



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

Łódź, dnia 30 września 2016 r.

Poz. 4134

UCHWAŁA NR XXIII/204/16 RADY GMINY WOLA KRZYSZTOPORSKA

z dnia 9 września 2016 r.

w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Wola Krzysztoporska na lata 2016-2025”

Na podstawie art.18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. 2016 r., poz. 446) i art. 9 ust. 2 i ust. 3, art.13 ust. 3 i ust. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. 2015 r., poz. 1440, zm. poz. 1045, 1753, 1890 i 1893.) Rada Gminy Wola Krzysztoporska uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Wola Krzysztoporska na lata 2016-2025” w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, stanowiący załącznik do uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Wola Krzysztoporska.

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

Przewodniczący Rady Gminy

Maria Głowacka

Załącznik do Uchwały Nr XXIII/204/16
Rady Gminy Wola Krzysztoporska
z dnia 9 września 2016 r.

**PLAN
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU
ZBIOROWEGO
DLA GMINY
WOLA KRZYSZTOPORSKA
NA LATA 2016-2025**

Wola Krzysztoporska 2016 r.

Spis treści

Spis treści

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego
 - 1.1. Wizja transportu publicznego
 - 1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego
 - 1.3. Definicje i określenia
 - 1.4. Konsultacje społeczne
2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego
 - 2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce
 - 2.2. Strategie rozwoju systemu transportowego w województwie łódzkim, w powiecie piotrkowskim i w gminie Wola Krzysztoporska
 - 2.3. Zagospodarowanie przestrzenne
 - 2.4. Sieć komunikacyjna na obszarze planu
 - 2.5. Czynniki demograficzne i motoryzacja
 - 2.6. Oświata i czynniki społeczne
 - 2.7. Czynniki gospodarcze
 - 2.8. Ochrona środowiska naturalnego
 - 2.9. Źródła ruchu
 - 2.10. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla
3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych
 - 3.1. Prognoza popytu
 - 3.2. Prognoza podaży
4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej
 - 4.1. Charakterystyka istniejącej sieci
 - 4.2. Charakterystyka planowanej sieci
 - 4.3. Infrastruktura przystankowa
5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu
 - 6.1. Preferencje pasażerów
 - 6.2. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych
7. Organizacja rynku przewozów
 - 7.1. Podmioty rynku i zasady jego organizacji

7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej
9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów
10. Kierunki rozwoju transportu publicznego i zasady jego planowania
11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu

Spis tabel

Spis rysunków

Załącznik nr 1 Rysunek sieci komunikacyjnej przewozów o charakterze użyteczności publicznej w gminie Wola Krzysztoporska

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego), jest zaplanowanie na lata 2016-2025 usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze gminy Wola Krzysztoporska. Plan został przygotowany zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju transportu, której fundamentem jest uznanie istotnego znaczenia mobilności dla rozwoju społeczno-gospodarczego i dążenie do ograniczenia negatywnych następstw rozwoju motoryzacji indywidualnej.

W ramach przyjętej w niniejszym planie strategii zrównoważonego rozwoju, podstawowe znaczenie ma dążenie do zapewnienia racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze gminy Wola Krzysztoporska. Racjonalność tę determinuje:

- dostosowanie ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy do oczekiwań mieszkańców, w tym w zakresie zapewnienia możliwości dojazdów uczniów i przedszkolaków do szkół i przedszkoli oraz dostępności dla osób niepełnosprawnych;
- koordynacja planu rozwoju transportu lokalnego z planami rozwoju transportu w regionie i w kraju oraz z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego;
- redukcja negatywnego oddziaływania transportu na środowisko;
- efektywność ekonomiczno-finansowa określonych rozwiązań.

Przyjęta w niniejszym planie strategia zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego jest zgodna z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, Polski, województwa łódzkiego, powiatu piotrkowskiego i gminy Wola Krzysztoporska.

Cele szczegółowe planu – zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – obejmują:

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

1.1. Wizja transportu publicznego

Wizją transportu publicznego na obszarze gminy Wola Krzysztoporska, jest funkcjonowanie oraz rozwój publicznego transportu zbiorowego, zapewniającego możliwość dojazdu liniami gminnymi wszystkim uczniom do i ze szkół oraz tworzącego wraz z liniami powiatowymi zintegrowany system transportu zbiorowego, spełniający oczekiwania mieszkańców.

1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego

Przyjęta struktura planu transportowego jest zgodna z art. 12. ust. 1. ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. 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.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego może opracować m.in. każda gmina – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich¹.

Zakres planu obejmuje terytorialnie obszar gminy Wola Krzysztoporska, natomiast przedmiotowo:

- metodologię tworzenia planu publicznego transportu zbiorowego;
- uwarunkowania rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego;
- obszar, na którym jest planowane wykonywanie przewozów w transporcie publicznym – wraz z docelowym schematem funkcjonalnym publicznego transportu zbiorowego;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych – z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania ochrony środowiska naturalnego oraz dostępność podróży do infrastruktury przystankowej;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- organizację systemu informacji dla pasażera;
- źródła i formy finansowania usług przewozowych;

¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, art. 9.

- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego oraz zasady planowania oferty przewozowej, w tym planowaną ofertę przewozową publicznego transportu zbiorowego – wraz z uzasadnieniem proponowanych rozwiązań.

W przygotowaniu planu uwzględniono:

- Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego;
- Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym;
- Zieloną Księgę „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”, przedstawioną przez komisję Wspólnot Europejskich, KOM(2007)551;
- Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz mobilności w mieście (2008/2217(INI));
- Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz inteligentnych systemów transportowych (2008/2216 (INI));
- Rozporządzenie (WE) nr 181/2011 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 lutego 2011 r., dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym;
- Ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2015 poz. 1 440 z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684);

oraz:

- „Koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju 2030”;
- „Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”;
- „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” – uchwalony przez Sejmik Województwa Łódzkiego w dniu 27 października 2015 r.;
- „Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla powiatu piotrkowskiego na lata 2016-2025” – uchwalony przez Radę Powiatu w Piotrkowie Trybunalskim w dniu 15 kwietnia 2016 r.;
- dokumenty strategiczne, takie jak:
 - „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego. Aktualizacja” (stan na dzień 15 września 2015 r.);

- „Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020”;
- „Regionalna Strategia Innowacji dla Województwa Łódzkiego – LORIS 2030”;
- „Regionalny Program Operacyjny Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020”;
- „Program ochrony środowiska województwa łódzkiego 2012”;
- „Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Piotrkowskiego na lata 2013-2016 z perspektywą na lata 2017-2020”;
- „Regionalny Program Operacyjny Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020”;
- „Program Rozwoju Turystyki w województwie łódzkim na lata 2007-2020”, Część I – Diagnoza Stanu i Część II – strategiczna;
- „Strategia Rozwoju Powiatu Piotrkowskiego na lata 2014-2020”;
- „Powiatowa Strategia Rozwiązywania Problemów Społecznych na lata 2007-2013”;
- „Raport o stanie środowiska w województwie łódzkim w 2013 r.”;
- „Strategię Rozwoju Gminy Wola Krzysztoporska na lata 2015-2020”;
- sytuację społeczno-gospodarczą na obszarze objętym planem;
- wpływ transportu na środowisko na obszarze objętym planem;
- wymogi zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Łodzi, charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną obszaru objętego opracowaniem;
- publikacje gospodarcze (branżowe);
- książki i podręczniki poświęcone tematyce publicznego transportu zbiorowego i polityce transportowej;
- strony internetowe.

W planie przywołano niektóre z wymienionych dokumentów źródłowych, wskazując na zgodność planu transportowego z ich wytycznymi.

1.3. Definicje i określenia

Użyte w opracowaniu wyrażenia zostały zdefiniowane w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym (oraz uzupełnione w oparciu o inne akty prawne) i oznaczają:

- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu „planem” lub „planem transportowym” – dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9-14) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz w rozporządzeniu

ministra infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego;

- **linia komunikacyjna** – połączenie komunikacyjne na:
 - sieci dróg publicznych albo
 - liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo
 - akwenach morskich lub wodach śródlądowychwraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;
- **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;
- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami;
- **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 przewożonych społeczności na danym obszarze;
- **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;

- **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;
- **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 podróżnych 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;
- **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, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie (w tekście opracowania użyto też nazwy skróconej: komunikacja gminna);
- **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:
 - miasta i gminy,
 - miast, albo
 - miast i gmin sąsiadującychjeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego;
- **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, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;

- **powiatowo-gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
- **metropolitalne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach związku metropolitalnego; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
- **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, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie;
- **międzywojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i wojewódzkie.
- **komunikacja regionalna** – przewozy pasażerskie w publicznym transporcie zbiorowym wykonywane na regularnych liniach zwykłych o zasięgu do 100 km, niebędące komunikacją miejską; komunikacja regionalna może być powiatowymi przewozami pasażerskimi, powiatowo-gminnymi przewozami pasażerskimi, wojewódzkimi przewozami pasażerskimi lub międzywojewódzkimi przewozami pasażerskimi.

1.4. Konsultacje społeczne

Plan transportowy poddany został konsultacjom społecznym, których celem było poinformowanie społeczności lokalnej o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w jego ramach, prezentacja planowanych rozwiązań inwestycyjnych i organizacyjnych w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz stworzenie mieszkańcom możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.²

² Podstawą do przeprowadzenia konsultacji społecznych jest:

- Ustawa o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 r. (Dz. U. 1990 nr 16 poz. 95);
- Ustawa o samorządzie województwa z dnia 5 czerwca 1998 r. (Dz. U. 1998 nr 91 poz. 576);

Przeprowadzenie konsultacji zorganizowano zgodnie z zasadami określonymi w art. 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Konsultacje społeczne niniejszego planu transportowego rozpoczęto w dniu 3 czerwca 2016 r. i trwały do dnia 24 czerwca 2016 r.

Zaproszenie o wzięciu udziału w konsultacjach ogłoszono:

- na dwóch tablicach ogłoszeń Urzędu Gminy Wola Krzysztoporska, ul. Kościuszki 5, poprzez wywieszenie w dniu 2 czerwca 2016 r.;
- w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Wola Krzysztoporska, w dniu 2 czerwca 2016 r.;
- w tygodniku „Ziemia Piotrkowska” w nr 22 (546), rok XI, w dniu 2 czerwca 2016 r.;
- poprzez skierowanie pisma do radnych Gminy Wola Krzysztoporska.

Projekt dokumentu wyłożony został do publicznego wglądu w Urzędzie Gminy Wola Krzysztoporska (ul. Kościuszki 5, pok. nr 1) oraz był dostępny w wersji elektronicznej na stronie internetowej bip@wola-krzysztoporska.pl. Uwagi można było składać osobiście, pisemnie, faxem lub drogą mailową – na adres poczty elektronicznej: sekretariat@wola-krzysztoporska.pl. Aby ułatwić przesyłanie uwag, opracowano specjalny wzór formularza – w wersji do druku i edytowalnej.

W trakcie przeprowadzonych konsultacji nie zgłoszono żadnych uwag do przedstawionego projektu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Wola Krzysztoporska.

• Ustawa o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie z dnia 24 kwietnia 2003 r. (Dz.U. 2003 nr 96 poz. 873).

2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego

2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce

Mobilność uznaje się za ważny czynnik sprzyjający wzrostowi gospodarczemu i spadkowi bezrobocia, o ogromnym wpływie na zrównoważony rozwój Unii Europejskiej. Wzrost mobilności realizowany poprzez motoryzację indywidualną skutkuje szeregiem negatywnych zjawisk, związanych przede wszystkim z niedostateczną przepustowością infrastruktury służącej temu transportowi i zanieczyszczeniem środowiska. W związku z tym podejmuje się działania mające na celu uatrakcyjnienie alternatywnych w stosunku do prywatnego samochodu osobowego sposobów przemieszczania się, w tym przede wszystkim korzystania z transportu zbiorowego.

Transport publiczny powinien być łatwo dostępny dla wszystkich, bez względu na ich sprawność fizyczną, wiek, sprawowaną opiekę (dzieci, osoby w podeszłym wieku) i inne cechy. Zasada równego dostępu jest fundamentem dla tworzenia w Unii Europejskiej nowych funkcji publicznych.

W Unii Europejskiej uważa się, że podstawowe problemy ekologiczne związane są z przewagą stosowania produktów z ropy naftowej jako paliwa, co powoduje wzmożoną emisję CO₂, zanieczyszczenie powietrza i nadmierny hałas. Transport jest jednym z trudniejszych sektorów, jeśli chodzi o kontrolę emisji CO₂. Dzięki rozwiązaniom prawnym UE, obniżającym limity emisji szkodliwych substancji dla nowych pojazdów, na przestrzeni ostatnich 15 lat (tj. od momentu przyjęcia pierwszej normy EURO), zdołano w sumie ograniczyć emisję tlenu azotu i cząstek stałych o 30-40%. Nastąpiło to pomimo wzrostu natężenia ruchu³. W Unii Europejskiej stale popierane są wszelkie formy rozwoju transportu elektrycznego, szczególnie torowego, niepowodującego emisji zanieczyszczeń w granicach miast.

W transporcie zbiorowym popierane jest wykorzystywanie systemów ITS (ang. *Intelligent Transportation Systems*), zapewniających lepsze zarządzanie flotą pojazdów i dodatkowe usługi dla pasażerów. Zastosowanie systemu ITS pozwala na wzrost przepustowości ciągów drogowych o 20-30%, a ma to niezwykle istotne znaczenie, ponieważ zazwyczaj możliwości rozbudowy dróg na obszarach miejskich są bardzo ograniczone. Aktywne zarządzanie infrastrukturą transportu może mieć również pozytywny wpływ na bezpieczeństwo i środowisko

³ *Zielona Księga. W kierunku nowej kultury mobilności w mieście*. Komisja Wspólnot Europejskich KOM (2007) 551, s. 9.

naturalne. ITS mógłby znaleźć zastosowanie przede wszystkim w zarządzaniu sprawnymi powiązaniem pomiędzy poszczególnymi sieciami komunikacyjnymi, łączącymi strefy miejskie z podmiejskimi.

Aktualnie opracowywane założenia perspektywy finansowej Unii Europejskiej dla lat 2014-2020, m.in. w ramach Strategii Europa 2020 (Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu), zakładają promowanie technologii ICT (teleinformatyki), zaawansowanych rozwiązań materiałowych, bio- i nanotechnologii oraz zaawansowanych systemów produkcji i przetwarzania, bezpiecznego, czystego i ekologicznego procesu wytwarzania energii, a dla transportu zbiorowego – inteligentnych, ekologicznych i zintegrowanych systemów transportowych.

Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r., ustanawiające wspólne przepisy dla funduszy europejskich na okres perspektywy finansowej 2014-2020, określa dla wszystkich funduszy (EFSI – tzw. europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne), że wszelkie cele osiągnąć będą w sposób zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju oraz unijnym wspieraniem celu zachowania, ochrony i poprawy jakości środowiska naturalnego. Wśród celów tematycznych oraz wspólnych ram strategicznych wymienione zostały w rozporządzeniu m.in. promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej oraz promowanie włączenia społecznego, walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją.

W ramach celu tematycznego promowania włączenia społecznego, walki z ubóstwem i wszelką dyskryminacją, wymieniono priorytet inwestycyjny: promowanie włączenia społecznego poprzez lepszy dostęp do usług społecznych, kulturalnych i rekreacyjnych oraz wsparcie rewitalizacji fizycznej, gospodarczej i społecznej ubogich społeczności na obszarach miejskich i wiejskich.

Podpisana przez Polskę i Unię Europejską Umowa Partnerstwa⁴ określa strategię interwencji funduszy europejskich w latach 2014-2020, zgodną ze Strategią Europa 2020. Fundusze europejskie, zgodnie z umową, będą wspierały realizację celów zdefiniowanych w Strategii Rozwoju Kraju 2020, w tym w szczególności zwiększanie spójności terytorialnej. W umowie przedstawiono szczegółową diagnozę aktualnej sytuacji w kraju dla identyfikacji podstawowych problemów, dla których przewidywana jest interwencja funduszy europejskich, wspomagająca ich rozwiązanie. Jednym z takich problemów jest niewystarczająca spójność społeczna

⁴ „Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020. Umowa Partnerstwa”, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju 2014.

i terytorialna, a w tym niewystarczająca dostępność transportowa w układzie krajowym i regionalnym.

Jako barierę rozwojową w skali województw zdefiniowano niską dostępność komunikacyjną do miast wojewódzkich oraz subregionalnych – pełniących ważne funkcje w lokalnych rynkach pracy i usług. Efektem niewystarczającego rozwoju infrastruktury transportowej oraz niedostatecznej oferty systemu transportowego (w tym niedoboru w zakresie publicznego transportu zbiorowego) są utrudnienia w rozwoju terytorialnym miast i ich obszarów funkcjonalnych, jak również obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług. W ramach celów tematycznych wskazanych w umowie, w celu nr 7 proponuje się promowanie zrównoważonego transportu oraz zwiększenie mobilności regionalnej – w celu zwiększenia dostępności mniejszych ośrodków miejskich i obszarów ich otaczających.

W ramach promowania zrównoważonego transportu, za ważny element uznaje się zapewnienie dostępności komunikacyjnej do najważniejszych ośrodków miejskich oraz ukierunkowanie wsparcia na zwiększenie udziału transportu publicznego.

Jednym z podstawowych problemów jest niewydolna infrastruktura transportowa, przyczyniająca się do wydłużenia czasu przejazdu oraz zwiększająca liczbę wypadków. Obecny standard przewozu osób znacznie odbiega od standardu występującego w Europie Zachodniej, przez co zwiększa się zatłoczenie miast i obszarów podmiejskich oraz wzrasta emisja CO₂. W związku z tym, dużym wyzwaniem jest zapewnienie efektywnego systemu transportu publicznego na tych obszarach. Bez efektywnych systemów transportu zbiorowego – i ich integracji – coraz mniej opłacalny stanie się dojazd z miejscowości podmiejskich, co w konsekwencji wpłynie na konkurencyjność miast. Podobnie trudne będzie spełnienie wymogów jakości powietrza i zmniejszenia energochłonności transportu.

Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju do 2030 r. definiuje trzy cele odnoszące się do działalności transportowej:

1. Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej – poprzez ich integrację funkcjonalną, przy zachowaniu sprzyjającej spójności policentrycznej struktury systemu osadniczego.
2. Poprawę spójności wewnętrznej kraju – poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów. Plan nawiązuje do tego celu Koncepcji – poprzez określenie działań prowadzących do integracji regionalnej, aktywizacji terenów wiejskich i specjalizacji poszczególnych obszarów.

3. Poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych – poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej. Plan odnosi się w tym zakresie do powiązań transportowych w ramach gminy oraz powiatu piotrkowskiego.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie⁵ określa cele polityki regionalnej oraz nową rolę regionów w ramach polityk krajowych. W ramach tej strategii funkcjonuje system kontraktów terytorialnych, koordynujących działania regionów w skali kraju, w tym działań zmierzających do zapewnienia odpowiedniej infrastruktury transportowej i teleinformatycznej – w celu wspierania konkurencyjności spójności terytorialnej.

Strategia definiuje, jako strategiczny cel szczegółowy nr 1 – „wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów”, a jako strategiczny cel szczegółowy nr 2 – „budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji”, w którym zdefiniowano działanie 2.2. – „wspieranie obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe”, a w nim pod poz. 2.2.2. wymieniono usługi transportowe.

Wskazaniem kierunkiem działań jest m.in. budowa warunków dla rozprzestrzeniania się procesów rozwojowych na obszary położone poza funkcjonalnymi obszarami ośrodków wojewódzkich – na miejskie ośrodki subregionalne i lokalne oraz na obszary wiejskie położone w ich pobliżu.

Zwiększanie dostępności transportowej dla obszarów wiejskich, o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług, zostanie osiągnięte poprzez odwrócenie trendów polegających na rezygnacji z transportu zbiorowego na rzecz indywidualnego i poprzez poprawę lokalnych systemów transportu zbiorowego (kolejowego i drogowego). Przyczyni się to do poprawy dostępu do edukacji oraz do zwiększania opłacalności podejmowania pracy w ośrodkach subregionalnych i regionalnych przez mieszkańców obszarów peryferyjnych.

W Krajowej Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)⁶, jednym z celów jest zorganizowanie sprawnego, zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców przemieszczania osób wewnątrz miasta oraz ułatwienie przemieszczania się do i z obszarów zewnętrznych.

⁵ Krajowa Strategia Rozwoju regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie, Warszawa, lipiec 2010 r.

⁶ Strategia przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r.

W ramach tej strategii podejmowane będą m.in. działania zmierzające do:

- promowania rozwiązań z zakresu integracji podsystemów transportowych;
- integracji różnych gałęzi transportu, poprzez wdrażanie systemów intermodalnych (węzły przesiadkowe, systemy „parkuj i jedź”, itp.), wspólnych rozkładów jazdy, jednolitych systemów taryfowych i biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników – w skali regionów;
- promowania innowacyjnych rozwiązań technicznych, np. poprzez rozwijanie systemów ITS, zapewniających priorytet w ruchu drogowym środkom transportu publicznego;
- promocji transportu najmniej zanieczyszczającego środowisko i efektywnego energetycznie (napęd elektryczny, gazowy, hybrydowy, ogniwa paliwowe itp.).

Podjęte działania będą zmierzały do zmniejszania kongestii transportowej – poprzez:

- zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób;
- zintegrowanie transportu w miastach (łącznie z dojazdami podmiejskimi);
- optymalizację i integrację przewozów miejskich oraz regionalnych systemów transportu osób;
- promocję ruchu pieszego i rowerowego;
- wydzielanie w miastach stref o niskiej emisji spalin.

2.2. Strategie rozwoju systemu transportowego w województwie łódzkim, w powiecie piotrkowskim i w gminie Wola Krzysztoporska

W „Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020”⁷ przyjęto, że w celu wspierania pozytywnych przemian oraz niwelowania barier rozwojowych regionalna polityka prowadzona będzie w dwóch płaszczyznach: polityki horyzontalnej i polityki terytorialno-funkcjonalnej. W ramach polityki horyzontalnej wyróżniono trzy filary spójności: gospodarczej, społecznej i przestrzennej, natomiast polityka terytorialno-funkcjonalna skoncentrowana będzie na obszarach strategicznej interwencji wynikających z założeń polityki państwa oraz polityki rozwoju województwa łódzkiego.

W każdym z filarów zdefiniowano cele operacyjne, od celu 1 do celu 9 oraz wynikające z nich strategiczne kierunki działań. W ramach filaru spójności przestrzennej wyróżniono trzy cele operacyjne:

- ✓ cel 7: „Wysoka jakość i dostępność infrastruktury transportowej i technicznej”;
- ✓ cel 8: „Wysoka jakość środowiska przyrodniczego”;

⁷ „Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020” przyjęta uchwałą nr XXXIII/644/13 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dn. 26.02.2013 r.

- ✓ cel 9: „Zrównoważony system osadniczy”.

W ramach celu 7 wymieniono dwa strategiczne kierunki działań:

- 7.1. – „wzmocnienie i rozwój systemów transportowych i teleinformatycznych”;
- 7.2. – „wzrost i rozwój systemów infrastruktury technicznej”.

Kierunek działań strategicznych 7.1. obejmuje m.in. następujące obszary:

- 7.1.1. – rozwój drogowych, kolejowych, lotniczych powiązań zewnętrznych i wewnętrznych o znaczeniu strategicznym – poprzez wsparcie połączeń do autostrad i dróg ekspresowych, budowy obwodnic, modernizacji linii kolejowych;
- 7.1.2. – rozwój proekologicznego transportu pasażerskiego poprzez zakup nowoczesnego taboru, pełnej integracji systemów, realizacji węzłów multimodalnych, propagowanie środków transportu przyjaznych środowisku.

W ramach polityki terytorialno-funkcjonalnej zdefiniowano cele strategiczne i strategiczne kierunki działań odrębnie dla obszarów miejskich – miast wraz z ich obszarami funkcjonalnymi, i odrębnie dla pozostałych obszarów wiejskich.

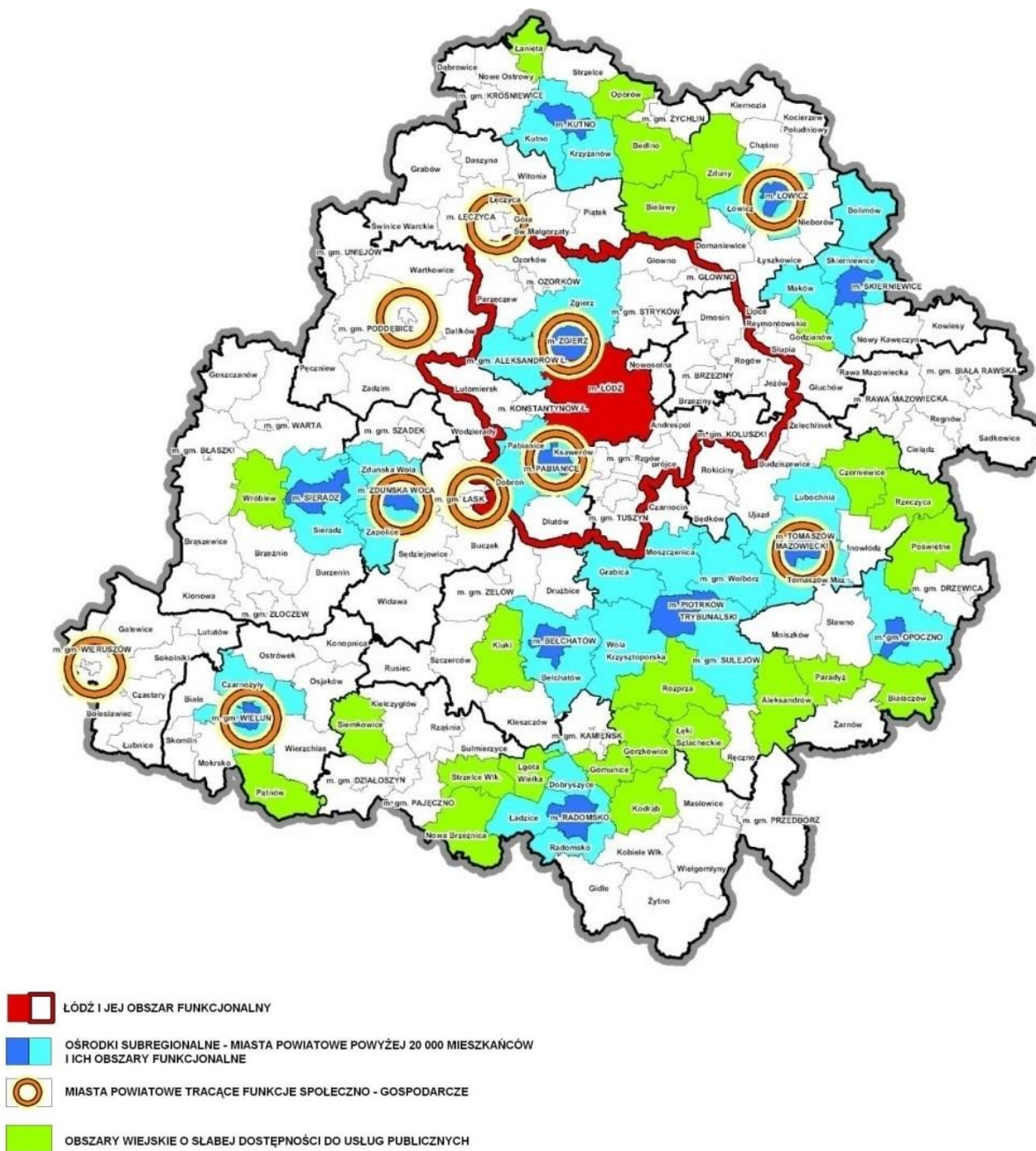
Jako cel strategiczny dla obszarów wiejskich zdefiniowano w strategii: „atrakcyjne osadniczo obszary wiejskie, wykorzystujące potencjały wewnętrzne dla rozwoju wielofunkcyjnego”.

Wśród strategicznych kierunków działań dla obszarów wiejskich wymieniono m.in.:

- na poz. 6. – „wspieranie działań na rzecz poprawy dostępu do podstawowych usług publicznych, w tym edukacji przedszkolnej, opieki zdrowotnej oraz usług kultury i sportu”;
- na poz. 7. – „wspieranie rozwoju systemu transportu publicznego oraz sieci dróg powiatowych i gminnych istotnych dla zwiększenia dostępności komunikacyjnej”.

Jednym z instrumentów umożliwiających realizację polityki rozwoju obszarów miejskich i wiejskich są obszary strategicznej interwencji. Strategia wymienia cztery typy takich obszarów: miasto Łódź ze swoim obszarem funkcjonalnym, miasta średniej wielkości (pow. 20 tys. mieszkańców) i ich obszary funkcjonalne, miasta powiatowe tracące funkcje społeczno-gospodarcze oraz obszary gmin wiejskich o słabej dostępności do usług publicznych.

W powiecie piotrkowskim do obszarów strategicznej interwencji zaliczono niemal cały obszar powiatu, poza gminą Ręczno. Obszary interwencji w województwie łódzkim przedstawiono na rysunku 1.



Rys. 1. Obszary strategicznej interwencji w województwie łódzkim

Źródło: „Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020”, Załącznik graficzny nr 1.

Do obszarów strategicznej interwencji wynikającej z polityki zwiększenia dostępności do sieci TEN-T zaliczono w strategii m.in. północne obszary powiatu przyległe do autostrady A1 oraz drogi ekspresowej S-8. Miasta Piotrków Trybunalski oraz Sulejów uznane zostały w strategii jako posiadające wysoki potencjał i niskie bariery rozwojowe.

W „Strategii Rozwoju Powiatu Piotrkowskiego na lata 2014-2020”⁸ w ramach celu strategicznego nr 1 – „ugruntowanie pozycji powiatu jako miejsca przyjaznego mieszkańcom”, wyznaczono cel strategiczny nr 1.3. – „rozwój infrastruktury drogowej”. Strategia dostrzega w tym obszarze potrzeby dalszej modernizacji infrastruktury układu drogowego, w szczególności w kontekście rozwoju turystyki weekendowej, która będzie wymagała rozbudowy parkingów, chodników, deptaków i ścieżek rowerowych. Celem działań jest poprawa bezpieczeństwa i komfortu podróżowania mieszkańców powiatu oraz ułatwienie dojazdu potencjalnym wypoczywającym.

„Strategia Rozwoju Gminy Wola Krzysztoporska na lata 2015-2020”⁹ definiuje trzy cele strategiczne, a wśród nich: „poprawę stanu infrastruktury technicznej i społecznej”. W ramach tego celu zdefiniowano jako cel operacyjny m.in. rozbudowę i modernizację infrastruktury drogowej. Przeprowadzony dla potrzeb opracowania strategii bilans strategiczny wykazał w zakresie komunikacji publicznej dobrą obecną sieć połączeń z obszarem problemowym jedynie dla mniejszych miejscowości.

2.3. Zagospodarowanie przestrzenne

Zagospodarowanie przestrzenne jest podstawową determinantą kształtowania się potrzeb przewozowych. Lokalizacja funkcji gospodarczych, społecznych, naukowych oraz miejsc zamieszkania, kultury i rekreacji, decyduje o liczbie i kierunkach przewozów w transporcie pasażerskim.

Niezależnie od specyfiki poszczególnych obszarów zurbanizowanych, można wskazać na pewne prawidłowości we wzajemnym oddziaływaniu zagospodarowania przestrzennego oraz funkcjonowania i rozwoju transportu publicznego:

- wysoka gęstość zamieszkania wpływa nieznacznie na zmniejszenie średniej odległości podróży, jeżeli nie wiąże się ze wzrostem kosztów podróży, podczas gdy wysoka gęstość miejsc zatrudnienia jest dodatnio skorelowana ze średnią odległością podróży;
- atrakcyjne miejsca (zatrudnienia, nauki, wypoczynku i usług socjalnych) w lokalnym otoczeniu wpływają na ograniczenia liczby podróży jego mieszkańców;
- odległość podróży można określić jako skorelowaną z odległością do lokalnego centrum;
- polityka zagospodarowania terenu w niewielkim stopniu wpływa na częstość podróży;
- udział transportu zbiorowego w realizacji podróży miejskich zależy od gęstości zaludnienia, zatrudnienia i wielkości obszaru zurbanizowanego;

⁸ „Strategia Rozwoju Powiatu Piotrkowskiego na lata 2014-2020” przyjęta uchwałą nr XLIII/321/14 Rady Powiatu w Piotrkowie Trybunalskim z dn. 29.10.2014 r.

⁹ Przyjęta uchwałą Rady Gminy Wola Krzysztoporska nr VII/43/15 z dnia 27.03.2015 r.

- mieszanie funkcji, jako sposób zagospodarowania obszarów lokalnych, skraca odległość podróży – ma więc pozytywny wpływ na wzrost znaczenia podróży pieszych i rowerowych.

Oddziaływanie zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe przedstawiono w tabeli 1.

Tab. 1. Wpływ zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe mieszkańców, ustalony na podstawie badań (projekt Transland)

Czynnik	Obserwowany wpływ na:	Rezultaty
Gęstość zaludnienia	Odległość podróży	Wysoka gęstość zaludnienia w połączeniu z mieszanym zagospodarowaniem terenu prowadzi do krótszych podróży; wpływ ten jednak jest znacznie słabszy, jeżeli doliczy się różnice kosztów podróży
	Częstość podróży	Nieznaczny wpływ lub brak wpływu
	Wybór środka transportu	Gęstość zaludnienia powiązana jest wprost proporcjonalnie z wykorzystaniem transportu zbiorowego i ujemnie skorelowana z wykorzystaniem samochodu osobowego
Gęstość zatrudnienia	Odległość podróży	Równowaga między liczbą mieszkańców a liczbą miejsc pracy prowadzi do skrócenia czasu podróży; występuje zależność między istnieniem dzielnic jednofunkcyjnych (centra zatrudnienia, sypialnie) a dłuższymi podróżami
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Wyższa gęstość zatrudnienia związana jest zwykle z większym wykorzystaniem transportu zbiorowego
Gęstość zagospodarowania przestrzennego	Długość podróży	Dzielnice „tradycyjne” charakteryzują się krótszymi podróżami niż dzielnice podmiejskie, zorientowane na wykorzystanie samochodu osobowego
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	„Tradycyjne” dzielnice charakteryzują się wyższym udziałem transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego; czynniki urbanistyczne mają jednak mniejsze znaczenie niż cechy społeczno-ekonomiczne danej populacji
Lokalizacja	Długość podróży	Odległość do najważniejszego miejsca pracy jest ważnym czynnikiem determinującym odległość podróży
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Silny wpływ na wykorzystanie transportu zbiorowego ma odległość dojazdu do i z przystanków

Czynnik	Obserwowany wpływ na:	Rezultaty
Wielkość miasta	Długość podróży	Średnie odległości podróży są najniższe na dużych terenach miejskich i najwyższe w osadach wiejskich
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Korzystanie z transportu zbiorowego jest najwyższe na dużych terenach miejskich i najniższe w osadach wiejskich

Źródło: *Transport a zagospodarowanie przestrzenne*. European Commission 2003, s. 16-19, www.eu-portal.net, dostęp: 15.03.2016 r.

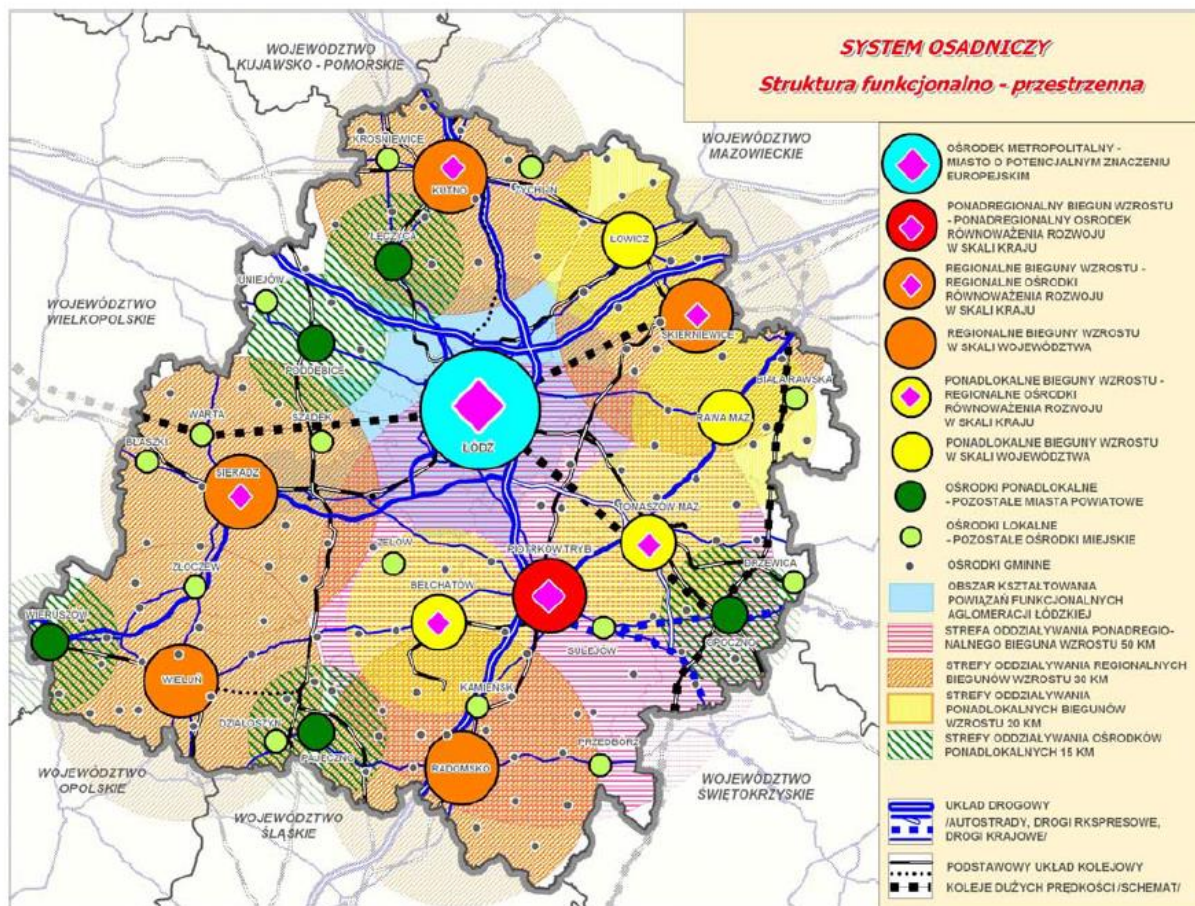
Sieć osadnicza w województwie łódzkim skoncentrowana jest wokół centralnego ośrodka – miasta Łodzi, dominującego w całym województwie. Łódź – stolica województwa, jest głównym ośrodkiem metropolitalnym, centrum tworzącej się aglomeracji łódzkiej, realizującym funkcje regionalne, ponadregionalne i ogólnokrajowe. Wokół miasta ukształtował się obszar silnych powiązań aglomeracyjnych, obejmujący otoczenie miasta aż po ośrodek miejski w Zduńskiej Woli.

W pozostałej części województwa osadnictwo koncentruje się wokół kilku ośrodków wzrostu o znaczeniu ponadregionalnym, regionalnym i ponadlokalnym, wśród których największe znaczenie mają Piotrków Trybunalski, Skierniewice, Kutno, Sieradz i Radomsko. Żaden z tych ośrodków nie stworzył jednak znaczącego rejonu oddziaływania.

„Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego. Aktualizacja” określa także cele i kierunki rozwoju przestrzennego województwa do 2030 roku. W sferze działań w zakresie systemu osadniczego celem głównym jest: „Równoważenie systemu osadniczego i poprawa spójności terytorialnej regionu”, a jednym z kierunków działań: „Rozwój Piotrkowa Trybunalskiego jako ponadregionalnego bieguna wzrostu”.

Miasto Piotrków Trybunalski jest ważnym ponadregionalnym biegunem wzrostu i ośrodkiem równoważenia w otoczeniu aglomeracji łódzkiej. Wokół Piotrkowa Trybunalskiego, także na obszarze powiatu plan przewiduje obszar strategicznego rozwoju przedsiębiorczości, aktywowany atrakcyjnym położeniem w pobliżu węzłów autostradowych i dróg ekspresowych. Plan zakłada wspieranie w Piotrkowie i jego otoczeniu rozwoju funkcji produkcji przemysłowej, funkcji innowacyjnej oraz logistycznej.

Na rysunku 2 zaprezentowano strukturę funkcjonalno-przestrzenną systemu osadniczego województwa łódzkiego.



Rys. 2. Struktura funkcjonalno-przestrzenna województwa łódzkiego

Źródło: „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego. Aktualizacja”,
op. cit., rys. 63.

Przez gminę Wola Krzysztoporska przebiega drogowy korytarz transportowy Gdańsk – aglomeracja śląska (zaliczony do sieci TEN-T Bałtyk – Adriatyk), będący w części, a docelowo w całości, autostradą A1. Docelowo w rejonie na południe od Piotrkowa Trybunalskiego krzyżowały się będą także drogi ekspresowe S-12 i S-74. Węzeł łączący te drogi krajowe z autostradą A1 zlokalizowany będzie przy wschodniej granicy gminy Wola Krzysztoporska.

Podział administracyjny województwa łódzkiego, uwzględniający poszczególne powiaty, przedstawiono na rysunku 3.

Gmina Wola Krzysztoporska wchodzi w skład powiatu piotrkowskiego. Z kolei powiat piotrkowski znajduje się w południowej części województwa łódzkiego i zajmuje powierzchnię 1 428,7 km². Obszar powiatu otacza miasto Piotrków Trybunalski, które jest jednocześnie powiatem grodzkim. Na rysunku 4 przedstawiono podział powiatu piotrkowskiego na gminy.



Rys. 3. Podział administracyjny województwa łódzkiego

Źródło: www.osp.org.pl, dostęp: 15.03.2016 r.



Rys. 4. Podział administracyjny powiatu piotrowskiego na gminy.

Źródło: www.osp.org.pl, dostęp: 15.03.2016 r.

Wg danych GUS na 31 grudnia 2014 r., powierzchnia powiatu piotrkowskiego wynosiła 1 428,7 km², a liczba jego mieszkańców wynosiła 91,5 tys., co oznacza gęstość zaludnienia równą 64,1 mieszkańców na km². Najmniej zaludnione są tereny w części południowo-wschodniej powiatu. Największą część powierzchni powiatu stanowiły użytki rolne – 66%, a lasy zajmowały – 24%.

Gmina Wola Krzysztoporska zajmowała 12,0% powierzchni powiatu piotrkowskiego, a zamieszkiwało ją 13,0% jego mieszkańców.

Gmina Wola Krzysztoporska, według stanu na 31 grudnia 2014 r., zajmowała powierzchnię 170,75 km², a liczba ludności gminy wynosiła 11,89 tys. osób, co oznaczało gęstość zaludnienia 69,6 osób na km².

Na obszarze gminy występuje 56 miejscowości i 43 sołectwa. Liczba miejscowości jest największa wśród wszystkich gmin w powiecie piotrkowskim. Większość powierzchni gminy stanowią użytki rolne, które zajmują niemal 85% jej powierzchni. Lasy zajmują jedynie 10,5% powierzchni gminy.

Gmina Wola Krzysztoporska graniczy od północy z gminą Grabica, od wschodu – z miastem Piotrków Trybunalski, a od południowego wschodu – z gminą Rozprza w powiecie piotrkowskim. Od południa gmina Wola Krzysztoporska graniczy z gminą Kamieńsk w powiecie radomszczańskim, natomiast od zachodu – z gminą Bełchatów w powiecie bełchatowskim.

Największą miejscowością jest ośrodek gminny – Wola Krzysztoporska, dużą miejscowością w gminie są także Bujny. Do znaczących miejscowości należą ponadto: Gomulin i Gomulin-Kolonia, Gąski, Jeżów, Krężna-Kolonia, Krzyżanów, Majków Duży, Mąkolice, Parzniewice, Siomki i Woźniki. W tabeli 2 przedstawiono liczbę mieszkańców w poszczególnych sołectwach.

Tab. 2. Liczba mieszkańców sołectw w gminie Wola Krzysztoporska – stan na 31 grudnia 2015 r.

Lp.	Jednostka administracyjna	Liczba mieszkańców
1	Wola Krzysztoporska	2 031
2	Blizin	172
3	Bogdanów	264
4	Bogdanów-Kolonia	137
5	Borowa	195
6	Bujny	849
7	Gąski	321
8	Głina	207

Lp.	Jednostka administracyjna	Liczba mieszkańców
9	Gomulin-Kolonia	342
10	Gomulin	328
11	Jeżów	327
12	Kacprów	262
13	Kamienna	109
14	Kozierogi	128
15	Krężna	250
16	Krężna-Kolonia	301
17	Krzyżanów	325
18	Laski	173
19	Ludwików	73
20	Majków Duży	406
21	Mąkolice	315
22	Miłaków	53
23	Moników	58
24	Mzurki-Budków	233
25	Oprzężów	247
26	Parzniewice	429
27	Parzniewiczki	114
28	Pawłów Dolny	53
29	Pawłów Górny	109
30	Piaski	148
31	Piekarki	104
32	Piekary	119
33	Poraj	83
34	Praca	129
35	Radziątków	251
36	Rokszycy	216
37	Rokszycy Drugie	219
38	Siomki	490

Lp.	Jednostka administracyjna	Liczba mieszkańców
39	Stradzew	144
40	Woźniki	348
41	Woźniki-Kolonia	148
42	Wola Rokszycka	168
43	Wygoda	247
Razem		11 842

Źródło: dane Gminy Wola Krzysztoporska.

Odległość siedziby gminy – Woli Krzysztoporskiej – od stolicy powiatu Piotrkowa Trybunalskiego wynosi w linii prostej 11 km (drogowo 12 km), a miasta Bełchatów – stolicy powiatu bełchatowskiego – w linii prostej 15 km (drogowo także 15 km). Odległość siedziby gminy od centrum miasta wojewódzkiego – Łodzi – wynosi w linii prostej około 47 km (drogowo – 54 km). Czas dojazdu z siedziby gminy do stolicy powiatu wynosi ok. 15 minut, a do stolicy województwa – ok. 60 minut.

Gmina Wola Krzysztoporska znajduje się geograficznie w obrębie makroregionu Wzniesienia Południowo-Mazowieckie, w granicy dwóch mezoregionów: Wysoczyzny Bełchatowskiej oraz Równiny Piotrkowskiej. Obszar gminy ma zróżnicowaną, falistą rzeźbę terenu z obniżeniem w dolinie rzeki Dąbrówki – dopływu Luciaży. Najwyższym punktem w gminie jest wzniesienie Góra Borowa, osiągające wysokość 276 m n.p.m. Przez obszar gminy przebiega dział wodny zlewni rzek Pilicy i Warty (wododział Odry i Wisły).

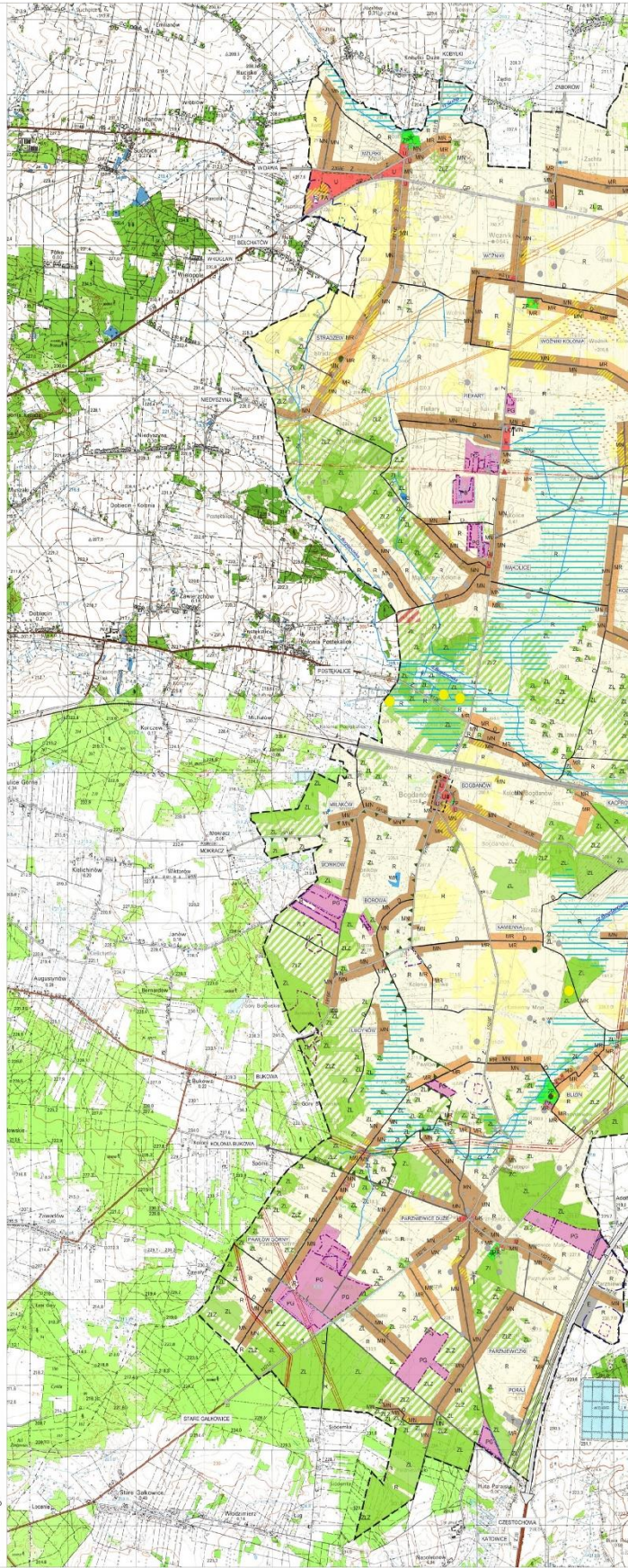
Na rysunku 5 przedstawiono kierunki zagospodarowania przestrzennego w gminie Wola Krzysztoporska, zgodnie z załącznikiem nr 2 do zmiany „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wola Krzysztoporska”¹⁰.

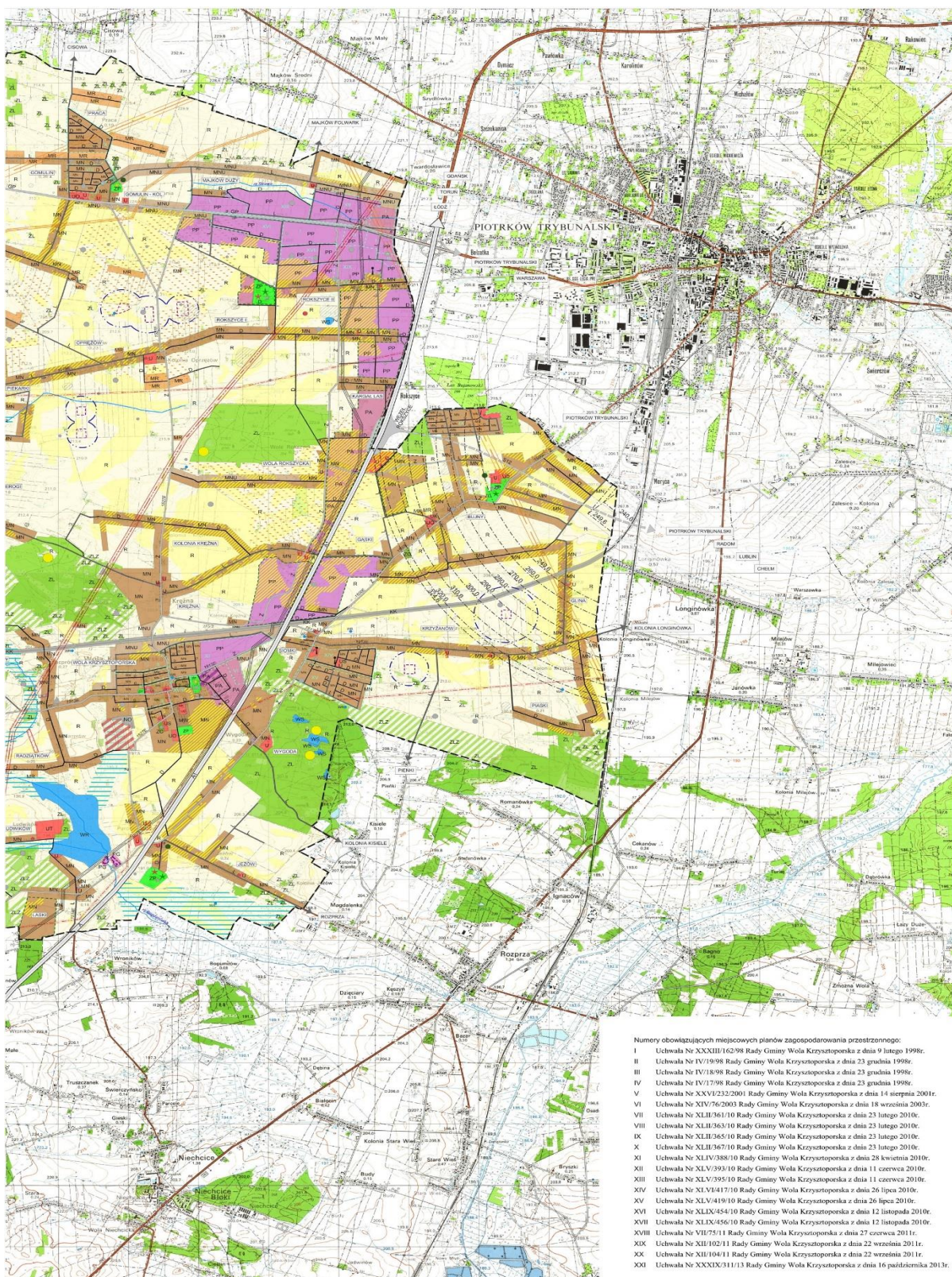
¹⁰ przyjęta uchwałą nr XLIX/404/14 Rady Gminy Wola Krzysztoporska z dnia 30.10.2014 r.

**STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
GMINY WOLA KRZYSZTOPORSKA**

KERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO SKALA 1:25 000
ZAŁĄCZNIK NR 2 DO UCHWAŁY NR XLIV/461/4
RADY GMINY WOLA KRZYSZTOPORSKA Z DNIA 30 PAŹDZIERNIKA 2014 R.

- Granica gminy
- PRZEZNACZENIE TERENÓW**
- TERENY ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ I USŁUGOWEJ**
- MW Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej
 - MN Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej
 - MNU Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i usługowej
 - MR Teren zabudowy zagrodowej
 - U Tereny zabudowy usługowej
 - US Tereny usług sportu
 - UO Tereny usług oświaty
 - UK Tereny zabudowy sakralnej
 - UT Tereny usług turystyki
- TERENY ZABUDOWY TECHNICZNO-PRÓDUCYKCYJNEJ**
- PP Tereny produkcji, przemyśłu, magazynów i centr logistycznych
 - PA Tereny produkcji, rzemiosła, drobnej wytwórczości i innych form aktywności gospodarczej
 - PG Tereny ekspozycji powierzchniowej ziłta
- Granica obszaru górniczego
--- Granica terenu górniczego
--- Granica udokumentowanego zbiła mineralnego
- TERENY ZIELENI I WÓD**
- ZP Tereny zieleni urządzonej
 - ZL Tereny lasów
 - ZLS Tereny zalesień
 - ZC Tereny cmentarzy
 - WS Tereny wód powierzchniowych
 - WR Zbiornik retencyjny (powyżej 0,5 ha / poniżej 0,5 ha)
 - T Tereny narażone na podtopienia i zalewanie
- TERENY UŻYTKOWANE ROLNICZO**
- R Tereny upraw polowych, łąk, pastwisk, zadrzewień o ściółkach (głoby klas I-III i głoby klas IV-VI)
- TERENY KOMUNIKACJI ORAZ URZĄDZENIA I SIEĆ INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ**
- A Autostrada
 - GP Droga klasy głównej ruchu przyspieszonego
 - Z Droga klasy zbiorczej
 - L Droga klasy lokalnej
 - D Droga klasy dojazdowej
 - S1Z Wariant projektowanej obwodnicy Północna Trybunalskiego, drogi ekspresowej, S1Z wraz z węzłem "Polskiego"
 - KK Tereny kładów (starych cieków)
 - SIIE Numery ulic
 - E Tereny infrastruktury technicznej - elektroenergetycznej
 - T Tereny infrastruktury technicznej - telekomunikacyjnej
 - NG Tereny infrastruktury wodociągowej - oczyszczalnia ścieków
 - WZ Ujęcie wody
 - P Pozapoprawnia ścieków
 - T Istniejąca mały i wlot telekomunikacyjny
 - Gazociąg wysokiego ciśnienia ze strefą bezpieczeństwa 2 x 25m
 - Linia elektroenergetyczna 400 KV ze strefą oddziaływania 2 x 40m
 - Projektowana linia elektroenergetyczna 400 KV ze strefą oddziaływania 2x50m
 - Linia elektroenergetyczna 220 KV ze strefą oddziaływania 2 x 34m
 - Linia elektroenergetyczna 110 KV ze strefą oddziaływania 2 x 18m
 - Radolina ze strefą ochronną 2 x 50m
 - Rurociąg produktów naftowych ze strefą bezpieczeństwa 2 x 15m
 - Granice obszarów rozmieszczenia urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii o mocy przekraczającej 100 kW - elektrownie wiatrowe wg decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia
 - Granice obszarów rozmieszczenia urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii o mocy przekraczającej 100 kW - elektrownie fotowoltaiczne
 - Strefa oddziaływania elektromagnetycznych węg decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia (strefa 40 dB)
 - Granice obszarów rozmieszczenia urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii o mocy przekraczającej 100 kW - elektrownie fotowoltaiczne wraz ze strefą oddziaływania
 - Linia definiująca powierzchnię sztokową o nachyleniu 1:20 liniska Północna Trybunalski z ograniczeniem wysokości (m. n.p.m.)
- FORMY OCHRONY PRZYRODY**
- Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Widawki
 - Pomnik przyrody / Użytek ekologiczny
- WARTOŚCI KULTUROWE**
- ★ Park wpisany do rejestru zabytków / wpisany do ewidencji zabytków
 - ★ Obiekt wpisany do rejestru zabytków / wpisany do ewidencji zabytków
 - ▲ Stanowisko archeologiczne punktowe wpisane do rejestru zabytków
 - ▲ Stanowisko archeologiczne punktowe wpisane do wykazu
 - Stanowisko archeologiczne obszarowe wpisane do rejestru zabytków
 - Stanowisko archeologiczne obszarowe wpisane do wykazu
 - Strefa ochrony konserwatorskiej
 - ▲ Domy Ludowe / Domy Ludowe z siedzibą Ochotniczej Straży Pożarnej
- INNE**
- Obszary przelotne publicznej
 - Obszary zmierzalowane
 - Obszary wymagające zmiany przeznaczenia gruntów rolnych i leśnych na cele nierolnicze i nieleśne
 - Granice obszarów, dla których gmina zamierza sporządzić miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego
 - Granice obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego z numerem planu
 - Obszary wymagające rekultywacji
 - Obszary wymagające przekształceń
- 1000 750 500 250 0 500m 1 km 2 km





Rys. 5. Kierunki zagospodarowanie przestrzennego gminy Wola Krzysztoporska

Źródło: Załącznik nr 2 do Uchwały nr XLIX/404/14 z dnia 30.10.2014 r. Rady Gminy Wola Krzysztoporska

Zabudowa mieszkaniowa w gminie skoncentrowana jest wzdłuż dróg, w znacznej mierze jednak w formie rozproszonej. Jedynie w Woli Krzysztoporskiej występuje obszar zabudowy zwartej, częściowo wielorodzinnej. W gminie wyznaczone zostały obszary rozwoju zabudowy jednorodzinnej między innymi w rejonie Gomulina, Woli Krzysztoporskiej, Bogdanowa, Lasek i Parzniewic.

Gmina ma charakter zróżnicowany, w części wschodniej stanowi zaplecze gospodarczo-mieszkaniowe dla Piotrkowa Trybunalskiego – z potencjałem do rozwoju funkcji przemysłowo-składowych, a w części zachodniej ma charakter mieszkaniowo-rolniczy.

Większe zakłady przemysłowe w gminie funkcjonują w pobliżu węzła autostradowego Piotrków-Południe (centra logistyczne) oraz w Woli Krzysztoporskiej – po obiektach zakładów chemicznych. Teren aktywizacji gospodarczej zarezerwowany jest na obszarze pomiędzy miejscowością Gomulin a projektowanym węzłem autostradowym Rokszyce, łączącym autostradę A1 z drogą ekspresową S-12 oraz w rejonie pomiędzy zakładami chemicznymi a autostradą A1 i linią kolejową.

W Woli Krzysztoporskiej znajdują się tereny inwestycyjne Łódzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, o pow. ok. 7,14 ha, które przedstawiono na rysunku 6.



Rys. 6. Obszar terenów inwestycyjnych ŁSSE w Woli Krzysztoporskiej

Źródło: <http://mapa.sse.lodz.pl>, dostęp: 15.03.2016 r.

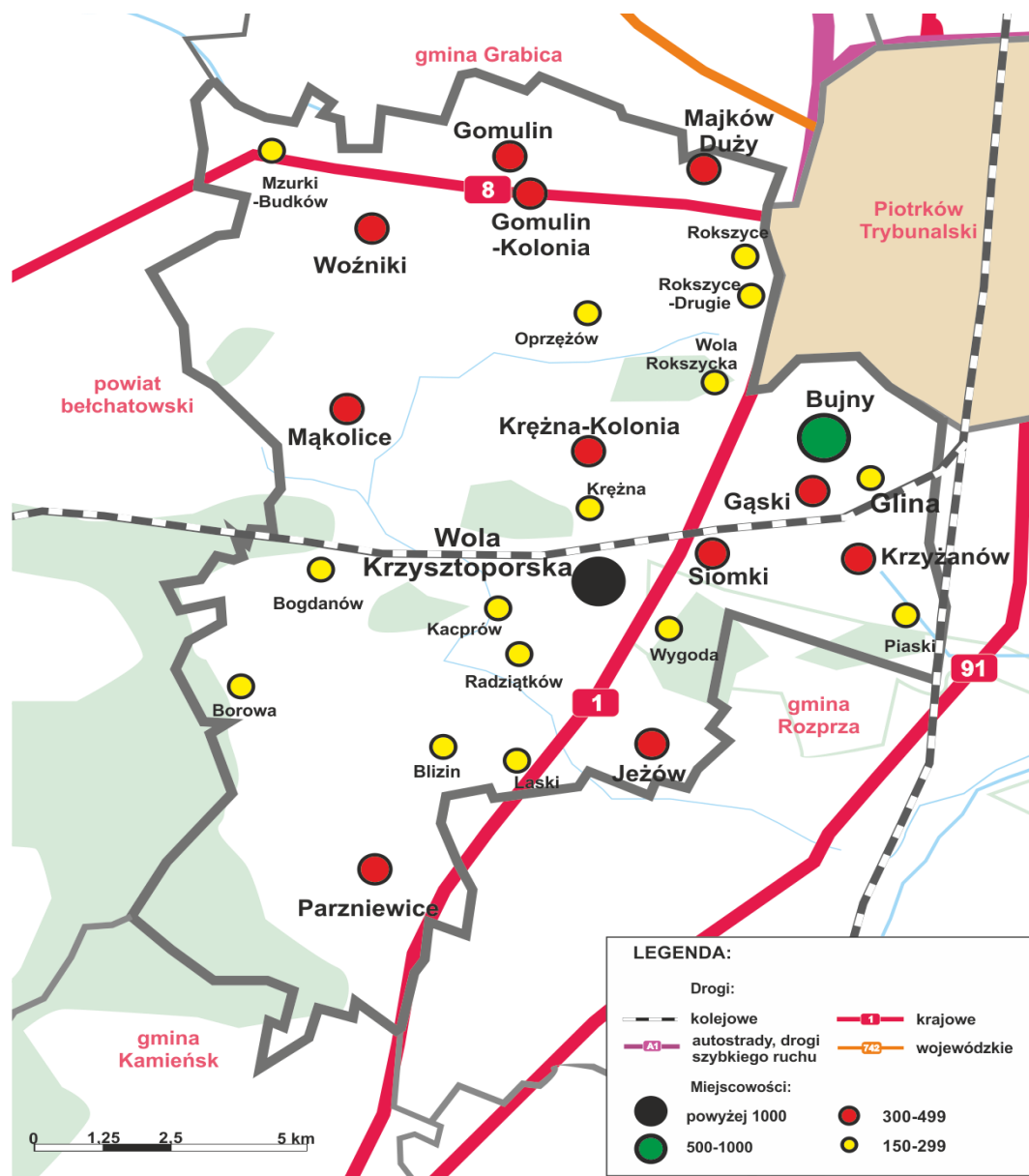
W Piaskach, przy wschodniej granicy gminy, funkcjonuje duży zakład szklarniowy. Na obszarze gminy jest wiele złóż kruszyw, w części eksploatowanych, w rejonie: Borowa, Mąkolic, Monikowa, Parzniewiczek i Pawłowa. W okolicach Jeżowa znajdują się złoża torfu. Wzdłuż autostrady A1 przebiega także rurociąg przesyłowy produktów paliwowych z rafinerii w Płocku.

W kilku miejscowościach ochroną konserwatorską objęte są dwory i parki podworskie.

Przez teren gminy, w jej wschodniej części, prowadzi droga krajowa nr 1, która będzie w przyszłości autostradą A1, na terenie gminy nie jest jednak przewidziana budowa węzła autostradowego. Przez północną część gminy przebiega droga krajowa nr 74.

Przy wschodniej granicy gminy poprowadzona jest trasa linii kolejowej nr 1 – z przystankiem Milejów, położonym w pobliżu wsi Glina i Krzyżanów. Przez obszar gminy przebiega także jednotorowa linia kolejowa nr 24, obecnie jednak użytkowana tylko w ruchu towarowym.

Na rysunku 7 przedstawiono mapę gminy Wola Krzysztoporska z najważniejszymi miejscowościami, będącymi potencjalnymi źródłami ruchu w gminnych przewozach pasażerskich.



Rys. 7. Największe miejscowości w gminie Wola Krzysztoporska

Źródło: opracowanie własne.

2.4. Sieć komunikacyjna na obszarze planu

Przez powiat piotrkowski przebiega paneuropejski korytarz transportowy bazowej sieci TEN-T: Bałtyk – Adriatyk (odcinek Gdańsk – Katowice)¹¹. W ramach tej sieci funkcjonuje, łącząca Łódź z Gdańskiem i aglomeracją śląską, autostrada A1 oraz dalej droga krajowa nr 1, która w przyszłości przebudowana będzie na autostradę A1 – przebiegającą wschodnim skrajem gminy Wola Krzysztoporska. Linia kolejowa nr 1, przebiegająca przez Piotrków Trybunalski

¹¹ źródło: tent-t-corridor-map-2013.pdf, dostęp: 15.03.2016 r.

i dalej na południe przy wschodniej granicy gminy, jest poza zasięgiem sieci TEN-T. Linia ta jest dwutorową zelektryfikowaną linią magistralną o znaczeniu państwowym¹², wykorzystywaną w ruchu pasażerskim i towarowym.

Linia kolejowa nr 24 jednotorowa, niezelektryfikowana, przebiegająca przez obszar gminy z Piotrkowa Trybunalskiego do Bełchatowa i do obiektów kopalni, prowadzi tylko ruch towarowy. Na linii tej funkcjonowały w przeszłości przystanki kolejowe w Woli Krzysztoporskiej i Bogdanowie, obecnie nieczynne.

W pobliżu północnej granicy gminy, na przecięciu autostrady A1 i drogi krajowej nr 74, zlokalizowany jest węzeł Bełchatów – zapewniający gminie doskonały dostęp do sieci TEN-T.

Sieć dróg krajowych w gminie uzupełnia przebiegająca równoleżnikowo w północnej części gminy droga nr 74 z Bełchatowa do węzła Bełchatów na autostradzie A1. Uzupełnieniem autostrady A1 i drogi krajowej nr 1 jest przebiegająca równolegle droga krajowa nr 91 – od Piotrkowa Trybunalskiego na południe w kierunku Radomska, także zapewniająca gminie skomunikowanie ze stolicą powiatu.

Zrealizowane oraz budowane odcinki autostrad i dróg ekspresowych, zapewnią doskonałe połączenie gminy z wieloma aglomeracjami w Polsce: z Warszawą, Łodzią, Gdańskiem, Wrocławiem, Poznaniem i Toruniem wraz z Bydgoszczą.

Przez obszar gminy nie przebiega żadna droga wojewódzka.

W gminie Wola Krzysztoporska jest 84,63 km dróg powiatowych – wszystkie utwardzone¹³ oraz 82,68 km dróg gminnych, w tym 70,2 km jest utwardzonych¹⁴. Na rysunku 8 przedstawiono przebieg dróg powiatowych w gminie Wola Krzysztoporska.

Na obszarze gminy znajduje się ponad 80 przystanków autobusowych. Spośród wszystkich przystanków 10 wyposażonych jest w wiaty i zlokalizowanych jest przy drogach krajowych, 50 przystanków administrowanych jest przez powiat piotrkowski (20 wyposażonych w wiaty), natomiast 21 przystanków znajduje się na drogach gminnych i administrowanych jest przez gminę Wola Krzysztoporska (wszystkie wyposażone w wiaty).

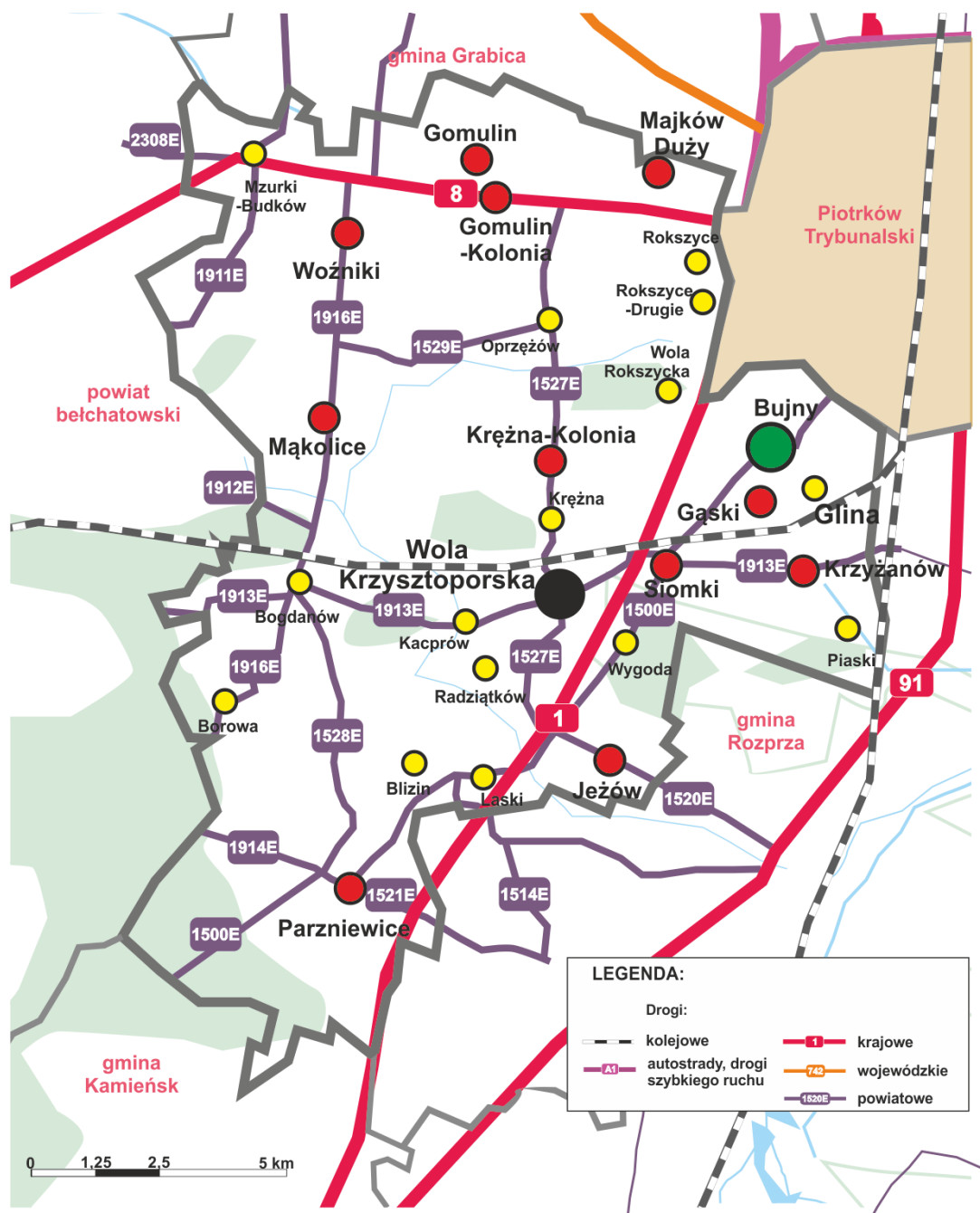
Wszystkie przystanki zarządzane przez gminę i powiat, udostępnione są nieodpłatnie operatorom i przewoźnikom. Warunki korzystania z przystanków nie odbiegają od przeciętnych – zabrania się m.in. postoju w innych celach niż obsługa pasażerów. Gmina wskazuje w uchwale, że zamieszczanie informacji przystankowej należy do operatora lub przewoźnika¹⁵.

¹² Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 17.04.2013 r., Dz. U. z 2013 r., poz. 569.

¹³ dane Zarządu Dróg Powiatowych w Piotrkowie Trybunalskim, dostęp: 15.03.2016 r.

¹⁴ według Banku danych Lokalnych GUS, stan na 31.12.2013 r.

¹⁵ Załącznik nr 2 do uchwały nr XXIII/203/12 Rady Gminy Wola Krzysztoporska z dnia 22.08.2012 r.



Rys. 8. Przebieg dróg powiatowych w gminie Wola Krzysztoporska

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.zdp.piotrkowtrybunalski.bip.net.pl,
dostęp: 15.03.2016 r.

Obszar gminy ma zróżnicowaną dostępność komunikacyjną do miasta powiatowego – Piotrkowa Trybunalskiego. Północna część gminy ma dość dobrą dostępność do stolicy powiatu – czas dojazdu nie przekracza 10-15 minut. Dla południowej części gminy dostępność jest już mniejsza, a dla krańców południowych czas dojazdu do Piotrkowa wynosi 20-25 minut.

Najlepsze połączenie z Piotrkowem Trybunalskim posiadają w gminie miejscowości położone wzdłuż drogi krajowej nr 74, przy trasie Piotrków – Bełchatów, takie jak: Mzurki, Woźniki, Gomulin, Rokszycy i miejscowości położone na trasie z ośrodka gminnego do stolicy powiatu, takie jak: Siomki, Gąski i Bujny.

Gmina Wola Krzysztoporska nie posiada pasażerskich połączeń kolejowych, najbliższa duża stacja kolejowa znajduje się w Piotrkowie Trybunalskim, a najbliższy przystanek kolejowy na linii nr 1 w Milejowie, przy wschodniej granicy gminy. Wg stanu na 15 marca 2016 r., Piotrków Trybunalski posiadał regionalne połączenia kolejowe w każdym dniu tygodnia z Radomskiem, Częstochową, Łodzią i Kozłuskami oraz dalekobieżne – przez Radomsko i Częstochowę – z Bielsko Białą, Katowicami, Krakowem i Wrocławiem oraz przez Łódź – z Bydgoszczą, Gdańskiem, Gdynią i Szczecinem, a także przez Kozłuszki z Warszawą.

W Piotrkowie Trybunalskim funkcjonuje wielostanowiskowy dworzec autobusowy komunikacji regionalnej oraz stanowiska odjazdowe linii regionalnych, zlokalizowane naprzeciw budynku dworca kolejowego. Lokalizacja dworców kolejowego i autobusowego oraz przystanku komunikacji miejskiej w bezpośrednim sąsiedztwie, umożliwia pasażerom z Woli Krzysztoporskiej dokonywanie wygodnych przesiadek.

Sieć autobusowych połączeń dalekobieżnych z dworca w Piotrkowie Trybunalskim umożliwia dotarcie m.in. do następujących miast: Biłgoraj, Busko Zdrój, Bydgoszcz, Chojnice, Częstochowa, Człuchów, Dąbrowa Górnicza, Gdańsk, Gliwice, Gostynin, Kalisz, Katowice, Kielce, Konin, Koszalin, Kraków, Krynica Zdrój, Kudowa Zdrój, Kutno, Legnica, Lublin, Łęczyca, Łódź, Nowy Sącz, Opole, Ostrowiec Świętokrzyski, Płock, Poznań, Przemyśl, Radom, Rybnik, Rymonów Zdrój, Rzeszów, Sandomierz, Szczecin, Tomaszów Lubelski, Warszawa, Wieluń, Wrocław, Zamość i Zakopane oraz do wielu innych miejscowości w sezonie letnim.

W gminie Wola Krzysztoporska zatrzymują się jedynie autobusy obsługujące linie regionalne, obejmujące swoim zasięgiem powiat piotrkowski. Linie te rozpoczynają kursy z zespołu dworców w Piotrkowie Trybunalskim. W miejscowościach gminy zlokalizowane są tylko pojedyncze przystanki autobusowe.

Przewozy w regionalnej komunikacji autobusowej, prowadzące przez obszar gminy Wola Krzysztoporska, obsługują następujące podmioty:

- PKS w Piotrkowie Trybunalskim Sp. z o.o. (Grupa Mobilis);
- PKS w Bełchatowie Sp. z o.o.;
- P.U. Łukasz Ściegłiński, Piotrków Trybunalski;
- P.H.U. LIBRA TRAVEL Michał Librowski, Bujniczki;
- F.U.-H. ROMAX Jacek Rokseła, Wola Krzysztoporska.

W gminie Wola Krzysztoporska nie znajdują się wyznaczone ścieżki rowerowe, jedynie nieoznaczony ciąg pieszo-rowerowy prowadzi od granicy miasta Piotrkowa Trybunalskiego do szkoły w Bujnach, nie wyznaczono także miejsc płatnego parkowania.

2.5. Czynniki demograficzne i motoryzacja

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., gmina Wola Krzysztoporska zamieszkała była przez 11,9 tys. mieszkańców, co stanowiło 13% mieszkańców powiatu. O sytuacji demograficznej rejonu świadczą zachodzące zmiany liczby i struktury mieszkańców oraz prognozy demograficzne na okres planistyczny. Zmiany liczby mieszkańców w gminie Wola Krzysztoporska i w powiecie piotrkowskim w latach 2009-2014 przedstawiono w tabeli 3.

Tab. 3. Zmiana liczby mieszkańców gminy Wola Krzysztoporska i powiatu piotrkowskiego w latach 2009-2014 – dane GUS

Jednostka administracyjna	Liczba mieszkańców						Dynamika 2014:2009 [%]
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
Gmina Wola Krzysztoporska	11 617	11 733	11 772	11 832	11 847	11 889	102,3
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	- 1,2	- 1,1	- 0,6	2,0	0,4	- 0,3	-
– saldo migracji na pobyty stały	9	23	46	13	57	38	-
Powiat piotrkowski	90 462	91 401	91 476	91 520	91 618	91 534	101,2
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	- 1,1	- 1,0	- 0,7	- 0,9	- 1,6	- 1,8	-
– saldo migracji na pobyty stały	149	252	137	164	203	93	-

Źródło: dane GUS.

Dane zawarte w tabeli 3 ilustrują wzrost liczby mieszkańców w ostatnich pięciu latach zarówno w gminie Wola Krzysztoporska, jak i na obszarze całego powiatu piotrkowskiego.

Zmiana liczby mieszkańców w gminie wynikała z dodatniego salda migracji, pomimo ujemnego przyrostu naturalnego. Trend wzrostu liczby ludności w gminie – dobrze skomunikowanej ze stolicą powiatu – zapewne będzie utrzymywał się w przyszłości wraz zachodzącymi

procesami suburbanizacji. Niepokojącym zjawiskiem jest natomiast ujemny przyrost naturalny, który będzie się wiązał także z postępującym starzeniem się społeczeństwa.

Strukturę ludności gminy i powiatu, wg kryterium aktywności zawodowej, przedstawiono w tabeli 4. Dane zawarte w tej tabeli ilustrują zmianę struktury aktywności zawodowej mieszkańców gminy i powiatu na przestrzeni ostatnich pięciu lat.

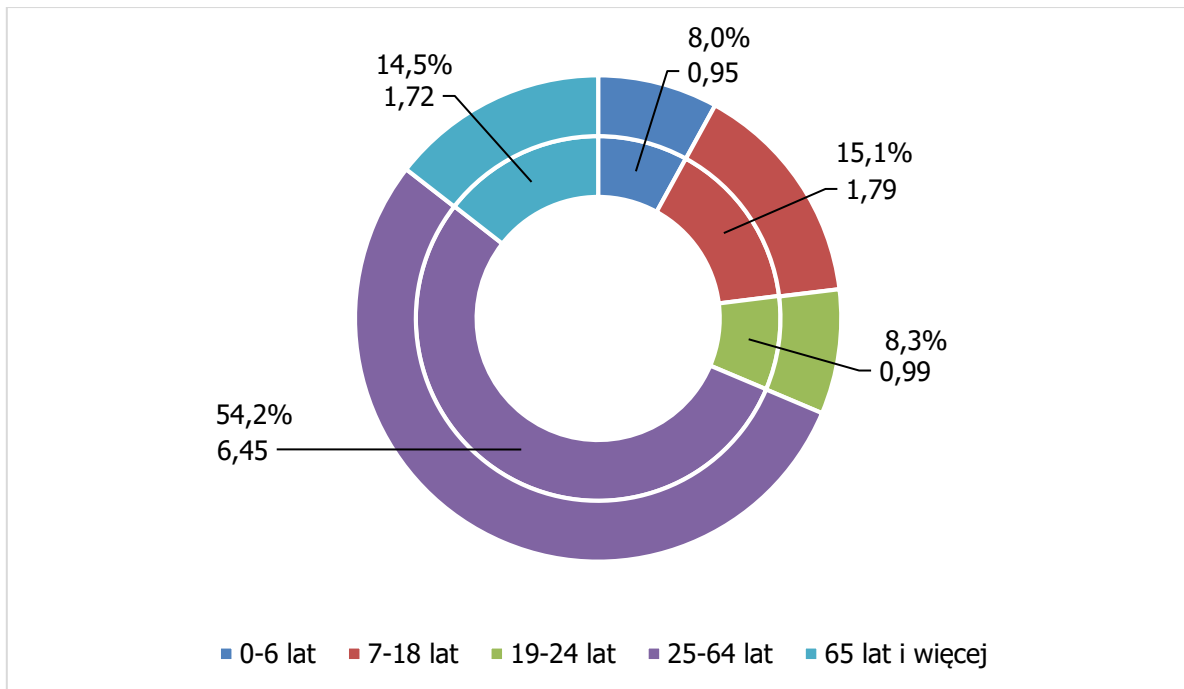
Tab. 4. Struktura ludności gminy Wola Krzysztoporska i powiatu piotrkowskiego w latach 2009-2014

Segment mieszkańców w wieku:	Segment mieszkańców w wieku:		Dynamika 2014:2009 [%]
	2009	2014	
Miasto i gmina Wola Krzysztoporska			
– przedprodukcyjnym	2 635	2 550	96,8
– produkcyjnym	7 077	7 227	102,1
– poprodukcyjnym	1 905	2 112	110,9
Powiat piotrkowski			
– przedprodukcyjnym	19 296	18 173	94,2
– produkcyjnym	55 606	56 477	101,6
– poprodukcyjnym	15 560	16 884	108,5

Źródło: dane GUS.

W latach 2009-2014 zmniejszyła się w gminie liczba mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym (o 3,2%), liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym nieco wzrosła (wzrost o 2,1%), natomiast znacznie zwiększyła się liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym (o 10,9%). Podobna tendencja spadku liczby mieszkańców młodych i wzrostu liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym zauważalna jest w całej Polsce, lecz zwykle wzrost liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym jest znacznie większy. Efektem zmian jest spadek udziału w przewozach osób uczących się i wzrost udziału osób starszych, które często nie używają, albo nie mogą używać samochodu osobowego do realizacji codziennych potrzeb przemieszczania się. W rezultacie, wzmaga się więc zapotrzebowanie na realizację transportem publicznym przewozów o charakterze socjalnym.

Strukturę wiekową mieszkańców gminy Wola Krzysztoporska w podziale na grupy wiekowe, wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., przedstawiono na rysunku 9.



**Rys. 9. Struktura wiekowa mieszkańców gminy Wola Krzysztoporska
[% , tys. osób] – stan na 31 grudnia 2014 r.**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

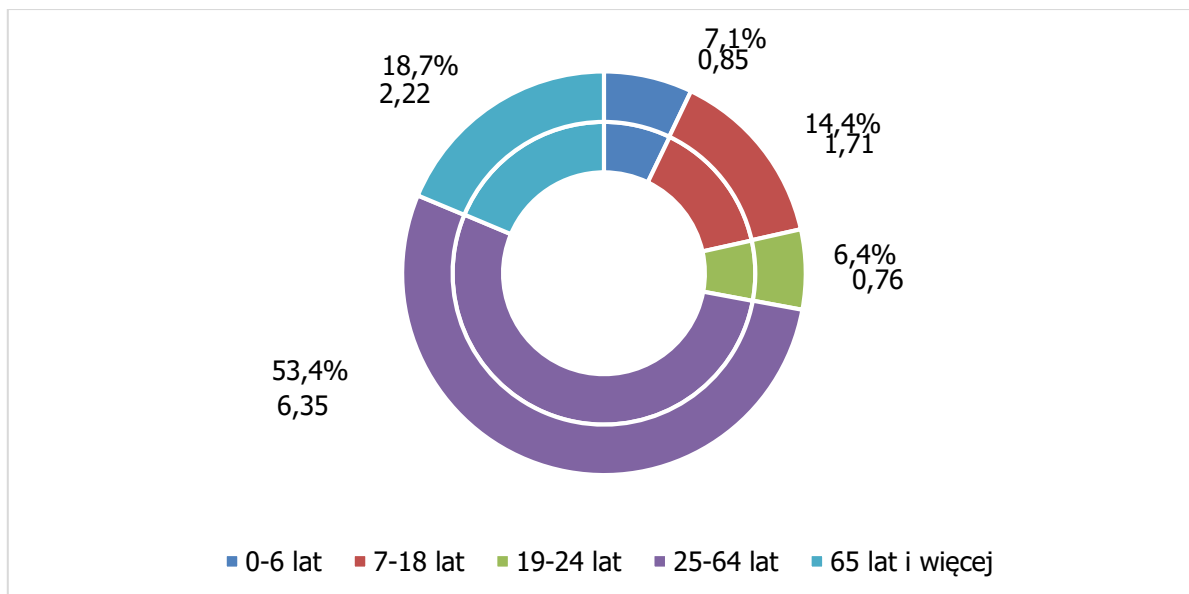
Dla gminy Wola Krzysztoporska GUS nie sporządził prognozy demograficznej. Analogiczna prognoza dla powiatu piotrkowskiego, z wyodrębnieniem ludności wiejskiej, sporządzona przez GUS i przedstawiona w tabeli 5, zakłada do 2025 r. pogłębienie się obecnych tendencji ogólnopolskich – znacznego spadku ludności w wieku przedprodukcyjnym, umiarkowanego spadku ludności w wieku produkcyjnym i znacznego wzrostu liczby ludności w wieku poprodukcyjnym. Podobnych zmian w strukturze ludności można oczekiwać w gminie Wola Krzysztoporska.

Tab. 5. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat piotrkowski

Przedział wiekowy	Liczba mieszkańców w poszczególnych latach			Dynamika zmian [%]	
	2014	2020	2025	2020/2014	2025/2014
Ludność wiejska					
0-6	6 258	5 769	5 586	92,2	89,3
7-18	11 339	11 171	10 942	98,5	96,5
19-24	7 058	5 874	5 471	83,2	77,5
25-64	45 478	45 638	44 802	100,4	98,5
65+	12 679	14 667	16 395	115,7	129,3
Razem	82 812	83 119	83 196	100,4	100,5
Ludność ogółem					
0-6	6 903	6 311	6 147	91,4	89,0
7-18	12 476	12 315	12 069	98,7	96,7
19-24	7 733	6 491	6 024	83,9	77,9
25-64	50 522	50 729	49 765	100,4	98,5
65+	13 900	16 269	18 322	117,0	131,8
Razem	91 534	92 115	92 327	100,6	100,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie prognoz GUS.

Na rysunku 10 przedstawiono prognozowaną strukturę wiekową mieszkańców gminy Wola Krzysztoporska w 2025 r., w oparciu o prognozy zmian liczby ludności wiejskiej w powiecie piotrkowskim.



Rys. 10. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców gminy Wola Krzysztoporska w 2025 r. [tys. osób, %]

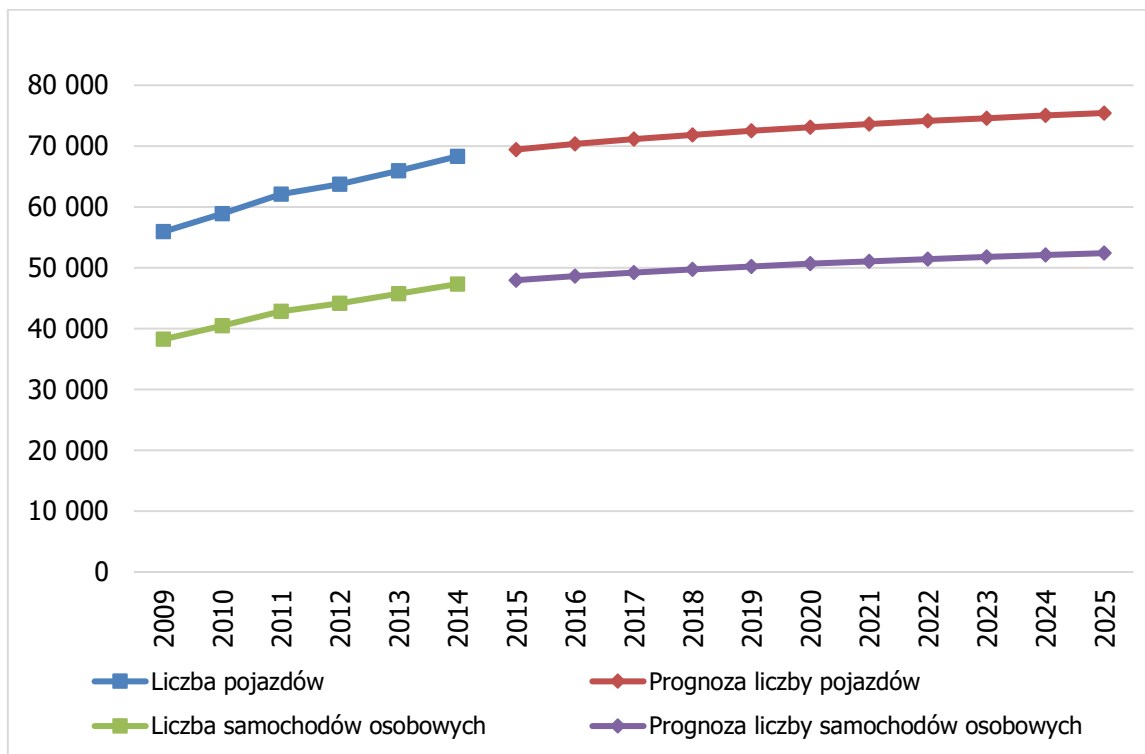
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Liczba ludności gminy – wg prognozy przygotowanej na podstawie prognoz GUS dla ludności wiejskiej powiatu piotrkowskiego – będzie niemal stała i w 2025 r. wyniesie 11 894 osób (wzrost o 0,04%). Jednocześnie zmieni się struktura ludności gminy Wola Krzysztoporska. Silnie zmaleje liczba osób młodych oraz osób uczących się – po 11%, zmaleje także liczba osób w wieku produkcyjnym – o 10,5%. Największe zmiany będą dotyczyć jednak osób starszych – ich liczba wzrośnie aż o 29%.

Niekorzystnie dla popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego kształtują się dane dotyczące wskaźników motoryzacji. Liczbę pojazdów ogółem i samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie piotrkowskim w latach 2009-2014 oraz jej prognozę na lata 2015-2025, przedstawiono na rysunku 11 (danych odrębnie dla gmin nie prowadzi się).

W 2014 r. w powiecie piotrkowskim, wg Banku Danych Lokalnych GUS, zarejestrowanych było ponad 45,7 tys. samochodów osobowych (danych dla gmin nie rejestruje się). Wskaźnik motoryzacji wyniósł 517 samochodów osobowych i 746 pojazdów na 1 000 mieszkańców.

Przygotowana dla powiatu piotrkowskiego prognoza wskaźnika motoryzacji zakłada wzrost liczby samochodów osobowych do 52,4 tys. w 2025 r. Oznacza to przyrost liczby samochodów osobowych do 2025 r. o 13,7%¹⁶, czyli osiągnięcie w tym roku wskaźnika motoryzacji na poziomie 817 pojazdów i 567 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców.



Rys. 11. Liczba pojazdów i samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie piotrkowskim i jej prognoza do 2025 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

2.6. Oświata i czynniki społeczne

Według stanu na 30 września 2015 r. w gminie Wola Krzysztoporska działało pięć przedszkoli i jednaście szkół, do których uczęszczało około 2,0 tys. uczniów i przedszkolaków. Dzieci uczęszczające do przedszkoli, oddziałów przedszkolnych i szkół, są zwykle głównymi pasażerami gminnych przewozów pasażerskich – ośrodki nauki stanowią główne cele podróży. W tabeli 6 wymieniono lokalizacje przedszkoli i szkół w gminie Wola Krzysztoporska.

¹⁶ opracowanie własne na podstawie danych GUS – www.stat.gov.pl, dostęp: 15.03.2016 r. oraz: J. Burnewicz, *Prognoza rozwoju motoryzacji indywidualnej w Polsce do 2020 r. [w]: Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*. Pod. red. B. Liberadzkiego, L. Mindura. WITE, Warszawa 2006.

Tab. 6. Lokalizacja placówek oświatowych w gminie Wola Krzysztoporska
– stan na 30 września 2015 r.

Nazwa placówki	Adres		Liczba uczniów /przedszkolaków
	ulica i nr budynku		
Przedszkola			
Przedszkole samorządowe	Wola Krzysztoporska, ul. Kościuszki 25		91
Przedszkole Niepubliczne Akademia Malucha	Bujny ul. Piotrkowska 104		47
Przedszkole Stowarzyszenia Przyjaciół Szkół Katolickich	Gomulin, ul. Szkolna 2		50
Przedszkole Stowarzyszenia Przyjaciół Szkół Katolickich	Wola Krzysztoporska, ul. Kościuszki 19		14
Słoneczne Przedszkole	Parzniewice 31		14
Szkoły podstawowe			
Szkoła Podstawowa w Bogdanowie im. Papieża Jana Pawła II	Bogdanów, ul. Kozakowskiego 3		76
Szkoła Podstawowa w Bujnach	Bujny, ul. Piotrkowska 104		100
Szkoła Podstawowa w Gomulinie	Gomulin, ul. Szkolna 2		272
Szkoła Podstawowa w Krzyżanowie	Krzyżanów 55		95
Szkoła Podstawowa w Parzniewicach	Parzniewice 31		102
Gimnazja			
Gimnazjum w Gomulinie	Gomulin, ul. Szkolna 2		108
Zespoły szkół			
Zespół Szkolno-Gimnazjalny w Woli Krzysztoporskiej im. Gen. L. Czyżewskiego (Szkoła Podstawowa, Gimnazjum)	Wola Krzysztoporska, ul. Kościuszki 32		615
Zespół Szkół Rolniczych Centrum Kształcenia Praktycznego (Liceum, Technikum, Szkoła Policealna)	Bujny, ul. Piotrkowska 30		105

Źródło: www.cie.men.gov.pl, dostęp: 15.03.2016 r.

W stolicy powiatu – Piotrkowie Trybunalskim – największą uczelnią, kształcąca ok. 2,5 tys. studentów na ośmiu kierunkach, na studiach I i II stopnia, jest Filia Uniwersytetu Jana Kochanowskiego w Kielcach. Uczelnia prowadzi także studia podyplomowe. W Piotrkowie Trybunalskim funkcjonuje jedna niepubliczna szkoła wyższa – Wyższa Szkoła Handlowa im.

Króla Stefana Batorego w Piotrkowie Trybunalskim, kształcąca na siedmiu kierunkach na poziomie licencjatu. W Piotrkowie Trybunalskim funkcjonuje także Zamiejscowy Ośrodek Dydaktyczny Społecznej Akademii Nauk w Łodzi. Uczelnie niepubliczne kształcą łącznie ok. 400 studentów. Duże ośrodki akademickie funkcjonują natomiast w pobliskiej Łodzi.

Główne czynniki społeczne, determinujące kształt oferty przewozowej, przedstawiono w tabeli 7.

Tab. 7. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej w gminie Wola Krzysztoporska – stan na 31 grudnia 2014 r.

Jednostka administracyjna	Pracujący	Bezrobocie		Przeciętne miesięczne wynagrodzenie [zł]
		Liczba bezrobotnych	Liczba długotrwale bezrobotnych	
Województwo łódzkie	571 861	126 157	75 150	3 618,63
Powiat piotrkowski	10 879	3 549	1 904	2 957,04
Gmina Wola Krzysztoporska	1 993	449	251	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i Powiatowego Urzędu Pracy w Piotrkowie Trybunalskim.

Wśród bezrobotnych w powiecie piotrkowskim, wg stanu na koniec 2015 r., w gminie Wola Krzysztoporska zarejestrowano 418 bezrobotnych, a w całym powiecie piotrkowskim – 3 195 osób. W całym powiecie tylko 532 osoby wśród zarejestrowanych posiadały prawo do zasiłku, z kolei 1 003 osoby (31%) nie posiadały kwalifikacji zawodowych, a 1 817 osób miało status długotrwale bezrobotnych. W gminie Wola Krzysztoporska 51 osób wśród zarejestrowanych bezrobotnych posiadało prawo do zasiłku, a 232 uznane były za długotrwale bezrobotne.

Stopa bezrobocia dla powiatu piotrkowskiego, wg stanu na 31 grudnia 2015 r., wynosiła 9,8% – przy identycznej w skali kraju i 10,3% w województwie łódzkim. Stopa bezrobocia w powiecie zmniejszyła się w ciągu roku o 2,6%, podczas gdy w województwie łódzkim zmalała w tym czasie o 2,5%, zaś w Polsce zmalała o 2,2%¹⁷.

W tabeli 8 przedstawiono liczbę rodzin, którym udzielana jest pomoc społeczna w gminie Wola Krzysztoporska i w powiecie piotrkowskim.

¹⁷ wg Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Łodzi – wuplodz.praca.gov.pl, dostęp: 15.03.2016 r.

Tab. 8. Liczba gospodarstw domowych i osób, które korzystają z pomocy społecznej w powiecie piotrkowskim i w gminie Wola Krzysztoporska – stan na 31 grudnia 2014 r.

Jednostka administracyjna	Liczba korzystających ze środowiskowej pomocy społecznej			Liczba otrzymujących zasiłki rodzinne na dzieci	
	osób	gospodarstw domowych	osób na 1 tys. mieszkańców	osób	rodzin
Powiat piotrkowski	7 921	2 968	86,5	7 732	3 830
Gmina Wola Krzysztoporska	1 498	561	126,0	956	478

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

2.7. Czynniki gospodarcze

W 2014 r. w strukturze podmiotów gospodarczych w gminie Wola Krzysztoporska dominowały podmioty prywatne (96,5%), a wśród nich osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą, stanowiąc 78,5% wszystkich podmiotów. Liczbę podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w Woli Krzysztoporskiej przedstawiono w tabeli 9. Dane GUS nie obejmują mieszkańców pracujących na własny rachunek, np. w gospodarstwach rolnych, stąd mała liczba podmiotów gospodarczych w tych gminach, w których główny udział w działalności gospodarczej mieszkańców mają indywidualne gospodarstwa rolne.

Tab. 9. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w powiecie piotrkowskim i w gminie Wola Krzysztoporska – stan na 31 grudnia 2014 r.

Jednostka administracyjna	Liczba podmiotów gospodarczych				
	ogółem	sektor publiczny	sektor prywatny	spółki handlowe	osoby fizyczne
Powiat piotrkowski	5 484	184	5 299	189	4 453
Gmina Wola Krzysztoporska	623	22	601	27	489

Źródło: dane GUS.

W tabeli 10 przedstawiono podmioty gospodarcze wg rodzaju działalności. Najwięcej podmiotów gospodarczych w gminie prowadziło działalność w zakresie handlu – 29%, budownictwa – 12% oraz przemysłu i transportu – po 11%.

Tab. 10. Struktura podmiotów gospodarczych w powiecie piotrkowskim i w gminie Wola Krzysztoporska wg sekcji działalności – stan na 31 grudnia 2014 r.

Jednostka administracyjna	Podmioty gospodarcze według rodzaju działalności					
	Przemysł	Budownictwo	Handel	Transport	Kultura, rekreacja	Inne
Powiat piotrkowski	629	805	1 557	384	350	1 468
Gmina Wola Krzysztoporska	68	72	182	68	37	162

Źródło: dane GUS.

W tabeli 11 przedstawiono podmioty gospodarcze wg wielkości zatrudnienia. Zgodnie ze stanem na dzień 31 grudnia 2014 r., 95% przedsiębiorstw stanowiły podmioty zatrudniające do 9 osób. W gminie funkcjonowały trzy większe przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 50 osób.

Tab. 11. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w powiecie piotrkowskim i w gminie Wola Krzysztoporska – stan na 31 grudnia 2014 r.

Jednostka administracyjna	Liczba podmiotów gospodarczych w zależności od liczby pracowników				
	ogółem	250 i więcej	50-249	10-49	do 9
Powiat piotrkowski	5 484	1	29	224	5 230
Gmina Wola Krzysztoporska	623	-	3	27	593

Źródło: dane GUS.

W tabeli 12 wyszczególniono największe podmioty gospodarcze w gminie – wraz z ich lokalizacją, stanowiące główne źródła ruchu. Większość zakładów przemysłowych zlokalizowana jest w dobrej dostępności z korytarzy transportowych, w bliskim sąsiedztwie autostrady A1 i dróg krajowych nr 1 i 74.

W gminie Wola Krzysztoporska funkcjonuje także instytucja otoczenia – Tereny Inwestycyjne Łódzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Sp. z o.o. w Woli Krzysztoporskiej. Wokół Piotrkowa Trybunalskiego w pobliżu przebiegających w pobliżu granicy miasta i powiatu autostrady A1 i drogi ekspresowej S-8 zlokalizowane są centra logistyczne, w tym w Woli Krzysztoporskiej. Łącznie, centra logistyczne w gminach: Grabica, Moszczenica i Wola Krzysztoporska, stanowią zespół obiektów logistycznych o powierzchni ponad 320 ha.

Tab. 12. Lokalizacja największych podmiotów gospodarczych w gminie Wola Krzysztoporska – stan na 15 marca 2015 r.

Nazwa przedsiębiorstwa	Adres
Prologis Poland Reit Sp. z o.o.	Majków Duży 6b
Voight Turbo Sp. z o.o.	Majków Duży
Konstak Sp. z o.o.	Mzurki 42
Górażdże Kruszywa Sp. z o.o., Kopalnia Surowców Mineralnych Pawłów	Pawłów Górny
Grupa Producentów Rozsad Krasoń Sp. z o.o.	Piaski 32a
Kaufland Polska Markety Sp. z o.o. Sp.K.	Rokszyce 46a
IG Logistics Polska S.A.	Rokszyce II
„ORGANIKA AZOT” S.A. Zamiejscowy Oddział Produkcji	Wola Krzysztoporska, ul. Fabryczna 1
Cermont Sp. z o.o.	Wola Krzysztoporska, ul. Piotrkowska 10
Karibia Sp. z o.o.	Wola Krzysztoporska, ul. Fabryczna 11
Drum-Clean-Recycling Sp. z o.o.	Wola Krzysztoporska, ul. Fabryczna 1
Abdal Z. i D Balczukiewicz Sp. J.	Wola Rokszycka 17

Źródło: opracowanie własne na podstawie stron internetowych przedsiębiorstw.

W tabeli 13 zestawiono dane dotyczące wielkości ruchu turystycznego.

Tab. 13. Wielkość ruchu turystycznego w powiecie piotrkowskim i w gminie Wola Krzysztoporska w 2014 r.

Jednostka administracyjna	Obiektów turystycznych	Korzystający z noclegów [osób]			
		Hotele	Ośrodki wczasowe i szkoleniowo-wypoczynkowe	Razem	w tym zagraniczni
Powiat piotrkowski	25	73 382	6 631	82 300	10 919
Gmina Wola Krzysztoporska	1	7 279	-	7 279	1 727

Źródło: dane GUS.

Jedynym obiektem turystycznym jest hotel w Gomulinie przy drodze krajowej nr 74. Poza rejestrowanym ruchem turystycznym do obiektów ogólnodostępnych, funkcjonuje także turystyka indywidualna oraz weekendowa w dni wolne od pracy.

2.8. Ochrona środowiska naturalnego

Ochrona przyrody

Obszary chronionego krajobrazu to tereny wyróżniające się krajobrazowo, o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z masową turystyką i wypoczynkiem lub istniejące – albo odtwarzane – korytarze ekologiczne. Takim korytarzem ekologicznym jest m.in. Dolina Widawki.

Na obszarze gminy występuje Obszar Chronionego Krajobrazu „Doliny Widawki”, we wschodnim fragmencie gminy w pobliżu Borowej. Nie występują natomiast obszary sieci Natura 2000.

Mapę obszarów chronionych w gminie Wola Krzysztoporska przedstawiono na rysunku 12.



Rys. 12. Mapa obszarów chronionych na obszarze gminy Wola Krzysztoporska

Źródło: www.geoserwis.gdos.gov.pl, dostęp: 15.03.2016 r.

Ochrona środowiska

Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Łodzi przeprowadza cykliczny monitoring stanu zanieczyszczenia powietrza i dokonuje klasyfikacji poszczególnych obszarów województwa pod względem poziomu zanieczyszczeń. Oceny w województwie łódzkim dokonuje się w strefie aglomeracji łódzkiej oraz w strefie łódzkiej (do której należy powiat piotrkowski), za pomocą 9 automatycznych stacji pomiarowych (w tym w Parzniewicach w gminie Wola Krzysztoporska) badania jakości powietrza i przez 174 punkty z pasywnym poborem prób, w tym wzdłuż autostrad.

Ocena jakości powietrza na obszarze strefy łódzkiej wykazała przekroczenie poziomu dopuszczalnego pod kątem ochrony zdrowia w przypadku pyłu zawieszanego PM10 i PM2,5 oraz benzo-a-pirenu. Pod kątem ochrony zdrowia i ochrony roślin wykazano natomiast niedotrzymanie poziomu celu długoterminowego dla ozonu O₃. Głównym powodem przekroczenia poziomów dopuszczalnych jest tzw. niska emisja z lokalnych systemów grzewczych¹⁸.

Stan wód podziemnych w powiecie piotrkowskim zakwalifikowano do klasy II.

Pomiary poziomu długookresowego, wykonane przez WIOŚ w Łodzi w ramach monitoringu hałasu w ostatnich pięciu latach w powiecie piotrkowskim nie były wykonywane.

WIOŚ w Łodzi prowadzi rejestr źródeł promieniowania elektromagnetycznego i monitoring ich wysokości. W 2015 r. wyniki badań w województwie łódzkim nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku.

Zanieczyszczenie środowiska powodowane przez publiczny transport zbiorowy

Oddziaływanie na środowisko trakcji spalinowej w komunikacji gminnej zależy od roku produkcji eksploatowanych pojazdów. Autobusy najstarsze, w wieku ponad 15 lat (w 2000 r. wprowadzono normę EURO 3 – pierwszą obowiązkową także dla autobusów), mogą nie spełniać żadnej z norm czystości spalin – nawet przy najbardziej starannej eksploatacji.

W tabeli 14 zaprezentowano normy zanieczyszczeń EURO dla ciężkich pojazdów użytkowych.

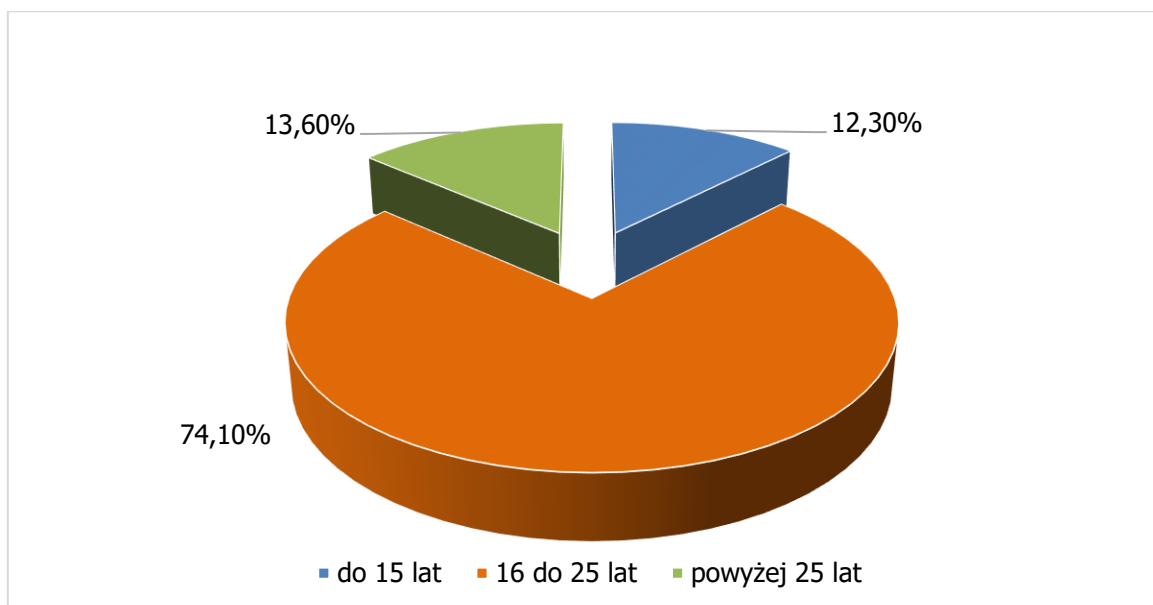
¹⁸ „Raport o stanie środowiska w województwie łódzkim w 2014 r.”, WIOŚ Łódź 2015.

Tab. 14. Wartości graniczne emisji szkodliwych składników spalin według europejskich norm dla ciężkich pojazdów użytkowych

Norma	Emisja w g/kWh			Emisja w szt./kWh
	CO (tlenek węgla)	HC (węglowodory)	NOx (tlenki azotu)	PM (cząstki pyłu)
EURO-1	4,5	1,1	8,0	612
EURO-2	4,0	1,1	7,0	250
EURO-3	2,1	0,66	5,0	100
EURO-4	1,5	0,46	3,5	20
EURO-5	1,5	0,46	2,0	20
EURO-6	1,5	0,13	0,4	10

Źródło: Rozporządzenia Komisji UE 582/2011, 595/2009, Urszula Kwaśniak, Michał Janicki, Czesław Kolanek, *Emisja CO i NOx pochodzących z silników spalinowych pojazdów samochodowych na tle norm EURO*, „Transport Miejski i Regionalny” 2012 nr 8, s. 24.

Gminne dowozy dzieci do szkół realizuje obecnie PKS w Piotrkowie Trybunalskim Sp. z o.o. Strukturę wiekową autobusów PKS w Piotrkowie Trybunalskim Sp. z o.o. zgłoszonych do wykonywania przewozów w gminie Wola Krzysztoporska, przedstawiono na rysunku 13.



Rys. 13. Struktura wiekowa autobusów PKS w Piotrkowie Trybunalskim Sp. z o.o.

Źródło: opracowanie własne.

PKS w Piotrkowie Trybunalskim Sp. z o.o. użytkuje w gminie Wola Krzysztoporska tabor już dość mocno wyeksploatowany – średnia wieku autobusów przekracza 20 lat. Jedynie 16% pojazdów zgłoszonych we wniosku o otrzymanie zezwolenia wyprodukowane zostało w latach 2000-2004, czyli ich napędy spełniają normę czystości spalin EURO 3, pozostałe pojazdy są starsze z napędami niespełniającymi żadnej z norm. Wśród zgłoszonych pojazdów dominują wysokopodłogowe autobusy Autosan H9, Renault Tracer i Mercedes O303.

Niniejszy plan nie ingeruje w obszary szczególnie chronione, a określone w nim działania dążą do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu publicznego na środowisko. Plan nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Wola Krzysztoporska na lata 2016-2025 nie spowoduje znacznego oddziaływania na środowisko oraz na obszary Natura 2000 (art. 46, ust. 2 i 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko).

2.9. Źródła ruchu

Przejazdy pasażerów z miejscowości znajdujących się w gminie Wola Krzysztoporska można podzielić na:

- realizowane w granicach gminy;
- wykonywane do miejscowości położonych w innej gminie, ale znajdującej się w granicach powiatu piotrkowskiego;
- wykonywane do miejscowości położonych w innych powiatach i województwach oraz po drodze poza granicę Polski.

Niezależnie od zasięgu przejazdów realizowanych przez pasażerów, przewozy pasażerskie w ramach publicznego transportu zbiorowego klasyfikowane są na:

- gminne – wykonywane w granicach gminy (lub związku gmin) lub gminy i gmin sąsiadujących, które podpisały porozumienie o wspólnej organizacji transportu zbiorowego;
- powiatowe – wykonywane w granicach co najmniej dwóch gmin i jednocześnie w granicach powiatu (lub związku powiatów) lub powiatu i powiatów sąsiadujących, które podpisały porozumienie o wspólnej organizacji transportu zbiorowego;
- powiatowo-gminne – wykonywane w granicach gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny;
- wojewódzkie – wykonywane w granicach co najmniej dwóch powiatów i jednocześnie w granicach województwa (wyjątkiem są przewozy kolejowe, które mogą odbywać się

do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, na której możliwe są przesiadki lub techniczne odwrócenie biegu pociągu);

- międzywojewódzkie – jeśli przekraczana jest granica województwa, inne niż gminne, powiatowo-gminne, powiatowe i wojewódzkie;
- międzynarodowe – jeśli przekraczana jest granica Polski (z wyjątkiem przewozów transgranicznych).

Przejazdy odbywające się w granicach jednej gminy mogą być realizowane przewozami gminnymi, powiatowymi, powiatowo-gminnymi, wojewódzkimi, a nawet międzywojewódzkimi (np. w przewozach kolejowych). Przejazdy z przekraczaniem granicy gminy mogą być realizowane także przewozami gminnymi w zakresie podpisanych porozumień międzygminnych, międzywojewódzkimi, a nawet międzynarodowymi.

Miejscowość Bujny w gminie Wola Krzysztoporska obsługiwana jest linią nr 5 piotrkowskiej komunikacji miejskiej, funkcjonującą w ramach porozumienia o wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego gminy Wola Krzysztoporska z miastem Piotrkowem Trybunalskim. Poza tą linią, wobec braku podpisanego przez gminę Wola Krzysztoporska porozumienia z jakąkolwiek inną sąsiadującą gminą oraz brakiem utworzonego związku powiatowo-gminnego, każdy przejazd pasażera z przekroczeniem granicy gminy, będzie realizowany w ramach przewozu powiatowego, wojewódzkiego, międzywojewódzkiego lub międzynarodowego. Dotyczy to także przewozów odbywanych z obszaru gminy Wola Krzysztoporska do i z Piotrkowa Trybunalskiego.

Źródłami ruchu w gminnych przewozach pasażerskich będą wszystkie lokalne miejsca obsługi mieszkańców: miejsca pracy, nauki, odpoczynku i rekreacji, ośrodki kulturalne, sportowe, itp.

Główne zakłady pracy w gminie zostały wymienione w tabeli 12. Poza nimi, ważnymi miejscami pracy są także instytucje gminne, kulturalne, oświatowe, punkty handlowe, itp. Placówki oświatowe o charakterze gminnym wymieniono w tabeli 6.

Wśród elementów, które wpływają na mobilność mieszkańców miast, ważną rolę odgrywają także obiekty sportowe, obiekty turystyczne, sklepy wielkopowierzchniowe, obiekty kulturalne i instytucje użyteczności publicznej. Obiekty sportowe w gminie znajdują się w lokalizacjach zespołów szkół, w szkołach podstawowych i w gimnazjum. Istotnymi czynnikami ruchu są także miejsca dokonywania częstych zakupów. Sklepy wielkopowierzchniowe sieci Biedronka i Dino zlokalizowane są w Woli Krzysztoporskiej. Wśród innych obiektów, które wpływają na mobilność mieszkańców i mają charakter ruchotwórczy, należy wymienić także:

- Urząd Gminy Wola Krzysztoporska, ul. Kościuszki 5;
- Gminny Ośrodek Kultury, Wola Krzysztoporska, ul. Południowa 2;

- Wiejski Ośrodek Zdrowia w Parzniewicach, Parzniewice 50;
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Woli Krzysztoporskiej, ul. Szkolna 6;
- NZOZ ZPL Wola Krzysztoporska, ul. Kościuszki 19;
- Wiejski Ośrodek Zdrowia w Gomulinie.

2.10. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

Ogłoszonymi planami zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla są:

- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”¹⁹, określany dalej planem ministra ds. transportu;
- „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030”²⁰, uchwalony przez Sejmik Województwa Łódzkiego w dniu 27 października 2015 r., zwany dalej planem wojewódzkim;
- „Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla powiatu piotrkowskiego na lata 2016-2025”²¹, uchwalony przez Radę Powiatu w Piotrkowie Trybunalskim w dniu 15 kwietnia 2016 r., zwany dalej planem powiatowym.

Dworzec kolejowy w Piotrkowie Trybunalskim uznany został w planie ministra ds. transportu jako strategiczny i zarazem kluczowy punkt handlowy, w którym występuje konieczność zapewnienia skomunikowania pociągów różnych kategorii i z innymi formami transportu zbiorowego. Dla Piotrkowa Trybunalskiego uznano za dobre wykorzystanie potencjału demograficznego w realizacji podróży połączeniami kolejowymi. W planie ministra ds. transportu ujęto dwa połączenia kolejowe prowadzące przez Piotrków Trybunalski: Warszawa Centralna – Częstochowa (7,473 par pociągów na dobę, przy wykorzystaniu przepustowości 16-78%) oraz Łódź Kaliska – Częstochowa (4,027 par pociągów na dobę, przy wykorzystaniu przepustowości 9-86%).

Plan ministra ds. transportu określa możliwe trzy warianty rozwoju przewozów kolejowych: minimalny, maksymalny i najbardziej prawdopodobny. W wariantcie minimalnym, plan

¹⁹ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym” ogłoszony Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dn. 9.10.2012 r., Dz. U. z 2012 r., poz. 1 151.

²⁰ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” uchwalony przez Sejmik Województwa Łódzkiego, Uchwałą nr XVII/178/15 z dn. 27.10.2015 r., Dziennik Urzędowy Województwa Łódzkiego nr 2014.4386, ogłoszony 18.11.2015 r.

²¹ „Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla powiatu piotrkowskiego na lata 2016-2025” uchwalony przez Radę Powiatu w Piotrkowie Trybunalskim, Uchwałą nr XIX/147/16 z dn. 15.04.2016 r., Dziennik Urzędowy Województwa Łódzkiego nr 2016.2114, ogłoszony 11.05.2016 r.

zakłada utrzymanie obecnej oferty przewozowej, bez dalszego jej ograniczania. W wariantach najbardziej prawdopodobnym i maksymalnym, oferta w przewozach krajowych do 2015 r. miała zostać rozszerzona o nowe połączenia, ale nie obejmuje to Piotrkowa Trybunalskiego.

W dokumencie pn. „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla województwa łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030”, sieć połączeń została zaplanowana w trzech wariantach: podstawowym, uzupełniającym I i uzupełniającym II. Wariant podstawowy ogranicza się do zaplanowania połączeń użyteczności publicznej wyłącznie kolejowych, w granicach województwa łódzkiego. Wariant uzupełniający I rozszerzony został o odcinki połączeń przekraczające granice województwa, na których realizacja przewozów zależna jest od podpisania porozumień z sąsiadującymi samorządami wojewódzkimi. W wariantcie uzupełniającym II dodatkowo określono możliwe do uruchomienia połączenia autobusowe w wojewódzkich przewozach pasażerskich. W planie wojewódzkim stwierdzono, że Województwo Łódzkie planuje realizować wariant I, a warianty uzupełniające uruchamiać po podpisaniu porozumień z województwami sąsiadującymi, rewitalizacji linii kolejowej do Bełchatowa oraz w miarę możliwości finansowych samorządu województwa.

W wariantcie podstawowym zaplanowane zostało połączenie Łódź – Koluszki – Piotrków Trybunalski – Radomsko. W wariantcie uzupełniającym I połączenie to zostałoby przedłużone w kierunku Częstochowy. Wariant uzupełniający II nie obejmuje powiatu piotrkowskiego.

Piotrków Trybunalski został wskazany w planie wojewódzkim jako węzeł przesiadkowy sieci wojewódzkiej.

Wojewódzki plan transportowy wyznacza jako zadanie dla organizatorów publicznego transportu zbiorowego w skali gminnej uwzględnienie stacji kolejowych jako miejsc, w których może nastąpić zmiana środka transportu i kontynuacja podróży. Zadanie to będzie podjęte przez gminę Wola Krzysztoporska po rewitalizacji linii kolejowej nr 24 i uruchomieniu na niej połączeń pasażerskich.

W zakresie integracji taryfowo-biletowej województwo łódzkie dążyć będzie do rozszerzania integracji, zapoczątkowanej wprowadzeniem Wspólnego Biletu Aglomeracyjnego na obszarze miast: Łodzi, Pabianic i Zgierza.

W zakresie ochrony środowiska dokument zakłada wprowadzenie minimalnych norm czystości spalin dla taboru nielektrycznego proponując, jako granicę dopuszczalności do wykonywania przewozów wojewódzkich, spełnianie co najmniej normy EURO-4.

Dla zwiększenia dostępności publicznego transportu dla osób niepełnosprawnych plan przyjmuje dla przewozów autobusowych do 50 km wykorzystywanie taboru częściowo niskopodłogowego. Zakłada się także wyposażenie stacji i przystanków w odpowiednie zaplecze

parkingowe dla rowerów i samochodów oraz maksymalne skrócenie drogi dojścia pomiędzy różnymi środkami transportu.

Jako ważny element systemu transportu zbiorowego plan wojewódzki uznaje funkcjonalność multimodalnego węzła transportowego, a jako częściową realizację postulatu bezpośredniości połączeń. Węzły transportowe powinny być zintegrowane w zakresie infrastruktury – spójne w przestrzeni i z łatwo rozpoznawalnymi elementami węzła oraz informacji – wyposażone w zintegrowaną informację pasażerską dotyczącą połączeń dalekobieżnych i lokalnych, autobusowych i kolejowych, parkingów, postojów taxi, rozkładów jazdy – poprzez skomunikowanie kursów różnych środków transportu.

Przyjęte rozwiązanie muszą zaspokoić potrzeby pasażerów w zakresie:

- dotarcia i opuszczenia węzła – poprzez zapewnienie odpowiednich miejsc parkingowych, w tym P&R, K&R i B&R, łatwego dojścia pieszego, itp.;
- zmiany środka transportu;
- przemieszczania się przez obszar węzła z uwzględnieniem potrzeb pieszych i osób niepełnosprawnych;
- informacji dla pasażerów – jednoznacznej i łatwo przyswajalnej zarówno dotyczącej samego węzła, jak i możliwych do zrealizowania z węzła połączeń;
- bezpieczeństwa i komfortu oczekiwania (osłonięte miejsce do siedzenia).

Jako potencjalną oś rozwoju sieci pasażerskich połączeń kolejowych, plan wojewódzki wskazuje połączenie: Piotrków Trybunalski – Bełchatów – Wieluń. Zakłada się, że Województwo Łódzkie rozważy uruchomienie połączeń na tej linii – z uwzględnieniem możliwości technicznych w ramach II etapu realizacji planu.

W dokumencie „Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla powiatu piotrkowskiego na lata 2016-2025”, określono kryteria minimalne połączeń miasta powiatowego z ośrodkami gminnymi. Jako ważne zagadnienie plan powiatowy uznaje odpowiednie dostosowanie zakresu czasowego przewozów – w sposób umożliwiający codzienne dojazdy do miejsc pracy i nauki oraz w sprawach wymagających kontaktu z urzędami powiatowymi. Jako niezbędne uznaje się też zapewnienie połączeń z węzłem integracyjnym w powiecie w sobotę i w niedzielę. Połączenia te powinny umożliwiać osobom, które nie posiadają lub nie mogą używać samochodu osobowego, dojazd i powrót do miasta powiatowego w ciągu jednego dnia. Kursy powinny tworzyć pary, gwarantujące połączenia do i z miasta powiatowego (każde dwa kursy to jeden do miasta powiatowego i jeden w przeciwnym kierunku).

Połączenia powiatowe określone w planie powiatowym powinny być organizowane m.in. w celu umożliwienia dojazdu młodzieży do szkół ponadpodstawowych. Wytyczenie w planie powiatowym tras łączących mniejsze miejscowości z Piotrkowem Trybunalskim przez ośrodki

gminne zapewnia podwójną rolę takiej komunikacji: zaspokajanie potrzeb przewozowych w podróżach ponadgminnych oraz związanych z podróżami w granicach gmin.

W planie zakłada się, że wsparcie finansowe gmin będzie konieczne wszędzie tam, gdzie przewozy użyteczności publicznej organizowane przez Starostę zostaną poprowadzone takimi trasami, które jednocześnie zapewniają dowóz dzieci do szkół w obrębie gminy, a są przewozami nierentownymi i bez wsparcia finansowego takie linie nie zostałyby uruchomione.

Dla Woli Krzysztoporskiej obecnie funkcjonujące połączenia komercyjne spełniają określone w planie powiatowym kryteria minimalne we wszystkie dni tygodnia. Brak interwencji powiatu piotrkowskiego uniemożliwiłby otrzymywanie rekompensaty z tytułu stosowania ulg ustawowych w opłatach za przejazd przez przewoźników komercyjnych, co wpłynęłoby na spadek konkurencyjności przewozów i spowodowałoby dalszy spadek liczby pasażerów, a w rezultacie – ograniczanie przez przewoźników liczby realizowanych autobusami kursów. Za miejscowości najbardziej zagrożone utratą połączeń publicznym transportem zbiorowym uznano w gminie Wola Krzysztoporska: Bogdanów, Parzniewice, Pawłów i Piekary.

W tabeli 15 przedstawiono linie komunikacyjne ujęte w planie powiatowym, planowane do uruchomienia w ramach powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, obejmujące miejscowości znajdujące się w gminie Wola Krzysztoporska.

Zaproponowana sieć wymagać będzie takich przedsięwzięć, jak usytuowanie przystanków autobusowych w miejscowościach, które obecnie nie są obsługiwane transportem zbiorowym, a których obsługę jako zasadną wskażą gminy, a także zorganizowania miejsc zawracania autobusów. Istotne jest także zlokalizowanie przystanków w pobliżu skrzyżowań dróg, gdzie poszczególne linie kierowane są w różnych kierunkach dla umożliwienia dokonywania przesiadek.

Tab. 15. Proponowana sieć połączeń o charakterze użyteczności publicznej w planie transportowym dla powiatu piotrkowskiego obejmująca miejscowości w gminie Wola Krzysztoporska

Nr linii	Relacja	Węzły i przystanki przesiadkowe
128	Piotrków Trybunalski – <u>Glina – Krzyżanów – Siomki – Wola Krzysztoporska – Kacprów – Radziątków</u>	Piotrków Trybunalski
129	Piotrków Trybunalski – Bujny – Gąski – Siomki – Wola Krzysztoporska – Kacprów – (– Radziątków) – Bogdanów (– Kamienna – Borowa) – <u>Bogdanów Kolonia – Mąkolice – Piekary – Woźniki Kolonia – Woźniki – Mzurki – Gomulin – Dąbrówka – Majków Duży – Piotrków Trybunalski</u>	Piotrków Trybunalski

Nr linii	Relacja	Węzły i przystanki przesiadkowe
130	Piotrków Trybunalski – <u>Majków Duży</u> – <u>Dąbrówka</u> – <u>Gomulin</u> – <u>Mzurki</u> – <u>Woźniki</u> – <u>Woźniki Kolonia</u> – <u>Piekary</u> – <u>Mąkolice</u> – <u>Bogdanów Kolonia</u> – <u>Borowa</u> – <u>Kamienna</u> – <u>Bogdanów</u> – <u>Radziątków</u> – <u>Kacprów</u> – <u>Wola Krzysztoporska</u> – <u>Siomki</u> – <u>Gąski</u> – <u>Bujny</u> – <u>Piotrków Trybunalski</u>	Piotrków Trybunalski
131	Piotrków Trybunalski – <u>Rokszycy I</u> – <u>Rokszycy II</u> – <u>Oprzeźów</u> – <u>Oprzeźów Kolonia</u> – <u>Wola Rokszycka</u> – <u>Krężna Kolonia</u> – <u>Krężna</u> – <u>Wola Krzysztoporska</u>	Piotrków Trybunalski
132	Piotrków Trybunalski – <u>Bujny</u> – <u>Gąski</u> – <u>Siomki</u> – <u>Wola Krzysztoporska</u> – <u>Wygoda</u> – <u>Jeżów</u> – <u>Jeżów Parcela</u> – <u>Laski</u> – <u>Blizin</u> – <u>Parzniewice</u> – <u>Łużyk</u> – <u>Pawłów Górny</u>	Piotrków Trybunalski
133	Piotrków Trybunalski – <u>Bujny</u> – <u>Gąski</u> – <u>Siomki</u> – <u>Wygoda</u> – <u>Jeżów</u> – <u>Magdalenka</u> – <u>Rozprza</u> – <u>Kęszyn</u> – <u>Dzięciary</u> – <u>Bogumiłów</u> – <u>Wroników</u> – <u>Kolonia Wroników</u> – <u>Świerczyńsko</u> – <u>Niechcice</u> – <u>Cieślin</u> – <u>Sobakówek</u> – <u>Sobaków</u> – <u>Gorzkowiczki</u> – <u>Gorzkowice</u>	Piotrków Trybunalski Rozprza Gorzkowice
205*	<i>Piotrków Trybunalski – Gomulin – Mzurki – Bełchatów</i>	Piotrków Trybunalski

* – w przypadku podpisania porozumienia z powiatem sąsiadującym.

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla powiatu piotrkowskiego na lata 2016-2025”, tabela 30.

Jak określono w planie powiatowym, przebiegi tras linii: 128, 129, 130, 131 i 132, pozwalają na objęciu siecią użyteczności publicznej niemalże całego obszaru gminy Wola Krzysztoporska. Linia 128 zapewni połączenie ze stolicą powiatu oraz stolicą gminy miejscowości Glina oraz Krzyżanów, natomiast linia 131 – takich miejscowości jak: Rokszycy I i II, Oprzeźów, Wola Rokszycka czy Krężna. Okrężne linie o przeciwbieżnej trasie (129 i 130) połączą Piotrków Trybunalski i Wolę Krzysztoporską z takimi miejscowościami jak: Bujny, Siomki, Bogdanów, Mąkolice czy Woźniki. Linia 132 skierowana zostanie natomiast do obsługi południowej części gminy (Parzniewice, Pawłów Górny). Linie 129, 130 powinny funkcjonować we wszystkie dni tygodnia, linia 132 od poniedziałku do soboty, natomiast linie 128 i 131 wyłącznie w dni powszednie. Istotne znaczenie w obsłudze gminy może mieć także ewentualne uruchomienie (po zawarciu porozumienia z powiatem bełchatowskim) linii 205 z Piotrkowa Trybunalskiego do Bełchatowa, silnie powiązanego (podobnie jak Tomaszów Mazowiecki) funkcjonalnie z Piotrkowem Trybunalskim.

Linia 133 połączy natomiast Piotrków Trybunalski z miejscowościami gmin Rozprza i Gorzkowice, zapewniając bezpośredni dowóz młodzieży (mieszkańców tych gmin) do Zespołu Szkół Ponadgimnazjalnych w Bujnach.

W tabeli 16 przedstawiono zaproponowane w planie powiatowym, na odcinkach przebiegających przez gminę Wola Krzysztoporska, optymalne częstotliwości kursowania linii powiatowych przewozów użyteczności publicznej, do których należałoby dążyć w miarę rozwoju sieci połączeń.

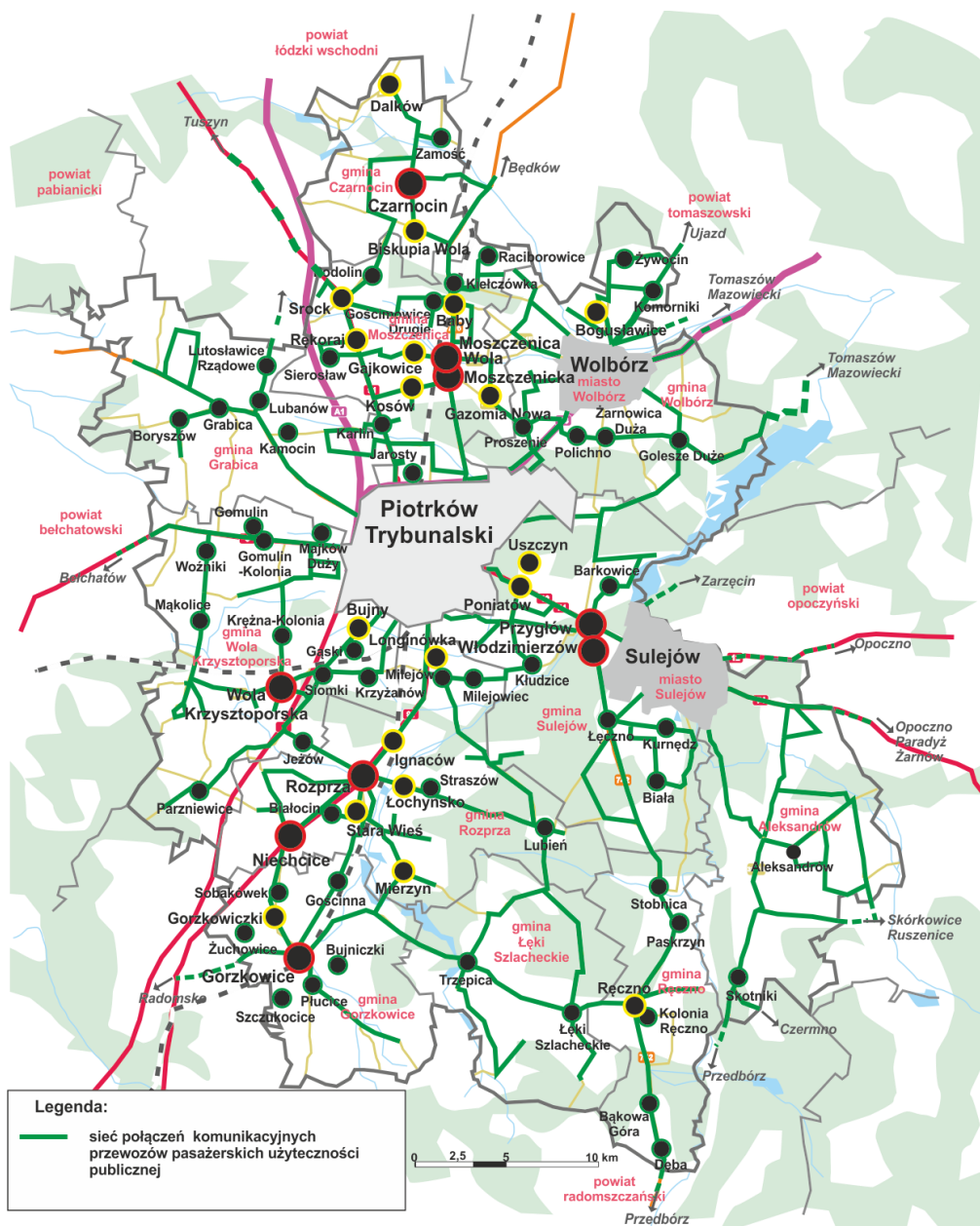
Tab. 16. Optymalne częstotliwości kursowania na wybranych odcinkach sieci linii publicznego transportu zbiorowego użyteczności publicznej w powiecie piotrkowskim

L.p.	Relacja	Częstotliwość obsługi w dniu powszednim w godzinach					Liczba par kursów	
		5-9	9-13	13-18	18-20	20-23	sob	ndz
1	Piotrków Trybunalski – Glina – Wola Krzysztoporska	60-90	120	60-90	-	-	-	-
2	Piotrków Trybunalski – Bujny – Wola Krzysztoporska	20-60	30	20-30	30-60	120	9	6
3	Wola Krzysztoporska – Bogdanów – Woźniki – Gomulin – Piotrków Trybunalski	60	60-90	20-40	60-90	-	6	6
4	Wola Krzysztoporska – Parzniewice	60-90	180	120	120	-	2	-
5	Piotrków Trybunalski – Rokszycze – Wola Krzysztoporska	60-90	180	60-120	-	-	-	-
6	<i>Piotrków Trybunalski – Gomulin – Bełchatów*</i>	30-60	60	60	60	120	11	10

* – kursy możliwe do uruchomienia wyłącznie po zawarciu porozumienia.

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla powiatu piotrkowskiego na lata 2016-2025”, tabela 31.

Zakłada się, że kursy w dni powszednie i w soboty będą planowane w takich godzinach, aby zapewnić dojazdy i powroty z pracy oraz szkół w Piotrkowie Trybunalskim. W niedziele i święta kursy będą planowane w godzinach dogodnych dla spędzania czasu wolnego, natomiast w okresie wakacyjnym – także w porach atrakcyjnych dla ruchu turystycznego. Planowane połączenia użyteczności publicznej, ujęte w planie powiatowym, przedstawiono na rysunku 14.



Rys. 14. Mapa sieci komunikacyjnej powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiecie piotrkowskim

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu piotrkowskiego na lata 2016-2025”, Załącznik nr 1.

Planem transportowym równorzędnego szczebla jest także plan transportowy dla miasta Piotrkowa Trybunalskiego. Miasto Piotrków Trybunalski posiada uchwalony plan transportowy²² na okres do 2020 r., obejmujący obszar miasta oraz gmin sąsiednich, które podpisały lub zamierzają podpisać porozumienia z miastem w zakresie lokalnego transportu zbiorowego.

Sieć komunikacyjna publicznego, miejskiego transportu zbiorowego, ujęta w planie transportowym dla miasta Piotrkowa Trybunalskiego obejmuje obszar miasta Piotrkowa Trybunalskiego i gmin Grabica i Wola Krzysztoporska. Obecnie funkcjonujące linie komunikacyjne objęte tym planem transportowym wyznacza zawarte na czas nieokreślony porozumienie gminy Wola Krzysztoporska i Miasta Piotrków Trybunalski²³, które ogranicza zakres komunikacji miejskiej w gminie do trasy Piotrków Trybunalski – Bujny. Obowiązkiem gminy jest nieodpłatne udostępnianie przystanków, ich utrzymanie oraz rekompensata pieniężna w wysokości 100 zł miesięcznie, ale bez okresu wakacyjnego.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, plany transportowe przygotowywane przez organizatorów na różnych poziomach administracji tworzą zhierarchizowany układ – plan niższego rzędu uwzględnia postanowienia planu wyższego rzędu. W szczególności, plan transportowy dla gminy Wola Krzysztoporska, musi uwzględniać postanowienia planu transportowego uchwalonego przez Sejmik Województwa Łódzkiego oraz postanowienia planu ogłoszonego przez ministra ds. transportu, jak również postanowienia planu transportowego dla powiatu piotrkowskiego.

Niniejszy plan uznaje wszystkie ustalenia planu ministra ds. transportu planu wojewódzkiego oraz projektu planu powiatowego, spełniając powyższe wymagania.

²² *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Piotrkowa Trybunalskiego*, przyjęty uchwałą nr XXV/450/12 Rady Miasta Piotrkowa Trybunalskiego z dnia 26.09.2012 r.

²³ Porozumienie Międzygminne nr 1454/IMU/S/P/11 z dnia 2 grudnia 2011 r. zawarte pomiędzy Miastem Piotrkowem Trybunalskim a Gminą Wola Krzysztoporska w sprawie międzygminnego porozumienia w zakresie lokalnego transportu zbiorowego.

3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

3.1. Prognoza popytu

Analizując potrzeby przewozowe na usługi komunikacji publicznej, wyróżnia się popyt:

- efektywny – łatwy do zbadania i oceny, wyrażający się przejazdami zrealizowanymi w warunkach oferowanych przez organizatora komunikacji publicznej;
- potencjalny – znacznie trudniejszy do oszacowania, składający się dodatkowo z części podróży realizowanych transportem indywidualnym oraz potrzeb przewozowych, które z różnych względów nie są realizowane.

Badanie i analizowanie popytu potencjalnego jest trudne i obarczone ryzykiem dużego błędu, gdyż bez względu na zastosowaną metodę, deklaracje respondentów dotyczące ich ewentualnych zachowań, mogą znacząco różnić się od zachowań rzeczywistych – w zależności od warunków zmieniających się po stronie podaży.

Analiza popytu efektywnego służy przede wszystkim do określenia liczby pasażerów, która staje się podstawą do późniejszego kształtowania wielkości podaży usług, przy założeniu określonych parametrów jakościowych, związanych z realizacją usług przewozowych. Wielkość popytu efektywnego, ze względu na jego specyfikę w poszczególnych okresach tygodnia, należy analizować w dniu powszednim (w okresie roku szkolnego), w sobotę i w niedzielę.

Gmina Wola Krzysztoporska nie prowadziła dotychczas badań marketingowych związanych z transportem publicznym na jej obszarze – dotyczy to zarówno badań wielkości popytu, jak i badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców.

W wojewódzkim planie transportowym zamodelowano potencjał popytu transportowego w przewozach ponadpowiatowych w województwie łódzkim, dzieląc obszar województwa na rejony – cele podróży. Jednym z takich rejonów był powiat piotrkowski wraz z miastem Piotrków Trybunalski. W badaniach przeprowadzonych jesienią 2014 r. określono na podstawie ankiet cele podróży dla połączeń ponadpowiatowych. W powiecie piotrkowskim niemal połowa podróży (49%) odbywana była w celach związanych z pracą, a niewiele mniej (38%) – w celach związanych z nauką (łącznie 87% wskazań). Cele te mają charakter obligatoryjny i dotyczą w większości podróży odbywanych w dni powszednie.

Badaniu podlegała także struktura podróży odbywanych różnymi środkami transportu. W powiecie piotrkowskim największy udział wśród rodzajów transportu w generowanym ruchu posiadały samochody osobowe – 80,6%. Autobusy stanowiły 15,1% udziału w ruchu, a kolej – tylko 4,2%.

Potrzeby przewozowe mieszkańców gminy Wola Krzysztoporska, dotyczące przemieszczenia się w granicach administracyjnych gminy, są obecnie po części zaspokajane przez komercyjne przewozy pasażerskie transportem zbiorowym (liniami ponadpowiatowymi), a po części – przejazdami środkami transportu indywidualnego (samochody osobowe, rowery, itp.). Po uruchomieniu przez powiat piotrkowski powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej, przewozy te przejmą także znaczną część przewozów odbywanych w granicach gminy.

Tylko niewielka część przewozów o charakterze gminnym realizowana jest w związku z występującymi potrzebami podróży ponadpowiatowych – jako pierwszy ich etap – z przesiadką do innego środka transportu, w szczególności w dojazdach do Piotrkowa Trybunalskiego. W większości przewozy gminne realizowane są w celu dojazdu i powrotu do szkoły, miejsca pracy czy załatwienia spraw urzędowych i już zdecydowanie rzadziej w innych celach.

Popyt na przewozy transportem zbiorowym w gminie Wola Krzysztoporska będzie się kształtował pod wpływem następujących czynników:

- liczby i struktury mieszkańców (w tym liczby uczniów) poszczególnych miejscowości objętych obsługą komunikacyjną;
- liczby samochodów osobowych;
- ruchliwości komunikacyjnej mieszkańców;
- poziomu przeciętnego wynagrodzenia, struktury wynagrodzeń i cen biletów;
- jakości oferowanych usług transportu zbiorowego, zwłaszcza godzin kursowania;
- alokacji przestrzennej celów podróży i ich atrakcyjności;
- wielkości oferty przewozowej, przede wszystkim w zakresie liczby połączeń;
- dostępności parkingów i wysokości ewentualnych opłat za parkowanie.

Do głównych postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem transportu zbiorowego zwykle należą: bezpośredniość, koszt przejazdu i częstotliwość rozumiana także jako liczba połączeń i godziny kursowania.

Promotoryzacyjna polityka komunikacyjna, zwłaszcza stwarzająca coraz lepsze warunki podróżowania samochodem osobowym, zawsze powoduje zmniejszenie popytu w pasażerskim transporcie zbiorowym. W interesie organizatora tego transportu jest więc zmiana tej polityki, w celu osiągnięcia równowagi pomiędzy przejazdami pojazdami indywidualnymi a komunikacją zbiorową. Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych.

Wyniki badań marketingowych wskazują na korelację wzrostu dostępności i częstotliwości kursowania pojazdów transportu zbiorowego z wielkością popytu. Wzrost dostępności (nowe trasy, większa gęstość przystanków) skutkuje najczęściej określonym wzrostem popytu.

Wskaźniki elastyczności wskazują, że np. zmniejszenie odległości do przystanku charakteryzuje się stopą elastyczności na poziomie -0,5, co oznacza, że skrócenie odległości dojazdu do miejsca świadczenia usług komunikacji miejskiej o 10% może spowodować wzrost popytu o 5%. Wzrost częstotliwości kursowania pojazdów także prowadzi do zwiększenia popytu.

Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, podział zadań przewozowych na obszarach pozamiejskich powinien kształtować się w proporcji: 25-30% transport publiczny i 70-75% transport indywidualny. Cel ten można osiągnąć tylko poprzez odpowiednie dostosowanie oferty usług transportu publicznego do występujących w tym zakresie potrzeb pasażerów. Jak wynika z badań przeprowadzonych w województwie łódzkim w związku z opracowywaniem planu transportowego podział zadań odbiega od oczekiwanego – 80% podróży odbywanych jest samochodem osobowym.

Analizując przewidywany wpływ czynników zewnętrznych na popyt na usługi transportu zbiorowego w gminie Wola Krzysztoporska, należy wziąć pod uwagę tendencję demograficzną, zakładającą – wg prognoz GUS dla obszaru wiejskiego powiatu piotrkowskiego – stabilizację, w stosunku do 2014 r., liczby mieszkańców gminy (wzrost o około 0,04% do 2025 r.).

Niezbyt korzystnie kształtują się natomiast prognozy odnoszące się do zmian w strukturze mieszkańców. Liczba najmłodszych (tj. w wieku do 6 lat) mieszkańców gminy zmaleje w 2025 r. w stosunku do 2014 r. aż o 10,7%, natomiast liczba młodych (tj. w wieku 7-18 lat) mieszkańców gminy, zmniejszy się o 4,4%. Zmniejszy się także w 2025 r. liczba mieszkańców w przedziale wiekowym 19-64 lat – o 4,3% w stosunku do 2014 r. Z przewozów transportem zbiorowym w granicach gminy najczęściej korzystają mieszkańcy dojeżdżający do szkół podstawowych i gimnazjalnych oraz mieszkańcy dorośli, dojeżdżający do miejsc pracy.

Wzrośnie (o 29%) liczba najstarszych mieszkańców, charakteryzujących się niższą ruchliwością komunikacyjną.

Gminy mają obowiązek zapewnienia dzieciom bezpłatnego transportu i opieki w czasie przewozu z domu do szkoły i z powrotem – dotyczy to sytuacji, gdy droga dziecka z domu do szkoły przekracza 3 km dla ucznia klas I-IV szkoły podstawowej oraz 4 km – dla ucznia klas V-VI szkoły podstawowej. Gmina może zapewnić bezpłatny transport dzieci z opieką nawet jeśli droga taka nie przekracza odpowiednio 3 lub 4 km, lecz nie jest to już obligatoryjne. W przypadku, gdy w gminie funkcjonuje komunikacja publiczna – umożliwiająca przejazd dziecka do i ze szkoły – szkoła ma obowiązek zwrócić koszt przejazdu dziecka, jeśli jego dowożenie zapewniają rodzice.

Aby spełnić obowiązek ustawowy, gmina Wola Krzysztoporska wykupuje bilety miesięczne dla uprawnionych uczniów – na przejazdy na liniach komunikacyjnych obsługiwanych

na podstawie zezwoleń od Wójta, uzyskanych przez przewoźników. Godziny kursów autobusów dostosowane są do godzin rozpoczynania i kończenia zajęć w szkole.

W pierwszym półroczu 2015 r. gmina wykupiła średnio 472 bilety miesięczne dla swoich uczniów, natomiast w II półroczu 2015 r. – średnio 799 takich biletów. Wzrost liczby wykupionych biletów był skutkiem objęcia prawem do refundacji kosztów biletu miesięcznego wszystkich uczniów zamieszkałych w innej miejscowości niż siedziba szkoły. Jako maksymalną, liczbę dowożonych uczniów gmina Wola Krzysztoporska określiła na 1,1 tys. Przeciętnie około 800 uczniów dojeżdża w dniach nauki szkolnej do szkół podstawowych i gimnazjów.

Celem planu transportowego jest zapewnienie mieszkańcom gminy, w tym szczególnie uczniom dojeżdżającym do szkół, co najmniej obecnego poziomu oferty przewozowej, zapewniającej wykonanie obowiązku gminy dowozu dzieci do szkół, jak i zmniejszenie skali wykluczenia transportowego, a w rezultacie – co najmniej utrzymanie udziału transportu publicznego w realizacji podróży w ramach gminy, przez co osiągnięcie trendu zmniejszania się poziomu zatłoczenia dróg i poprawy warunków życia mieszkańców.

3.2. Prognoza podaży

Najlepsze połączenia z miastem powiatowym – Piotrkowem Trybunalskim – mają te miejscowości gminne, przez które prowadzą linie komunikacji zbiorowej autobusowej wzdłuż dróg krajowych i tras łączących miasto powiatowe z ośrodkiem gminnym, czyli położone przy trasach:

- Piotrków Trybunalski – Wola Krzysztoporska;
- Piotrków Trybunalski – Gomulin – Bełchatów.

Na trasach tych kursy realizowane są we wszystkie dni tygodnia, zapewniając dobrą dostępność do miasta powiatowego nie tylko w dni nauki szkolnej. Kursy te realizowane są w ramach linii ponadpowiatowych (w relacjach do Piotrkowa Trybunalskiego – stanowiącego odrębny powiat oraz do Bełchatowa). Dobra oferta przewozowa jest obecnie ograniczona do miejscowości położonych w pobliżu wyżej wymienionych tras.

Rejony o mniejszej dostępności komunikacyjnej, to obszary gminy Wola Krzysztoporska oddalone od głównych tras do ośrodka gminnego i do Bełchatowa.

W aktualnym stanie prawnym, wykonywanie przewozów pasażerskich na liniach regularnych w krajowym transporcie drogowym, wymaga uzyskania zezwolenia, wydawanego odpowiednio przez: wójta gminy (jeśli przewozy wykonywane są w granicach gminy), starostę (jeśli przewozy wykonywane są w granicach jednego powiatu lub także powiatu sąsiedniego – przy

zezwoleniu wydawanym przez prezydenta miasta na prawach powiatu – a taka sytuacja występuje w Piotrkowie Trybunalskim) albo marszałka województwa (na wykonywanie przewozów przekraczających granice jednego powiatu).

W tabeli 17 przedstawiono specyfikację zezwoleń wydanych przez Wójta Gminy Wola Krzysztoporska na przewozy gminne – stan na dzień 15 marca 2016 r.

Tab. 17. Połączenia wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez Wójta Gminy Wola Krzysztoporska – stan na 15 marca 2016 r.

Nr zezwolenia	Relacja trasy	Przewoźnik	Liczba kursów w zależności od rodzaju dnia tygodnia		
			pn-pt	sob	ndz
1/2012	Gomulin – Żachta – Woźniki – Stradzew – Budków – Mzurki Kolonia – Gomulin – Żachta – Mzurki Kolonia – Budków – Stradzew – Woźniki – Kolonia Woźniki – Piekary – Mąkolice – Czartek – Mąkolice – Piekary – Kolonia Woźniki – Woźniki – Gomulin	PKS w Piotrkowie Trybunalskim Sp. z o.o.	6	2	2
2/2012	Gomulin – Żachta – Kolonia Woźniki – Piekary – Mąkolice – Czartek – Piekarki – Oprzężów – Kolonia Oprzężów – Gomulin – Wola Krzysztoporska – Gomulin – Majków Duży Wieś – Rokszycy I – Kargał Las – Rokszycy II – Oprzężów – Piekarki – Oprzężów – Kolonia Oprzężów – Gomulin – Wola Krzysztoporska	PKS w Piotrkowie Trybunalskim Sp. z o.o.	8	-	-
1/2014	Wola Rokszycka – Kolonia Krężna – Krężna – Wola Krzysztoporska – Kacprów – Bogdanów Las – Kacprów – Radziątków – Jeźów – Wola Krzysztoporska	PKS w Piotrkowie Trybunalskim Sp. z o.o.	9	-	-
2/2014	Glina – Piaski – Krzyżanów – Siomki – Wola Krzysztoporska – Kacprów – Radziątków – Wola Krzysztoporska – Laski – Blizin – Parzniewice – Poraj – Parzniewice – Łużyk – Pawłów Górny	PKS w Piotrkowie Trybunalskim Sp. z o.o.	13	-	-
1/2015	Rokszycy I – Kargał Las – Rokszycy II – Gomulin – Majków Duży – Rokszycy I – Rokszycy II – Kargał Las – Gomulin – Oprzężów – Piekarki	PKS w Piotrkowie Trybunalskim Sp. z o.o.	6	-	-

Nr zezwolenia	Relacja trasy	Przewoźnik	Liczba kursów w zależności od rodzaju dnia tygodnia		
			pn-pt	sob	ndz
2/2015	Bogdanów – Borowa – Kamienna – Bogdanów – Kacprów – Wola Krzysztoporska – Bogdanów – Kamienna – Borowa – Kolonia Bogdanów – Kozierogi – Wola Krzysztoporska – Bogdanów	PKS w Piotrkowie Trybunalskim Sp. z o.o.	4	-	-
3/2015	Glina – Piaski – Krzyżanów – Siomki – Wola Krzysztoporska – Siomki – Krzyżanów – Piaski – Glina – Krzyżanów – Siomki – Krzyżanów	PKS w Piotrkowie Trybunalskim Sp. z o.o.	6	-	-
4/2015	Pawłów Górny – Parzniewice – Blizin – Laski – Jeżów – Wola Krzysztoporska – Laski – Ludwików – Laski – Blizin – Parzniewice – Poraj – Parzniewice – Pawłów Górny – Parzniewice – Blizin – Ludwików – Laski – Jeżów	PKS w Piotrkowie Trybunalskim Sp. z o.o.	5	-	-
5/2015	Bujny – Gąski – Siomki – Wola Krzysztoporska – Radziątków – Kacprów – Krężna – Kolonia Krężna – Wola Rokszycka – Wola Krzysztoporska	PKS w Piotrkowie Trybunalskim Sp. z o.o.	5	-	-
6/2015	Mąkolice – Kozierogi – Kolonia Bogdanów – Bogdanów – Kacprów – Radziątków – Wola Krzysztoporska – Wygoda – Jeżów – Laski – Blizin – Ludwików – Wola Krzysztoporska – Parzniewice – Pawłów Górny – Wola Krzysztoporska	PKS w Piotrkowie Trybunalskim Sp. z o.o.	5	-	-
7/2015	Gomulin – Oprzężów – Piekarki – Gomulin	PKS w Piotrkowie Trybunalskim Sp. z o.o.	5	-	-
8/2015	Bujny – Wola Rokszycka – Kolonia Krężna – Krężna – Wola Krzysztoporska – Siomki – Gąski – Bujny	PKS w Piotrkowie Trybunalskim Sp. z o.o.	4	-	-
9/2015	Gomulin – Stradzew – Budków – Mzurki – Kolonia Mzurki – Gomulin	PKS w Piotrkowie Trybunalskim Sp. z o.o.	5	-	-

Nr zezwolenia	Relacja trasy	Przewoźnik	Liczba kursów w zależności od rodzaju dnia tygodnia		
			pn-pt	sob	ndz
10/2015	Wola Rokszycka – Kolonia Krężna – Krężna – Wola Krzysztoporska – Siomki – Wygoda – Jeżów – Wola Krzysztoporska – Siomki – Gąski – Bujny	PKS w Piotrkowie Trybunalskim Sp. z o.o.	3	-	-
11/2015	Majków Duży – Gomulin – Woźniki – Kolonia Woźniki – Gomulin – Woźniki – Kolonia Woźniki – Piekary – Mąkolice – Czartek – Woźniki – Gomulin – Mąkolice – Czartek – Piekary – Kolonia Woźniki – Woźniki – Gomulin	PKS w Piotrkowie Trybunalskim Sp. z o.o.	7	-	-
12/2015	Pawłów Górny – Parzniewice – Poraj – Parzniewice – Blizin – Laski – Ludwików – Parzniewice – Wola Krzysztoporska – Siomki – Krzyżanów – Piaski – Glina	PKS w Piotrkowie Trybunalskim Sp. z o.o.	5	-	-

Źródło: opracowanie własne.

Nie wszystkie kursy wynikające z zezwoleń są przez przewoźników regularnie wykonywane – dotyczy to w szczególności zezwoleń udzielonych w latach 2012-2014.

Zgodę na korzystanie z przystanków usytuowanych przy drogach gminnych na terenie gminy Wola Krzysztoporska posiada sześć podmiotów:

- 1) P.U. SPEC-CAR Adam Pietrzyk Mechanika Pojazdowa Usługi Transportowe, ul. Robotnicza 45, Piotrków Trybunalski;
- 2) F.U.H. Kubmar Jakub Pardel, ul. Wiślana 16A, Piotrków Trybunalski;
- 3) PKS w Piotrkowie Trybunalskim Sp. z o.o., ul. Wolborska 6B, Piotrków Trybunalski;
- 4) Jacek Rokseła, ul. Północna 50, Wola Krzysztoporska;
- 5) KEN-TUR Michał Kleska, ul. Prosta 104, Piotrków Trybunalski;
- 6) P.U. Łukasz Ściegliński, Piotrków Trybunalski.

W tabeli 18 przedstawiono specyfikację zezwoleń wydanych przez Prezydenta Miasta Piotrkowa Trybunalskiego na przewozy ponadgminne – wg stanu na 31 października 2015 r. – na liniach obejmujących miejscowości w gminie Wola Krzysztoporska. Trasy wszystkich tych linii obejmują dwa powiaty: miasto Piotrków Trybunalski – powiat grodzki oraz powiat piotrkowski (ziemski).

Tab. 18. Połączenia wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez Prezydenta Miasta Piotrkowa Trybunalskiego obejmujące miejscowości w gminie Wola Krzysztoporska – stan na 31 października 2015 r.

Nr zezwolenia	Relacja trasy	Przewoźnik	Liczba kursów w zależności od rodzaju dnia tygodnia		
			pn-pt	sob	ndz
0000038/P/2013	Piotrków Trybunalski – Bogdanów – Parzniewice – Wola Krzysztoporska	PKS Piotrków Trybunalski Sp. z o.o.	-	2	-
0000048/P/2013	Piotrków Trybunalski – Wola Krzysztoporska – Pawłów Górny	PKS Piotrków Trybunalski Sp. z o.o.	12	-	-
0000054/P/2013	Piotrków Trybunalski – Rokszycy – Krężna – Wola Krzysztoporska – Bogdanów	PKS Piotrków Trybunalski Sp. z o.o.	4	-	-
0000055/P/2013	Piotrków Trybunalski – Gomulin – Woźniki – Bogdanów – Wola Krzysztoporska – Piotrków Trybunalski	PKS Piotrków Trybunalski Sp. z o.o.	5	-	-
0000073/P/2014	Piotrków Trybunalski – Longinówka – Glina – Milejów	PKS Piotrków Trybunalski Sp. z o.o.	2	-	-
0000116	Piotrków Trybunalski – Bujny – Jeżów – Rozprza – Wroników – Niechcice – Gorzkowice	P.H.U. LIBRA TRAVEL Michał Librowski	8	-	-
0000129	Piotrków Trybunalski – Wola Krzysztoporska	P.U. Łukasz Ściegliński	61	15	10
0000136	Piotrków Trybunalski – Wola Krzysztoporska – Bogdanów	F.U.H. ROMAX Jacek Roksela	1	-	-
139	Piotrków Trybunalski – Glina – Wola Krzysztoporska – Radziatków	P.U. Łukasz Ściegliński	9	-	-

Nr zezwolenia	Relacja trasy	Przewoźnik	Liczba kursów w zależności od rodzaju dnia tygodnia		
			pn-pt	sob	ndz
151	Piotrków Trybunalski – Rokszyce – Oprzężów – Mąkolice – Bogdanów	F.U.H. ROMAX Jacek Rokseła	8	-	-
152	Piotrków Trybunalski – Rokszyce – Oprzężów – Krężna – Wola Krzysztoporska – Bogdanów – Woźniki – Piotrków Trybunalski	PKS Piotrków Trybunalski Sp. z o.o.	2	-	-

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla powiatu piotrkowskiego na lata 2016-2025”, tabela 31.

Wysoka liczba połączeń z siedzibą powiatu w dni powszednie, wg wydanych zezwoleń, charakteryzuje ośrodek gminny. W soboty i w niedziele publiczny transport zbiorowy w zasadzie obsługuje tylko połączenie Piotrkowa Trybunalskiego z Wolą Krzysztoporską i z miejscowościami położonymi przy drodze krajowej nr 74. Brak jest także w te dni połączeń większości miejscowości gminy z jej ośrodkiem gminnym.

Gmina Wola Krzysztoporska charakteryzuje się dużą liczbą kursów wykonywanych w dni powszednie, dedykowanych dowozom mieszkańców do i z pracy oraz dzieci do i ze szkół, co powoduje zmniejszenie dostępności transportu publicznego w inne dni tygodnia.

Odrębnym problemem jest niewykonywanie przez przewoźników komercyjnych części, a niekiedy nawet całości kursów ujętych w rozkładach będących załącznikami do zezwoleń. Zmniejsza to zdecydowanie dostępność komunikacyjną dla mieszkańców gminy. Sytuacja ulegnie poprawie dopiero w przypadku uruchomienia powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.

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

4.1. Charakterystyka istniejącej sieci

Aktualnie sieć transportu publicznego w gminie Wola Krzysztoporska, to sieć linii drogowej komunikacji komercyjnej, w tym przewozy dedykowane dowozom dzieci do szkół oraz linia nr 5 komunikacji miejskiej w Piotrkowie, obsługująca w gminie tylko jedną miejscowość.

Obecnie jedynym przewoźnikiem realizującym drogowe przewozy pasażerskie o charakterze przewozów gminnych, jest w gminie Wola Krzysztoporska PKS w Piotrkowie Trybunalskim Sp. z o.o. Część z linii autobusowych funkcjonujących na obszarze gminy ma charakter przewozów powiatowych i wojewódzkich, a funkcję przewozów gminnych wypełnia na krótkich odcinkach pomiędzy miejscowościami w granicach gminy Wola Krzysztoporska. Gminę Wola Krzysztoporska w takich przewozach obsługują następujące podmioty: PKS w Bełchatowie Sp. z o.o., P.U. Łukasz Ściegliński, P.H.U. LIBRA TRAVEL Michał Librowski oraz F.U.-H. ROMAX Jacek Rokseła. Wyżej wymienione firmy obsługują linie zwykłe o odcinkach tras w gminie Wola Krzysztoporska i – poza F.U.-H. ROMAX Jacek Rokseła – posiadają umowy zawarte z Urzędem Marszałkowskim Województwa Łódzkiego, na podstawie których otrzymują refundację strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych.

Poza liniami zwykłymi, przez obszar gminy Wola Krzysztoporska prowadzą także trasy autobusowych linii pospiesznych. Dla takich linii nie wyznaczono w gminie Wola Krzysztoporska przystanków – nie uczestniczą więc one w żaden sposób w gminnych przewozach pasażerskich. Punktem przesiadkowym dla pasażerów takich linii jest zespół dworców autobusowego i kolejowego w Piotrkowie Trybunalskim.

Poszczególne miejscowości gminy są skomunikowane z jej stolicą liniami powiatowymi i gminnymi – z kursami tylko w porach dogodnych dla dojazdu do i powrotu ze szkół. Najlepsze skomunikowanie z Wolą Krzysztoporską posiadają w gminie miejscowości położone na trasie łączącej ośrodek gminny ze stolicą powiatu: Bujny, Gąski i Siomki. Dostateczne połączenia komunikacyjne z ośrodkiem gminnym posiadają także takie miejscowości jak: Glina, Krzyżanów, Radziątków, Laski, Parzniewice i Pawłów. Liczba kursów odbywanych w dniu powszednim jest znaczna jednak jedynie na trasie z Woli Krzysztoporskiej do Piotrkowa Trybunalskiego. Pozostałe miejscowości posiadają połączenia z Piotrkowem Trybunalskim albo tylko pojedynczymi kursami, w tym liniami dedykowanymi dla dowozu dzieci do szkół, albo też nie posiadają ich wcale. Sytuacja ulegnie znacznej poprawie po uruchomieniu przez Starostwo Powiatu Piotrkowskiego powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej.

W dni wolne od pracy skomunikowanie miejscowości gminy z ośrodkiem gminnym występuje w zasadzie tylko na trasie łączącej Wolę Krzysztoporską z Piotrkowem Trybunalskim. Skomunikowanie z Piotrkowem Trybunalskim jest już nieznacznie lepsze, poza opisaną wyżej trasą, dobrze obsługiwana jest też trasa Piotrków Trybunalski – Bełchatów przez Gomulin i Mzurki.

Cechą charakterystyczną sieci komunikacji zbiorowej w gminie Wola Krzysztoporska jest bardzo dobre skomunikowanie ze stolicą powiatu miejscowości położonych na trasach z Bełchatowa i Woli Krzysztoporskiej do Piotrkowa Trybunalskiego. Występuje tu jednocześnie znaczna konkurencja pomiędzy przewoźnikami. Inne miejscowości, oddalone od głównych tras, obsługiwane są słabo. Więcej połączeń wykonywanych jest jedynie w dni nauki szkolnej – kursami dedykowanymi uczniom i zwykle uniemożliwiającymi realizację innych podróży np. do i z pracy. W dni wolne od pracy miejscowości takie najczęściej są praktycznie pozbawione dostępu do transportu publicznego (brak połączeń lub jedynie pojedyncze kursy).

Brak dostępności transportowej do ośrodka gminnego i do stolicy powiatu w dni wolne od pracy, jest problemem dla mieszkańców gminy – powoduje wykluczenie społeczne mieszkańców nieposiadających samochodu osobowego, niemogących np. skorzystać z oferty kulturalnej, sportowej, czy rekreacyjnej.

Na obszarze gminy funkcjonuje 107 przystanków autobusowych, które wyposażone są w wiaty różnych typów – szklano-metalowe, metalowe lub murowane. Przystanki wyposażone w wiaty posiadają nazwę wymalowaną na ścianie czołowej.

Rolę węzła integracyjnego w gminie, integrującego pasażerskie przewozy autobusowe z transportem indywidualnym (w tym rowerowym), może pełnić jedynie Wola Krzysztoporska.

Węzłem integrującym różne formy transportu zbiorowego jest dla mieszkańców gminy zespół dworców autobusowych w sąsiednim Piotrkowie Trybunalskim, pomimo że nie znajduje się na obszarze gminy. Zespół dworców składa się ze stacji kolejowej z budynkiem dworcowym i placem przed nim stanowiącym część pasa drogowego ul. Polskiej Organizacji Wojskowej, dworca autobusowego zarządzanego przez PKS w Piotrkowie Trybunalskim Sp. z o.o. oraz przystanków odjazdowych przy ul. Grota Roweckiego. Przed dworcem kolejowym na ul. Polskiej Organizacji Wojskowej urządzone są przystanki dla komunikacji miejskiej oraz parkingi typu Kiss & Ride, płatny krótkoterminowy i płatny strzeżony.

Dworzec autobusowy wyposażony jest w kilkanaście stanowisk odjazdowych, wiatę dla oczekujących pasażerów z ławkami do siedzenia i budynek dworcowy, natomiast przystanki przy ul. Grota Roweckiego wyposażone są bardzo skromnie – jedynie w informację pasażerską i wiaty oraz ławki. Cały zespół stanowi jednak zwartą przestrzeń dworców bardzo ułatwiającą przesiadanie się i korzystanie z publicznego transportu zbiorowego.

Rolę przystanków integrujących różne rodzaje transportu w gminie, w szczególności indywidualny transport samochodowy i rowerowy z publicznym transportem zbiorowym, mogą pełnić także przystanki autobusowe – wszędzie tam, gdzie częstotliwość kursów transportu publicznego jest znaczna oraz miejscowości docelowe kursów linii autobusowych obsługujących powiat. Przystankami takimi są np. pętla autobusowa w mieście powiatowym przy ul. Roosevelta (na granicy gminy) oraz przystanki w Gomulinie i Bujnach.

W Piotrkowie Trybunalskim funkcjonuje komunikacja miejska. Wyznaczonym przez ustawę o publicznym transporcie zbiorowym jej organizatorem jest Prezydent Miasta Piotrkowa Trybunalskiego. W Piotrkowie Trybunalskim występuje jeden operator w komunikacji miejskiej – Miejski Zakład Komunikacyjny Sp. z o.o. (MZK Sp. z o.o.), który jest podmiotem wewnętrznym miasta. Formalnym organizatorem transportu miejskiego w Piotrkowie Trybunalskim jest Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta w Piotrkowie Trybunalskim, a w ramach Zarządu – Dział Komunikacji. Zarząd wypełnia wszelkie zadania wynikające z przepisów prawa w zakresie organizacji lokalnego transportu zbiorowego. Zadania związane ze sprawowaniem nadzoru nad funkcjonowaniem MZK Sp. z o.o. jako spółki gminnej wykonuje Referat Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska.

Wg stanu na dzień 29 lutego 2016 r., piotrkowska komunikacja miejska obsługiwała w gminie Wola Krzysztoporska tylko jedną miejscowość – Bujny. Dostępność do komunikacji miejskiej posiadali także mieszkańcy miejscowości Majków Duży, z uwagi na usytuowanie przystanku linii 1 na granicy miasta, w pobliżu tej miejscowości.

Ze wszystkich miejscowości gminy Wola Krzysztoporska z dostępem do piotrkowskiej komunikacji miejskiej, jedynie mieszkańcy Majkowa Dużego (z dostępem do linii 7) mogli korzystać z niej całodobowo i całotygodniowo: w dni powszednie od wczesnych godzin porannych do późnych godzin wieczornych – z uwagi na obsługę pobliskich centrów logistycznych. Miejscowość Bujny, w tym zespół szkół rolniczych, obsługiwana była linią 5 tylko w dni powszednie nauki szkolnej – siedmioma kursami porannymi i popołudniowymi.

Dostęp do komunikacji miejskiej jest dla mieszkańców gminy bardzo cenny – zdecydowanie poprawia dostępność komunikacyjną i wpływa na rozwój zrównoważonej mobilności. Piotrkowska komunikacja miejska organizowana przez miasto (bez linii prywatnych) wykonuje rocznie pracę eksploatacyjną w wymiarze ok. 1,6 mln wozokilometrów przewożąc ok. 5,3 mln pasażerów.

4.2. Charakterystyka planowanej sieci

Przyjmuje się, że przewozy gminne o charakterze użyteczności publicznej na obszarze Gminy Wola Krzysztoporska będą stanowiły uzupełnienie sieci powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez powiat piotrkowski. Przewozy gminne będą organizowane przede wszystkim w celu utworzenia sieci komunikacyjnej umożliwiającej dowóz dzieci do szkół.

Potrzeba uruchomienia gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej determinowana jest:

- ryzykiem całkowitego zaniechania realizacji przewozów na lokalnych liniach obsługujących dowóz dzieci do szkół, po utracie prawa przewoźników do występowania o rekompensatę strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych;
- związanym z powyższym ryzykiem znacznym wzrostem kosztów przewozów realizowanych przez przewoźników prywatnych na liniach zapewniających obecnie dowóz dzieci do szkół w gminie Wola Krzysztoporska;
- ryzykiem kierowania na linie lokalne taboru o pojemności niezapewniającej dojazdu do szkół wszystkim zainteresowanym w gminie dzieciom;
- planowanym przebiegiem linii komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, niewypełniającym w całości zadania utworzenia sieci komunikacyjnej zapewniającej dowóz dzieci do szkół w gminie Wola Krzysztoporska;
- występującej znacznej koncentracji przewozów komercyjnych wyłącznie na trasach o znacznych potokach pasażerskich, takich jak z Piotrkowa Trybunalskiego do Bełchatowa i do Woli Krzysztoporskiej.

Ważnym zagadnieniem jest odpowiednie dostosowanie zakresu czasowego przewozów – w sposób umożliwiający codzienne dojazdy do miejsc nauki.

Gminne przewozy pasażerskie organizowane przez Wójta – jako zadanie własne gminy – powinny obejmować taki zakres, aby zapewnić minimalną dostępność transportową mieszkańcom gminy z uwzględnieniem planowanych linii powiatowych i komunikacji komercyjnej. Nie wyklucza się także zorganizowania w przyszłości przewozów w ramach związku powiatu utworzonego z gminami, w formie przewozów powiatowo-gminnych.

Od 1 stycznia 2018 r. (data zmieniona na 1 stycznia 2018 r. ustawą o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, która wejdzie w życie w dniu 18.08.2016 r.) przestaną

obowiązywać dotychczasowe zasady finansowania strat przychodów przewoźników spowodowanych uwzględnieniem ulg ustawowych w cenach biletów²⁴. Niezorganizowanie przewozów gminnych uniemożliwi przewoźnikom pozyskiwanie rekompensat dla wyrównania tych strat, zmuszając ich albo do podwyższenia cen biletów, albo też do rezygnacji z obsługi części kursów lub całości linii, szczególnie na liniach szkolnych (z dużym lub niemal wyłącznym udziałem pasażerów uprawnionych do biletów ulgowych) lub na liniach o mniejszych potokach pasażerów. Wzrost cen biletów wpłynąłby z kolei na nieuzasadniony gwałtowny wzrost wydatków ponoszonych przez gminę, zaburzający budżet gminy i powodujący konieczność podjęcia dość radykalnych oszczędności w innych obszarach funkcjonowania gminy.

Gmina Wola Krzysztoporska może rozważyć uruchomienie gminnych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej na swoim obszarze także w innych porach niż w godzinach wynikających z potrzeb dowozu i odwozu dzieci do szkół – w zależności od potrzeb mieszkańców.

W tabeli 19 zaproponowano trasy połączeń w ramach gminnych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej. Proponowana sieć połączeń jest zgodna z treścią ogłoszenia o zamiarze bezpośredniego zawarcia umowy na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zamieszczonego na stronie gminy (BIP) w dniu 30 października 2015 r.

Proponowana intensywność obsługi poszczególnych linii zależna będzie od występujących potrzeb. Liczba kursów uruchamiana na danej linii i godziny ich rozpoczęcia, będą uzgadniane z zainteresowanymi gminnymi placówkami oświatowymi – zainteresowane placówki powinny także współdziałać w konstruowaniu rozkładów jazdy.

W soboty, niedziele i święta, ewentualne kursy będą planowane, jeśli linie powiatowe nie zapewnią odpowiedniej dostępności komunikacyjnej, a wystąpią takie potrzeby, w godzinach dogodnych dla spędzania czasu wolnego. Nie wyklucza się także znikomego zainteresowania mieszkańców takimi połączeniami w soboty, niedziele i święta lub nawet zupełnego braku zainteresowania – uzasadniającego brak interwencji ze strony gminy w tym zakresie.

Trasy linii i ich przebieg mogą być zmieniane w zależności od występujących lokalnych potrzeb – w szczególności zakres funkcjonowania wybranych linii może być dostosowany do potrzeb realizacji dowozu dzieci do szkół. Także w przypadku, gdy linie powiatowe zaspokoją w części lub w całości potrzeby gmin na takie dowozy, możliwe będzie zaangażowanie

²⁴ Ustawa o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym uchwalona przez Sejm w dniu 21 lipca 2016 r., została w dniu 18.08.2016 r. podpisana przez Prezydenta RP i wejdzie w życie w dniu 10.09.2016 r.

finansowe gminy w postaci wsparcia dla powiatu w tym zakresie – przy jednoczesnym zaniechaniu organizacji połączeń gminnych we własnym zakresie.

W porze ferii i wakacji liczba kursów może być zmniejszana lub nawet wstrzymywane może być funkcjonowanie poszczególnych linii w całości.

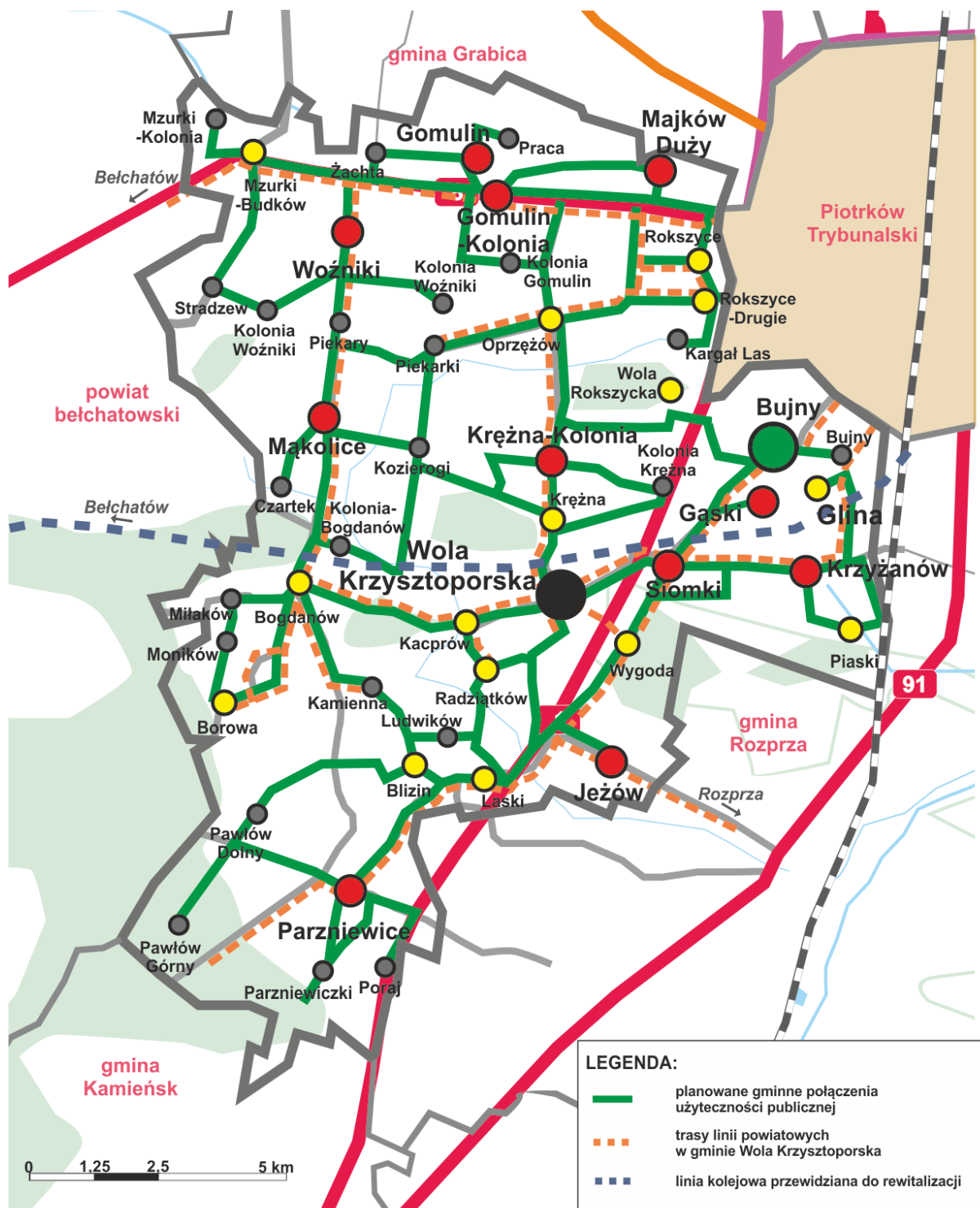
Tab. 19. Planowana sieć połączeń o charakterze użyteczności publicznej w gminie Wola Krzysztoporska

Nr linii	Relacja trasy
1	Rokszycy – Kargał Las – Rokszycy Drugie – Gomulin – Majków Duży – Rokszycy – Rokszycy Drugie – Kargał Las – Gomulin – Oprzężów – Piekarki
2	Bogdanów – Borowa – Kamienna – Bogdanów – Kacprów – Wola Krzysztoporska – Bogdanów – Kamienna – Borowa – Kolonia Bogdanów – Kozierogi – Wola Krzysztoporska
3	Glina – Piaski – Krzyżanów – Siomki – Wola Krzysztoporska – Siomki – Krzyżanów – Piaski – Glina – Krzyżanów – Siomki – Krzyżanów
4	Pawłów Górny – Parzniewice – Blizin – Laski – Jeżów – Wola Krzysztoporska – Laski – Ludwików – Laski – Blizin – Parzniewice – Poraj – Parzniewice – Pawłów Górny – Parzniewice – Blizin – Ludwików – laski – Jeżów – Parzniewice
5	Bujny – Gąski – Siomki – Wola Krzysztoporska – Radziątków – Kacprów – Krężna – Kolonia Krężna – Wola Krzysztoporska
6	Mąkolice – Kozierogi – Kolonia Bogdanów – Bogdanów – Kacprów – Radziątków – Wola Krzysztoporska – Wygoda – Jeżów – Laski – Blizin – Ludwików – Wola Krzysztoporska – Parzniewice – Pawłów Górny – Wola Krzysztoporska
7	Gomulin – Oprzężów – Piekarki – Gomulin
8	Bujny – Wola Krzysztoporska – Kolonia Krężna – Krężna – Wola Krzysztoporska – Siomki – Gąski – Bujny
9	Gomulin – Stradzew – Budków – Mzurki – Kolonia Mzurki – Gomulin
10	Wola Rokszycka – Kolonia Krężna – Krężna – Wola Krzysztoporska – Siomki – Wygoda – Jeżów – Wola Krzysztoporska – Siomki – Gąski – Bujny
11	Majków Duży – Gomulin – Woźniki – Kolonia Woźniki – Piekary – Mąkolice – Mąkolice Czartek – Woźniki – Gomulin – Mąkolice – Mąkolice Czartek – Piekary – Kolonia Woźniki – Woźniki – Gomulin
12	Pawłów Górny – Parzniewice – Poraj – Parzniewice – Blizin – Laski – Ludwików – Parzniewice – Wola Krzysztoporska – Siomki – Krzyżanów – Piaski – Glina

Źródło: opracowanie własne.

Na rysunku 15 przedstawiono planowaną sieć połączeń komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej na obszarze gminy Wola Krzysztoporska. Na wskazanych na rysunku

trasach mogą być uruchomione linie w ramach gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.



Rys. 15. Mapa sieci komunikacyjnej przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w gminie Wola Krzysztoporska

Źródło: opracowanie własne.

Na rysunku 15 zaznaczono także przewozy planowane do uruchomienia przez Starostę Piotrkowskiego na liniach obejmujących gminę Wola Krzysztoporska. Linie te uzupełniają ofertę przewozową planowaną w ramach gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.

Transport publiczny w granicach gminy Wola Krzysztoporska będzie wymagał ciągłego dostosowywania oferty do faktycznego popytu. Ewentualne zmiany w przebiegu tras linii są więc możliwe. Zaleca się jednak przeprowadzanie większych zmian nie częściej niż raz w roku.

4.3. Infrastruktura przystankowa

Bardzo ważnym elementem infrastruktury transportowej, niezbędnym dla funkcjonowania komunikacji zbiorowej, zarówno o charakterze użyteczności publicznej, jak i komercyjnej, są przystanki, węzły i przystanki integracyjne, integrujące różne środki transportu, różnych przewoźników i transport indywidualny. Powinny one zapewniać nieuciążliwą i możliwie szybką zmianę środka transportu (z uwzględnieniem roweru), godziwe warunki oczekiwania oraz pełną informację o usługach – miejscach i godzinach odjazdu środków transportu i warunkach wnoszenia opłaty za przejazd, a także umożliwiać zaplanowanie podróży. Właściwe urządzenie przystanków, węzłów i punktów integracyjnych stanowi istotny element realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu przez wszystkie szczeble administracji samorządowej i jest konieczne dla praktycznego wdrożenia integracji różnych form transportu.

Funkcje węzłów integrujących transport indywidualny z publicznym transportem zbiorowym powinny pełnić główne przystanki w ośrodku gminnym, wszystkie przystanki końcowe sieci piotrkowskiej komunikacji miejskiej oraz wybrane przystanki w gminie o dużej liczbie połączeń. Należy dążyć do wyposażania takich przystanków nie tylko w wiaty z informacją pasażerską i miejscami do siedzenia, ale i w miejsca parkingowe, co najmniej Kiss&Ride oraz Bike&Ride.

Dogodne dla pasażerów oraz zapewniające pełną informację i przyjazne warunki oczekiwania, węzły i przystanki integracyjne – obok odpowiadających potrzebom pasażerów rozkładów jazdy – stanowią ważny powód do zastępowania przez mieszkańców podróży samochodem osobowym podróżami z wykorzystaniem transportu zbiorowego. Zwiększone wykorzystanie środków transportu zbiorowego do realizacji podróży wpływa z kolei na zmniejszenie kongestii, zanieczyszczenia środowiska oraz emisji hałasu, jest więc korzystne dla wszystkich mieszkańców. Mniejsza liczba codziennie wyjeżdżających na drogi samochodów osobowych powoduje wolniejsze tempo zużycia nawierzchni dróg, zmniejsza także nacisk społeczny na zwiększanie nakładów na remonty i budowy dróg i parkingów, a zrealizowane już inwestycje służą wówczas mieszkańcom przez dłuższy czas.

Podstawowe wymogi odnośnie standardów wyposażenia przystanków są następujące:

- wiata lub zadaszenie zapewniające ochronę przed wiatrem, deszczem i śniegiem, odporna na akty wandalizmu, dopuszczalny brak wiaty na przystanku na żądanie i dla pasażerów wysiadających;
- niezbędna liczba miejsc siedzących pod zadaszeniem;
- utwardzony peron o długości równej minimum 6 m, odpowiadającej odległości pomiędzy pierwszymi i drugimi drzwiami standardowej długości autobusu z zejściem na teren bez barier dla osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- zatoka przystankowa umożliwiająca zatrzymanie się najdłuższego autobusu lub kilku autobusów, jeśli natężenie ruchu tego wymaga;
- jeśli w miejscowości jest chodnik to także utwardzona droga dojścia do przystanku, z przejściem dla pieszych lub do przejścia dla pieszych, bez barier poprzecznych;
- docelowo oświetlenie w standardzie oszczędnościowym (led lub podobne), tam gdzie nie jest doprowadzona energia elektryczna z panelami słonecznymi;
- przy wybranych przystankach stojaki na rowery lub zadaszony parking rowerowy;
- pojemnik na odpadki regularnie opróżniany.

Przystanki powinny zawierać pełną informację o ofercie przewozowej, nie tylko przewozów organizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego (województwo, powiaty, gminy i ich ewentualne związki), ale także wszystkich przewoźników komercyjnych. Informacja ta powinna być zamieszczona w sposób zapobiegający aktom wandalizmu.

Każdy przystanek powinien być wyposażony w znak drogowy D-15 oraz w czytelną nazwę przystanku widoczną z nadjeżdżającego pojazdu.

Zintegrowane węzły przesiadkowe powinny mieć charakter zwarty, bez barier dla przemieszczających się podróżnych i być dodatkowo wyposażone w punkty sprzedaży biletów (dopuszczalne automatyczne), toalety, kioski lub punkty małej gastronomii, aby zapewnić pełną obsługę podróżnych. Dobrze urządzony zintegrowany węzeł integracyjny posiadać będzie parkingi Park&Ride, Bike&Ride i Kiss&Ride o niezbędnej pojemności, kompleksowy system informacji oraz jasne i zrozumiałe dla pasażerów dyspozycje przemieszczania się pomiędzy różnymi środkami transportu. Zintegrowany węzeł integracyjny zapewni swobodne przemieszczanie się osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej zdolności ruchowej oraz bezpieczeństwo wszystkim podróżnym – poprzez zainstalowany system monitoringu z rejestracją lub poprzez służby porządkowe. Maksymalna odległość pomiędzy przystankami różnych operatorów nie będzie większa niż 200 m. Warunki te spełnia już obecnie zintegrowany węzeł przesiadkowy w Piotrkowie Trybunalskim.

Przystankami integracyjnymi w gminie Wola Krzysztoporska mogą być także wybrane przystanki w gminie, obsługujące linie komunikacyjne o trasach do innych gmin albo przystanki końcowe linii komunikacji miejskiej.

5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

Art. 1 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym określa zasady finansowania regularnego przewozu (o charakterze użyteczności publicznej) osób w publicznym transporcie zbiorowym, wykonywanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań organizatora transportu, realizowanego w ramach planu transportowego, zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt. 3 tej ustawy.

Finansowanie publicznego transportu zbiorowego w jednostkach samorządowych odbywa się poprzez wydatkowanie środków z budżetu jednostek. Środki te pokrywają wydatki bieżące na:

- zakup usług przewozowych od operatorów;
- utrzymanie infrastruktury, w tym drogowej oraz przystanków;
- wytwarzanie, dystrybucję i kontrolę biletów;
- zamieszczanie informacji pasażerskiej;
- przeprowadzanie badań i analiz;
- funkcjonowanie organizatora przewozów.

Poza wydatkami bieżącymi, realizowane są wydatki inwestycyjne na zakup taboru, zakup wiat przystankowych, wdrożenie systemu informacji pasażerskiej, itd.

Coraz częściej przewoźnicy komercyjni ograniczają połączenia komunikacyjne na obszarze jednostki samorządowej do zakresu tras o znacznych potokach pasażerskich. Mniejsze miejscowości, szczególnie oddalone od ośrodków powiatowych, przestają w rezultacie być obsługiwane komunikacją komercyjną albo są obsługiwane tylko kilkoma kursami w dniu powszednim w roku szkolnym. Dostępność do komunikacji publicznej staje się coraz niższa, co w rezultacie powoduje ryzyko wykluczenia społecznego dla grup mieszkańców nieposiadających samochodów osobowych lub prawa jazdy czy o ograniczonej zdolności do poruszania się. W takich sytuacjach konieczne stają się, dla zrealizowania takich przewozów, dopłaty z budżetów samorządów lokalnych, na których terenie są one wykonywane – nie tylko w komunikacji kolejowej i w komunikacji miejskiej, (co jest już powszechnie praktykowane), ale i w lokalnej komunikacji autobusowej. Dopłaty te są elementem polityki socjalnej, ekologicznej i transportowej władz samorządowych, ukierunkowanych na zaspokojenie podstawowych potrzeb lokalnej społeczności w zakresie transportu pasażerskiego oraz na kreowanie pożądanego podziału przewozów pomiędzy transportem publicznym i indywidualnym.

Realizacja tego celu wymaga, aby:

- utrzymywać połączenia nierentowne – transport publiczny powinien zapewniać możliwość przejazdów także na trasach i w porach doby, które nie zapewniają przewoźnikom efektywności ekonomicznej prowadzonej działalności;
- pokrywać utracone przychody operatorów związane z ustanowionym przez samorzady prawem niektórych grup społecznych do przejazdów bezpłatnych i ulgowych.

Finansowanie organizowanego transportu publicznego odbywa się także poprzez realizację przedsięwzięć inwestycyjnych, w tym wkład własny w finansowaniu projektów unijnych.

Obecnie gmina Wola Krzysztoporska, jako jednostka samorządu terytorialnego, nie finansuje publicznego transportu zbiorowego. Usługi przewozu osób w gminnych przewozach pasażerskich realizowane są przez przewoźników na zasadach komercyjnych. Do 31 grudnia 2017 r. przewoźnicy, zgodnie z obowiązującymi przepisami, uzyskują za pośrednictwem urzędu marszałkowskiego refundację z budżetu państwa z tytułu udzielanych ulg ustawowych. Gmina Wola Krzysztoporska posiada natomiast umowę z przewoźnikiem komercyjnym, który gwarantuje realizację określonych kursów taborem o wymaganej pojemności minimalnej, natomiast gmina zobowiązuje się do wykupienia określonej liczby biletów miesięcznych dla uczniów gminnych szkół podstawowych.

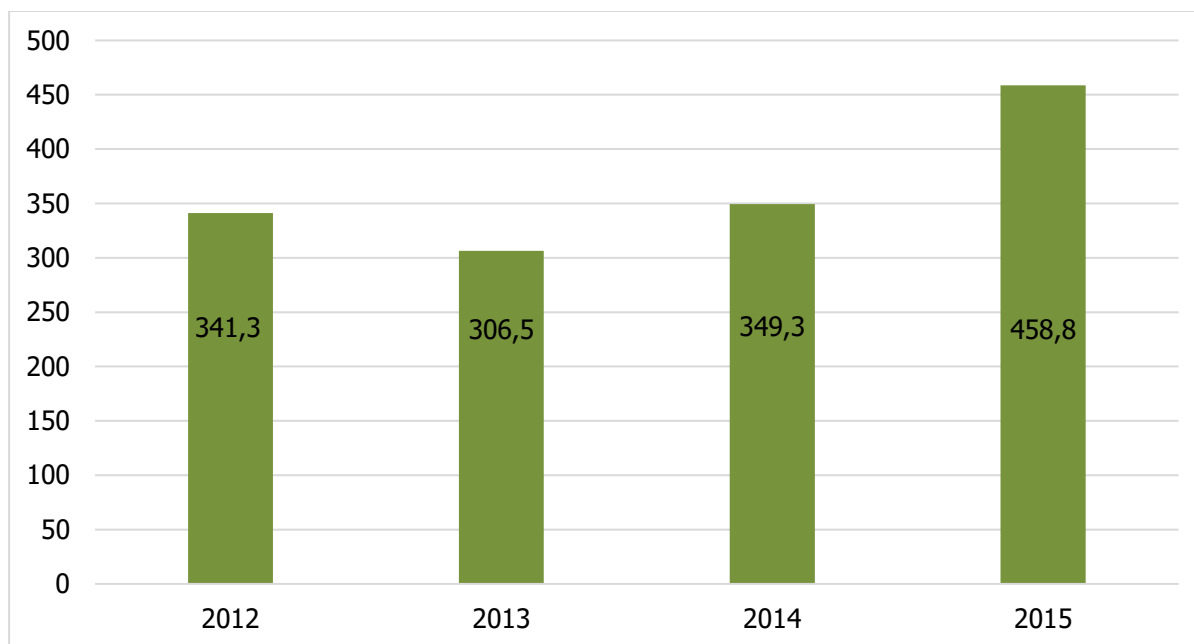
Na rysunku 16 przedstawiono kwoty wydatkowane przez gminę Wola Krzysztoporska na wykup biletów dla uczniów szkół podstawowych.

Wzrost wysokości wydatków w 2015 r., o ponad 30% w stosunku do wykonania w 2014 r., wynikał ze zmiany zasad zakupu przez gminę biletów miesięcznych dla uczniów. Do końca roku szkolnego 2014/2015 gmina nabywała bilety miesięczne tylko dla uczniów spełniających wymogi ustawowe. Począwszy od roku szkolnego 2015/2016 prawem do refundacji kosztu zakupu biletu miesięcznego objęto wszystkich uczniów zamieszkałych w innej miejscowości niż siedziba szkoły. Spowodowało to wzrost liczby wykupionych biletów o niemal 70% i wydatkowanej kwoty o ponad 30%.

W okresie planowania przewiduje się utrzymanie zasady zawierania umowy z operatorem na podstawie której operator wykonywał będzie określoną, oczekiwaną przez gminę pracę przewozową, a gmina gwarantowała będzie określoną skalę zakupu biletów miesięcznych dla uczniów szkół podstawowych. W rozwiązaniu tym wpływy z biletów stanowią będą przychód operatora. Przewidywana kwota wydatków na zakup biletów w 2016 r., to 0,6 mln zł.

Poza wydatkami związanymi z zakupem biletów dla uczniów gmina ponosi dodatkowe koszty związane z zapewnieniem opieki uczniom na szkolnych liniach komunikacyjnych kursujących w granicach gminy oraz wydatki na indywidualny dowóz dzieci niepełnosprawnych

do placówek oświatowych specjalnych i integracyjnych w Piotrkowie Trybunalskim i Bełchatowie. Koszty ponoszone przez gminę w celu zapewnienia opieki osiągają kwotę niemal 100 tys. zł rocznie, natomiast koszty dowozu do placówek specjalnych szkolno-wychowawczych, to wydatek rządu 150 tys. zł rocznie. Dowóz dzieci niepełnosprawnych odbywa się z miejsca zamieszkania do siedziby placówki, nie są to regularne linie komunikacyjne, przewozy te nie są więc objęte planem transportowym.



Rys. 16. Wydatki na wykup biletów dla uczniów w gminie Wola Krzysztoporska w latach 2012-2015 [tys. zł]

Źródło: opracowanie własne.

Przewóz osób na obszarze gminy odbywa się również w ramach gminnych przewozów pasażerskich w Piotrkowie Trybunalskim – komunikacji miejskiej. Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w Piotrkowie Trybunalskim jest finansowane z dwóch źródeł. Pierwsze z tych źródeł stanowią przychody ze sprzedaży biletów, drugie – dopłaty z budżetu miasta i obsługiwanych gmin. Gmina Wola Krzysztoporska przekazuje z tego tytułu na rzecz miasta Piotrkowa Trybunalskiego kwotę 1,0 tys. zł rocznie.

Operator wykonujący gminne przewozy pasażerskie zostanie wyłoniony w trybie określonym w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Operator będzie składał do gminy Wola Krzysztoporska wnioski o rekompensatę z tytułu straty spowodowanej honorowaniem ulg ustawowych, który po weryfikacji przekazany będzie przez gminę do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego – w celu otrzymania środków z budżetu państwa w formie

dotacji. Kwota dotacji będzie przekazywana przez gminę na rzecz operatora. W przypadku, gdy gmina Wola Krzysztoporska podejmie decyzję o organizacji gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, może zostać podjęta decyzja o ich dofinansowaniu także ze środków budżetowych gminy.

Niezależnie od powyższego, gmina Wola Krzysztoporska będzie nadal stosowała system wykupu od operatora biletów miesięcznych dla uczniów, w celu spełnienia ustawowego obowiązku refundacji kosztów dojazdu transportem publicznym dla uprawnionych uczniów.

Wyznaczony operator będzie pobierał opłaty za przewóz od pozostałych pasażerów – wg ustalonego taryfikatora.

Nie wyklucza się w okresie obowiązywania planu zakupu przez gminę środków transportu do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej, które zostaną udostępnione operatorowi. Udostępnienie nastąpi w ramach procedury wyboru operatora, z określeniem warunków udostępnienia przed jej rozpoczęciem.

Źródłem finansowania przewozów będą więc wpływy z biletów i ewentualnych opłat dodatkowych, dotacje z budżetu państwa z tytułu honorowania ulg ustawowych oraz dodatkowo, o ile wystąpi taka konieczność – środki budżetowe gminy, dotacje i środki pomocowe oraz inne dodatkowe wpływy.

Rentowność linii komunikacyjnych komercyjnego transportu publicznego jest na ogół niska, zauważalne są powszechne oszczędności, szczególnie w mniejszych firmach, w zakupach i wyposażeniu taboru. Można jednak przyjąć, że suma wpływów z biletów i otrzymywanej rekompensaty z budżetu państwa zapewnia przewoźnikom nadwyżkę nad sumą kosztów bezpośrednich. W przypadku linii dedykowanych, przewoźnik porównuje koszty ich funkcjonowania z możliwymi wpływami z biletów i dotacją, odpowiednio kształtując politykę taryfową. Udział wpływów z biletów ulgowych w całości wpływów z biletów zależy od charakteru linii. Najwyższy udział przychodów ze sprzedaży biletów ulgowych charakteryzuje linie dedykowane przewozom szkolnym, sięga nawet ponad 95%, a najniższy charakteryzuje linie międzypowiatowe i funkcjonujące tylko w godzinach dojazdów do pracy (i powrotów z niej). Wysokość refundacji z tytułu stosowania ulg ustawowych przyznawanej obecnie przewoźnikom zależy od struktury pasażerów korzystających z tego rodzaju biletów. W przypadku przewozów dedykowanych dowozom dzieci do szkół, wysokość refundacji jest porównywalna z wysokością wpływów z biletów ulgowych, a dla linii, na których udział uczniów jest mniejszy, udział refundacji przyjmuje zwykle niższe wielkości – w zależności od regionu kraju od jednej trzeciej do jednej czwartej wszystkich przychodów związanych z działalnością przewozową.

Aspekt finansowy powinien być również brany pod uwagę przy konstruowaniu taryfy opłat. System taryfowy jest czynnikiem decydującym o atrakcyjności transportu publicznego,

dlatego wynikające z niego rodzaje biletów i ich ceny, powinny być utrzymywane na poziomie umożliwiającym realizację podróży wszystkim, również mniej zamożnym grupom społecznym. Ceny te powinny być również atrakcyjne w porównaniu z kosztami użytkowania pojazdów indywidualnych. Taka polityka taryfowa oznacza, że ponoszone przez operatorów koszty eksploatacyjne zwykle przewyższają wysokość wpływów ze sprzedaży biletów i występuje konieczność dopłat ze strony organizatorów. Wysokość opłat za bilety na określonych odcinkach trasy może być ustalona w specyfikacji istotnych warunków zamówienia w postępowaniu wyłaniającym operatora, w drodze uchwały Rady Gminy albo pozostawiona do ustalenia przez oferenta, nawet jako element oceny oferty.

Jednym z ważnych aspektów polityki taryfowej jest utrzymywanie odpowiedniej struktury cen biletów jednorazowych i okresowych. Bilet okresowy, jeśli jest łatwo dostępny (dostępność punktów sprzedaży) i o atrakcyjnej cenie, stanowi ważną zachętę do korzystania z usług komunikacji zbiorowej. W przewozach gminnych w komunikacji miejskiej uznaje się, że cena biletu miesięcznego powinna odpowiadać cenie około 20-25 biletów jednorazowych i raczej nie przekraczać ceny 30 biletów jednorazowych. W przypadku linii, gdzie większość pasażerów stanowią osoby korzystające z nich stale na podstawie biletów okresowych, a takimi są linie szkolne, taka struktura cen biletów mogła by spowodować konieczność wnoszenia wysokich dopłat do funkcjonowania linii, zasada ta może więc być naruszona. Nigdy jednak cena biletu miesięcznego dla linii funkcjonującej tylko w dni powszednie albo w tylko dni nauki szkolnej, nie powinna przekroczyć 40-krotności ceny biletu jednorazowego.

Elementem polityki finansowania publicznego transportu zbiorowego w gminie Wola Krzysztoporska są nakłady inwestycyjne z nim związane. W latach 2010-2015 nakłady inwestycyjne ponoszone przez gminę w dziale transport związane były głównie z budową i przebudową dróg. Niewielką część nakładów przeznaczono na zakup wiat przystankowych. W tabeli 20 przedstawiono nakłady inwestycyjne ponoszone przez gminę w poszczególnych latach.

Tab. 20. Inwestycje w zakresie rozbudowy systemu transportowego zrealizowane przez gminę Wola Krzysztoporska w latach 2010-2015 [tys. zł]

Zadanie inwestycyjne	Rok budżetowy						Razem
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Budowa dróg	268,5	64,6	74,1	177,8	9,0	76,6	670,6
Przebudowa dróg	163,6	249,2	-	436,3	2 248,4	1 366,8	4 464,3
Parkingi, miejsca postojowe, chodniki i ścieżki rowerowe	119,9	261,1	103,8	65,3	3,2	-	553,3
Zakup wiat przystankowych	-	25,6	-	-	-	6,9	32,5
Inne	-	-	20,4	-	29,4	287,9	337,7
Razem rok	512,0	600,5	198,3	679,4	2 290,0	1 738,2	6 058,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Gminy Wola Krzysztoporska.

W ramach zrealizowanych inwestycji rozbudowano drogi w wielu miejscowościach (Kacprów, Laski, Stradzew, Wola Krzysztoporska i Wola Rokszycka), wyremontowano most w Radziątkowie oraz przepust w Majkowie, a także wybudowano nowe chodniki i parkingi. Gmina Wola Krzysztoporska niektóre inwestycje realizowała w formie przekazania dotacji na zadanie inwestycyjne wykonywane przez powiat piotrkowski – w 2015 r. i w 2016 r. wsparło w ten sposób rozbudowę drogi Jeżów – Rozprza.

W okresie finansowym 2016-2018 gmina Wola Krzysztoporska zamierza nadal przeznaczać środki finansowe na poprawę stanu lokalnych dróg gminnych, w szczególności zmiany ich nawierzchni na bitumiczną. Przewiduje się, że w okresie planowania gmina Wola Krzysztoporska będzie nadal udzielała wsparcia finansowego powiatowi piotrkowskiemu do wybranych inwestycji drogowych realizowanych na obszarze gminy.

Zakłada się ponadto, że w okresie planowania przystanki komunikacji autobusowej na obszarze gminy Wola Krzysztoporska będą modernizowane i wyposażane zgodnie z przyjętymi standardami.

Przystanki autobusowe będą docelowo wyposażone w tablice do zamieszczania rozkładów jazdy wszystkich przewoźników oraz utwardzony peron o długości równej minimum 6 m, odpowiadającej odległości pomiędzy pierwszymi i drugimi drzwiami standardowej długości autobusu. Każdy przystanek będzie wyposażony w znak drogowy D-15 z czytelną nazwą przystanku widoczną z nadjeżdżającego pojazdu, kosz na odpadki oraz w tablicę z aktualnymi

rozkładami jazdy. Wszystkie przystanki zostaną wyposażone w miejsca siedzące dla oczekujących pasażerów, a w rejonach, w których obsługiwana liczba pasażerów jest znacząca także w wiaty (z miejscami do siedzenia) zabezpieczające przed opadami i wiatrem.

Wyposażanie przystanków w miejsca do siedzenia i wiaty jest bardzo ważne, ponieważ warunki oczekiwania są jedną z istotnych determinant wyboru transportu publicznego jako sposobu przemieszczania się. Docelowo wiaty powinny być zamontowane na wszystkich peronach przystanków w powiecie, na których dominują pasażerowie wsiadający, pozbawione wiat mogą być natomiast przystanki ze zdecydowaną przewagą wysiadających.

W celu zapewnienia pełnej funkcjonalności autobusu (w tym niskopodłogowego), niezbędne jest odpowiednie ukształtowanie przystanków. Aby umożliwić zatrzymywanie się autobusów bezpośrednio przy krawężniku, należy instalować w obrębie przystanków krawężniki prowadzące o zaokrąglonym profilu, w kontrolowany sposób kierujące autobusy niskopodłogowe na krawędź zatrzymania. Krawężniki dokładnie pozycjonujące autobusy zwiększają również ochronę opon i zapobiegają uszkodzeniom karoserii – dopasowana do przekroju opon powierzchnia najazdu tworzy prowadnicę z efektem samosterowania.

W celu zapewnienia bezpiecznego wejścia do pojazdów osób niepełnosprawnych – niedowidzących lub niewidomych – przy modernizacji peronów przystankowych i chodników w obrębie przystanków, montowane będą płyty z wypustkami, służącymi za sygnał ostrzegawczy dla osób używających laski.

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

6.1. Preferencje pasażerów

Zasady funkcjonowania i rozwoju transportu publicznego w województwie łódzkim wyznacza m.in. „Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020”. Strategicznym kierunkiem działań określono w dokumencie, w ramach realizacji celu: „Wysoka jakość i dostępność infrastruktury transportowej i lotniczej”, jest także rozwój proekologicznego transportu pasażerskiego m.in. poprzez zakup nowoczesnego taboru, pełnej integracji systemów, realizacji węzłów multimodalnych, propagowanie środków transportu przyjaznych środowisku. W ramach polityki terytorialno-funkcjonalnej także wyróżnione są jako jedne ze strategicznych kierunków działań wspieranie działań na rzecz rozwoju systemu transportu zbiorowego, integracji systemów transportowych na obszarach miejskich i wiejskich oraz zwiększenia dostępności komunikacyjnej dla obszarów wiejskich.

Reguły funkcjonowania oraz rozwoju transportu publicznego na obszarze gminy Wola Krzysztoporska wyznacza strategia zrównoważonego rozwoju. Jej realizacja związana jest z przyjęciem zasad oddziaływania na podział zadań przewozowych pomiędzy publiczny transport zbiorowy i transport indywidualny, celem uzyskania pożądanego – odpowiednio wysokiego – udziału publicznego transportu zbiorowego w podróżach.

W mniejszych miastach i gminach wiejskich, udział transportu zbiorowego w realizacji potrzeb transportowych nie powinien być mniejszy niż 25%. Zrealizowane do tej pory dla powiatu piotrkowskiego i poszczególnych gmin, w tym gminy Wola Krzysztoporska, opracowania planistyczne nie pozwalają na jednoznaczną identyfikację obecnego podziału zadań przewozowych.

W badaniach ankietowych przeprowadzonych dla potrzeb opracowania wojewódzkiego planu transportowego jesienią 2014 r. określono, że średnio w województwie 83% podróży ponadpowiatowych odbywanych jest samochodem osobowym, a tylko 2,8% koleją. W powiecie piotrkowskim 80,9% podróży odbywanych jest samochodem osobowym, a 15,1% autobusami²⁵.

Podział zadań przewozowych na obszarze gminy powinien następować na zasadzie maksymalnego spełniania oczekiwań pasażerów, przy możliwie najniższych nakładach finansowych. Komunikacja kolejowa i autobusowa na liniach wojewódzkich, dofinansowywana przez samorząd województwa, powinna spełniać oczekiwania pasażerów w zakresie przebiegu jej

²⁵ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030”, s. 44.

tras, a komunikacja miejska finansowana przez miasto – spełniać oczekiwania mieszkańców podróżujących w jego granicach. Główną rolę w przewozach transportem zbiorowym w gminie pełni obecnie lokalna autobusowa komunikacja komercyjna, obejmująca swym zasięgiem niemal całą gminę. Rolą autobusowej komunikacji regionalnej, której zorganizowanie planuje samorząd powiatowy będzie obsługa całego obszaru powiatu z zapewnieniem minimalnej dostępności komunikacyjnej, a szczególnie obszarów, w których pasażer ma problem ze skorzystaniem z komunikacji zbiorowej, ponieważ przewoźnicy komercyjni nie zorganizują przewozów z powodu zbyt niskiej ich efektywności ekonomicznej.

Rolą planowanej do zorganizowania komunikacji gminnej będzie uzupełnienie powiatowych przewozów pasażerskich co najmniej o linie komunikacyjne na obszarze gminy, zapewniające dowóz dzieci do szkół podstawowych.

Duże znaczenie w formułowaniu oceny komunikacji zbiorowej przez pasażerów ma skuteczna polityka informacyjna. Często spotykane oszczędności w tym zakresie skutkują szybko pogarszającymi się opiniami nie tylko o transporcie publicznym, czy sposobie zarządzania nim, ale także pogarszają opinie o poszczególnych gminach. Transport publiczny, w tym szczególnie infrastruktura przystankowa i informacja dla pasażerów, stanowi dobrze widoczną wizytówkę poszczególnych gmin dla mieszkańców oraz osób odwiedzających – powinna być zatem traktowana także jako element marketingu samorządowego.

Bardzo ważne przy planowaniu oferty przewozowej jest wykorzystywanie wyników badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych, gdyż pozwala to na uzyskanie oczekiwanych rezultatów możliwie najniższymi nakładami. Utrzymywanie się wysokiej pozycji w rankingu określonego postulatowi dowodzi nie tylko dużego znaczenia danej cechy dla pasażerów, ale pośrednio oznacza, że dany postulat nie jest realizowany w oczekiwanym stopniu.

W powiecie piotrkowskim ani w gminie Wola Krzysztoporska nie prowadzono dotychczas badań marketingowych satysfakcji i preferencji komunikacyjnych mieszkańców i osób przyjeżdżających. Badania takie powinny być okresowo prowadzone dla zdefiniowania rzeczywistych potrzeb i preferencji pasażerów, aby na podstawie ich wyników maksymalnie dostosować funkcjonowanie transportu zbiorowego organizowanego przez gminę i powiat do potrzeb mieszkańców i osób przyjezdnych.

Celem takich badań jest ocena komunikacji regionalnej obsługującej obszar powiatu oraz poznanie głównych preferencji komunikacyjnych pasażerów. W trakcie badania respondenci powinni wyrazić swoje opinie o pożądanym przez nich brakujących połączeniach, zakresie wykonywania podróży z przesiadkami, częstotliwości korzystania z transportu publicznego, motywacji wyboru środka transportu, itp.

Jesienią 2014 r., w badaniach przeprowadzonych dla potrzeb opracowania wojewódzkiego planu transportowego określono na podstawie ankiet najbardziej istotną cechę oraz poziom realizacji postulatów przewozowych w kolejowych i autobusowych przewozach wojewódzkich. Jako najważniejszy postulat przewozowy respondenci wskazywali bezpośredniość (27,3% wskazań). Na drugim miejscu znajdował się koszt (19%), a na kolejnym – częstotliwość (13%). Pozostałe postulaty osiągnęły już znacznie mniej wskazań.

Jako najmniej ważny postulat wskazywano najczęściej rytmiczność (16,4%) i wygodę (12,6%).

Jako najwyższej oceniony stopień realizacji postulatu, w skali od 1 do 5, ankietowani wskazywali bezpośredniość – ocena 4,1 dla kolei i 4,2 dla autobusów oraz niezawodność – ocena 3,8 dla kolei i 3,9 dla autobusów. Najgorsze oceny miało dostosowanie dla osób niepełnosprawnych – odpowiednio 2,7 i 2,2 oraz rytmiczność dla kolei – ocena 3,1 i bezpieczeństwo dla autobusów – ocena 3,4.

Postulatami najczęściej wskazywanymi przez ankietowanych jako wymagające poprawy były częstotliwość kursowania oraz czas podróży. Postulat bezpośredniości, pomimo najlepszej uzyskanej oceny, także często wskazywany był jako ten, który wymaga poprawy. Za postulat wymagający poprawy uznano koszt przejazdu.

Realizacja polityki zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wymaga podjęcia określonych działań związanych z poprawą oferty przewozowej – z jej dostosowaniem do preferencji transportowych mieszkańców. Gmina Wola Krzysztoporska powinna współdziałać z powiatem piotrkowskim w konstruowaniu oferty przewozowej obejmującej obszar gminy, dla jej maksymalnego dostosowania do preferencji komunikacyjnych mieszkańców.

Wykorzystywanie wyników badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych przy planowaniu oferty przewozowej jest bardzo ważne, gdyż pozwala na uzyskanie oczekiwanych rezultatów możliwie najniższymi nakładami.

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

W ostatnich latach w Polsce i w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji. Udział osób starszych w ogóle społeczeństwa, jak przedstawiono w p. 2.5 planu, będzie systematycznie rósł. Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób o ograniczonej sprawności ruchowej i osób niepełnosprawnych w życiu społecznym oraz zawodowym, jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego.

Można to zrealizować na dwóch płaszczyznach:

- przewozów ogólnodostępnych – obsługiwanych pojazdami niskowejściowymi i niskopodłogowymi (autobusy z niską podłogą bez progów poprzecznych wewnątrz – przynajmniej w części pojazdu – wraz z platformą ułatwiającą wprowadzenie wózka i miejscem przeznaczonym dla niego) posiadającymi sprawny system informacji co najmniej wizualnej (ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym); im większa liczba autobusów tego typu – tym większa jej dostępność dla osób niepełnosprawnych, docelowo wszystkie pojazdy w komunikacji regionalnej na liniach w granicach gminy powinny być niskowejściowe i posiadać takie systemy;
- przewozów specjalnych – zorganizowanych i dostępnych tylko dla osób niepełnosprawnych, mających na celu zapewnienie im dowozu do miejsc nauki, rehabilitacji, itp.

Uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych w procesie kształtowania standardu wyposażenia pojazdów transportu zbiorowego, wprowadzanych do obsługi przewozów gminnych, za docelowe rozwiązanie uznać należy:

- niską podłogę przynajmniej w części pojazdu – dla pojazdów 20-miejscowych i większych (docelowo – dla wszystkich);
- podświetloną zewnętrzną informację pasażerską;
- wyraźne oznakowanie miejsc siedzących przeznaczonych dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej z dostępem z poziomu niskiej podłogi;
- w pojazdach 20-miejscowych lub większych fabrycznie nowych – platformę ułatwiającą wjazd osobom niepełnosprawnym, odchylaną ręcznie lub uruchamianą przez kierowcę;
- odpowiednie miejsce na wózek inwalidzki/wózek dziecięcy z właściwym wyposażeniem wewnątrz pojazdu;
- oświetlenie wnętrza pojazdu, w tym w szczególności wszystkich miejsc, w których znajdują się przeszkody dla pasażerów, umożliwiające odczytanie wszelkich informacji dla pasażerów umieszczonych wewnątrz;
- monitoring przestrzeni pasażerskiej wraz z rejestracją obrazu;
- zobowiązanie kierowcy do bezwzględnego udzielenia pomocy osobie o ograniczonej zdolności do poruszania się przy wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdów o pojemności mniejszej niż 20 osób, niewyposażonych w niską podłogę i/lub platformę.

Ważnym elementem jest także dostosowanie przystanków do obsługi pasażerów o ograniczonej zdolności ruchowej, co zostanie zrealizowane poprzez:

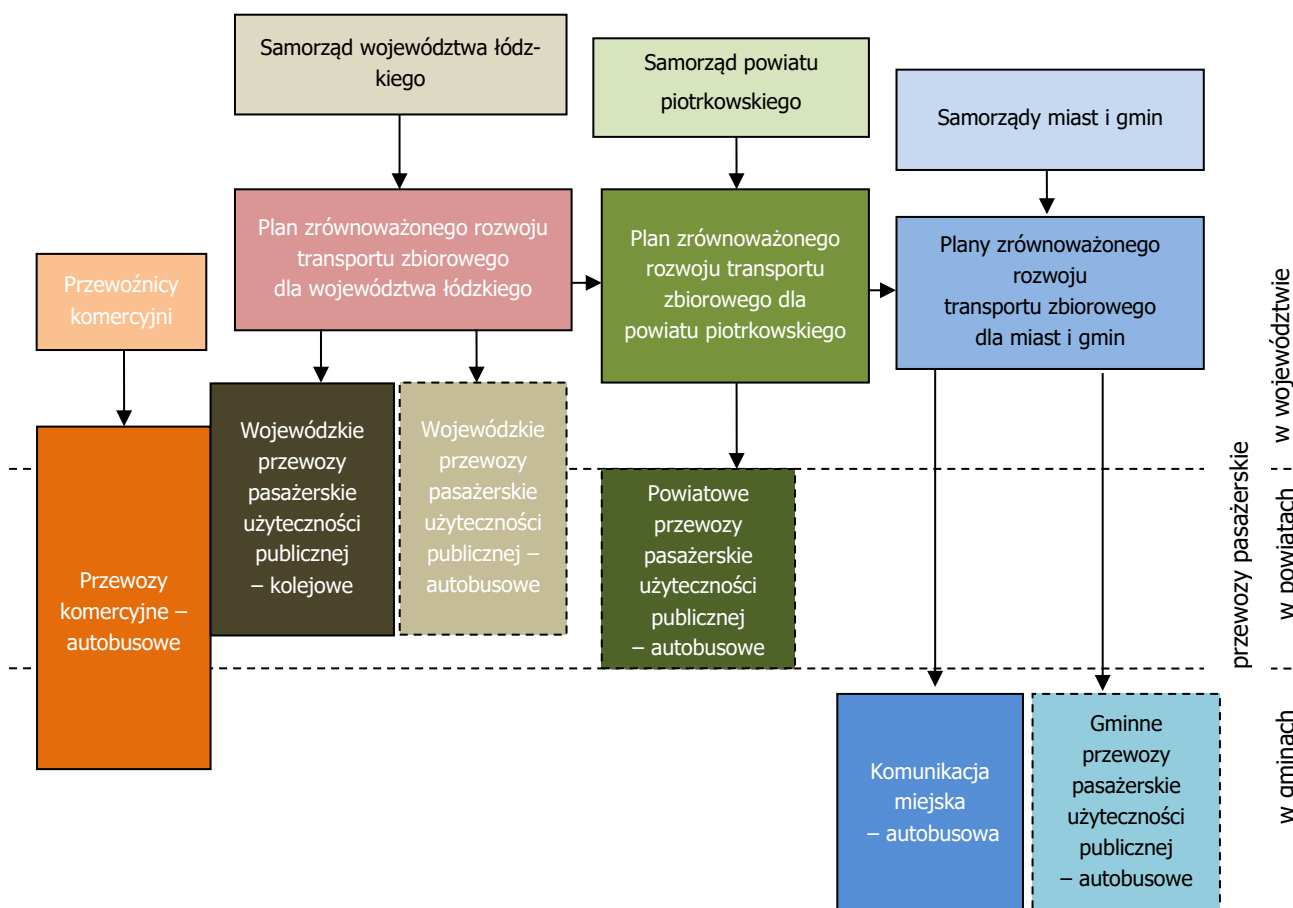
- budowanie peronów o wysokości dostosowanej do poziomu podłogi pojazdu;
- likwidację barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży, zwłaszcza dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się (obniżone krawężniki, azyle dla pieszych, dogodne lokalizacje przystanków),
- wyposażanie peronów w siedzące miejsca oczekiwania dla pasażerów – w miarę możliwości zadaszone i osłonięte przed wiatrem – szczególnie tam, gdzie liczba pasażerów jest znacząca oraz w miejscach wzmożonego korzystania z publicznej komunikacji zbiorowej przez osoby o obniżonej sprawności ruchowej.

W celu zapewnienia możliwości obserwowania przez pasażerów (w tym niedowidzących) otoczenia pojazdów, należy dążyć do ograniczenia możliwości umieszczania reklam na szybach pojazdów, a w szczególności naklejania ich w taki sposób, by całkowicie przysłaniały lub zakrywały widoczność otoczenia dla pasażerów.

7. Organizacja rynku przewozów

7.1. Podmioty rynku i zasady jego organizacji

Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów, w podziale na poziomy kompetencji, przedstawiono na rysunku 17.



Rys. 17. Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów w województwie łódzkim

Źródło: opracowanie własne.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, Gmina Wola Krzysztoporska jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego – właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów – na sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich. Gminne przewozy pasażerskie to przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego, wykonywany wyłącznie w granicach administracyjnych jednej gminy (o ile gmina nie podpisała

z inną gminą porozumienia o powierzeniu organizacji transportu zbiorowego na jej obszarze). Określone w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym zadania organizatora wykonuje wójt gminy.

Do zadań organizatora gminnych przewozów pasażerskich należy:

1. Przeprowadzanie badań i analiz potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym – planowanie sieci komunikacyjnej, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.
2. Realizacja zadań określonych w planie transportowym oraz działania zmierzające do aktualizacji planu.
3. Zapewnienie odpowiednich warunków do funkcjonowania transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie standardów dotyczących przystanków, funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego, systemu informacji dla pasażera.
4. Administrowanie systemem informacji dla pasażera.
5. Określanie przystanków komunikacyjnych udostępnionych dla operatorów i przewoźników, zasad korzystania z przystanków – wydawanie potwierdzeń uzgodnienia zasad korzystania z przystanków oraz ustalanie stawek opłat.
6. Określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w gminnych przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.
7. Wybór operatorów i kontraktowanie usług przewozowych.
8. Opracowywanie projektów systemów taryfowych oraz realizacja polityki taryfowej.
9. Ustalanie opłat za przewóz i innych opłat oraz sposobu dystrybucji biletów za usługi świadczone przez operatora.
10. Kontrola realizacji usług przewozowych ze szczególnym uwzględnieniem ich jakości.
11. Rozliczanie za świadczone przez operatorów usługi przewozowe – według zasad ustalonych w umowach.
12. Weryfikacja wniosku operatora o rekompensatę i występowanie do marszałka województwa o przekazanie rekompensaty w postaci dotacji.
13. Udział w pracach studialnych i planistycznych dotyczących rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Organami gminy Wola Krzysztoporska są: Rada Gminy i Wójt Gminy. Zadania Rady Gminy w Woli Krzysztoporskiej określa Statut Gminy Wola Krzysztoporska²⁶. Organem wykonawczym gminy jest Wójt Gminy. Jednostką, za pomocą której Wójt Gminy wykonuje swoje

²⁶ Statut Gminy Wola Krzysztoporska uchwalony Uchwałą Rady Gminy Wola Krzysztoporska nr XLIV/381/10 z dnia 28.04.2010 r. z późn. zmianami.

zadania, jest Urząd Gminy Wola Krzysztoporska. Organizację i zasady działania tej jednostki oraz zakresy spraw załatwianych przez wewnętrzne komórki organizacyjne określa Regulamin Organizacyjny Urzędu Gminy Wola Krzysztoporska²⁷.

Zadania związane z prowadzeniem spraw związanych z organizacją publicznego transportu zbiorowego, w tym o charakterze użyteczności publicznej są wykonywane przez różne stanowiska w urzędzie. Sprawami związanymi z zapewnieniem obowiązku dowozu dzieci do szkół zajmuje się aktualnie w Urzędzie Gminy Wola Krzysztoporska Stanowisko ds. Edukacji. Całokształt spraw związanych z udzielaniem zezwoleń, a w przyszłości poświadczeń przewozu i zaświadczeń dla operatorów, prowadzi Referat Spraw Obywatelskich, natomiast wszystkie sprawy związane z zamówieniami publicznymi – Referat Zamówień Publicznych. Wszelkie zadania związane z zarządzaniem drogami gminnymi, w tym zakupy i budowa wiat, zatok autobusowych, pętli autobusowych, chodników z peronami, itp., wykonuje Referat Budownictwa.

W okresie objętym planem zakłada się zakontraktowanie operatora (operatorów) na liniach komunikacyjnych, dla których organizatorem przewozów będzie Wójt Gminy Wola Krzysztoporska, po przeprowadzeniu odpowiednich postępowań określonych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Gmina zamieściła w dniu 30 października 2015 r. ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w art. 22 ust. 1 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w tym trybie jest możliwe w przypadku gdy średnia roczna wartość przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 mln euro lub świadczenie usług realizowane będzie w wymiarze mniejszym niż 300 tys. kilometrów rocznie. W przypadku, gdy bezpośrednio zawarta umowa o świadczenie usług w publicznym transporcie zbiorowym dotyczyć ma małego lub średniego przedsiębiorcy, eksploatującego łącznie nie więcej niż 23 środki transportu, wymienione kwoty limitów mogą być podwyższone odpowiednio do 2 mln euro lub 600 tys. kilometrów rocznie.

Gmina Wola Krzysztoporska będzie finansowała gminne przewozy pasażerskie poprzez przekazywanie dotacji z tytułu honorowania ulg ustawowych przekazanych przez Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego ze środków budżetu państwa, nie wyklucza się jednak, jeśli będzie to niezbędne, także dodatkowego finansowania ze środków budżetu gminy.

²⁷ Regulamin Organizacyjny Urzędu Gminy Wola Krzysztoporska wprowadzony Zarządzeniem nr 48/15 Wójta Gminy Wola Krzysztoporska z dnia 28.05.2015 r. z późn. zmianami.

Zorganizowanie gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej nie wyklucza także utworzenia w przyszłości związku powiatowo-gminnego, jako organizatora takich przewozów.

Gmina będzie wykonywała zadania organizatora określone powyżej. Zadania operatora gminnych przewozów pasażerskich będą natomiast następujące:

1. Realizacja zadań przewozowych w zakresie określonym w postępowaniu wyboru operatorów, w szczególności przestrzeganie rozkładów jazdy i wykonywanie przewozów wymaganym przez organizatora taborem.
2. Prowadzenie emisji i sprzedaży biletów wg sposobów dystrybucji określonych przez organizatora.
3. Dbłość o należyty stan taboru, jego wyposażenie i przystosowanie do wypełniania zadań przewozowych.
4. Stałe podnoszenie jakości wykonywanych usług, w tym rozpatrywanie skarg i wniosków pasażerów.

Poza gminnymi przewozami pasażerskimi, na obszarze gminy wykonywane są przewozy w ramach komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim, której organizatorem jest Prezydent Miasta Piotrkowa Trybunalskiego – w zakresie określonym umową pomiędzy miastem a Gminą Wola Krzysztoporska. Przyjmuje się, że linie komunikacyjne piotrkowskiej komunikacji miejskiej (funkcjonujące i ewentualnie uruchamiane w przyszłości) na obszarze gminy Wola Krzysztoporska, nie będą się pokrywały z liniami komunikacji gminnej.

Poza komunikacją miejską przez gminę prowadzić będą trasy linii powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej – organizowanych przez powiat piotrkowski oraz ewentualne (obecnie takowych nie planuje się) linie wojewódzkich przewozów pasażerskich – organizowanych przez samorząd województwa łódzkiego. Realizowane będą także przewozy pasażerskie o charakterze komercyjnym, organizowane we własnym zakresie przez poszczególnych przewoźników.

Jednostką organizacyjną wykonującą zadania organizatora w imieniu Wójta Gminy Wola Krzysztoporska, będzie nadal Urząd Gminy Wola Krzysztoporska. Zadania związane z organizowaniem, prowadzeniem i nadzorowaniem gminnego transportu zbiorowego, opracowywanie projektów taryf i przygotowywanie informacji o komunikacji gminnej, będą należały do Referatu Spraw Obywatelskich. Prowadzenie spraw związanych z wydawaniem zezwoleń i zaświadczeń na wykonywanie regularnego i regularnego specjalnego przewozu osób oraz kontrola realizacji przewozów co do zgodności z wydanymi zezwoleniami – należeć będzie do Referatu Spraw Obywatelskich. Uzgadnianie zasad korzystania z przystanków, wyznaczanie i likwidacja

przystanków, ich wyposażanie w niezbędną infrastrukturę oraz bieżące utrzymywanie, wykonywać będzie Referat Budownictwa.

7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Integracja systemów transportowych obejmuje:

- poziom infrastruktury – poprzez utworzenie funkcjonalnych węzłów oraz przystanków integracyjnych i przesiadkowych, pozwalających na szybką i wygodną przesiadkę;
- poziom rozkładów jazdy – poprzez wzajemną koordynację połączeń integracyjnych oraz poprzez koordynację taryfową.

Utworzenie zintegrowanych węzłów i przystanków przesiadkowych pomiędzy regionalnym transportem kolejowym i autobusowym a lokalnym transportem autobusowym oraz komunikacją miejską, stanowi szansę rozwoju dla wszystkich tych systemów publicznego transportu zbiorowego.

W województwie łódzkim publiczny transport zbiorowy, zgodnie z wojewódzkim planem transportowym, będzie zintegrowany w ramach węzłów przesiadkowych integrujących transport kolejowy z autobusowym. Linie autobusowe dowożące pasażerów do węzła przesiadkowego powinny umożliwiać przesiadkę w systemie „door to door”, a godziny przyjazdów i odjazdów autobusów powinny być skoordynowane z godzinami kursowania pociągów. W planie wojewódzkim proponuje się także wprowadzenie jednolitej szaty graficznej rozkładów kolejowych i autobusowych oraz zakłada się dążenie do wprowadzenia biletów zintegrowanych umożliwiających podróż w całym województwie łódzkim. Takim węzłem integracyjnym, położonym najbliżej gminy Wola Krzysztoporska, jest zespół dworców kolejowego i autobusowego w Piotrkowie Trybunalskim.

Od dnia 1 stycznia 2018 r. (w związku z podpisaną przez Prezydenta RP ustawą o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym) ulegają zmianie zasady przekazywania z budżetu państwa dopłat na pokrycie strat przychodów przewoźników i operatorów spowodowanych stosowaniem ulg ustawowych w przewozach pasażerskich publicznym transportem zbiorowym. Prawo do takich dopłat utracą całkowicie przewoźnicy, refundacja strat z budżetu państwa będzie możliwa wyłącznie w przewozach realizowanych przez operatorów. Wyłączenie komunikacji miejskiej z tego prawa zostanie utrzymane.

Różne traktowanie w przepisach prawa organizatorów komunikacji miejskiej i pozostałego publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej utrudnia efektywne prowadzenie procesu integracji biletowej. Obecnie ma miejsce okres przejściowy – samorządy województwa są organizatorami przewozów kolejowych i dopiero przystępują

do działań zmierzających do zorganizowania publicznego transportu zbiorowego autobusowego o charakterze użyteczności publicznej, podobnie jak samorządy powiatowe. Z kolei przewoźnicy prywatni do końca 2017 r. będą otrzymywali dopłaty i nie są zainteresowani podjęciem negocjacji dotyczących integracji taryfowej. Do czasu wdrożenia nowego systemu rozliczeń wdrożenie integracji taryfowej jest więc niemal niemożliwe. Nie oznacza to jednak, że nie należy rozpocząć prac zmierzających do wprowadzenia w życie rozwiązań integracyjnych, w szczególności dotyczących transportu regionalnego na obszarze powiatu.

Ważnym elementem integrującym jest koncentrowanie linii komunikacyjnych różnych środków transportu w węzłach i przystankach przesiadkowych. Integracja transportu regionalnego autobusowego, przewozów gminnych, transportu miejskiego oraz transportu indywidualnego, wymaga podjęcia niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych, tworzących warunki dla dogodnego przesiadania się pomiędzy transportem indywidualnym i zbiorowym.

Zintegrowany węzeł lub przystanek przesiadkowy powinien zapewniać bezpośrednio i możliwie jak najkrótsze przejście pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu oraz bez barier utrudniających przemieszczanie się dla osób niepełnosprawnych.

Planowanie przewozów gminnych o charakterze użyteczności publicznej dostosowane będzie do potrzeb głównych pasażerów – uczniów szkół podstawowych, integracja rozkładowa z innymi środkami transportu publicznego może być utrudniona. Integracja transportu publicznego w gminnych przewozach pasażerskich, w tym użyteczności publicznej, może zatem dotyczyć:

- wspólnego zamieszczania informacji o funkcjonowaniu różnych rodzajów transportu publicznego, szczególnie w Internecie, lokalnych węzłach integracyjnych i na przystankach przesiadkowych;
- odniesienia na stronie gminy do internetowej wyszukiwarki połączeń, obejmującej usługi transportu zbiorowego na obszarze powiatu piotrkowskiego;
- współdziałania organizatorów transportu publicznego oraz przewoźników w tworzeniu wspólnego systemu taryfowo-biletowego oraz współdziałania w budowie sieci sprzedaży biletów;
- stałym udoskonalaniu funkcjonowania węzłów i przystanków przesiadkowych.

W działaniach integrujących różne rodzaje transportu będą uczestniczyć, poza gminą Wola Krzysztoporska, pozostali zarządzający przystankami, organizatorzy transportu publicznego, przy udziale przewoźników komercyjnych.

Wobec braku pozytywnych doświadczeń krajowych w integracji taryfowej przewoźników publicznych i komercyjnych, do 2020 r. nie przewiduje się zaawansowanej integracji taryfowo-

biletowej transportu zbiorowego komercyjnego i organizowanego przez jednostki samorządowe.

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

Standard oferowanych usług przewozowych oraz jakość realizacji tych usług jest jednym z elementów wpływających na popyt na te usługi. Gmina Wola Krzysztoporska, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążyła aby standard i jakość tych usług w ocenie mieszkańców gminy były jak najwyższe.

Przewozy na planowanych liniach komunikacyjnych dedykowane będą celowi zapewnienia dowozu i odwozu dzieci do i ze szkół podstawowych w obrębie gminy. Podstawowym standardem oczekiwanym przez tą grupę pasażerów jest możliwie niewielka odległość przystanku od miejsca zamieszkania i placówki oświatowej, stworzenie odpowiednich warunków do oczekiwania, ułatwienia we wsiadaniu do pojazdu oraz zapewnienie miejsca siedzącego w pojeździe. Nieco inne postulaty przewozowe dotyczą tego segmentu pasażerów, który wnosi pełną odpłatność za przejazd i realizuje podróż w innym celu – na przykład dojazdu do i z pracy, albo załatwiania spraw służbowych lub osobistych.

Docelowy pożądany poziom usług – w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r. – zarówno dla przewozów gminnych jak i dla przewozów powiatowych realizowanych w obrębie gminy, przedstawiono w tabeli 21.

Tab. 21. Pożądany docelowy poziom realizacji przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r.

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany przejaw realizacji usług
Bezpośredniość	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zapewnienie wszystkich istotnych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji pasażerów ▪ objęcie komunikacją zbiorową wszystkich miejscowości w gminie ▪ zapewnienie dojazdu do szkół wszystkim uczniom, a w szczególności uprawnionym do refundacji kosztów przez gminę
Częstotliwość	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wprowadzenie koordynacji rozkładów jazdy w powiatowej sieci komunikacyjnej, w tym z komunikacją kolejową i komunikacją miejską Piotrkowa Trybunalskiego ▪ praktyka uzgadniania rozkładów jazdy z realnymi potrzebami mieszkańców i przekazywanie przez gminę odpowiednich wniosków do organizatorów ▪ utworzenie miejsc dogodnych przesiadek na przystankach integracyjnych

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany przejaw realizacji usług
Dostępność	<ul style="list-style-type: none"> ▪ odpowiednie wyposażenie przystanków, w tym integracyjnych ▪ utrzymanie obecnego wskaźnika gęstości przystanków na km² ▪ wprowadzenie do 2025 r. dla każdej linii taboru niskowejściowego lub niskopodłogowego w obsłudze połączeń o charakterze użyteczności publicznej ▪ zwiększenie na całym obszarze gminy udziału przystanków wyposażonych w wiaty i miejsca siedzące ▪ systematyczne wyposażanie przystanków w perony i odnowione wiaty zabudowane ▪ wyposażenie budowanych i modernizowanych przystanków w krawężniki naprowadzające – ułatwiające zatrzymanie pojazdów bezpośrednio przy krawędzi jezdni
Informacja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wyposażenie wszystkich pojazdów w tablice kierunkowe ▪ wprowadzenie jednolitego oznakowania przystanków z nazwą widoczną z wnętrza pojazdów ▪ odnowa znaków D-15 oznaczających przystanek ▪ wprowadzenie zintegrowanej informacji o usługach transportu gminnego, regionalnego i miejskiego w Internecie i na przystankach integracyjnych ▪ kompletna, estetyczna i wandaloodporna informacja o wszystkich zatrzymujących się liniach na wszystkich przystankach
Koszt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wytyczanie tras linii w sposób zapewniający dostępność komunikacyjną dla mieszkańców a jednocześnie ograniczający koszty funkcjonowania komunikacji zbiorowej ▪ zaangażowanie gminy we wdrożeniu biletów zintegrowanych co najmniej w zakresie biletów miesięcznych ▪ systematyczna promocja transportu zbiorowego jako ekologicznego środka transportu ▪ uruchomienie w gminie punktu sprzedaży biletów okresowych na linii komunikacji regionalnej ▪ dostosowanie wielkości pojazdów komunikacji zbiorowej do występującego na linii popytu
Niezawodność	<ul style="list-style-type: none"> ▪ stała kontrola realizacji kursów i punktualności przez operatorów i przewoźników komercyjnych ▪ uzyskanie wskaźnika liczby wykonanych kursów powyżej 99% ▪ stosowanie wymogów jakościowych dla taboru autobusowego w postępowaniach wyboru operatora
Prędkość	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wprowadzenie priorytetów dla transportu publicznego ▪ zapewnianie adekwatności do rzeczywistości rozkładowych czasów jazdy

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany przejaw realizacji usług
Rytmiczność	<ul style="list-style-type: none"> ▪ udział gminy w ustalaniu rozkładów jazdy przez organizatora powiatowych przewozów pasażerskich w celu zapewnienia oczekiwanej obsługi transportem zbiorowym miejscowości w gminie ▪ negocjacje z przewoźnikami komercyjnymi w zakresie wprowadzenia odpowiedniej rytmiczności kursowania ▪ dostosowanie rozkładowych czasów przejazdu do realiów ruchu drogowego
Wygoda	<ul style="list-style-type: none"> ▪ dostosowanie przystanków do potrzeb pasażerów (perony, wiaty, zatoki), lokalizacja nowych i zmiany lokalizacji w miarę potrzeb ▪ dostosowanie wielkości pojazdów komunikacji zbiorowej do występującego na linii popytu ▪ stosowanie wymogów jakościowych dla taboru autobusowego w postępowaniach wyboru operatora (np. wymagane min Euro-4, przynajmniej część obniżonej podłogi, miejsce na wózek, klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu) ▪ uzyskanie 100% udziału pojazdów niskowejściowych lub niskopodłogowych

Źródło: opracowanie własne.

Gmina Wola Krzysztoporska podejmie działania, aby oferta przewozowa i jakość oferowanych usług w przewozach organizowanych przez nią, w jak największym stopniu spełniały oczekiwania pasażerów – mieszkańców. Gmina będzie jednocześnie stale podnosiła standard oczekiwania na przystankach, wyposażając je w perony i wygodne, zadaszone i osłonięte od wiatru miejsca oczekiwania. Gmina będzie dążyła, aby w wybranych przystankach integracyjnych – co najmniej w miejscach wymienionych w p. 4.3 – utworzyć warunki do dogodnego przesiadania się z transportu indywidualnego, w tym roweru i samochodu osobowego oraz do transportu zbiorowego różnych organizatorów i do transportu komercyjnego. Gmina będzie w ten sposób wpływała na wzrost zrównoważonej mobilności na swoim obszarze.

Organizator przewozów gminnych dokonywać będzie systematycznej kontroli jakości wykonywanych usług i stosowania standardów.

9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów

W związku z wejściem w życie postanowień Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. 2012 poz. 451) oraz w związku z postanowieniami art. 73, z uwzględnieniem art. 90 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2015, poz. 1 440 z późn. zm.), od dnia 1 stycznia 2018 r. (w związku z podpisaną przez Prezydenta RP zmianą ustawy o publicznym transporcie zbiorowym) zarządzający przystankami i dworcami zobowiązani będą do realizacji określonych funkcji z zakresu systemu informacji o transporcie publicznym dla pasażerów. Zobowiązanie to dotyczy wszystkich drogowych przewozów osób, realizowanych na liniach, których pojazdy zatrzymują się na zarządzanych przystankach, a nie tylko przewozów organizowanych przez samorządy we własnym zakresie.

Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym odgrywa bardzo ważną rolę. Powinna być kompleksowa i wielofunkcyjna oraz bazować na najnowszych rozwiązaniach technologicznych, a także marketingowych. Jej zadaniem jest pomoc pasażerom w uzyskiwaniu informacji we wszystkich miejscach (integracyjne węzły przesiadkowe, dworce, przystanki, pojazdy, mieszkania, miejsca pracy, nauki i odpoczynku), w których mogą tych informacji potrzebować. Tradycyjne sposoby organizowania systemu informacji są zastępowane lub uzupełniane przez rozwiązania wygodniejsze, skuteczniejsze, a przede wszystkim mające większy zasięg oddziaływania – wykorzystujące nowe technologie informatyczne i nośniki elektroniczne, dzięki czemu informacja w postaci obrazu i dźwięku dociera do pasażera w wielu miejscach, również tych oddalonych od sieci komunikacyjnej.

Podstawowym nośnikiem informacji o ofercie przewozowej są obecnie nie tylko rozkłady jazdy rozmieszczane na przystankach i dworcach, ale także informacja w pojazdach, a zwłaszcza wszędzie dostępna informacja internetowa (w tym dla urządzeń mobilnych). Informacja ta powinna być czytelna i łatwa w obsłudze także dla osób mających na co dzień mniejszy kontakt z tą formą komunikacji międzyludzkiej.

Rolą organizatora publicznego transportu zbiorowego od 1 stycznia 2018 r. (w związku z podpisaną przez Prezydenta RP zmianą ustawy o publicznym transporcie zbiorowym) będzie m.in. podanie do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera oraz zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na przystanku lub dworcu przez niego zarządzanym. W zamian za udostępnianie informacji o ofercie przewozowej, zarządzający dworcem lub przystankiem może pobierać opłaty.

Do końca 2017 r. obowiązują przepisy dotychczasowe, na mocy których zobowiązanie do zamieszczania informacji przystankowej ciąży na przewoźniku (dotychczasowe brzmienie

art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie drogowym obowiązują do dnia 31.12.2017 r. – Dz. U. 2015 poz. 1 414).

W związku z powyższym, docelowy system informacji dla pasażerów, będzie obejmować:

- kompleksową, zintegrowaną informację na przystankach zarządzanych przez gminę:
 - uwzględniającą rozkłady jazdy w formie wydruków;
 - przygotowaną wg jednolitego, czytelnego wzoru graficznego dla przewozów organizowanych przez gminę, powiat oraz we własnym zakresie przez przewoźników;
 - z wyposażeniem każdego przystanku w tablicę lub nadruk z jego nazwą o wielkości umożliwiającej odczytanie nazwy z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu;
 - z zamieszczeniem na przystanku kontaktu i danych organizatora oraz szybkiego łącza ze stroną internetową (np. QR-kodem);
 - z danymi kontaktowymi do operatora gminnych przewozów pasażerskich;
 - w węzłach i na przystankach integracyjnych rozbudowaną o cenniki, wykazy ulg, regulaminy przewozu osób i bagażu, schematy sieci komunikacyjnej organizatorów oraz mapy lub schematy rozmieszczenia przystanków, miejsc oczekiwania i parkingów – umożliwiające dogodne przesiadanie się;
- informację w pojazdach: nazwę, logo i dane kontaktowe organizatora i operatora danej linii, wyświetlacze zewnętrzne lub oświetlone tablice z kierunkiem jazdy, tablice lub wyświetlacze wewnętrzne, prezentujące całą trasę przejazdu na danej linii (ze wszystkimi przystankami), informacja o opłatach, ulgach, regulamin przewozu;
- zintegrowaną informację w Internecie (docelowo i w telefonach komórkowych), uwzględniającą godziny odjazdów i przyjazdów, czasy przejazdu, schematy lub mapy sieci komunikacyjnej, wyprzedzającą informację o planowanych zmianach w ofercie przewozowej, z możliwością wydruku rozkładu jazdy i tabliczki przystankowej;
- link do portalu pasażera na stronie internetowej powiatu.

Informacje zamieszczone zarówno na stronie internetowej, jak i na przystankach, muszą docelowo obejmować wszystkie środki i linie transportu zbiorowego na obszarze gminy.

W miarę rozwoju systemów informatycznych i wyposażenia pojazdów, przewiduje się systematyczne uruchamianie informacji dla pasażerów opartej o nadajniki GPS zamontowane w pojazdach.

W celu zapewnienia zintegrowanej informacji o publicznym transporcie zbiorowym i powiązanim z nim pozostałym pasażerskim transporcie zbiorowym, organizatorzy publicznego transportu zbiorowego (gminnego, miejskiego i regionalnego) będą gromadzili wszystkie informacje o ofercie przewozowej w formie baz danych i udostępniali je na stronach internetowych oraz w węzłach i na przystankach przesiadkowych.

10. Kierunki rozwoju transportu publicznego i zasady jego planowania

Kierunki rozwoju transportu publicznego w gminie Wola Krzysztoporska będą podporządkowane podstawowemu celowi zorganizowania komunikacji gminnej – zapewnienia dowozu dzieci do szkół oraz jednocześnie strategii zrównoważonego rozwoju, jako podstawy kształtowania polityki transportowej. Oferta przewozowa o charakterze użyteczności publicznej oraz o charakterze komercyjnym powinna uwzględniać potrzeby osób niemających możliwości samodzielnego korzystania z samochodu, takich jak: młodzież dojeżdżająca do placówek oświatowych, mieszkańcy nieposiadający samochodu, osoby niepełnosprawne i o ograniczonej zdolności ruchowej. Gmina Wola Krzysztoporska będzie dążyła, aby oferta transportu zbiorowego na jej obszarze odpowiadała realnym potrzebom jego mieszkańców.

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój jednostek osadniczych, a ze względu na jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne, stanowi znaczącą uciążliwość życia dla mieszkańców. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych wpływa w znacznym stopniu na ograniczenie zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów.

Komunikacja zbiorowa istotnie zmniejsza ruch drogowy do miejsc pracy, szkół, czy też do instytucji w centrum powiatu, co wprost przekłada się na obniżenie sumaryczne zużycia paliwa i emisji spalin i jest jednym z bardziej efektywnych działań z zakresu ograniczenia emisji CO₂ i zanieczyszczeń do atmosfery. Zrównoważony rozwój to kształtowanie transportu pasażerskiego w sposób minimalizujący jego negatywny wpływ na środowisko i mieszkańców. Dostępność transportu indywidualnego jest powszechna i uzależniona jedynie od dostępności miejsc parkingowych w pobliżu źródeł i celów podróży.

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego w gminie są:

- uchwalone plany transportowe wyższego szczebla, w szczególności plan transportowy dla województwa łódzkiego i plan transportowy dla powiatu piotrkowskiego (p. 2.10. planu transportowego);
- prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze, źródła ruchu, ochronę środowiska, dostęp do infrastruktury (p. 2.4.-2.9. planu transportowego);
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne, w tym zawarte w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, przywołane w p. 2.3. planu transportowego;
- kierunki rozwoju określone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;

- zamierzenia inwestycyjne w najbliższym horyzoncie finansowania (p. 5. planu transportowego).

Istotnym kierunkiem rozwoju komunikacji zbiorowej w gminie będzie jej integracja w ramach całego systemu transportu publicznego (obejmującego również wojewódzkie przewozy kolejowe, powiatowe przewozy użyteczności publicznej, komunikację miejską i przewozy komercyjne) – z uwzględnieniem motoryzacji indywidualnej, ruchu rowerowego i pieszego.

Kierunki rozwoju transportu publicznego w gminie Wola Krzysztoporska będą zgodne z uregulowaniami zawartymi w dokumentach strategicznych krajowych, wojewódzkich i powiatowych. W szczególności podejmować się będzie działania zmierzające do zmniejszenia niedogodności transportu publicznego, takich jak: zbyt niska dostępność komunikacyjna, uciążliwość przesiadek i słabe skoordynowanie różnych środków transportu zbiorowego. Działania te będą realizowane poprzez:

- systematyczną poprawę warunków oczekiwania pasażerów i coraz lepsze wyposażenie przystanków, szczególnie integracyjnych;
- jednolite nazewnictwo i oznakowanie wszystkich przystanków – wprowadzenie standardów oznakowania i zamieszczania informacji w pojazdach;
- uruchomienie skoordynowanej informacji pasażerskiej, w tym w Internecie, obejmującej wszystkich organizatorów i przewoźników, ze szczególnym uwzględnieniem węzłów i przystanków przesiadkowych;
- systematyczne prowadzenie monitoringu transportu zbiorowego i okresowe wykonywanie badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej: likwidacji barier dojścia, budowy systemów parkingowych B&R i K&R, budowy peronów przystankowych przyjaznych dla pasażerów;
- systematyczne zwiększanie udziału taboru niskoemisyjnego oraz dostosowanego do potrzeb osób o ograniczonej zdolności do poruszania się i niepełnosprawnych;
- wykorzystywanie nowoczesnych rozwiązań technicznych w budowie i modernizacji dróg, przyjaznych dla pasażerów transportu zbiorowego i zapewniających preferencje w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego.

Podstawową zasadą racjonalnego planowania transportu zbiorowego jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu. Jednak z uwagi na zależności popytu od oferowanej podaży usług, występuje sprzężenie zwrotne tych dwóch czynników. W okresach spadków liczby pasażerów należy przyjąć pewne minimalne gwarantowane standardy obsługi komunikacyjnej powiatu, aby nie doprowadzić do degradacji systemu transportu zbiorowego w wyniku

jego zbyt niskiej atrakcyjności, a przez to – do niekontrolowanego wzrostu komunikacji indywidualnej – samochodów osobowych.

W okresie planowania (do 2025 r.) przyjmuje się, że ustalanie przebiegu tras i częstotliwości kursowania będzie dostosowane do potrzeb wynikających z godzin nauki w szkołach i miejsc zamieszkania dzieci. Gmina będzie także aktywnie uczestniczyła w procesach kształtowania tras linii powiatowych przebiegających przez jej teren oraz w procesach integracji taryfowo-biletowej. Realizowane inwestycje infrastrukturalne będą uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych, poprawiać warunki oczekiwania przez pasażerów na przystanku.

Polityka realizowana przez organizatora komunikacji powiatowej zakłada w okresie planowania udział komunikacji zbiorowej w przejazdach pasażerskich w powiecie piotrkowskim na poziomie nie mniejszym niż 25%. Do tego celu dążyła będzie także gmina Wola Krzysztoporska.

Gmina będzie także uczestniczyła w kompleksowych badaniach wielkości popytu dla komunikacji zbiorowej prowadzonych okresowo przez powiat piotrkowski.

11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu

Transport publiczny narażony jest na wiele zagrożeń. Należy je przewidywać, aby móc jak najskuteczniej je powstrzymać, a także – przeciwdziałać ich skutkom.

Do najważniejszych ryzyk, związanych z realizacją usług przewozowych w transporcie publicznym, można zaliczyć ryzyka:

- niedostatecznego poziomu rentowności linii komunikacyjnych spowodowanego niewielkim zainteresowaniem ze strony pasażerów;
- niedostatecznego zaangażowania samorządów w utrzymanie oferty transportu zbiorowego na swoim obszarze;
- systematycznego ograniczania zasięgu transportu zbiorowego przez przewoźników prywatnych i dalszego spadku jego udziału w przewozach pasażerskich, szczególnie w obszarach oddalonych od głównych tras komunikacyjnych;
- niedostatecznego poziomu finansów publicznych przeznaczanych na komunikację zbiorową;
- nadmiernego wzrostu cen paliw i energii;
- wystąpienia katastrof, w tym drogowych;
- polityczne (brak odwagi politycznej w podejmowaniu koniecznych i mniej popularnych decyzji dotyczących finansowania i preferencji dla transportu zbiorowego);
- legislacyjne (zamówień publicznych, zasad finansowania, podatkowe, itp.);
- konkurencji ze strony podróży odbywanych samochodami osobowymi oraz komunikacją komercyjną;
- zmian w dostępności do środków pomocowych;
- wzrostu wymogów z tytułu ochrony środowiska.

Aby przeciwdziałać występującym różnym rodzajom ryzyka, należy wdrożyć w życie sprawny system monitorowania zmian – wówczas z odpowiednim wyprzedzeniem można wprowadzić działania korygujące i zapobiegawcze. System monitorowania powinien objąć takie aspekty funkcjonowania transportu zbiorowego, aby skutecznie wprowadzić zmiany przewidziane niniejszym planem.

Zgodnie z postanowieniami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, plan transportowy powinien być poddawany okresowej ewaluacji, a następnie – aktualizacji.

Aktualizacja planu może być podjęta przez gminę Wola Krzysztoporska w każdym czasie – w zależności od uzasadnionych potrzeb. Uzasadnieniem aktualizacji mogą być w szczególności wnioski i rekomendacje wynikające z okresowych raportów z realizacji niniejszego planu. Przyjmuje się, że nie rzadziej niż co dwa lata dokonywać się będzie weryfikacja zapisów planu

transportowego dla gminy i na podstawie wyników tej weryfikacji, podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji planu transportowego.

W tabeli 22 przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej na obszarze objętym planem, umożliwiającą bieżące monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego. Podstawą monitorowania i ewaluacji niniejszego planu będą raporty z jego realizacji.

Tab. 22. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego transportu publicznego dla gminy Wola Krzysztoporska

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
<p>Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ liczba kursów do i z Woli Krzysztoporskiej oraz do i z miasta powiatowego w przekroju dni tygodnia i miejscowości w gminie ▪ liczba miejscowości objętych siecią komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej w gminie ▪ udział pojazdów niskopodłogowych w liczbie pojazdów w ruchu ▪ liczba przystanków bez barier dla osób niepełnosprawnych i wyposażonych w miejsca siedzące ▪ liczba przystanków na 1 km²
<p>Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz efektu cieplarnianego i zużycia energii</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ struktura pojazdów realizujących przewozy w przekroju norm czystości spalin ▪ udział autobusów dostosowanych do paliwa ekologicznego oraz z napędem alternatywnym w ogólnej liczbie pojazdów w ruchu ▪ liczba przewiezionych pasażerów transportu publicznego organizowanego przez gminę
<p>Efektywność ekonomiczna transportu osób</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ liczba pasażerów transportu publicznego organizowanego przez gminę na kilometr trasy ▪ średnia cena biletu miesięcznego ▪ średnie wypełnienie w pojeździe na linii komunikacyjnej ▪ liczba uchybień w realizacji umowy przewozowej z operatorem

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Integracja transportu	<ul style="list-style-type: none">▪ liczba przystanków integrujących transport wojewódzki, powiatowy, miejski i komercyjny▪ stopień dostosowania przystanków integracyjnych do określonych w planach wymogów▪ liczba przystanków wyposażonych w kompleksową informację pasażerską▪ funkcjonalność portalu pasażera na stronie internetowej gminy
System taryfowy i inne elementy oferty przewozowej	<ul style="list-style-type: none">▪ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego w gminnych przewozach użyteczności publicznej▪ stosunek ceny biletu jednorazowego i miesięcznego do średniego wynagrodzenia w powiecie piotrkowskim▪ struktura i wielkość popytu i ich zmiany
Dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych	<ul style="list-style-type: none">▪ wyniki cyklicznie realizowanych badań popytu, potrzeb, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców▪ liczba zgłaszanych wniosków i postulatów przez podróżnych

Źródło: opracowanie własne.

Spis tabel

- Tab. 1. Wpływ zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe mieszkańców, ustalony na podstawie badań (projekt Transland)
- Tab. 2. Liczba mieszkańców sołectw w gminie Wola Krzysztoporska – stan na 31 grudnia 2015 r.
- Tab. 3. Zmiana liczby mieszkańców gminy Wola Krzysztoporska i powiatu piotrkowskiego w latach 2009-2014 – dane GUS
- Tab. 4. Struktura ludności gminy Wola Krzysztoporska i powiatu piotrkowskiego w latach 2009-2014
- Tab. 5. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat piotrkowski
- Tab. 6. Lokalizacja placówek oświatowych w gminie Wola Krzysztoporska – stan na 30 września 2015 r. 41
- Tab. 7. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej w gminie Wola Krzysztoporska – stan na 31 grudnia 2014 r.
- Tab. 8. Liczba gospodarstw domowych i osób, które korzystają z pomocy społecznej w powiecie piotrkowskim i w gminie Wola Krzysztoporska – stan na 31 grudnia 2014 r.
- Tab. 9. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w powiecie piotrkowskim i w gminie Wola Krzysztoporska – stan na 31 grudnia 2014 r.
- Tab. 10. Struktura podmiotów gospodarczych w powiecie piotrkowskim i w gminie Wola Krzysztoporska wg sekcji działalności – stan na 31 grudnia 2014 r.
- Tab. 11. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w powiecie piotrkowskim i w gminie Wola Krzysztoporska – stan na 31 grudnia 2014 r.
- Tab. 12. Lokalizacja największych podmiotów gospodarczych w gminie Wola Krzysztoporska – stan na 15 marca 2015 r.
- Tab. 13. Wielkość ruchu turystycznego w powiecie piotrkowskim i w gminie Wola Krzysztoporska w 2014 r.
- Tab. 14. Wartości graniczne emisji szkodliwych składników spalin według europejskich norm dla ciężkich pojazdów użytkowych
- Tab. 15. Proponowana sieć połączeń o charakterze użyteczności publicznej w planie transportowym dla powiatu piotrkowskiego obejmująca miejscowości w gminie Wola Krzysztoporska

- Tab. 16. Optymalne częstotliwości kursowania na wybranych odcinkach sieci linii publicznego transportu zbiorowego użyteczności publicznej w powiecie piotrkowskim
- Tab. 17. Połączenia wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez Wójta Gminy Wola Krzysztoporska – stan na 15 marca 2016 r.
- Tab. 18. Połączenia wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez Prezydenta Miasta Piotrkowa Trybunalskiego obejmujące miejscowości w gminie Wola Krzysztoporska – stan na 31 października 2015 r.
- Tab. 19. Planowana sieć połączeń o charakterze użyteczności publicznej w gminie Wola Krzysztoporska
- Tab. 20. Inwestycje w zakresie rozbudowy systemu transportowego zrealizowane przez gminę Wola Krzysztoporska w latach 2010-2015
- Tab. 21. Pożądany docelowy poziom realizacji przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r.
- Tab. 22. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego transportu publicznego dla gminy Wola Krzysztoporska

Spis rysunków

- Rys. 1. Obszary strategicznej interwencji w województwie łódzkim
- Rys. 2. Struktura funkcjonalno-przestrzenna województwa łódzkiego
- Rys. 3. Podział administracyjny województwa łódzkiego
- Rys. 4. Podział administracyjny powiatu piotrowskiego na gminy
- Rys. 5. Kierunki zagospodarowanie przestrzennego gminy Wola Krzysztoporska
- Rys. 6. Obszar terenów inwestycyjnych ŁSSE w Woli Krzysztoporskiej
- Rys. 7. Największe miejscowości w gminie Wola Krzysztoporska
- Rys. 8. Przebieg dróg powiatowych w gminie Wola Krzysztoporska
- Rys. 9. Struktura wiekowa mieszkańców gminy Wola Krzysztoporska
– stan na 31 grudnia 2014 r.
- Rys. 10. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców gminy Wola Krzysztoporska
w 2025 r.
- Rys. 11. Liczba pojazdów i samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie
piotrkowskim i jej prognoza do 2025 r
- Rys. 12. Mapa obszarów chronionych na obszarze gminy Wola Krzysztoporska
- Rys. 13. Struktura wiekowa autobusów PKS w Piotrkowie Trybunalskim Sp. z o.o.
- Rys. 14. Mapa sieci komunikacyjnej powiatowych przewozów pasażerskich
o charakterze użyteczności publicznej w powiecie piotrkowskim
- Rys. 15. Mapa sieci komunikacyjnej przewozów pasażerskich o charakterze
użyteczności publicznej w gminie Wola Krzysztoporska
- Rys. 16. Wydatki na wykup biletów dla uczniów w gminie Wola Krzysztoporska
w latach 2012-2015
- Rys. 17. Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów
w województwie łódzkim

Załącznik nr 1

Rysunek sieci komunikacyjnej przewozów o charakterze użyteczności publicznej w gminie Wola Krzysztoporska

