budowy węzłów przesiadkowych.

Według postulatów KPZK (cel 3.) jednostki administracyjne powinny dążyć także do zmniejszania kosztów transportu – nie tylko ekonomicznych, ale też środowiskowych; oznacza to uwzględnianie alternatywnych środków transportu i związanej z nimi infrastruktury w strategiach oraz planach.

Priorytetowym działaniem służącym realizacji tego celu będzie integracja systemów transportu publicznego w skali miast, gmin, powiatów, obszarów funkcjonalnych (priorytet uzyskają działania w obszarach metropolitalnych) i regionów, w tym doskonalenie i rozwój systemów transportu szynowego (kolej aglomeracyjna, tramwaj szybki) i szybkiego autobusu. Realizacji celu będzie służyć m.in. rozwój systemów „parkuj i jedź”.

Silną rolą systemu transportowego jest też wpływ na kształtowanie przestrzeni oraz zmian urbanizacyjnych (cel 4., 6.). Za pomocą odpowiedniego projektowania sieci, jednostka może kreować swój rozwój, między innymi zapobiegając niekontrolowanemu rozlewaniu się obszarów zurbanizowanych. Co więcej niekontrolowana suburbanizacja może być także przyczyną fragmentacji i degradacji środowiska przyrodniczego, bądź utraty wizerunku atrakcyjności miejsc, które pełnią funkcje turystyczne; jest to działanie komplementarne łączące aspekty gospodarcze, społeczne oraz środowiskowe. Dbając o zapobieganie nadmiernej suburbanizacji, należy też pamiętać o negatywnych skutkach zbyt jednoznacznego oddzielenia wewnątrz miast od otwartych terenów, co kolejno może prowadzić do zmiany warunków klimatycznych i pogorszenia jakości życia. Wskazuje się też cel zmniejszania obciążeń środowiska wynikających z infrastruktury liniowej.

2.4.2 Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010 - 2020: regiony, miasta, obszary wiejskie

Według Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego polskie regiony będą lepszym miejscem dzięki odpowiedniej integracji gospodarczej, społecznej i przestrzennej; za sprawą poszerzenia zasady partnerstwa i subsydiarności, zwiększy się samorządność jednostek.

Silnym motorem rozwoju i zwiększenia spójności terytorialnej, a zarazem aspektem umożliwiającym przepływ wiedzy i innowacji, jest odpowiedni system komunikacyjny łączący jednostki samorządowe. Takie działania wpływają także na wzrost konkurencyjności gospodarki.

Strategiczny cel polityki regionalnej:

Efektywne wykorzystywanie specyficznych regionalnych i innych terytorialnych potencjałów rozwojowych dla osiągnięcia celów rozwoju kraju – wzrostu zatrudnienia i spójności w horyzoncie długookresowym.

Cele polityki regionalnej do 2020 roku to:

- 1) wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów;
- 2) budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji obszarów problemowych;
- 3) tworzenie warunków dla skutecznej, efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie.

Nowa polityka regionalna zakłada inwestowanie głównie w wykorzystanie mocnych stron i najważniejszych potencjałów poszczególnych obszarów. Zaleca podejście do wzmocnienia oddziaływania silnych ośrodków, ale zarazem dążenie do przełamywania barier rozwojowych. Jednym z narzędzi takiego działania jest system transportowy, którego tworzenie już samo w sobie porusza aspekt efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie. Kreacja dopasowanej do potrzeb społeczeństwa komunikacji wpływa także na wzmocnienie spójności gospodarczej i przestrzennej.

2.4.3 Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego

Przyjęta wizja rozwoju województwa opiera się na czterech głównych filarach:

1. rozwoju kluczowych inwestycji z zakresu infrastruktury transportowej i technicznej;
2. rozwoju gospodarki innowacyjnej, wykorzystującej endogeniczny potencjał rozwojowy i tworzącej nowoczesne formy organizacyjne w postaci struktur sieciowych;
3. systemie osadniczym, którego rdzeń w postaci metropolii łódzkiej i Aglomeracji Łódzkiej będzie wspomagany przez regionalne i ponadlokalne bieguny wzrostu;
4. kształtowaniu spójnego systemu ekologicznego oraz kulturowo-turystycznego.

Główne kierunki rozwoju województwa łódzkiego wpisują się także w cel zrównoważonej mobilności; zwracają uwagę na tworzenie struktur sieciowych pomiędzy ośrodkami gospodarczymi oraz integrację systemu osadniczego, co uwarunkowane jest między innymi rozwojem infrastruktury transportowej. Te czynniki powinny być kształtowane w zgodzie ze środowiskiem, zachowaniem jego obszarów cennych przyrodniczo

i ochroną cennych kulturowo walorów. W ramach utrzymania stanu środowiska, do obszaru transportu szczególnie odnoszą się dwa zagadnienia – hałas i zanieczyszczenia powietrza.

Hałas

Województwo łódzkie stawia sobie za cel opracowanie i wdrażanie programów ochrony środowiska przed hałasem na podstawie map akustycznych. Obligowałyby one do eliminacji uciążliwego ruchu tranzytowego z obszarów o gęstej zabudowie (poprzez budowę dróg poza obszarami zabudowanymi), budowy sztucznych i naturalnych ekranów akustycznych w miejscach występowania uciążliwości akustycznych dla mieszkańców, remontów i modernizacji istniejących dróg oraz linii kolejowych i tramwajowych, ustanawiania obszaru ograniczonego użytkowania na terenach, na których nie będą spełnione standardy jakości środowiska w zakresie oddziaływania akustycznego oraz wprowadzenia ograniczeń i szczegółowych wymagań dla zabudowy lokalizowanej w pobliżu ciągów.

Powietrze

W aspekcie powietrza istotne jest opracowanie i wdrażanie programów ochrony powietrza dla stref, w których notuje się przekroczenia poziomu dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń. Na takich terenach działania naprawcze obejmowałyby wyprowadzenie ruchu drogowego o charakterze tranzytowym poza tereny miast, rozwój komunikacji zbiorowej, tworzenie tras rowerowych, kształtowanie zieleni zorganizowanej.

2.4.4 Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020

Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020 przyjmuje następującą wizję rozwoju regionu:

„Region spójny terytorialnie i wizerunkowo, kreatywny i konkurencyjny w skali kraju i Europy, o najlepszej dostępności komunikacyjnej, wyróżniający się atrakcyjnością inwestycyjną i wysoką jakością życia.”

Zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, województwo opiera swój rozwój na trzech kierunkach – spójności gospodarczej, społecznej oraz przestrzennej. W aspekcie rozwoju przestrzennego, cele skupiają się na wysokiej jakości i dostępności infrastruktury transportowej i technicznej, wysokiej jakości środowiska przyrodniczego oraz zrównoważonym systemie osadniczym.

Aby wzmocnić i rozwijać systemy transportowe, działania należy kierować na poprawę jakości i dostępności infrastruktury transportowej, integrację poszczególnych podsystemów, rozwój usług logistycznych i inteligentnych systemów zarządzania ruchem. Jako szczegółowe działania wskazuje się rozwój infrastruktury technicznej (budowę i modernizację ciągów, obwodnic, kolei), proekologicznego transportu zbiorowego i transportowego (zakup taboru, modernizacja linii, integracja systemów i tworzenie węzłów multimodalnych).

Jakość środowiska traktowana jest jako czynnik warunkujący wzrost gospodarczy, warunkujący preferencje społeczeństwa w kwestiach osiedlenia oraz turystycznej rekreacji. Wpływ na środowisko to nie tylko wprowadzanie form ochrony, ale też kształtowanie świadomości ekologicznej, kontrolowanie procesów suburbanizacyjnych czy wprowadzanie ekologicznych rozwiązań w zakresie transportu.

2.4.5 Strategia Rozwoju Powiatu Tomaszowskiego na lata 2015 - 2020

Powiat tomaszowski nakierował misję rozwoju na promocję walorów turystycznych, budowę trwałego wizerunku powiatu silnego gospodarczo oraz rozwój przedsiębiorczości. Te składowe zharmonizuje między innymi poprzez lepszą komunikację publiczną i rozwiązania transportowe, a także rozwój lepszych powiązań transportowych z sieciami krajową oraz europejską. Uwzględniony został także aspekt zrównoważonego rozwoju z poszanowaniem środowiska i krajobrazu.

Rozwój transportu został wytyczony jako jeden z głównych filarów wizji rozwoju: „Funkcjonalny system powiązań transportowych, komunikacyjnych i informatycznych”. Do jej spełnienia wskazano działania obejmujące utworzenie dobrze rozwiniętej i sprawnej sieci transportowej, która w głównej mierze gwarantowałaby powiązania pomiędzy gminami a stolicą powiatu, utrzymując również ciągłość z systemem krajowym i europejskim. Istotnym wskazaniem jest rozgraniczenie ruchu ciężarowego od ruchu lokalnego i turystycznego. Poprawa ma nastąpić również w zakresie bezpieczeństwa, poprzez modernizację ciągów, oraz rozwoju alternatywnych środków transportu – zintegrowanego systemu tras rowerowych, efektywnej komunikacji publicznej. Takie działania doprowadzą nie tylko do osiągnięcia tego celu, ale przyczynią się też do rozwoju gospodarczego oraz społecznego, a nawet mogą pozytywnie wpłynąć na stan środowiska.

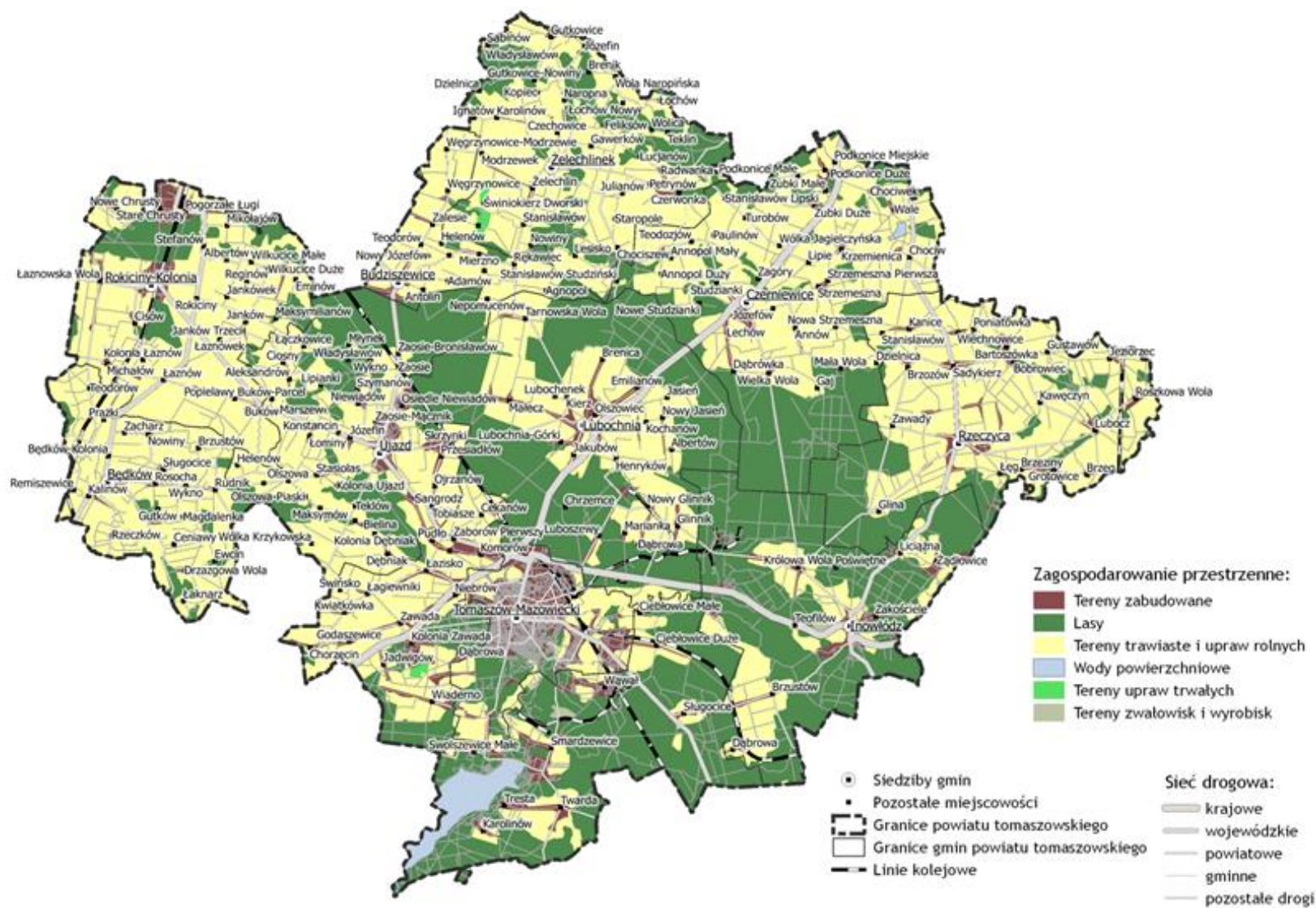
Monitorując postęp osiągania powyższych postulatów, powiatu skupia się na długości modernizowanych dróg, całkowitej długości ścieżek rowerowych oraz liczbie inwestycji komunikacyjnych usprawniających ruch.

2.4.6 Dokumenty planistyczne gmin powiatu tomaszowskiego

Dokumentami planistycznymi, które obejmują gminy należące do powiatu, są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Są one nieodłącznym elementem przemyślanego systemu planowania i zarządzania planistycznego. Również ze względu na sieci transportowe i komunikacyjne, występują sprzężenia zwrotne pomiędzy rozwojem sieci a tymi dokumentami. Odpowiednie sterowanie polityką planistyczną może zapewnić uporządkowany i systematyczny rozwój ilościowy i jakościowy; z kolei w przypadku braku takich dokumentów, samoistny, niezaplanowany rozwój transportu może doprowadzić do rozczłonkowania powierzchni powiatu, pomniejszenia rangi terenów – szczególnie wartościowych przyrodniczo, a także spotęgować zjawisko suburbanizacji.

Na podstawie analiz dokumentów planistycznych gmin powiatu tomaszowskiego sporządzono mapę pokazującą zagospodarowanie przestrzenne badanego obszaru. Na szczeblu powiatowym z punktu widzenia obsługi transportowej istotne rozmieszczenie obszarów zabudowanych – mieszkalnych oraz (w mniejszym stopniu) przemysłowych, wraz z siecią drogową.

Zagospodarowanie przestrzenne w powiecie tomaszowskim w formie graficznej i tabelarycznej przedstawione jest poniżej.



Mapa 4. Zagospodarowanie przestrzenne powiatu tomaszowskiego

Źródło: opracowanie własne

Tabela 3. Powierzchnia powiatu tomaszowskiego według kierunków wykorzystania

	Jednostka terytorialna																							
	Powiat tomaszowski		m. Tomaszów Mazowiecki		gm. Będków		gm. Budziszewice		gm. Czerniewice		gm. Inowlódz		gm. Lubochnia		gm. Rokiciny		gm. Rzczyca		gm. Tomaszów Mazowiecki		gm. Ujazd		gm. Żelechlinek	
	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%
Powierzchnia ogółem	102 479	100	4 130	100	5 774	100	3 017	100	12 807	100	9 783	100	13 137	100	9 058	100	10 861	100	14 982	100	9 695	100	9 235	100
Użytki rolne	62 646	61,1	1 901	46,0	5 073	87,9	2 681	88,9	8 546	66,7	3 261	33,3	5 022	38,2	7 411	81,8	8 406	77,4	6 669	44,5	5 911	61,0	7 765	84,1
Grunty leśne, zadrzewione i zakrzewione	32 927	32,1	546	13,2	472	8,2	256	8,5	3 812	29,8	5 929	60,6	7 277	55,4	1 330	14,7	1 983	18,3	6 747	45,0	3 348	34,5	1 227	13,3
Grunty pod wodami	1 361	1,3	103	2,5	17	0,3	0	0,0	58	0,5	168	1,7	32	0,2	6	0,1	92	0,8	866	5,8	14	0,1	5	0,1
Grunty zabudowane i zurbanizowane razem	4 388	4,3	1 516	36,7	176	3,0	69	2,3	333	2,6	314	3,2	349	2,7	259	2,9	288	2,7	551	3,7	364	3,8	169	1,8
Tereny mieszkaniowe	677	0,7	511	12,4	1	0,0	0	0,0	4	0,0	26	0,3	3	0,0	25	0,3	2	0,0	48	0,3	51	0,5	6	0,1
Tereny przemysłowe	350	0,3	263	6,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	17	0,2	18	0,1	6	0,1	0	0,0	9	0,1	36	0,4	1	0,0
Drogi	2 252	2,2	296	7,2	139	2,4	64	2,1	319	2,5	165	1,7	258	2,0	167	1,8	236	2,2	257	1,7	197	2,0	154	1,7
Kolej	474	0,5	96	2,3	33	0,6	0	0,0	0	0,0	26	0,3	57	0,4	50	0,6	32	0,3	118	0,8	62	0,6	0	0,0
Pozostałe grunty zabudowane i zurbanizowane	635	0,6	350	8,5	3	0,1	5	0,2	10	0,1	80	0,8	13	0,1	11	0,1	18	0,2	119	0,8	18	0,2	8	0,1
Pozostałe grunty	1 157	1,1	64	1,5	36	0,6	11	0,4	58	0,5	111	1,1	457	3,5	52	0,6	92	0,8	149	1,0	58	0,6	69	0,7

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Gminy powiatu tomaszowskiego są bardzo zróżnicowane pod względem zagospodarowania przestrzennego.

Największą lesistością w powiecie charakteryzuje się gmina Inowlódz – ponad 60% jej obszaru stanowią lasy. Wysokim wskaźnikiem charakteryzują się także gminy: Lubochnia, Tomaszów Mazowiecki i Ujazd. Z kolei największy udział gruntów rolnych jest w gminach: Budziszewice, Będków i Żelechlinek. W zakresie stopnia urbanizacji największy wskaźnik ma miasto Tomaszów Mazowiecki, a spośród gmin – Ujazd i Tomaszów Mazowiecki. Większość terenów o charakterze przemysłowym zlokalizowana jest w mieście Tomaszowie Mazowieckim oraz w gminach będących w bezpośrednim sąsiedztwie miasta.

2.5 Transport pasażerski dostępny na terenie powiatu tomaszowskiego

2.5.1 Transport drogowy

Na terenie powiatu tomaszowskiego występują przewozy gminne, powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie. Z punktu widzenia planu transportowego najistotniejsze są przewozy powiatowe opisane w rozdziale 3.1. Poza nimi, z powiatu tomaszowskiego można bezpośrednio dojechać m.in. do Bełchatowa, Częstochowy, Gdyni, Kłodzka, Legnicy, Lublina, Łodzi, Opola, Piotrkowa Trybunalskiego, Poznania, Radomia, Rawy Mazowieckiej, Szklarskiej Poręby, Torunia, Warszawy, Wielunia, Włocławka oraz Wrocławia. Ponadto na terenie miasta Tomaszów Mazowiecki funkcjonuje składająca się z 20 linii komunikacja miejska.

2.5.2 Transport kolejowy

Główną stacją kolejową na obszarze powiatu tomaszowskiego jest stacja Tomaszów Mazowiecki. Według rozkładu jazdy pociągów na okres 13.03. – 11.06.2016, w dni robocze zatrzymują się na niej pociągi dwóch przewoźników:

- PKP Intercity S.A. (pociągi dalekobieżne, organizowane przez ministerstwo oraz komercyjne),
- Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (pociągi regionalne, organizowane przez marszałka).

W Tomaszowie Mazowieckim dostępne są pociągi dalekobieżne kategorii InterCity (dla tych połączeń Tomaszów Mazowiecki jest jedynym miejscem zatrzymania na obszarze powiatu):

- 1 para pociągów *InterCity* „Wawel” relacji Bydgoszcz Główna – Kraków Główny,
- 1 para pociągów *InterCity* „Korczak” relacji Białystok – Kraków Główny,
- 1 para pociągów *InterCity* „Barbakan” relacji Szczecin Główny – Kraków Płaszów,
- 1 para pociągów *InterCity* „Sukiennice” relacji Szczecin Główny – Kraków Płaszów,
- 1 para pociągów *InterCity* „Wit Stwosz” relacji Terespol – Kraków Płaszów.

Pociągi Regio spółki Przewozy Regionalne zatrzymują się na wszystkich stacjach i przystankach na swojej drodze. Przewoźnik oferuje w dni robocze następujące połączenia:

- 3 pary pociągów relacji Tomaszów Mazowiecki – Łódź Kaliska,
- 3 pary pociągów relacji Łódź Kaliska – Opoczno,
- 3 pary pociągów relacji Tomaszów Mazowiecki – Opoczno,
- 1 para pociągów relacji Tomaszów Mazowiecki – Kozłowski,
- 1 para pociągów relacji Opoczno – Kozłowski.

2.5.3 Transport lotniczy

W powiecie tomaszowskim nie funkcjonują żadne porty lotnicze. Najbliższe lotnisko cywilne znajduje się w Łodzi.

3. Sieć komunikacyjna, na której planowane będzie wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

3.1 Obecna sieć komunikacyjna – na obszarze powiatu tomaszowskiego

Zgodnie z ustawą z dnia 16.12.2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym, powiatowe przewozy pasażerskie to „przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie”.

Obecnie powiat tomaszowski nie jest członkiem związku powiatów, nie ma też podpisanych porozumień dotyczących linii komunikacyjnych z sąsiednimi powiatami. Powiat tomaszowski nie organizuje również żadnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej (nie posiada operatora, który wykonywałby

przewozy na zlecenie powiatu tomaszowskiego). Jedyne powiatowymi przewozami są te, które wykonują prywatni przewoźnicy na podstawie zezwoleń wydanych przez starostę. W poniższej tabeli przedstawiono wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Tomaszowskiego.

Tabela 4. Zezwolenia wydane przez Starostę Tomaszowskiego

Lp.	Nr zezwolenia	Nazwa linii regularnej	Nazwa przewoźnika	Orientacyjna liczba kursów w dni robocze/szkolne
1	0000036	Tomaszów Maz. „Pl. Kościuszki – Panorama” - Żelechlinek	Dębiec Konrad P.P.H.U. KONRAD	16
2	0000037	Czerniewice – Jasień – Brenica - Lubochnia	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Skierniewicach Sp. z o.o.	4
3	0000038	Czerniewice - Henryków - Lubochnia	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Skierniewicach Sp. z o.o.	4
4	0000039/1	Czerniewice - Małecz - Lubochnia	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Skierniewicach Sp. z o.o.	4
5	0000040	Tomaszów Maz. - Rękawiec	Więckowski Maciej Usługi Transportowe	6
6	0000041	Wiechnowice - Inowódz - Tomaszów Maz.	Jan Grzejszczyk Usługi Transportowe	12
7	2/2013	Budziszewice - Lubochnia	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Piotrkowie Tryb. Sp. z o.o.	3
8	2/2014	Węgrzynowice - Tomaszów Maz.	Marcin Karp KARBUS	26
9	3/2013	Konewka - Lubochnia	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Piotrkowie Tryb. Sp. z o.o.	3
10	3/2014	Tomaszów Maz. - Ujazd - Będków	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Tomaszowie Mazowieckim Sp. z o.o.	8
11	4/2014	Wielka Wola - Czerniewice - Tomaszów Maz.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Tomaszowie Mazowieckim Sp. z o.o.	6
12	5/2014	Tomaszów Maz. - Lubochnia - Żelechlinek	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Tomaszowie Mazowieckim Sp. z o.o.	5

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu tomaszowskiego

Mapa poniżej przedstawia obecną sieć komunikacyjną opracowaną na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Tomaszowskiego.



Mapa 5. Obecna sieć komunikacyjna w powiecie tomaszowskim

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu tomaszowskiego

Na terenie powiatu, oprócz przewozów funkcjonujących na podstawie zezwoleń wydanych przez starostę powiatu tomaszowskiego (przedstawionych na mapie 4), funkcjonują również linie na podstawie zezwoleń wydanych między innymi przez Marszałka Województwa Łódzkiego oraz inne urzędy marszałkowskie w kraju.

Poniżej w tabeli została przedstawiona liczba kursów rozpoczynających i kończących się w powiecie tomaszowskim na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Łódzkiego.

Tabela 5. Liczba kursów (dzień szkolny) rozpoczynających się i kończących w powiecie tomaszowskim, stan na 2015r.

Liczba kursów	z/do miast		z/do powiatów				
	m. Łódź	m. Piotrków Tryb.	brzeziński	łódzki wschodni	opoczyński	piotrkowski	rawski
powiat tomaszowski	10	37	1	36	15	38	15

Źródło: Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030

3.2 Sieć komunikacyjna planowana przez Marszałka Województwa Łódzkiego

Dnia 27 października 2015 roku uchwalony został Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030, uchwałą nr XVII/178/15 Sejmiku Województwa Łódzkiego.

W ww. planie w wariantcie podstawowym założono połączenia stolic powiatów z głównym ośrodkiem województwa łódzkiego - miastem Łódź, oraz ewentualną realizację wybranych połączeń bezpośrednich kolejowych pomiędzy innymi powiatami.

Wariant podstawowy zakłada wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na liniach:

- Łódź – Sieradz,
- Łódź – Kutno,
- Łódź – Łowicz,
- Łódź – Koluszki – Skierniewice z wydłużeniem do Warszawy,
- **Łódź – Tomaszów Mazowiecki – Opoczno,**
- Łódź – Piotrków Trybunalski – Radomsko,
- Kutno – Łowicz – Skierniewice.

Dodatkowo w ww. planie zaplanowano warianty uzupełniające.

Wariant uzupełniający I - rozszerza wariant podstawowy o odcinki sieci kolejowej dochodzące do granicy województwa. Uruchomienie przewozów na tych odcinkach zależne jest od zawarcia odpowiednich porozumień z właściwymi województwami i posiadania odpowiednich środków finansowych.

Wariant uzupełniający II - może, po przeprowadzeniu stosownej analizy, rozszerzyć wariant podstawowy lub wariant uzupełniający I poprzez uruchomienie wojewódzkich drogowych przewozów publicznych na wybranych kierunkach w sytuacji, kiedy spełnione zostaną następujące warunki:

- a) na kierunkach tych zaprzestaną przewozów przewoźnicy prywatni,
- b) na kierunkach tych nie będzie możliwości lub uzasadnienia ekonomicznego do uruchomienia przewozów kolejowych,
- c) na uruchomienie takich przewozów pozwolą możliwości finansowe województwa.

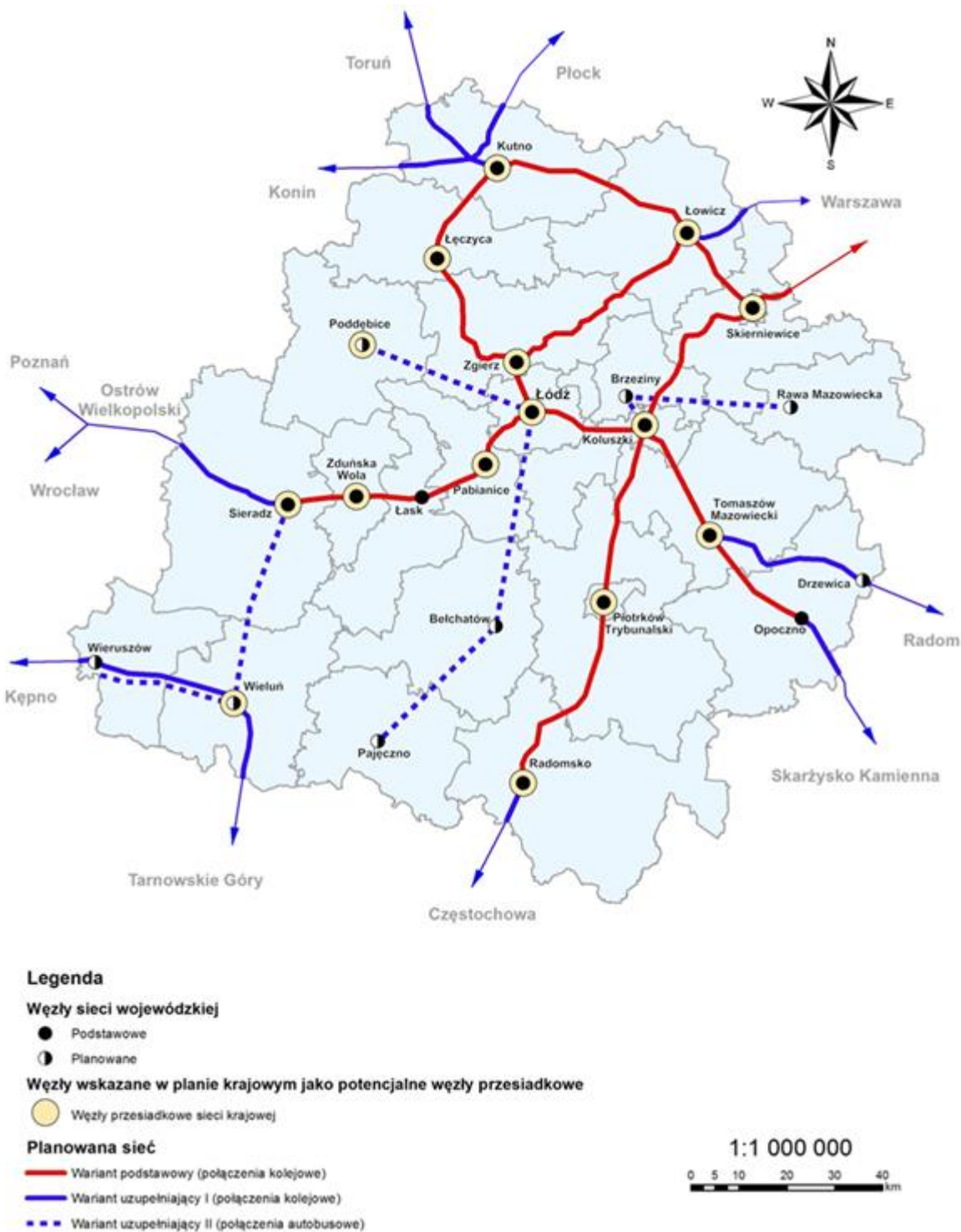
Wariant ten przewiduje możliwość uruchomienia przewozów na liniach:

- Poddębice – Łódź,
- Rawa Mazowiecka – Brzeziny – Koluszki,
- Pajęczno – Bełchatów – Łódź,
- Wieruszów – Wieluń – Sieradz.

Żaden z wyżej wymienionych wariantów nie przewiduje połączeń drogowych przebiegających przez powiat tomaszowski. Zgodnie z zapisami Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030, obecnie Marszałek Województwa Łódzkiego nie planuje organizowania przewozów użyteczności publicznej w transporcie drogowym o charakterze wojewódzkim. W przypadku niewystarczającego stopnia nasycenia rynku komercyjnych przewozów drogowych transportu pasażerskiego, zasadna będzie wnikliwa analiza konieczności uruchamiania połączeń drogowych organizowanych przez województwo łódzkie.

Ponadto krajowy oraz wojewódzki plan transportowy przewiduje węzeł przesiadkowy zlokalizowany w Tomaszowie Mazowieckim (węzeł podstawowy).

Na poniższej mapie przedstawiono część graficzną planu transportowego dla województwa łódzkiego.



Mapa 6. Połączenia zaplanowane przez Marszałka Województwa Łódzkiego

Źródło: Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (uchwała nr XVII/178/15 Sejmiku Województwa z 27 października 2015 r.)

Artykuł 11. ustawy o publicznym transporcie zbiorowym mówi, że starosta uwzględni ogłoszony plan transportowy opracowany przez marszałka województwa. Zgodnie z przytoczonym artykułem powiat tomaszowski nie planuje uruchamiania linii na trasach konkurencyjnych względem zaplanowanych przez marszałka.

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

Potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich polegają na koordynacji połączeń w określonych węzłach przesiadkowych w planie krajowym.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego określa również zasady podziału kompetencji w zakresie zarządzania transportem pomiędzy organizatora wojewódzkiego, powiatowego oraz gminnego, które są uwarunkowane charakterem przewozów, jakie będą wykonywane na danej linii komunikacyjnej.

Zgodnie z art. 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym każdy szczebel samorządu terytorialnego jest uprawniony oraz zobowiązany do organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej odpowiednich dla jego terenu.

Zgodnie z założeniami przyjętymi w planie wyższego szczebla dotyczącymi planowania połączeń na obszarze województwa łódzkiego oraz zadaniami własnymi spoczywającymi na jednostkach samorządowych, powiat tomaszowski planuje dążyć do zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu oraz, po rozpoczęciu organizowania i (ewentualnego) finansowania transportu zbiorowego, do optymalnego prowadzenia przewozów pasażerskich na powiatowych liniach komunikacyjnych o parametrach obsługi adekwatnych do potrzeb przewozowych.

Powiat tomaszowski jako organizator transportu zbiorowego będzie dostosowywał ofertę przewozową do zmieniających się zachowań transportowo-komunikacyjnych mieszkańców m.in. w oparciu o wnioski pasażerów dotyczące tras czy rozkładów jazdy, jak również w związku z pojawiającymi się istotnymi z punktu widzenia przewozów powiatowych generatorami ruchu. Relacje i trasy komunikacyjne uwzględniają oraz będą uwzględniać wytyczne nakreślone przez gminne studia uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego. Czynniki wpływającymi na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego są przede wszystkim:

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

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

Analiza społeczno-gospodarcza (wykonana w punkcie 2) wykazała między innymi, iż społeczeństwo w powiecie tomaszowskim starzeje się, co w przyszłości może skutkować większą liczbą osób korzystających z transportu zbiorowego. Natomiast analiza potrzeb transportowych (wykonana w punkcie 4) wskazuje, że głównym ośrodkiem w powiecie jest miasto Tomaszów Mazowiecki, które jest głównym celem podróży w przewozach powiatowych.

Planowana powiatowa sieć komunikacyjna składa się z połączeń w trzech wariantach:

- wariant podstawowy,
- wariant uzupełniający,
- wariant międzypowiatowy.

Poniżej zostały przedstawione poszczególne warianty sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej (poszczególne warianty lub ich pojedyncze linie mogą być uruchamiane niezależnie).

3.3.1 Wariant podstawowy

Wariant podstawowy określa linie łączące siedziby gmin z miastem powiatowym - zidentyfikowane jako podstawowe zadanie powiatu (stosownie do planu wyższego szczebla gdzie założono w wariancie podstawowym połączenia pomiędzy siedzibami powiatów a miastem Łodzią).

Powiat tomaszowski planuje uruchomić połączenia na trasach wariantu podstawowego w każdym przypadku.

Linie we wszystkich wariantach zostały oznaczone literą P – jako wyróżnik linii powiatowych użyteczności publicznej.

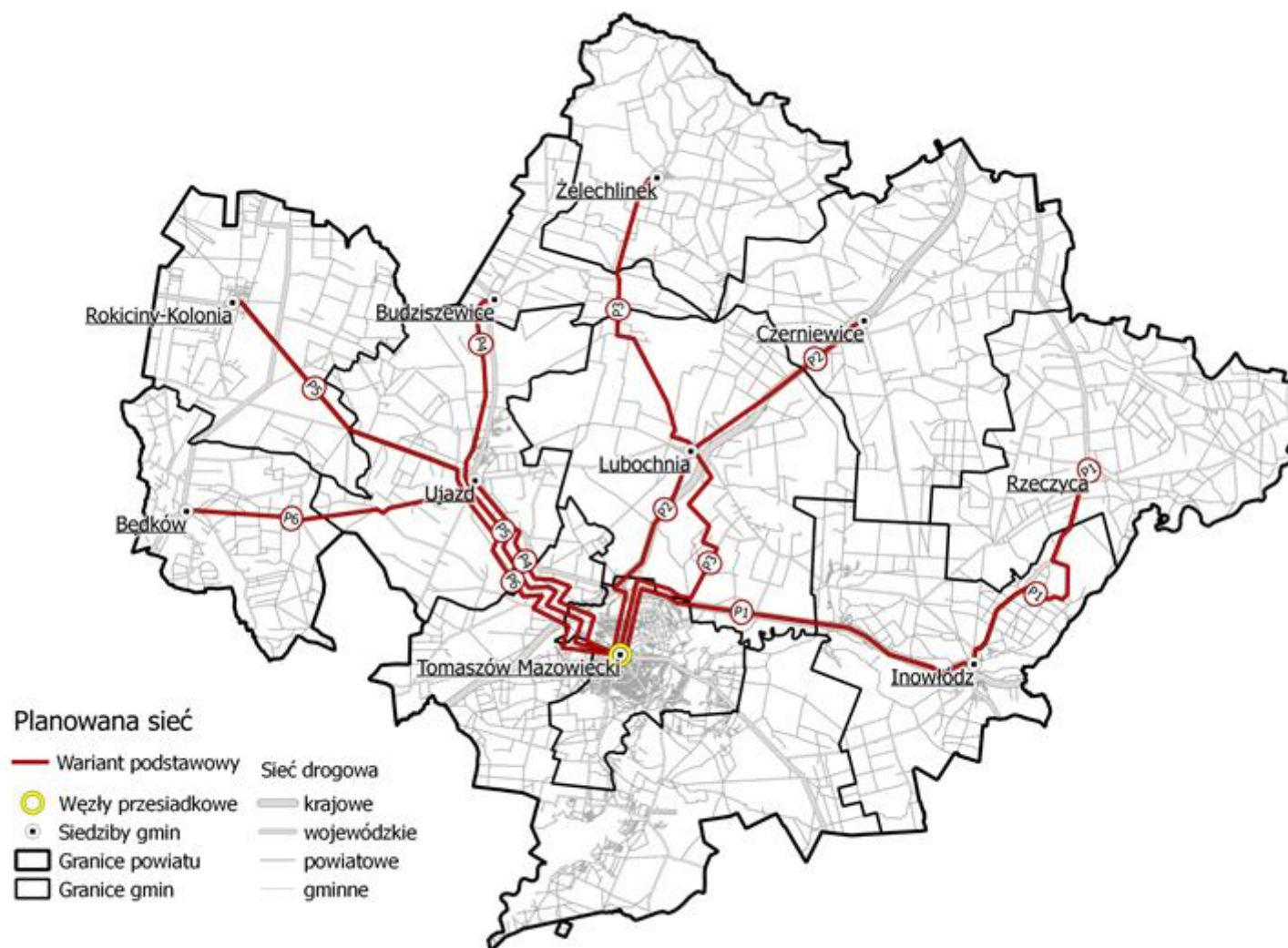
Linie P1, P2, P3, P4, P5 i P6 to linie wariantu podstawowego, które zostały przedstawione w poniższej tabeli. Zawarto w niej informacje dotyczące numeru linii, jej przebiegu, długości w kilometrach oraz minimalnej (gwarantowanej) liczby kursów. W ramach potrzeb i możliwości możliwe jest uruchomienie większej liczby kursów (na całej bądź na części trasy). Możliwe jest również zmniejszenie liczby kursów na liniach podstawowych w takim zakresie, w jakim zostaną uruchomione linie wariantu uzupełniającego lub międzypowiatowego pokrywające się z liniami wariantu podstawowego (przykładowo: możliwe jest zmniejszenie liczby kursów na linii podstawowej P1 w takim zakresie, w jakim zostanie uruchomiona linia wariantu uzupełniającego P11).

Tabela 6. Planowana sieć w powiecie tomaszowskim – wariant podstawowy

Nr linii	Przebieg	Długość [km]	Minimalna liczba kursów w		
			dni robocze	soboty	niedziele i święta
P1	Tomaszów Mazowiecki - Spała - Teofilów - Inowłódz - Liciężna - Żądłowice - Rzeczyca	31	12	4	4
P2	Tomaszów Mazowiecki - Jakubów - Lubochnia - Lechów - Czerniewice	22	6	2	2
P3	Tomaszów Mazowiecki – Luboszewy – Osiedle Glinik - Henryków - Lubochnia - Lubochenek - Tarnowska Wola - Stanisławów - Żelechlinek	28	10	4	4
P4	Tomaszów Mazowiecki - Komorów - Zaborów - Tobiasze - Sangrodz - Ujazd - Zaosie - Budziszewice	21	16	4	2
P5	Tomaszów Mazowiecki - Komorów - Zaborów - Tobiasze - Sangrodz – Ujazd – Buków – Rokiciny Kolonia	25	10	4	4
P6	Tomaszów Mazowiecki - Komorów - Zaborów - Tobiasze - Sangrodz - Ujazd - Olszowa - Wykno - Będków	25	6	2	2

Źródło: opracowanie własne

Poniższa mapa przedstawia wariant podstawowy planowanej sieci w powiecie tomaszowskim.



Mapa 7. Planowana sieć w powiecie tomaszowskim – wariant podstawowy

Źródło: opracowanie własne

3.3.2 Wariant uzupełniający

Wariant uzupełniający jest oparty przede wszystkim o obecnie funkcjonujące linie (uznaje się, że obecnie funkcjonujące linie komercyjne, funkcjonujące na podstawie zezwoleń wydanych przez starostę, zaspokajają podstawowe potrzeby mieszkańców powiatu tomaszowskiego oraz są rentowne).

Uruchomienie linii wariantu uzupełniającego możliwe jest pod warunkiem:

- zaprzestania świadczenie przewozów przez przewoźników prywatnych,
- niewystarczającej ilości kursów oferowanych przez przewoźników prywatnych,
- braku innych przewozów na tych liniach (np. przewozów międzygminnych itp.),
- braku stosowania ulg ustawowych przez przewoźników świadczących usługi na tych liniach,
- partycypacji finansowej gmin, przez które dane linie będą przebiegać,
- posiadania możliwości finansowych, technicznych i organizacyjnych przez powiat.

Numeracja linii wariantu uzupełniającego rozpoczyna się od P11 (w celu odróżnienia wariantu podstawowego od uzupełniającego, w wariantcie uzupełniającym została zastosowana numeracja dwucyfrowa).

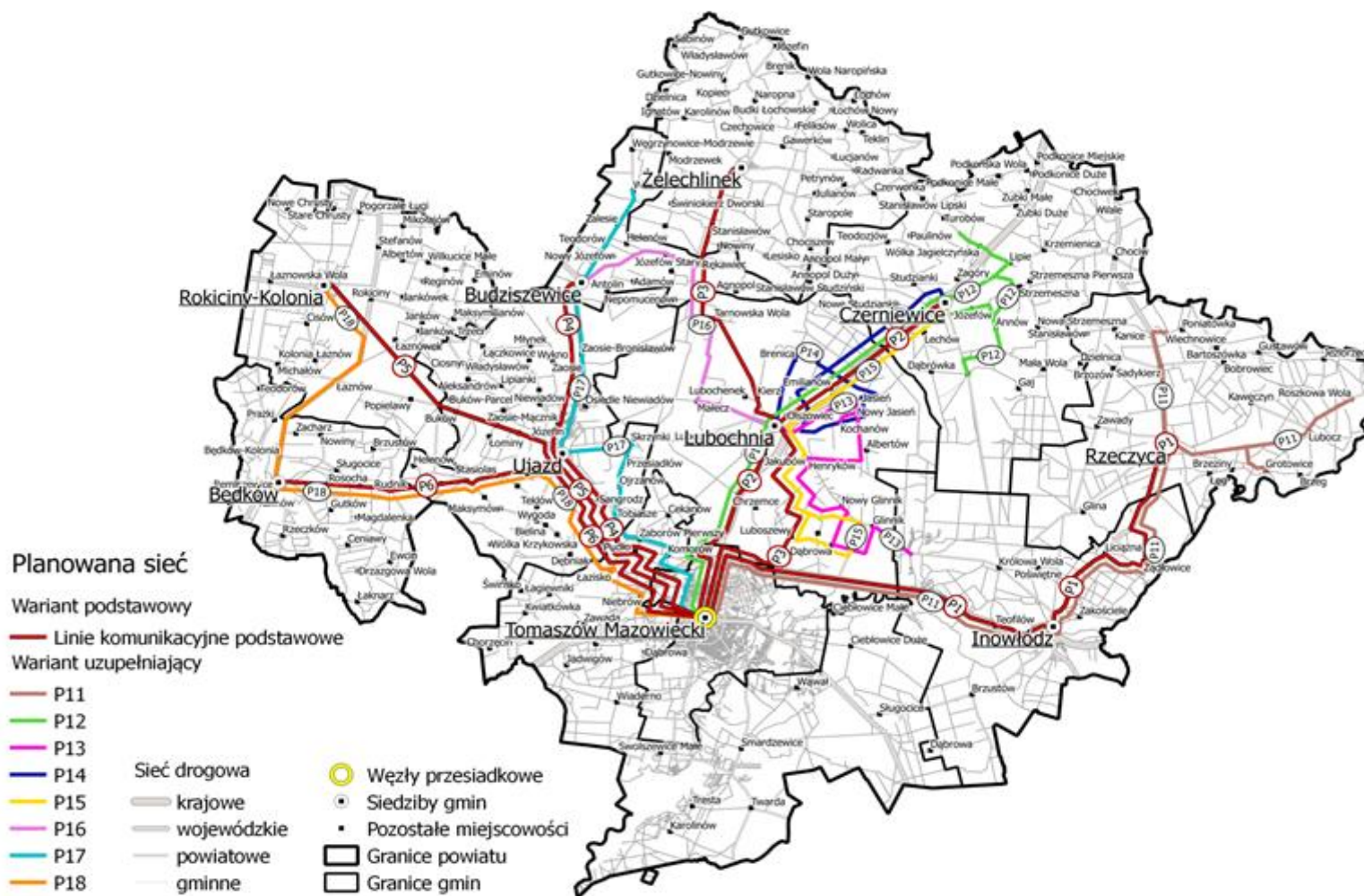
W wariantcie uzupełniającym nie wskazano minimalnej liczby kursów. Liczba kursów dla każdej linii będzie ustalana indywidualnie przez powiat.

Tabela 7. Planowana sieć w powiecie tomaszowskim – wariant uzupełniający

Nr linii	Przebieg	Długość [km]
P11	Tomaszów Mazowiecki - Spała - Teofilów - Inowódz - Liciężna - Żądłowice - Rzeczyca - Sandykierz - Wiechnowice - Sandykierz - Rzeczyca - Grotowice - Lubocz - Roszkowa Wola	49
P12	Tomaszów Mazowiecki - Jakubów - Lubochnia - Olszowiec - Emilianów - Lechów - Czerminec - Lipie - Wólka Jagielczyńska - Lipie - Józefów - Annów - Wielka Wola	39
P13	Lubochnia - Nowy Olszowiec - Kochanów - Nowy Jasień - Henryków - Glinnik - Dąbrowa - Konewka	25
P14	Lubochnia - Brenica - Nowy Olszowiec - Jasień - Nowy Jasień - Kochanów - Nowy Olszowiec - Emilianów - Lechów - Czerniewice	31
P15	Lubochnia - Luboszewy - Dąbrowa - Nowy Glinik - Osiedle Nowy Glinik - Henryków - Lubochnia - Emilianów - Lechów - Czerniewice	29
P16	Lubochnia - Małecz - Tarnowska Wola - Rękawiec - Mierzno - Budziszewice	28
P17	Tomaszów Mazowiecki - Komorów - Zaborów - Tobiasze - Ojrzanów - Przesiadłów - Skrzyńki - Ujazd - Niewiadów - Zaosie - Budziszewice - Teodorów - Zalesie - Węgrzynowice	28
P18	Tomaszów Mazowiecki - Komorów - Zaborów - Tobiasze - Sangrodz - Ujazd - Olszowa - Wykno - Będków - Łaznów - Rokiciny Kolonia	36

Źródło: opracowanie własne

Na poniższej mapie przedstawiono wariant podstawowy oraz uzupełniający. W celu lepszej czytelności, sieć wariantu podstawowego została pokazana kolorem czerwonym a linie wariantu uzupełniającego zostały oznaczone różnymi kolorami.



Mapa 8. Planowana sieć w powiecie tomaszowskim – wariant podstawowy oraz uzupełniający

Źródło: opracowanie własne

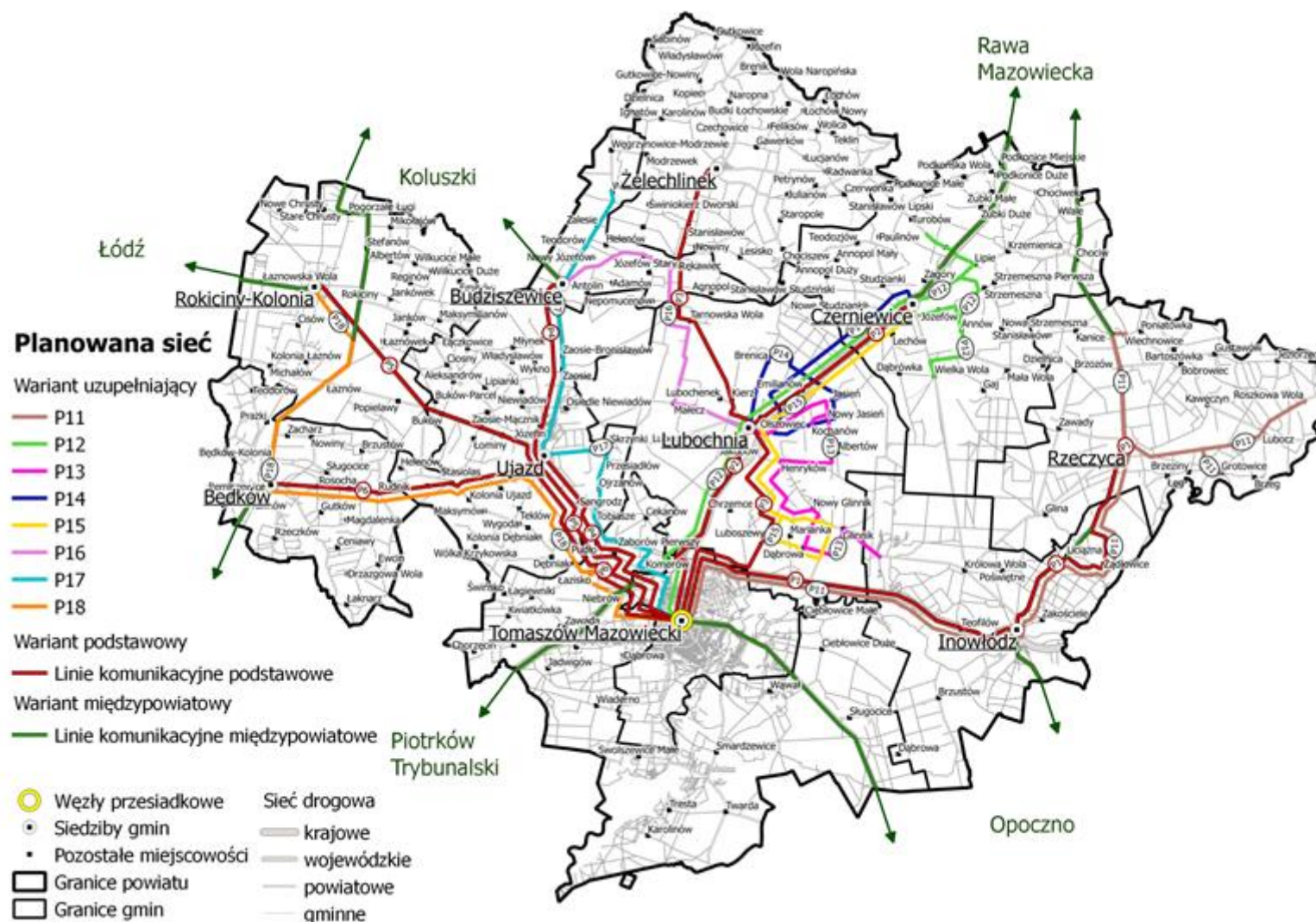
3.3.3 Wariant międzypowiatowy

Wariant międzypowiatowy umożliwia uruchomienie przewozów łączących powiat tomaszowski z sąsiednimi powiatami (w planie wyższego szczebla takie przewozy nie zostały zaplanowane). Uruchomienie tych połączeń warunkowane jest:

- brakiem innych połączeń na wybranych kierunkach,
- zawarciem stosownych porozumień z sąsiednimi powiatami,
- posiadaniem możliwości finansowych, technicznych i organizacyjnych.

Relacje, przebiegi linii i liczba połączeń wariantu międzypowiatowego zostaną ustalone w ramach porozumień międzypowiatowych, jeśli takie zostaną zawarte, jednakże przebieg takich linii na terenie powiatu tomaszowskiego będzie ustalony w ramach sieci określonej wariantami podstawowym i uzupełniającym oraz fragmentami oznaczonymi w części graficznej niniejszego planu jako wariant międzypowiatowy.

Na poniższej mapie przedstawiony został wariant podstawowy, uzupełniający oraz międzypowiatowy.



Mapa 9. Planowana sieć w powiecie tomaszowskim – wariant podstawowy, uzupełniający oraz międzypowiatowy

Źródło: opracowanie własne

3.3.4 Węzły przesiadkowe na obszarze powiatu tomaszowskiego

Podstawowym węzłem przesiadkowym dla sieci powiatowej będzie Tomaszów Mazowiecki, gdzie rozpoczynają się lub kończą bieg wszystkie linie podstawowe zaplanowane w niniejszym planie.

Tomaszów Mazowiecki został wskazany również jako węzeł zarówno w krajowym, jak i wojewódzkim planie transportowym.

Mapa zawierająca planowaną sieć komunikacyjną w powiecie tomaszowskim (załącznik graficzny do planu) znajduje się w rozdziale 13.

4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu tomaszowskiego

4.1 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

Generatorami ruchu są przede wszystkim obiekty użyteczności publicznej, a więc ogólnodostępne budynki przeznaczone dla administracji publicznej, kultury, oświaty, szkolnictwa, nauki, opieki zdrowotnej, sportu, rekreacji i turystyki. Pełnione przez nie funkcje determinują charakter realizowanych do nich podróży, w tym cykliczność, częstotliwość i pory odbywania podróży.

Miejsca pracy czy szkoły generują ruch o charakterze codziennych, cyklicznych przemieszczeń odbywających się o określonych porach i po określonej trasie.

Życie towarzyskie, potrzeby kulturalne, ochrona zdrowia, urzędy oraz instytucje publiczne generują przewozy wykazujące się brakiem regularności, nierzadko incydentalnością, o zróżnicowanej częstotliwości odbywania podróży i różnych porach przemieszczania się.

W przypadku planu transportowego dla powiatu istotne są te obiekty użyteczności publicznej, które generują ruch międzygminny w ramach powiatu.

4.1.1 Urzędy i instytucje publiczne

Jedną z głównych grup generujących ruch są urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne powiatu tomaszowskiego. Wykaz ważniejszych instytucji (urzędów) znajduje się w poniższej tabeli.

Tabela 8. Wykaz urzędów i instytucji publicznych w powiecie tomaszowskim

Urzędy i instytucje publiczne	
Nazwa	Adres
Starostwo Powiatowe w Tomaszowie Mazowieckim	Św. Antoniego 41, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Powiatowy Urząd Pracy	Konstytucji 3 Maja 46, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Zarząd Dróg Powiatowych w Tomaszowie Mazowieckim	Św. Antoniego 41, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie	Św. Antoniego 41, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Komenda Powiatowa Policji w Tomaszowie Mazowieckim	O. Lange 44, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
ZUS Oddział w Tomaszowie Mazowieckim	Prez. Ignacego Mościckiego 40/42, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Kasa Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego – Placówka Terenowa w Tomaszowie Maz.	Grota Roweckiego 38/40, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Urząd Skarbowy w Tomaszowie Mazowieckim	Mireckiego 37, 97-200 Tomaszów Mazowiecki

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Tomaszowie Mazowieckim

4.1.2 Placówki oświatowe

Uczniowie stanowią jedną z liczniejszych grup klientów transportu zbiorowego stale korzystających z usług przewozowych, potrzebują mieć zatem możliwość sprawnego i szybkiego połączenia z miejsca zamieszkania do miejsca nauki. Realizacja podróży związana z trasą dom – nauka – dom jest zakwalifikowana do podróży obowiązkowych, zasadniczo realizowanych właśnie transportem zbiorowym.

Poniższa tabela przedstawia spis szkół ponadgimnazjalnych wraz z adresami.

Tabela 9. Placówki oświatowe w powiecie tomaszowskim

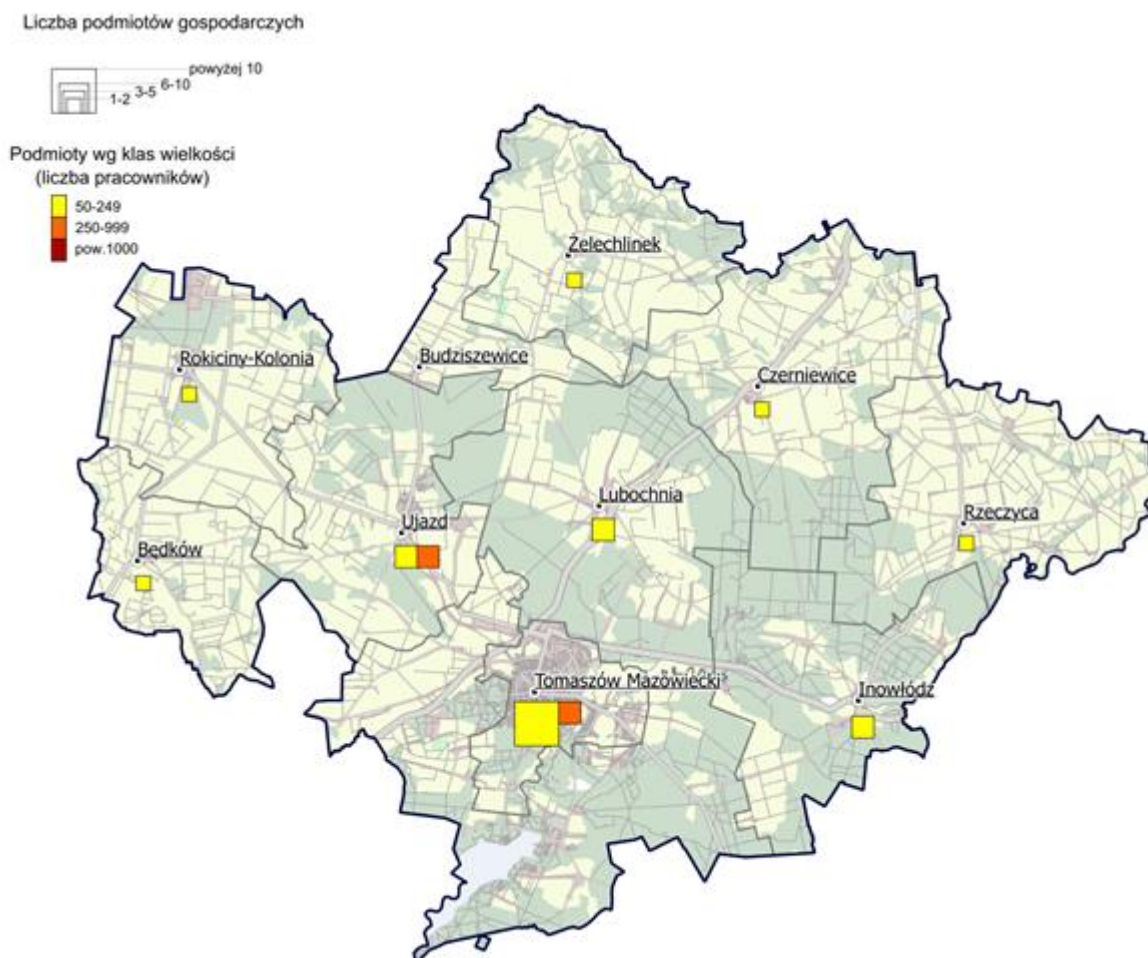
Placówki oświatowe	
Nazwa	Adres
Zasadnicza Szkoła Zawodowa	Majowa 1/13, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Zasadnicza Szkoła Zawodowa Nr 2	Świętego Antoniego 57/61, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Zasadnicza Szkoła Zawodowa nr 3	Legionów 47, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Zasadnicza Szkoła Zawodowa Nr 6	Strefowa 3, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
I LO im. J. Dąbrowskiego	Prez. Ignacego Mościckiego 22/24, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
II Liceum Ogólnokształcące	Jałowcowa 10, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
III Liceum Ogólnokształcące	Nadrzeczna 17/25, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
IV Liceum Ogólnokształcące	Strefowa 3, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
V Liceum Ogólnokształcące	Św. Antoniego 29, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych	Al. Piłsudskiego 42/46, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych Łódzkiej Korporacji Oświatowej	Nadrzeczna 17/25, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Liceum Ogólnokształcące dla dorosłych "Żak"	Mościckiego 22/24, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Prywatne Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych	L. W. Maya 11/13, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Zaoczne LO dla Dorosłych	Św. Antoniego 29, 97-200 Tomaszów Maz.
II Liceum Profilowane	Świętego Antoniego 57/61, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
III Liceum Profilowane	Legionów 47, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Technikum nr 1	Św. Antoniego 29, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Technikum nr 2	Świętego Antoniego 57/61, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Technikum nr 3	Legionów 47, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Technikum nr 5	Strefowa 3, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Zaoczne Technikum dla Dorosłych	Św. Antoniego 29, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Uzupełniające LO dla Dorosłych	Św. Antoniego 57/61, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Prywatne Liceum Uzupełniające dla Dorosłych	L. W. Maya 11/13, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Uzupełniające liceum Ogólnokształcące dla dorosłych "Żak"	Mościckiego 22/24, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Uzupełniające Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych	Al. Piłsudskiego 42/46, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Uzupełniające Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych Łódzkiej Korporacji Oświatowej	Nadrzeczna 17/25, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Uzupełniające Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych w Tomaszowie Mazowieckim	Tkacka 11, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Zaoczne Uzupełniające Liceum Ogólnokształcące COSINUS w Tomaszowie Mazowieckim	Tomasza Ostrowskiego 14, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Zaoczne Uzupełniające Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych	Św. Antoniego 29, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Technikum Uzupełniające dla Dorosłych nr 1	Legionów 47, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Technikum Uzupełniające Nr 2	Świętego Antoniego 57/61, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Technikum Uzupełniające nr 3	Legionów 47, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Technikum Uzupełniające dla Dorosłych w Tomaszowie Mazowieckim	Tkacka 11, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Zaoczne Technikum Uzupełniające dla Dorosłych	Św. Antoniego 29, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Policealna Szkoła dla Dorosłych nr 1	Legionów 47, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Szkoła Policealna Samorządu Województwa Łódzkiego w Tomaszowie Mazowieckim	Św. Antoniego 47, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Policealna szkoła centrum nauki i biznesu "Żak"	Mościckiego 22/24, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Policealna Szkoła Farmaceutyczna Łódzkiej Korporacji Oświatowej	Nadrzeczna 17/25, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Policealna Szkoła Zawodowa dla Dorosłych w Tomaszowie Mazowieckim	Tkacka 11, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Szkoła Policealna dla Dorosłych	Al. Piłsudskiego 42/46, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Szkoła Policealna łódzkiej Korporacji Oświatowej	Nadrzeczna 17/25, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Zaoczna Policealna Szkoła COSINUS w Tomaszowie Mazowieckim	Tomasza Ostrowskiego 14, 97-200 Tomaszów Mazowiecki

Placówki oświatowe	
Nazwa	Adres
Zaoczna Policealna Szkoła Zawodowa dla Dorosłych w Tomaszowie Mazowieckim	Św. Antoniego 29, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Szkoła Przynosząca do Pracy	Majowa 1/13, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Państwowa Szkoła Muzyczna	Zapiecek 8, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Liceum Plastyczne	Strefowa 3, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Filia Uniwersytetu Łódzkiego	Konstytucji 3 Maja 65/67, 97-200 Tomaszów Mazowiecki

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Tomaszowie Mazowieckim

4.1.3 Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

Zakłady pracy odgrywają bardzo istotną rolę wśród generatorów ruchu, gdyż powodują obligatoryjne i cykliczne podróże w relacji dom – praca – dom w godzinach szczytu. Lokalizacja zakładów pracy według klas wielkości w gminach powiatu tomaszowskiego została przedstawiona na poniższej mapie.



Mapa 10. Liczba podmiotów gospodarczych z podziałem na klasy wielkości w poszczególnych gminach powiatu tomaszowskiego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Dojazdy do pracy zostały również opisane w rozdziale 4.2.

4.1.4 Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne

Kolejną grupą generatorów ruchu są obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne. Generują one przewozy o charakterze incydentalnym. Wykaz najważniejszych obiektów związanych z kulturą i sportem został przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 10. Obiekty kultury, rekreacji i sportu w powiecie tomaszowskim

Ośrodki kulturalne, rekreacyjne i sportowe	
Nazwa	Adres
Muzeum w Tomaszowie Mazowieckim im. Antoniego Hr. Ostrowskiego	POW 11/15, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Skansen Rzeki Pilicy - Filia Miejskiego Centrum Kultury	Modrzewskiego 9/11, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Dom Pamięci Walki i Męczeństwa Leśników i Drzewiarzy Polskich im. Adama Loreta	Mościckiego 21, 97-215 Inowłódz, Spała
Kino „Włókniarz”	Mościckiego 6, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Galeria Arkady	Rzeźnicza 4, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Młodzieżowy Dom Kultury - Zespół Placówek Wychowania Pozaszkolnego	Mościckiego 3, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Ośrodek Sportu i Rekreacji w Tomaszowie Mazowieckim	PCK 2/8, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Zespół Obiektów Sportowych	Nowowiejska 9/27, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Kręgielnia i tor łyżwiarski	Strzelecka 24/26, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Ośrodek Przygotowań Olimpijskich w Spale	Mościckiego 6, 97-215 Inowłódz, Spała
Filia Skansenu Rzeki Pilicy – Podziemna Trasa Turystyczna „Grotty Nagórzyckie”	Pod Grotami 2/6, 97-200 Tomaszów Mazowiecki

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Tomaszowie Mazowieckim

Ponadto, w Tomaszowie Mazowieckim przy ul. Barlickiego powstanie galeria handlowa, która planowo ukończona zostanie do użytku w 2016 roku. W galerii handlowej znajdować się będzie kino wraz z 3 salami kinowymi.

Inną istotną inwestycją jest budowa obiektu sportowego wraz ze stadionem, który będzie znajdował się przy ul. Strzeleckiej. Planowane ukończenie tej inwestycji przewidziano na 2017 rok.

4.1.5 Publiczne placówki służby zdrowia

Placówki służby zdrowia to kolejny typ obiektów generujących ruch o charakterze incydentalnym. Poniższa tabela przedstawia spis placówek służby zdrowia w powiecie tomaszowskim

Tabela 11. Placówki służby zdrowia w powiecie tomaszowskim

Placówki służby zdrowia	
Nazwa	Adres
Tomaszowskie Centrum Zdrowia	Jana Pawła II 35, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Centrum Diagnostyki i Terapii Onkologicznej	Jana Pawła II 35, 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Centrum Kardiologii ALLENORT	Jana Pawła II 35, 97-200 Tomaszów Mazowiecki

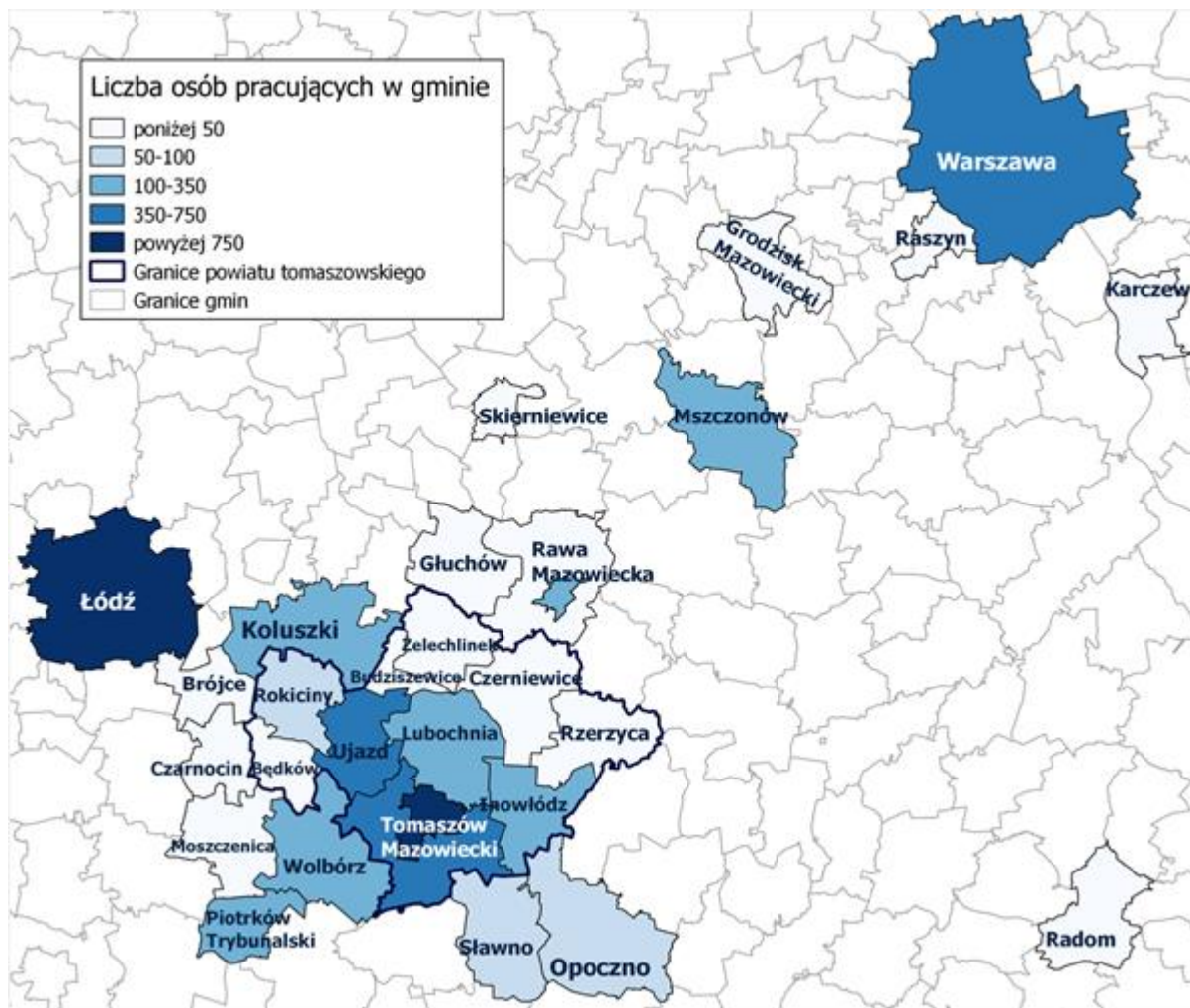
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu tomaszowskiego

4.2 Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu tomaszowskiego

Kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu tomaszowskiego określono na podstawie opracowania Głównego Urzędu Statystycznego np. „Dojazdy do pracy – NSP 2011”. W ramach Narodowego Spisu Powszechnego w 2011 roku zbadano dojazdy do pracy dla ogółu osób pracujących. Badanie zostało przeprowadzone na podstawie danych znajdujących się w rejestrach administracyjnych, pozyskanych przez statystykę publiczną. W efekcie dokonano statystyki dojeżdżających do pracy, wraz z dokładną identyfikacją terytorialną ich miejsca pracy, które w połączeniu z faktycznym miejscem zamieszkania tych osób wyznaczyły kierunki przepływów związanych z pracą.

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

Poniższa mapa pokazuje, gdzie wyjeżdża do pracy najwięcej mieszkańców powiatu tomaszowskiego.



Mapa 11. Dojazdy do pracy mieszkańców powiatu tomaszowskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentu "Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011", GUS, Warszawa 2014

Najwięcej mieszkańców powiatu tomaszowskiego, którzy pracują poza granicami gminy zamieszkania, wybiera za gminę pracy miasto Tomaszów Mazowiecki. Nieco mniej pracuje w Łodzi. Wielu pracowników znajduje zatrudnienie także w Warszawie lub w powiecie tomaszowskim – w gminie wiejskiej Tomaszów Mazowiecki lub w gminie Ujazd. Warto zaznaczyć, że sporo gmin w całej Polsce (również gminy pominięte na potrzeby wizualne, jak Gdynia czy Chorzów) przyjmuje mieszkańców Tomaszowa do pracy; nie są to jednak grupy więcej niż 50-cio osobowe.

4.3 Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu tomaszowskiego w zależności od czasu ich występowania

Zróznicowane zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego w powiecie tomaszowskim wynika z występowania czynników i prawidłowości wpływających na krzywą popytu w sposób niejednorodny. Gęstość zaludnienia, struktura społeczeństwa, wskaźniki ekonomiczne czy lokalizacja generatorów ruchu to tylko część zmiennych wpływających na zmiany potrzeb przewozowych. Istotne są również takie czynniki jak pora i rodzaj dnia.

4.3.1 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia

Największe zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich odnotowuje się w dni robocze, kiedy odbywanie podróży zdeterminowane jest w przeważającej części pracą lub nauką. Miejsca pracy oraz nauki są generatorami ruchu obligatoryjnego, charakteryzującego się odpowiednią częstotliwością i regularnością. Nie oznacza to jednak, że między poniedziałkiem a piątkiem nie występują podróże fakultatywne. Istnieje zatem prawidłowość wiążąca intensywność wykorzystywania komunikacji zbiorowej w procesie polegającym na przemieszczaniu się z występowaniem zjawiska tzw. migracji wahadłowych.

Mniejsze jest zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie w weekendy, wakacje, ferie zimowe i święta. Inny jest także charakter podróży odbywanych w dni wolne od pracy czy nauki. Przewozów o charakterze obligatoryjnym jest zdecydowanie mniej - niemal nie występuje konieczność dojeżdżania do szkół i innych miejsc nauki, a to właśnie uczniowie stanowią znaczną część pasażerów. Również coraz mniej zakładów pracy funkcjonuje w systemie całotygodniowym. Realizowane podróże cechują się głównie fakultatywnością, incydentalnością, sporadycznością, nieregularnością i spowodowane są zaspokojeniem innych potrzeb, np. towarzyskich czy kulturalnych. Ponadto w dni wolne prawie nie występują potrzeby przewozowe związane z koniecznością załatwiania spraw administracyjno-urzędowych.

Najwięcej kursów realizowanych jest w dni robocze. Ich liczba jest znacznie większa niż liczba kursów przewidzianych do realizacji w soboty i w niedziele. Ponadto kursów wykonywanych w soboty jest więcej niż przewidzianych do realizacji w niedziele.

Szacuje się, że liczba pasażerów w przewozach powiatowych w dni wolne od pracy i nauki jest nawet czteropięciokrotnie mniejsza od liczby pasażerów korzystających z usług transportu zbiorowego w dni robocze.

4.3.2 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia

Liczba pasażerów korzystających z oferty przewozowej na liniach powiatowych zmienia się także w zależności od pory dnia.

Największe przewozy pasażerskie odnotowuje się w szczytach komunikacyjnych: porannym i popołudniowym. Jednak przepływ pasażerów w szczycie porannym, kiedy w transporcie zbiorowym przeważa funkcja dowozowa do szkół średnich i miejsc pracy – głównych generatorów ruchu w przewozach powiatowych, jest bardziej zintensyfikowany (zmiany w zakładach pracy zaczynają się zazwyczaj między godziną 6 a 8, a lekcje w szkołach – między 8 a 9). Godziny zakończenia nauki szkolnej zawierają się zazwyczaj w przedziale między godz. 12 a godz. 16, zatem szczyt popołudniowy jest bardziej rozciągnięty w czasie.

Mniejsze przewozy odnotowuje się w tzw. międzyszczycie, gdy realizowane są głównie podróże o charakterze incydentalnym, związane z koniecznością załatwiania spraw urzędowych, a także podróże obligatoryjne o stosunkowo nietypowej porze występowania (np. rozpoczynanie zajęć lekcyjnych od trzeciej czy czwartej godziny czy praca w obiekcie usługowym czynnym od godziny 10 albo obiekcie gastronomicznym, czynnym nierzadko od godzin południowych).

W okresie wieczornym dostrzegalne jest występowanie mniejszych niż w międzyszczycie potoków pasażerskich.

4.4 Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu publicznego

Zgodnie z potrzebami zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (w szczególności potrzebami osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w zakresie usług przewozowych), istotne jest zapewnienie mobilności osobom, które nie mają możliwości samodzielnego przemieszczania się środkami transportu indywidualnego.

Już na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględnia się postulaty wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W sposób szczególny brane są pod uwagę te miejsca, które stanowią potencjalne cele podróży osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej, tj. przede wszystkim placówki służby zdrowia czy instytucje publiczne.

Przy budowie bądź modernizacji istniejącej infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planuje się:

- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej możliwie blisko źródeł ruchu (uwzględniając wytyczne związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego),
- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej połączonej z lokalizacją ciągów pieszych,
- eliminowanie barier poruszania się poprzez:
 - likwidację barier na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej,
 - likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych,
 - dostosowanie wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów,
- umożliwianie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej,
- optymalizowanie gęstości przystanków komunikacyjnych, z uwzględnieniem przystanków „na żądanie” (pojazd zatrzymuje się na przystanku tylko wtedy, gdy potrzeba wsiadania lub wysiadania zostanie zasygnalizowana odpowiednio wcześniej).

W rozdziale 8 niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu tomaszowskiego uwzględnione zostały potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w standardzie taboru obsługującego sieć komunikacyjną w powiatowych przewozach pasażerskich, infrastruktury przystankowej oraz w dziedzinie informacji pasażerskiej.

4.5 Struktura podróży – udział transportu publicznego w przewozach

Udział transportu publicznego (w tym autobusowego) został zbadany i przedstawiony w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030. Jesienią 2014r. w ramach prac na ww. dokumentem przeprowadzono badania natężeń ruchu na drogach i napełnień w pojazdach oraz pociągach Przewozów Regionalnych, Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, Kolei Mazowieckich, Kolei Wielkopolskich i Arrivy RP. W poniższej tabeli przedstawiono procentowy udział poszczególnych gałęzi transportu w ruchu generowanym w dobie na obszarze powiatu tomaszowskiego.

Tabela 12 Struktura gałęziowa przewozów

pow. tomaszowski	Kolej	Autobusy	Samochody
	1,6%	23,7%	74,6%

Źródło: Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030.

Na udział transportu autobusowego we wszystkich przewozach składają się przewozy o charakterze międzywojewódzkim, wojewódzkim, powiatowym gminnym oraz przewozy np. wycieczkowe.

Po rozpoczęciu organizowania przez powiat tomaszowski linii o charakterze użyteczności publicznej, w celu zwiększenia wykorzystania transportu zbiorowego, planuje się monitorować oraz optymalizować ofertę przewozową i dostosowywać ją do faktycznych potrzeb mieszkańców.

4.6 Prognoza popytu i podaży

Prognozy popytu i podaży zostały określone dla dwóch horyzontów czasowych – do roku 2020 i do roku 2030. Prognozy zostały opracowane na podstawie prognoz przedstawionych w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030.

4.6.1 Prognoza na rok 2020

Do roku 2020 prognozuje się, iż będzie następował wzrost liczby wykonywanych podróży zarówno o charakterze powiatowym, wojewódzkim oraz międzywojewódzkim. W celu poprawy mobilności ważnym elementem polityki transportowej będzie kształtowanie odpowiedniej świadomości społeczeństwa poprzez np. programy edukacyjne ze szczególnym uwzględnieniem dzieci i młodzieży. Programy powinny mieć charakter cykliczny, z czynnym udziałem ekspertów, polityków i urzędników. Zgodnie z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym od 1 stycznia 2017 roku zmienia się zasady organizacji i finansowania

usług przewozowych. W przewozach lokalnych (w powiatowych i gminnych), na obszarach gdzie nie zostanie wybrany operator, a będą występować tylko przewoźnicy prywatni, zapewnienie integracji różnych środków transportu zbiorowego będzie bardzo trudne. Na podstawie analiz wykonywanych podróży zamieszczonych ww. dokumencie prognozuje się, iż głównie wzrośnie liczba podróży wykonywanych transportem indywidualnym.

4.6.2 Prognoza na rok 2030

Do roku 2030 prognozuje się dalszy wzrost liczby wykonywanych podróży przez mieszkańców powiatu tomaszowskiego. Mieszkańcy będą pokonywać coraz dłuższe odcinki między innymi w celu dotarcia do pracy. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej będzie sprzyjać rozwojowi transportu indywidualnego. Wzrost poziomu mobilności oraz świadomości mieszkańców związanej z możliwościami wykorzystania zbiorowego transportu będzie zależny od prowadzonej polityki transportowej powiatu oraz gmin.

W związku z prognozowanym wzrostem liczby podróży w przyszłości należy rozważyć wzrost liczby wykonywanych kursów lub utworzenie nowych linii komunikacyjnych, które będą zaspokajać potrzeby komunikacyjne mieszkańców powiatu.

4.7 Podsumowanie

Podstawą do zdefiniowania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu tomaszowskiego jest lokalizacja najważniejszych obiektów użyteczności publicznej w powiecie wraz z określeniem zapotrzebowania na dostęp do tych obiektów osobom niepełnosprawnym, analiza kierunków przemieszczania się mieszkańców powiatu oraz zmian w zapotrzebowaniu na przewozy pasażerskie w zależności od dnia tygodnia czy pory dnia.

Większość obiektów użyteczności publicznej istotnych z punktu widzenia zapewnienia dostępności w ramach przewozów powiatowych jest zlokalizowanych w Tomaszowie Mazowieckim.

Istotne jest zapewnienie osobom niepełnosprawnym wygodnego dostępu do obiektów użyteczności publicznej, w szczególności do placówek służby zdrowia oraz instytucji publicznych. Największe przepływy pasażerskie w powiecie odnotowuje się w dni robocze w godzinach szczytu porannego i popołudniowego na trasach łączących gminy powiatu tomaszowskiego z miastem Tomaszów Mazowiecki, natomiast najatrakcyjniejszym kierunkiem pozapowiatowym jest miasto Łódź. Obecnie prognozuje się utrzymanie popytu na usługi transportowe na zbliżonym poziomie do obecnego. Planuje się dążyć do utrzymania zasadniczej części sieci komunikacyjnej powiatu. Powyższe informacje zostały uwzględnione przy planowaniu publicznego transportu zbiorowego w powiecie tomaszowskim.

5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

5.1 Źródła i formy finansowania

Obecnie powiat tomaszowski jako jednostka samorządu terytorialnego nie finansuje usług przewozowych. Usługi publicznego transportu zbiorowego są realizowane przez przedsiębiorców prywatnych, działających na zasadach komercyjnych, uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie stosownych zezwoleń. Refundacja biletów ulgowych sprzedawanych przez tych przewoźników odbywa się ze środków marszałkowskich.

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

- pobieraniu przez operatora, któremu powiat tomaszowski powierzy (w drodze przetargu lub bezprzetargowo) świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego, lub bezpośrednio przez sam powiat tomaszowski opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego za sprzedaż biletów,
- przekazaniu operatorowi tzw. rekompensaty (wynagrodzenia) z tytułu:
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym,

- utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości powiatu tomaszowskiego, o ile zostały ustanowione,
- poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- udostępnianiu operatorowi przez powiat tomaszowski środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

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

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

5.2 Koszty, z jakimi może wiązać się uruchomienie przewozów użyteczności publicznej

Koszty organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na szczeblu powiatowym będą pochodną wybranego modelu finansowania usług użyteczności publicznej w tym zakresie.

W przypadku powiatu tomaszowskiego należy wziąć pod uwagę co do zasady model oparty w pierwszej kolejności na pobieraniu przez operatora, wyłonionego w postępowaniu koncesyjnym, wpływów z tytułu opłat ze sprzedaży biletów. Aby taki model finansowania zastosować, należy dokonać wyboru operatora lub operatorów transportu zbiorowego w oparciu o przepisy ustawy o koncesji na roboty budowlane i usługi. Wybrany koncesjonariusz (operator) będzie operował na sieci lub jej wycinku (w przypadku kilku operatorów) i pobierał z tego tytułu opłaty za sprzedane bilety, które będą stanowiły wyłączny przychód operatora.

Drugim możliwym modelem, w którym można zrealizować wszystkie planowane warianty jest model polegający na zapłacie za usługę publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu wpływów ze sprzedaży biletów po stronie Organizatora. Taki model jednakże wymaga uzyskania przez Organizatora uprzedniej wiedzy na temat wpływów z biletów na danych liniach lub całej sieci. Wymaga on także zaangażowania realnych środków budżetowych, czego można uniknąć w przypadku modelu koncesyjnego.

W związku z tym rekomendowanym modelem jest model koncesyjny, który po pierwsze daje możliwość nieangażowania środków budżetowych, a po drugie pozwala uzyskać przez pierwsze lata jego funkcjonowania realną wiedzę o wskaźnikach technicznych/ekonomicznych/finansowych całej sieci niezależnie od wybranego wariantu.

Odnosząc powyższe założenia do planowanej sieci o charakterze użyteczności publicznej zakłada się, iż koszty uruchomienia przewozów w modelu koncesyjnym będą de facto zerowe – brak wydatku dla budżetu powiatu – natomiast w modelu zapłaty za usługę będą musiały zostać skalkulowane według rynkowych stawek za podobne usługi, przy czym będą one o tyle mniejsze, o ile większy będzie przychód z biletów za przejazdy transportem organizowanym przez powiat tomaszowski. Należy pamiętać, że wariant bezkosztowy będzie możliwy do osiągnięcia tylko w przypadku rentowności sieci, co jest zależne od rozkładu jazdy, wpływów z biletów i zapewnieniu wyłączności przystankowej dla operatora.

Poniżej w tabeli zestawiono szacunkowe koszty według poszczególnych modeli. Dla kalkulacji przyjęto, iż stawka za wozokilometr płacona operatorowi w przypadku modelu zapłaty za usługę nie będzie wyższa niż 3 zł netto.

Tabela 13. Przedstawienie kosztów, z jakimi może wiązać się uruchomienie publicznych przewozów w wariantcie podstawowym

Wariant	Model I	Model II		Model III	
	Koncesyjny/szacowany koszt	Zapłaty za usługę/szacowany koszt	Założenia do Modelu II	Samorządowy zakład budżetowy/szacowany koszt	Założenia do Modelu III
Wariant podstawowy	Model „bezkosztowy*” dla budżetu	Szacowany łączny koszt roczny dla całej sieci ok. 1,159 mln zł netto (kwota zostanie pomniejszona o uzyskane wpływy z biletów)	Założenia: - Liczba wozokilometrów przewidziana do realizacji w ciągu roku, zgodna z planowanymi liniami zamieszczonymi w tab. 6 wynosi 386 208 km , przy założeniach: liczba dni w miesiącu: - roboczych: 22 - soboty: 4 - niedziele i święta: 4 Założona stawka za wozokilometr wynosi 3 zł netto.	Szacowany łączny koszt roczny dla całej sieci ok. 1,159 mln zł netto (kwota zostanie pomniejszona o uzyskane wpływy z biletów)	Założenia: - Liczba wozokilometrów przewidziana do realizacji w ciągu roku, zgodna z planowanymi liniami zamieszczonymi w tab. 6 wynosi 386 208 km , przy założeniach: liczba dni w miesiącu: - roboczych: 22 - soboty: 4 - niedziele i święta: 4 Założona stawka za wozokilometr wynosi 3 zł netto.

*bezkosztowy * – tylko w przypadku sporządzenia odpowiedniej umowy między organizatorem i operatorem, do zadań organizatora będzie również należeć rozliczanie i kontrolowanie operatora, co może generować pośrednie koszty dla powiatu związane z organizacją transportu nie ujęte w powyższej tabeli.*

Źródło: opracowanie własne

Faktyczne koszty są możliwe do wyliczenia w momencie stworzenia kompletnego rozkładu jazdy komunikacji zbiorowej.

Podstawowym warunkiem aby wariant był bezkosztowy jest sporządzenie odpowiedniej umowy pomiędzy operatorem a organizatorem, w której zostaną określone i przeniesione na operatora wszystkie ryzyka związane ze świadczeniem usług publicznego transportu zbiorowego.

Dodatkowo muszą zostać spełnione następujące czynniki:

- zorganizowana sieć musi być rentowna (istotnym elementem jest, przeprowadzenie dialogu technicznego z przewoźnikami, na podstawie którego między innymi powinny zostać zaplanowane rozkłady jazdy na poszczególnych liniach zapewniające rentowność całej sieci),
- odpowiednia polityka przystankowa (w tym podjęcie odpowiednich uchwał między innymi w zakresie określenia: przystanków komunikacyjnych, opłat za korzystanie z nich),
- umowa wyłączająca dodatkowe roszczenia finansowe operatora względem organizatora,
- współpraca z gminami, nieodbieranie wzajemnie pasażerów na fragmentach linii pokrywających się.

W przypadku braku zainteresowania ze strony przedsiębiorców świadczeniem usług na podstawie koncesji na roboty budowlane lub usługi, wariant bezkosztowy nie będzie możliwy do realizacji.

5.3 Rentowność linii komunikacyjnych

Szacuje się, że rentowność linii komunikacyjnych obsługiwanych przez przewoźników komercyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich jest dodatnia. Przewoźnicy ci, realizując usługi przewozowe, kierują się głównie aspektami ekonomicznymi prowadzonej działalności celem osiągnięcia dodatnich wyników swojej aktywności.

Najbardziej rentowne są połączenia realizowane w czasie szczytów komunikacyjnych (porannego i popołudniowego), ponieważ wtedy występują największe napełnienia pojazdów i tym samym pojawia się największa sprzedaż biletów. Mieszkańcy powiatu tomaszowskiego dojeżdżają wtedy do szkół i do pracy.

Połączenia realizowane w trakcie trwania międzyszczytu cechują się znacznie niższym popytem w porównaniu z okresem szczytu komunikacyjnego. Przewoźnicy obsługują te połączenia także ze względów społecznych oraz aby móc korzystać z tzw. efektu skali występującego przy obsłudze sieci komunikacyjnej umożliwiającej realizację podróży w wielu kierunkach i w różnych porach dnia.

Mając na uwadze powyższe planuje się, iż rozkłady jazdy publicznej komunikacji zbiorowej będą ułożone w taki sposób, aby planowane linie o charakterze użyteczności publicznej pozwalały uzyskać zysk operatorom.

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Zanieczyszczenie środowiska naturalnego, zatłoczenie dróg oraz problemy społeczne to tylko niektóre z negatywnych efektów rosnącej presji motoryzacyjnej, wpływającej na pogarszanie się jakości życia na terenach zurbanizowanych.

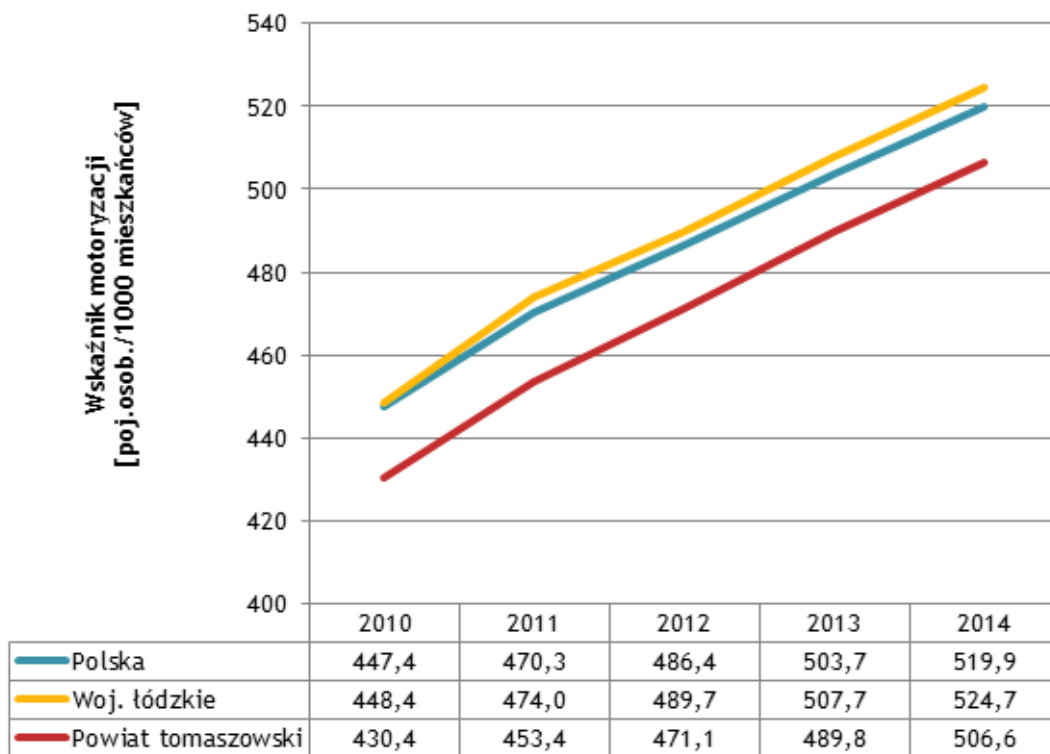
Celem polityki transportowej jest zrównoważony rozwój, czyli dążenie do zachowania optymalnego podziału pomiędzy transportem zbiorowym a zindywidualizowanym oraz do zmniejszenia obciążenia ruchem sieci drogowej. Obciążenie to jest zależne m.in. od częstotliwości użytkowania aut, stopnia napełnienia oraz wskaźnika motoryzacji.

6.1 Wskaźnik motoryzacji

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

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

Na poniższym wykresie przedstawiono wartość wskaźnika motoryzacji dla powiatu tomaszowskiego w latach 2010 – 2014 oraz, dla porównania, wskaźniki dla województwa łódzkiego oraz Polski.

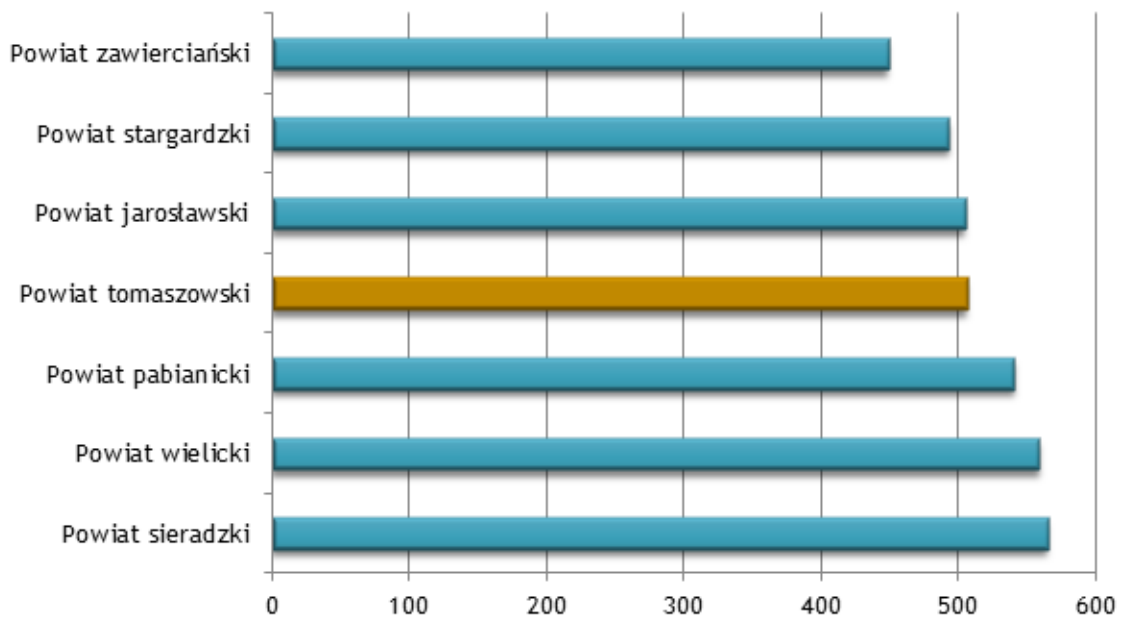


Wykres 7. Wskaźnik motoryzacji powiatu tomaszowskiego, woj. łódzkiego oraz Polski w latach 2010 – 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W latach 2010 – 2014 wskaźnik motoryzacji w powiecie tomaszowskim rósł, jednak był niższy od wskaźnika motoryzacji zarówno w Polsce, jak i w województwie łódzkim.

Poniższy wykres porównuje wskaźnik motoryzacji powiatu tomaszowskiego ze wskaźnikami motoryzacji w innych powiatach podobnych pod względem liczby mieszkańców.



Wykres 8. Porównanie wskaźnika motoryzacji powiatu tomaszowskiego z powiatami podobnymi pod względem liczby ludności

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wskaźnik motoryzacji w powiecie tomaszowskim, w porównaniu z innymi powiatami, plasuje się na pozycji uśrednionej. Według krajowych prognoz, wskaźnik w powiecie będzie rósł, jednak w nieco wolniejszym tempie.

Rosnący wskaźnik motoryzacji, przy zwiększającej się liczbie ludności oznacza, że w powiecie przybywa samochodów osobowych, które stanowią konkurencję dla transportu zbiorowego. Mieszkańcy powiatu tomaszowskiego mają coraz łatwiejszy dostęp do komunikacji indywidualnej. Aby zahamować przyrost samochodów osobowych, konieczna jest poprawa atrakcyjności transportu zbiorowego poprzez podwyższenie standardu usług przewozowych.

6.2 Preferowane cechy komunikacji zbiorowej

Potrzeby transportowe mieszkańców powiatu tomaszowskiego są zaspokajane przez transport zbiorowy i indywidualny. Na komunikację zbiorową składa się komunikacja autobusowa o charakterze gminnym, powiatowym i ponadpowiatowym. W podróży powiatowych transport zbiorowy wykorzystywany jest głównie przez młodzież w wieku szkolnym oraz osoby niemogące z racji wieku, stanu zdrowia lub sytuacji materialnej samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego. Ranking postulatów przewozowych oraz stopień ich spełnienia, to zestaw determinant wskazujących na kierunki kształtowania podziału zadań przewozowych w transporcie zbiorowym z punktu widzenia pasażera. Podział zadań przewozowych jest mierzony udziałem poszczególnych środków transportu w przewozach i obliczany jako stosunek liczby podróży realizowanych danym środkiem transportu do ogólnej liczby wykonywanych podróży. Standard świadczonych usług komunikacyjnych w powiecie tomaszowskim powiat planuje rozpatrywać przy pomocy następujących postulatów przewozowych:

- bezpośredniość - udział linii przebiegających przez miasto powiatowe,
- częstotliwość - podstawowe standardy częstotliwości kursowania linii w dniu powszednim w godzinach porannych szczytów (6-9), popołudniowych szczytów (14-19) oraz w soboty w południe i niedziele po południu,
- dostępność – odległość do przystanku wyrażona w minutach i metrach, udział niskowejściowego taboru, dostęp dla osób niepełnosprawnych do przystanku,
- informacja – wszystkie dostępne źródła informacji o transporcie publicznym,

- niezawodność – udział niezrealizowanych kursów autobusowych w stosunku do wszystkich kursów planowych,
- niski koszt – taryfa biletowa (ceny podstawowych biletów jednorazowych i okresowych),
- prędkość – poziom prędkości komunikacyjnej autobusów,
- punktualność – udział kursów zrealizowanych z określonym odchyleniem rozkładu jazdy,
- wygoda – udział pojazdów klimatyzowanych, niskowejściowych, zapewnienie miejsc siedzących.

Poziom zadowolenia pasażerów z funkcjonowania komunikacji powiatowej można badać bezpośrednio poprzez przeprowadzenie bezpośrednich wywiadów z mieszkańcami odpowiadającymi na pytania, jak oceniają całość funkcjonowania komunikacji zbiorowej oraz rankingujących ważność postulatów transportowych (np. metodą PAPI). Różne systemy transportowe funkcjonujące w granicach jednego powiatu powodują utrudnienia dla ich użytkowników z powodu braku integracji taryf oraz rozkładów jazdy. W miarę posiadanych możliwości należy dążyć do integracji wszystkich systemów transportowych funkcjonujących na jego terenie tak, aby w przyszłości stworzyły jeden spójny system ze zintegrowaną taryfą oraz zapewnionymi skomunikowaniami.

7. Zasady organizacji rynku przewozów

7.1 Powiat tomaszowski jako organizator publicznego transportu zbiorowego

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

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

Ustawodawca nakłada na organizatora obowiązki:

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

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

W ramach organizacji rynku przewozów powiatowych powiat tomaszowski planuje wdrożyć model zakładający partycypację finansową gmin z terenu powiatu tomaszowskiego w finansowaniu publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej. Model taki można wdrożyć w chwili obecnej w jednym z dwóch wariantów opisanych poniżej.

Wariant nr I - zadania organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego na terytorium powiatu tomaszowskiego wykonuje powiat w następującym modelu:

- Organizator: powiat tomaszowski,
- Operator: wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 UPTZ i pkt. 7.2. niniejszego planu,
- Współpraca powiat – gminy: w oparciu o dotację otrzymywaną z gminy przez powiat na podstawie stosownych uchwał oraz umowy dot. wydatkowania dotacji,
- Charakter przewozów: powiatowe przewozy o charakterze użyteczności publicznej,
- Finansowanie przewozów:
 - refundacja ulg ustawowych – w zakresie linii powiatowych o charakterze użyteczności publicznej określonych w niniejszym planie,
 - wpływy z biletów – ewentualne dodatkowe wpływy z biletów stanowiąc będą przychód operatora,

- pomoc finansowa gmin w trybie art. 220 ustawy o finansach publicznych,
- budżet powiatu – art. 51 ust. 1 pkt 1 UPTZ.

Wariant nr II - zadania organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego na terytorium powiatu tomaszowskiego wykonuje związek powiatu tomaszowskiego i jego gmin w następującym modelu:

- Organizator: związek powiatowo – gminny,
- Operator: wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 UPTZ i pkt. 7.2. niniejszego planu;
- Współpraca powiat – gminy: możliwość trwałego sformalizowania zasad współpracy w oparciu o statut związku powiatowo – gminnego;
- Charakter przewozów: powiatowo – gminne przewozy o charakterze użyteczności publicznej;
- Finansowanie przewozów:
 - refundacja ulg ustawowych – w zakresie linii powiatowo – gminnych o charakterze użyteczności publicznej określonych w powiatowo – gminnym planie transportowym uchwalanym przez zgromadzenie związku powiatowo – gminnego,
 - wpływy z biletów – ewentualne dodatkowe wpływy z biletów stanowiąc będą przychód operatora,
 - budżet związku powiatowo – gminnego – art. 51 ust. 1 pkt 1 UPTZ.

Poniżej w tabeli zostały przedstawione podstawowe różnice pomiędzy zaproponowanymi dwoma wariantami współpracy pomiędzy powiatem a innymi gminami.

Tabela 14. podstawowe różnice pomiędzy zaproponowanymi dwoma wariantami współpracy pomiędzy powiatem a innymi gminami

Wariant I	Wariant II
- nie jest tworzony odrębny podmiot prawny – powiat tomaszowski jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie całego powiatu	- utworzenie odrębnej jednostki organizacyjnej, którą jest związek, posiadającej podmiotowość prawną
- odpowiedzialność za wykonanie zadania ponosi powiat tomaszowski	- odpowiedzialność za wykonanie zadania przechodzi na utworzony związek
- przy umowach wieloletnich o świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego z przewoźnikami konieczność zawierania co roku porozumień pomiędzy powiatem a jst o przekazanie pomocy finansowej - porozumienia powinny być poprzedzone zabezpieczeniem środków finansowych w budżecie jst przekazującej środki oraz uchwałą o udzieleniu pomocy finansowej	- jst tworzące związek uchwalają statut związku, w którym m.in. określają zasady finansowania związku, partycypację poszczególnych jst w zasadach ponoszenia kosztów, warunki wystąpienia jst ze związku - zasady ustalane są na cały okres trwania związku, z uwzględnieniem ewentualnych zmian statutu podjętych we właściwym trybie
- w przypadku zawarcia wieloletniej umowy wykonawczej z przewoźnikiem po stronie powiatu tomaszowskiego istnieje ryzyko obowiązku ponoszenia kosztów w całości, w przypadku rezygnacji jst (gmin) z dalszej partycypacji w kosztach	- opisane w tabeli obok ryzyko nie istnieje – zasady ponoszenia kosztów zostają ustalone w statucie związków, możliwość wystąpienia tylko w przypadku zaistnienia okoliczności opisanych w statucie

Źródło: opracowanie własne

Zawarcie porozumienia o przekazaniu pomocy finansowej i jego wykonanie musi być zabezpieczone odpowiednimi środkami finansowymi. Przekazanie środków finansowych z jednej jst do drugiej wymaga podjęcia odpowiednich uchwał przez organy stanowiące podmiotu oraz podpisania porozumień w odpowiedniej kolejności. Zasady i wysokość przekazywanych środków musi zostać określona w treści porozumienia. Jak zostało wskazane powyżej w tabeli, istnieje ryzyko rezygnacji gmin z dalszego udzielania pomocy finansowej powiatowi pełniącemu funkcję organizatora publicznego transportu zbiorowego. Ryzyko to

można zniwelować poprzez odpowiednie zapisy w umowie wykonawczej z przewoźnikiem, uprawniające powiat do odstąpienia w części od umowy w razie nieprzekazania w danym roku budżetowym pomocy finansowej przez gminy.

Przed wyborem operatora powiat wspólnie z gminami rozważy, który z przedstawionych modeli będzie najkorzystniejszy.

7.2 Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

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

W przypadku, gdy powiat tomaszowski rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, planuje się, że operator publicznego transportu zbiorowego będzie wybierany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

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

Istnieje również możliwość realizowania przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego w formie samorządowego zakładu budżetowego (zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010r.)

Poniżej zostały wskazane istotne różnice dla powiatu wynikające ze sposobu wyboru operatora. Dotyczą one zakładu budżetowego oraz operatora zewnętrznego wybranego w trybie przetargowym lub koncesyjnym. Uwagi nie odnoszą się do operatora jako podmiotu wewnętrznego, gdyż powiat nie posiada udziałów w spółce prawa handlowego, która spełniałaby takie wymagania.

Tabela 15. Różnice dla wynikające ze sposobu wyboru operatora

Zakład budżetowy (w rozdziale 7.2.1 została przedstawiona procedura powołania zakładu budżetowego)	Podmiot zewnętrzny	
	Procedura przetargowa	Procedura koncesyjna
– powołanie zakładu budżetowego zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy o gospodarce komunalnej oraz ustawy o finansach publicznych – powołanie zakładu uchwałą Rady powiatu, w której następuje powierzenie wykonywania zadania;	– publikacja ogłoszenia o zamiarze wyboru operatora zgodnie z terminami wynikającymi z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz Rozporządzenia 1370/2007 – organizacja procedury przetargowej zgodnie z przepisami ustawy Prawo zamówień publicznych	– publikacja ogłoszenia o zamiarze wyboru operatora zgodnie z terminami wynikającymi z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz Rozporządzenia 1370/2007 – organizacja procedury koncesyjnej zgodnie z przepisami ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi
– nie ma potrzeby zawierania odrębnej umowy powierzenia wykonywania zadania publicznego transportu zbiorowego, gdyż zobowiązanie do świadczenia usług zostanie zawarte w akcie kreującym zakład budżetowy	– zawarcie umowy z wybranym Przewoźnikiem	– zawarcie umowy z wybranym Przewoźnikiem
– obowiązek wyposażenia przez powiat powstały zakład budżetowy w majątek (tabor autobusowy, zaplecze techniczne, infrastruktura) poprzez zakup składników majątkowych lub ich najem;	– nie ma obowiązku wyposażenia Przewoźnika w składniki majątkowe niezbędne do wykonywania usług transportu, co do zasady Przewoźnik powinien dysponować swoim taborem oraz zapleczem technicznym, ewentualne przekazanie na podstawie umów zobowiązaniowych	– nie ma obowiązku wyposażenia Przewoźnika w składniki majątkowe niezbędne do wykonywania usług transportu, co do zasady Przewoźnik powinien dysponować swoim taborem oraz zapleczem technicznym, ewentualne przekazanie na podstawie umów zobowiązaniowych
– brak możliwości wypowiedzenia umowy świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego przez Przewoźnika (jednak w przypadku najmu taboru istnieje ryzyko wypowiedzenia umowy przez wynajmującego)	– możliwość wypowiedzenia umowy przez Przewoźnika tylko w przypadku, gdy jest to przewidziane w umowie wykonawczej	– możliwość wypowiedzenia umowy przez Przewoźnika tylko w przypadku, gdy jest to przewidziane w umowie wykonawczej
– wynagrodzenie: rekompensata wypłacana na zasadach jak przy umowie zawartej w trybie bezpośredniego powierzenia, pełne pokrycie kosztów świadczenia usług	– wynagrodzenie: określone w umowie wykonawczej, wysokość wynagrodzenia zostaje ustalona w trakcie postępowania, kryterium oceny oferty (jeśli ustalone w przetargu wynagrodzenie nie wystarcza na pokrycie kosztów świadczenia usług Przewoźnik nie ma roszczenia o wyrównanie – procedura <i>stricte</i> konkurencyjna)	przeniesienie części ryzyka na Przewoźnika, wynagrodzenie: przychody z biletów oraz rekompensata jako świadczenie wyrównujące, <u>z tym że rekompensata nie może zapewnić rentowności świadczenia usług</u> - podstawowa zasada koncesji

Źródło: opracowanie własne

Powiat dokona wyboru operatora w jednym z powyższych trybów (zależnie od zaistniałej sytuacji, powiat dokona wyboru najkorzystniejszego dla siebie trybu).

Obecnie najkorzystniejszym trybem wyboru operatora wydaje się być wykonywanie publicznego transportu zbiorowego na podstawie umowy zawartej z przewoźnikiem zewnętrznym wybranym w trybie postępowania koncesyjnego. Podstawowym kryterium przemawiającym za wyborem przewoźnika w tym trybie jest kwestia zasad wynagradzania wykonawcy usług oraz zasady podziału ryzyka. Udzielenie koncesji na roboty budowlane

lub usługi wiąże się z przeniesieniem na koncesjonariusza ryzyka operacyjnego związanego z wykonywaniem tych usług i obejmującego ryzyko związane z popytem lub z popytą, albo oba te rodzaje ryzyka. Uznaje się, że koncesjonariusz przejmuje ryzyko operacyjne, jeśli w normalnych warunkach funkcjonowania nie ma gwarancji odzyskania kosztów poniesionych w związku z wykonywaniem usług będących przedmiotem koncesji, a usługi publicznego transportu zbiorowego do takich należą.

W przypadku braku zainteresowania świadczeniem usług na podstawie koncesji na roboty budowlane lub usługi ze strony przedsiębiorców, powiat rozważy wybór operatora w innym trybie wskazanym powyżej.

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

7.2.1 Powołanie samorządowego zakładu budżetowego.

Samorządowy zakład budżetowy jest jedną z form prowadzenia gospodarki komunalnej w zakresie realizacji zadań użyteczności publicznej przez jednostki samorządu terytorialnego. Zgodnie z art. 7 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (Dz.U. Nr 45, poz. 236), w tej formie mogą być realizowane przez daną jednostkę samorządową tylko zadania o charakterze użyteczności publicznej. Zadania o charakterze użyteczności publicznej utożsamia się z zadaniami własnymi danego samorządu terytorialnego. W art. 4 ust. 1 pkt 6) ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz.U. z 2015 r. poz. 1445) wśród zadań własnych samorządu powiatowego wymienia transport zbiorowy, co oznacza, że powiat tomaszowski może realizować zadanie polegające na zaspokajaniu potrzeb mieszkańców w zakresie transportu zbiorowego za pomocą samorządowego zakładu budżetowego.

Samorządowy zakład budżetowy łączy, przekształca i likwiduje organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego – w tym przypadku radę powiatu. Utworzony podmiot nie posiada odrębnej osobowości prawnej, działa w ramach osobowości prawnej powołującego go samorządu, pomimo wyodrębnienia organizacyjnego, majątkowego i finansowego. Powołana jednostka prowadzi swoją gospodarkę finansową zgodnie z przepisami art. 15 i art. 16 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz.U. z 2013 r. poz. 885).

W akcie kreującym daną jednostkę organ stanowiący musi zawrzeć obowiązek świadczenia usług publicznych. W szczególności akt ten powinien określać, że celem działalności zakładu jest zaspokajanie potrzeb mieszkańców w zakresie transportu zbiorowego poprzez świadczenie usług publicznych.

Doprecyzowanie warunków wykonywania usług publicznych nałożonych na samorządowy zakład budżetowy może nastąpić w statucie lub regulaminie uchwalonym przez organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego. Alternatywnie organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego może przekazać organowi wykonawczemu jednostki samorządu terytorialnego kompetencję do szczegółowego uregulowania zakresu obowiązku świadczenia usług publicznych.

Powierzenie wykonywania zadania publicznego, jak również ustalenie wszystkich jego szczegółów, w sposób opisany w powyższym akapicie jest zgodne z przepisami Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (...) z dnia 23 października 2007 r. oraz zawartą w Rozporządzeniu szeroką definicją umowy o świadczenie usług publicznych. Bowiernie zgodnie z dyspozycją przepisu art. 2. pkt i). umowa może mieć również formę decyzji właściwego organu, która stanowi indywidualny akt ustawodawczy lub wykonawczy albo zawiera warunki, zgodnie z którymi właściwy organ samodzielnie świadczy usługi lub powierza ich usługi podmiotowi wewnętrznemu.

Opisywany dokument powierzenia wykonywania zadania publicznego musi być również zgodny z zapisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2015 r. poz. 1440), a dokładnie z przepisami dotyczącymi umowy o świadczenie usług publicznych. Zgodnie z art. 4. ust. 2. pkt 4) ustawy ilekroć w ustawie jest mowa o umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, należy przez to rozumieć również akt wewnętrzny określający warunki wykonywania usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego przez samorządowy zakład budżetowy.

Powierzenie wykonywania zadania w sferze publicznego transportu zbiorowego następuje w formie wewnętrznego kreującego samorządowy zakład budżetowy.

Rozliczenie i wypłata rekompensaty następuje w oparciu o takie same zasady, jak przy podmiocie, któremu powierzenie wykonywania zadania nastąpiło w formie umowy. Co oznacza, że wypłacana rekompensata musi być zgodna z przepisami oraz załącznikiem do Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (...) z dnia 23 października 2007 r.

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

Na podstawie przepisów zawartych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnianie przystanków komunikacyjnych dla przewoźników oraz określenie warunków i zasad korzystania z tej infrastruktury.

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

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

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

7.4 Przygotowanie oferty przewozowej

W przypadku planowego organizowania komunikacji zbiorowej przez powiat tomaszowski, organizator wspólnie z operatorem w każdym roku budżetowym planuje przygotować „Plan zadań przewozowych” na rok następny.

Plan ten powinien składać z:

- 1) planu zadań przewozowych transportu publicznego w powiecie tomaszowskim;
- 2) planu zadań przewozowych linii międzypowiatowych (w przypadku podpisania porozumienia powiatowego).

Plan ten powinien uwzględniać i być zgodny z:

- obowiązującym Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- ustalonymi i przyjętymi w planie transportowym standardami usług,
- faktycznym zapotrzebowaniem na przewozy,
- możliwościami finansowymi organizatora.

Roczny „Plan zadań przewozowych” powinien określać:

- sieć komunikacyjną ze szczegółowymi przebiegami linii,
- częstotliwości kursowania linii w poszczególne dni tygodnia,
- wielkość pracy przewozowej na tych liniach (liczbę wozokilometrów i wozogodzin),
- przewidywane koszty realizacji pracy przewozowej na terenie powiatu jak poszczególnych gmin.

Przygotowanie ww. planu na rok następny nie jest wymogiem ustawowym, jednak pozwala w przyszłości optymalnie planować oraz organizować publiczny transport zbiorowy na obszarze powiatu tomaszowskiego.

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

8.1 Informacje ogólne

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

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

Tabela poniżej przedstawia przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.

Tabela 16. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

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

Źródło: opracowanie własne

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

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

8.2 Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną

8.2.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego, wpływ transportu na środowisko

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

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

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

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

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

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

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

W przypadku obsługi linii publicznej komunikacji zbiorowej przez tabor używany, dopuszcza się pojazdy niespełniające najwyższych norm spalin, jednak do roku 2020 powinny one spełniać co najmniej normę Euro 4. Przy wykorzystaniu do obsługi linii publicznej komunikacji zbiorowej pojazdów fabrycznie nowych wymaga się, aby spełniały one normę Euro 6.

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

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

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

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

Powiat, w miarę posiadanych możliwości finansowych, będzie dążył, aby przedstawione powyżej rozwiązania były stosowane u operatora publicznego transportu zbiorowego w powiecie tomaszowskim.

8.2.3 Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Poniżej w tabeli zostały określone podstawowe standardy pojazdów wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym

Tabela 17. Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Wyposażenie pojazdu	Pojazdy fabrycznie nowe	Pozostałe, używane
herb lub logo powiatu (operatora) jednoznacznie identyfikujące pojazdy kursujące na liniach organizowanych przez powiat	X	X
aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez powiat	X	X
regulamin przewozów	X	X
taryfa przewozowa	X	X
przednia tablica kierunkowa - elektroniczny wyświetlacz ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	
przednia tablica kierunkowa z kierunkiem jazdy (inna niż elektroniczna)		X
boczna tablica kierunkowa – z prawej strony- ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	X
miejsce na wózek inwalidzki	X	
niskie wejście	X	
norma spalin Euro 6	X	
przycisk sygnalizujący zamiar opuszczenia pojazdu przez osobę poruszającą się na wózku inwalidzkim	X	
rampa dla wózków	X	
wyposażenie w system informacji wizualnej i dźwiękowej ułatwiający podróż osobom niedosłyszącym i ociemniałym	X	

Źródło: opracowanie własne

8.3 Pożądany standard infrastruktury przystankowej

8.3.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróży do infrastruktury przystankowej

Dostępność do infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży (np. domu, pracy) do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Czas dojścia do przystanku zależy nie tylko od odległości do przystanku, lecz także między innymi od struktury urbanistycznej rejonu, w którym przystanek się znajduje oraz strat czasu powodowanych pokonywaniem miejsc kolizji potoków ruchu pieszego z ruchem samochodowym, a także od jakości drogi pieszej, różnicy wysokości i przeszkód naturalnych. W przewozach powiatowych można zwiększyć dostępność przystanków poprzez lokalizację w ich obrębie parkingów typu Bike&Ride.

W każdej miejscowości objętej powiatową siecią komunikacyjną na obszarze powiatu tomaszowskiego, planuje się zatrzymanie pojazdu na minimum jednym przystanku. Większa liczba przystanków w miejscowościach będzie uwarunkowana faktycznymi potrzebami transportowymi oraz możliwościami technicznymi utworzenia przystanku.

8.3.2 Docelowy standard przystanków komunikacyjnych

Powiat tomaszowski, w miarę posiadanych środków finansowych, dążyć będzie do zapewnienia możliwie najwyższego standardu przystanków komunikacyjnych, odpowiadającego potrzebom powiatowych przewozów pasażerskich.

W trakcie przebudowy dróg powiatowych oraz – w uzasadnionych przypadkach i w miarę posiadanych funduszy – autonomicznie względem procesu inwestycyjnego na sieci dróg powiatowych – powiat tomaszowski ujednotwili standard przystanków komunikacyjnych, uwzględniając przy tym:

- pełnią funkcję dominującą (przystanek głównie dla wsiadających/wysiadających),
- liczbę pasażerów korzystających z przystanku,
- dostosowanie przystanku do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej,

- natężenie ruchu na drodze, wzdłuż której zlokalizowany jest przystanek.

W poniższej tabeli zestawiony został docelowy standard przystanków komunikacyjnych

Tabela 18. Docelowy standard przystanków komunikacyjnych w powiecie tomaszowskim

Obszar	Elementy	Standard minimalny	Standard optymalny
Oznaczenie przystanku	Tabliczka D-15 „przystanek autobusowy” Znak drogowy umieszczony na słupku lub stanowiący element wiaty przystankowej	X	X
	Nazwa przystanku i numer słupka Tabliczka zawierająca nazwę i numer przystanku umieszczona na słupku, nad znakiem D-15	X	X
	Oznaczenie statusu przystanku („dla wysiadających”, „na żądanie”) Tabliczka informująca o statusie przystanku	X	X
	Piktogram informujący o zakazie palenia	X	X
	Informacja o zarządcy przystanku Informacja umieszczona na odwrocie znaku D-15 albo na tablicy informacyjnej	X	X
Informacja pasażerska	Tabliczka z rozkładem jazdy	X	X
	Schemat sieci połączeń	X (przystanki węzłowe)	X (wszystkie przystanki)
	Skrócona taryfa przewozowa	X (przystanki węzłowe)	X (wszystkie przystanki)
Miejsce oczekiwania	Ławka	X (wszystkie przystanki wyposażone w wiaty)	X (wszystkie przystanki wyposażone w wiaty)
	Wiata przystankowa Z przezroczystymi ścianami	X (nowe przystanki)	X (nowe i modernizowane przystanki)
Peron	Nawierzchnia peronu	X (utwardzona)	X (np. z kostki betonowej)
	Wysokość peronu ponad nawierzchnią drogi Minimum 18 cm	X (przystanki węzłowe, główne przystanki w gminach)	X
	Płyty wskaźnikowe i prowadzące Linia bezpieczeństwa przy krawędzi peronowej wykonana z żółtych płyt z tzw. guzkami	X (przystanki węzłowe)	X
Inne	Stojak rowerowy	-	X
	Słup ogłoszeniowy	-	X
	Kosz na śmieci	X	X

Źródło: opracowanie własne

8.4 Taryfa i bilety

W ramach sieci komunikacyjnej zaplanowanej przez powiat tomaszowski, planuje się dystrybucję biletów z podziałem na:

- bilety jednorazowe,
- bilety czasowe,
- bilety okresowe (imiennie i na okaziciela).

W celu zachęcenia pasażerów do podróżowania komunikacją powiatową, planuje się stworzenie atrakcyjnej oferty taryfowo – biletowej. W przyszłości obszar powiatu tomaszowskiego może zostać podzielony na strefy. Planuje się, że taryfa będzie zrozumiała i czytelna dla pasażera.

Bilety sprzedawane mogą być w formie papierowej lub kodowane na elektronicznej karcie lub legitymacji.

Brak integracji taryf różnych systemów transportowych na danym obszarze stanowi duże utrudnienie dla użytkowników komunikacji zbiorowej, dlatego należy dążyć do pełnej integracji wszystkich systemów transportowych funkcjonujących w powiecie tomaszowskim. Dostosowanie taryfy biletowej do potrzeb mieszkańców powiatu tomaszowskiego przyczyni się do zwiększenia popytu na te usługi poprzez pozyskanie nowych pasażerów.

9. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

Jednym z zadań sprawnego systemu informacji dla pasażerów jest podwyższanie jakości oferty transportu zbiorowego i integrowanie sieci komunikacyjnej. Kompleksowy i rozbudowany system informacji pasażerskiej sprawia, że transport zbiorowy postrzegany jest jako przemyślany, spójny oraz łatwo dostępny. Przygotowany nieodpowiednio, uważany jest za chaotyczny, trudny do zrozumienia, skomplikowany oraz nieuwzględniający potrzeb przewoźnych mieszkańców.

Niedostatecznie rozbudowany system informacji dla pasażerów może stać się przyczyną rezygnacji z odbywania podróży środkami komunikacji zbiorowej już na etapie jej planowania. Stąd ważne jest, aby system informacji pasażerskiej zawierał kompleksowe i szeroko dostępne informacje dla podróżnych.

9.1 Organizacja systemu informacji pasażerskiej

Zapewnienie systemu informacji dla pasażera jest zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakłada obowiązki:

- podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy na wszystkich przystankach oraz dworcach,
- podawania cennika opłat w pojazdach i na dworcach wraz z uprawnieniami do przejazdów ulgowych,
- podawania regulaminów przewozu na dworcach i wyciągu z regulaminu w pojazdach.

Ponadto kwestie związane z informacją pasażerską porusza także Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy. Uszczegóławia ono informacje rozkładowe, jakie powinny się znaleźć na przystankach i dworcach autobusowych oraz reguluje kwestie podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy. W myśl zapisów ww. rozporządzenia przewoźnik wykonujący regularny przewóz osób zobowiązany jest podać rozkład jazdy do publicznej wiadomości poprzez:

- zamieszczenie go na swojej stronie internetowej,
- przekazanie rozkładu jazdy organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, na którego obszarze przewoźnik wykonuje przewozy, celem podania do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera,
- przekazanie rozkładu jazdy oraz informacji dotyczącej rozkładu jazdy właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem, celem zamieszczenia informacji dotyczącej rozkładu jazdy na danym obiekcie,
- zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na wszystkich przystankach komunikacyjnych lub dworcach wymienionych w rozkładzie jazdy.

W przypadku, kiedy powiat tomaszowski rozpocznie pełnienie funkcji organizatorskich, planowane jest podjęcie działań mających na celu rozpoczęcie współpracy z województwem łódzkim w zakresie integracji informacji pasażerskiej, w szczególności we wspólnych węzłach przesiadkowych.

9.2 Planowany system informacji pasażerskiej

Informacja pasażerska będzie dostępna na każdym etapie związanym z realizacją procesu polegającego na przemieszczaniu się, tj.:

- w momencie wystąpienia potrzeby przewoźowej,
- w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej,
- w czasie odbywania podróży środkami transportu zbiorowego.

Informacje istotne z punktu widzenia podróżnego należy publikować:

- w pojazdach komunikacji powiatowej,
- na przystankach,
- w Internecie,
- w przyszłości poprzez aplikacje dedykowane urządzeniom mobilnym, np. smartfonom i tabletom.

W poniższej tabeli zestawiono planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji.

Tabela 19. Planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji

Miejsce publikacji	Zakres informacji
Pojazdy komunikacji zbiorowej	<ul style="list-style-type: none"> Numer linii i/lub kierunek jazdy z wyszczególnionymi ważniejszymi miejscowościami pośrednimi (pozwalającymi pasażerom jednoznacznie określić trasę przejazdu). Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). Regulamin przewozów, m.in. zasady przewozu osób, bagażu i zwierząt, zasady zgłaszania reklamacji, zasady kontroli biletów.
Przystanki komunikacyjne	<ul style="list-style-type: none"> Nazwa przystanku i numer słupka. Informacja o statusie przystanku (np. przystanek na żądanie). Wykaz linii autobusowych z przewidzianym postojem na przystanku albo informacja, w jakim kierunku odjeżdżają autobusy. Informacja o zarządcy przystanku komunikacyjnego i sposobie skontaktowania się z nim. Rozkład jazdy zawierający: <ul style="list-style-type: none"> numer linii komunikacyjnej i/lub kierunek jazdy autobusów, wykaz kolejnych przystanków komunikacyjnych albo miejscowości, przez które wiedzie dalsza część trasy, godziny odjazdów autobusów, nazwę przewoźnika/operatora, informacje kontaktowe z osobą (albo instytucją) odpowiedzialną za organizację i obsługę linii, okres obowiązywania rozkładu jazdy, legendę tłumaczącą użyte w rozkładzie oznaczenia. Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.
Węzeł przesiadkowy	<ul style="list-style-type: none"> Na peronach informacje jak na przystankach komunikacyjnych. Schemat połączeń komunikacyjnych obsługujących powiat tomaszowski. Schemat węzła przesiadkowego wraz z zaznaczeniem kierunków odjazdów autobusów w zależności od peronu – ułatwienie przesiadek. Tablica ze zbiorczym rozkładem jazdy - zawierająca informacje o skoordynowaniu połączeń.
Internet	<ul style="list-style-type: none"> Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). Informacje o zarządcach przystanków komunikacyjnych i sposobie skontaktowania się z nimi. Rozkład jazdy w formie tabelarycznej i planera podróży z możliwością wyznaczenia trasy przejazdu na mapie. Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.
Aplikacje mobilne	<ul style="list-style-type: none"> Rozkład jazdy w formie tabelarycznej i planera podróży. Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.

Źródło: opracowanie własne

10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu tomaszowskiego

Podstawowym kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu tomaszowskiego powinna być integracja na różnych szczeblach organizatorów. Z jednej strony chodzi o integrację ze szczeblem wojewódzkim (przewozy kolejowe i autobusowe, jeśli zostaną uruchomione), a z drugiej – z lokalnym – jako przewozy wewnątrzgminne, miejskie, podmiejskie oraz międzypowiatowe. Aspektami integracji powinny być rozkłady jazdy skoordynowane w węzłach przesiadkowych i na głównych przystankach, ujednolicane standardy wyposażenia i oznakowania pojazdów, a w przyszłości także taryfy i bilety.

Kierunkiem rozwoju jest także zwiększanie zasięgu oddziaływania transportu publicznego poprzez:

- zwiększanie liczby kursów (warunkowane stosownym finansowaniem),
- zwiększanie liczby tras,
- organizację systemów dowozowych: Park&Ride oraz Bike&Ride,

- promocję usług transportu publicznego (w tym między innymi poprzez wykonywanie planów mobilności).

Zaleca się po uruchomieniu połączeń użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym okresowo (np. co 3 lata) wykonać kompleksowe pomiary napełnień na liniach, a nie rzadziej niż co 4 lata – ankietowanie podróżnych (w celu ustalenia zachowań komunikacyjnych – źródeł i celów podróży, środka transportu, satysfakcji z usług itp.).

Badania cykliczne należy prowadzić na podstawie ustandaryzowanych procedur (precyzujących zakres i czas badań) tak, aby możliwe było porównywanie uzyskanych danych.

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

Do osiągnięcia powyższych celów konieczny jest racjonalny podział zadań pomiędzy transport zbiorowy i indywidualny. Na terenach o niskiej gęstości zaludnienia niemożliwe jest zorganizowanie satysfakcjonującej i ekonomicznie uzasadnionej oferty powiatowego transportu publicznego, dlatego tam dominującą rolę będzie pełnić transport indywidualny, głównie samochodowy, a transport zbiorowy będzie pełnić jedynie funkcję uzupełniającą. Osoby niemające możliwości skorzystania z transportu indywidualnego (ze względu na wiek, stan zdrowia, status majątkowy lub z jakichkolwiek innych przyczyn) muszą mieć możliwość dotarcia do miejsca pracy, nauki czy opieki zdrowotnej. Obsługa terenu o niskiej gęstości zaludnienia jest elementarnym działaniem przeciwdziałającym wykluczeniu społecznemu.

Kreowanie oferty transportowej na obszarach o wyższej gęstości zaludnienia, a w szczególności na głównych ciągach komunikacyjnych, na których można uzyskać satysfakcjonujący bilans ekonomiczny, będzie się opierać na innych zasadach. To właśnie tu do kwestii społecznych dochodzą aspekty zatłoczenia i wpływu na środowisko naturalne. Oferta publicznego transportu zbiorowego musi być już nie tylko usługą społeczną, ale również realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Nadmierny wzrost podróży samochodem prowadzi do kongestii, pogorszenia jakości powietrza i wzrostu poziomu hałasu oraz do zajmowania przestrzeni przez parkingi. Dlatego należy zaproponować mieszkańcom powiatu atrakcyjną komunikację publiczną poprzez zbudowanie przejrzystej sieci połączeń, przejrzystego systemu taryfowego oraz zapewnić odpowiedni standard usług. Uatrakcyjnienie oferty może się odbyć poprzez modernizację infrastruktury oraz wprowadzanie odpowiedniej organizacji ruchu.

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

10.1 Budowa nowych i modernizacja starych przystanków

Jednym z czynników mających wpływ na rozwój publicznego transportu zbiorowego jest modernizacja już istniejących i budowa nowych przystanków. Przystanek komunikacyjny jest punktem styku przestrzeni ogólnodostępnej z siecią transportu zbiorowego.

Pierwszym elementem jest dojście do przystanku. Przystanek powinien być łatwo dostępny, czyli, pomijając kwestię odległości, droga ta powinna być wolna od przeszkód, kałuż i błota niezależnie od warunków atmosferycznych, a pokonanie jezdni powinno być bezpieczne; w razie potrzeby wyznaczone.

Dotarcie do przystanku może się odbyć również w inny sposób, np. rowerem. Dlatego też główne nowo budowane jak i modernizowane przystanki powinny być wyposażone w stojaki (parkingi) rowerowe Bike&Ride.

Wszystkie przystanki, z których będzie w przyszłości korzystał wybrany operator powinny posiadać widoczną nazwę. Nazwa ta powinna być zawarta na rozkładzie jazdy (daje to pewność, że to prawidłowy rozkład) oraz w sposób widoczny dla pasażerów wysiadających – na słupku bądź na wiacie.

Modernizowane i nowo budowane przystanki powinny zostać wyposażone w miejsca siedzące oraz chroniącą przed warunkami atmosferycznymi wiatę. Wiata powinna mieć trzy pełne ściany, dach i odpowiednią głębokość, aby chronić przed zacinającym deszczem i śniegiem oraz dawać cień w słoneczne dni. Zaleca się,

aby obie boczne ściany były przezroczyste, wolne od reklam i plakatów, aby oczekujący mógł zauważyć zbliżający się pojazd. Wiata powinna zostać wyposażona w miejsca siedzące oraz miejsce dla osoby na wózku inwalidzkim bądź na postawienie wózka z dzieckiem. W pobliżu przystanku powinna znajdować się latarnia uliczna bądź inne oświetlenie. Na każdym przystanku obowiązkowo powinien znajdować się śmietnik.

Wysokość peronu powinna być tak dostosowana do obsługującego linie taboru, aby przestrzeń między krawędzią przystanku a podłogą pojazdu była jak najmniejsza. W przypadku zróżnicowanego taboru tak dedykowane rozwiązanie jest niemożliwe, należy więc przyjąć najodpowiedniejszą, nie stwarzającą zagrożenia wysokość peronu. Przestrzeń wzdłuż krawędzi peronowej powinna być wolna od jakichkolwiek przeszkód (słupów, barierek, drzew, śmietników itp.). Warto poprzez inny rodzaj nawierzchni, rowki i wypustki wyznaczyć miejsce, przy którym będą znajdowały się drzwi pojazdu służące do wsiadania osób niepełnosprawnych i niedowidzących. Miejsce to powinno znajdować się w jak najmniejszej odległości od tego przeznaczonego dla osób na wózkach inwalidzkich znajdującego się pod wiatą.

Infrastrukturę należy dostosować do roli, jaką pełni przystanek. W przypadku dużej popularności, a szczególnie na węzłach przesiadkowych, wiaty i ławki powinny być odpowiednio większe.

10.2 Tabor wykorzystywany w powiatowych przewozach użyteczności publicznej

W przyszłości, w miarę możliwości finansowych, powiat tomaszowski będzie wymagał od operatora świadczenia usług transportowych pojazdami posiadającymi jednolite barwy (ustalone przez powiat tomaszowski), spełniającymi najwyższe normy spalin oraz wyposażonymi w elementy poprawiające komfort podróżowania takie jak:

- niskie wejście,
- klimatyzację,
- udogodnienia dla osób z ograniczoną mobilnością i niepełnosprawnością wzrokową w tym: zewnętrzna zapowiedź głosowa, odpowiednia kolorystyka elementów i uchwytów stosowanych w pojazdach.

11. Wskaźniki monitorowania, weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu tomaszowskiego

11.1 Monitorowanie realizacji planu

Monitorowanie rezultatów w zakresie stopnia realizacji zadań postawionych przed transportem publicznym to proces zbierania obiektywnych dowodów potwierdzających zgodność realizacji planu z postawionymi celami. W przypadku transportu publicznego wskaźniki stopnia realizacji celów podzielić można na:

- wskaźniki społeczne,
- wskaźniki statystyczne,
- wskaźniki finansowe.

Do wskaźników społecznych zaliczyć należy przede wszystkim kontrolę szerokokorozumianej opinii publicznej i reagowanie na zmieniające się zapotrzebowanie mieszkańców powiatu tomaszowskiego.

Poznanie opinii planuje się realizować np. poprzez:

- przeprowadzanie ankiet oraz badań marketingowych mających na celu kontrolowanie zmian nastrojów – poznanie subiektywnej oceny standardu i poziomu jakości świadczonych usług,

W sferze statystycznej zestawia się dane w szczególności dotyczące:

- liczby przewożonych pasażerów,
- liczby wykonanych wozokilometrów,
- szybkości komunikacyjnej na sieci transportowej.

Wskaźniki finansowe pozwalają na kontrolowanie kosztów transportu publicznego i obejmują obszary związane z:

- kosztem wozokilometra,

- kosztem pasażerokilometra,
- przychodami ze sprzedaży biletów.

11.2 Weryfikacja i aktualizacja planu

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

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

12. Harmonogram wyboru operatora oraz monitorowania zapisów Planu transportowego

Poniżej przedstawiono planowany zakres działań przewidziany do realizacji przez powiat tomaszowski.

Tabela 20. Harmonogram wyboru operatora oraz monitorowania zapisów planu

Harmonogram	
przygotowanie i przeprowadzenie dialogu z przewoźnikami	do 10 listopada 2016 r.*
opracowanie kompletnej dokumentacji w trybie koncesji lub przetargu	do 20 listopada 2016 r. *
przeprowadzenie postępowania koncesyjnego lub przetargowego	do 31 grudnia 2016 r. *
monitorowanie rynku przewozów pasażerskich, w szczególności połączeń obsługiwanych przez innych operatorów niż powiatowych	okresowa, nie rzadziej niż raz w roku*
weryfikacja zapisów planu	okresowa, nie rzadziej niż raz w roku*
przeprowadzenie badań: preferencji komunikacyjnych mieszkańców oraz napełnień pojazdów powiatowej komunikacji zbiorowej	okresowo, nie rzadziej niż raz na pięć lat*
przygotowanie planu zadań przewozowych na rok następny	do 31 grudnia każdego roku (od roku poprzedzającego uruchomienie publicznej komunikacji zbiorowej)*
integracja transportu gminnego, miejskiego z komunikacją gminną (miejską) i ponadpowiatową	do roku 2021 *

* w przypadku nowelizacji ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym daty przedstawione w harmonogramie mogą ulec zmianie

Źródło: opracowanie własne

13. Część graficzna Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu tomaszowskiego

Planowana sieć komunikacyjna

powiat tomaszowski

0 2 4 6 8 km



1:250 000



Planowana sieć komunikacyjna

- Wariant międzypowiatowy
- Wariant podstawowy
- Wariant uzupełniający
- Węzły przesiadkowe

Sieć drogowa

- | | |
|--|--|
| krajowe | Siedziby gmin |
| wojewódzkie | Pozostałe miejscowości |
| powiatowe | Granice powiatu tomaszowskiego |
| gminne | Granice gmin powiatu tomaszowskiego |

14. Spis map, tabel i wykresów

14.1 Spis map

Mapa 1. Położenie powiatu tomaszowskiego

Mapa 2. Położenie gmin w powiecie tomaszowskim

Mapa 3. Sieć drogowa i kolejowa w powiecie tomaszowskim

Mapa 4. Zagospodarowanie przestrzenne powiatu tomaszowskiego

Mapa 5. Obecna sieć komunikacyjna w powiecie tomaszowskim

Mapa 6. Połączenia zaplanowane przez Marszałka Województwa Łódzkiego

Mapa 7. Planowana sieć w powiecie tomaszowskim – wariant podstawowy

Mapa 8. Planowana sieć w powiecie tomaszowskim – wariant podstawowy oraz uzupełniający

Mapa 9. Planowana sieć w powiecie tomaszowskim – wariant podstawowy, uzupełniający oraz międzypowiatowy

Mapa 10. Liczba podmiotów gospodarczych z podziałem na klasy wielkości w poszczególnych gminach powiatu tomaszowskiego

Mapa 11. Dojazdy do pracy mieszkańców powiatu tomaszowskiego

14.2 Spis tabel

Tabela 1. Liczba ludności w powiecie tomaszowskim oraz w poszczególnych gminach w latach 2010 - 2014

Tabela 2. Gęstość zaludnienia w powiecie tomaszowskim oraz w gminach w latach 2010 - 2014

Tabela 3. Powierzchnia powiatu tomaszowskiego według kierunków wykorzystania

Tabela 4. Zezwolenia wydane przez Starostę Tomaszowskiego

Tabela 5. Liczba kursów (dzień szkolny) rozpoczynających się i kończących w powiecie tomaszowskim, stan na 2015r.

Tabela 6. Planowana sieć w powiecie tomaszowskim – wariant podstawowy

Tabela 7. Planowana sieć w powiecie tomaszowskim – wariant uzupełniający

Tabela 8. Wykaz urzędów i instytucji publicznych w powiecie tomaszowskim

Tabela 9. Placówki oświatowe w powiecie tomaszowskim

Tabela 10. Obiekty kultury, rekreacji i sportu w powiecie tomaszowskim

Tabela 11. Placówki służby zdrowia w powiecie tomaszowskim

Tabela 12. Struktura gałęziowa przewozów

Tabela 13. Przedstawienie kosztów, z jakimi może wiązać się uruchomienie publicznych przewozów w wariantcie podstawowym

Tabela 14. podstawowe różnice pomiędzy zaproponowanymi dwoma wariantami współpracy pomiędzy powiatem a innymi gminami

Tabela 15. Różnice dla wynikające ze sposobu wyboru operatora

Tabela 16. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

Tabela 17. Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Tabela 18. Docelowy standard przystanków komunikacyjnych w powiecie tomaszowskim

Tabela 19. Planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji

Tabela 20. Harmonogram wyboru operatora oraz monitorowania zapisów planu

14.3 Spis wykresów

Wykres 1. Liczba ludności w poszczególnych gminach powiatu tomaszowskiego w roku 2014

Wykres 2. Gęstość zaludnienia w powiecie tomaszowskim oraz w poszczególnych gminach w roku 2014

Wykres 3. Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie tomaszowskim

Wykres 4. Stopa bezrobocia w powiecie tomaszowskim, w województwie łódzkim oraz w Polsce w latach 2005 - 2014

Wykres 5. Prognoza liczby ludności powiatu tomaszowskiego do roku 2030

Wykres 6. Prognoza liczby ludności do roku 2030 z podziałem na funkcjonalne grupy wiekowe

Wykres 7. Wskaźnik motoryzacji powiatu tomaszowskiego, woj. łódzkiego oraz Polski w latach 2010 – 2014

Wykres 8. Porównanie wskaźnika motoryzacji powiatu tomaszowskiego z powiatami podobnymi pod względem liczby ludności