



DZIENNIK URZĘDOWY WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

Łódź, dnia 15 listopada 2016 r.

Poz. 4713

UCHWAŁA NR XXIII/259/2016 RADY MIEJSKIEJ W ŁASKU

z dnia 26 października 2016 r.

w sprawie przyjęcia "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Łask na lata od 2016 do 2021 z perspektywą do 2025 roku"

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2016 r. poz. 446) w związku z art. 9 ust. 1 pkt 1 lit. b i ust. 3, art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1440, 1753, 1890, 1893, z 2016 r. poz. 1342) uchwala się, co następuje:

§ 1. Uchwala się "Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Łask na lata od 2016 do 2021 z perspektywą do 2025 roku" stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Łasku.

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

Przewodniczący Rady Miejskiej w Łasku

Robert Bartosik

Załącznik do Uchwały Nr XXIII/259/2016
Rady Miejskiej w Łasku
z dnia 26 października 2016 r.

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA
GMINY ŁASK NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.**



**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK
NA LATA OD 2016 DO 2021
Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.**



Łask, październik 2016

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

Opracowanie zostało wykonane na zlecenie gminy Łask.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

Spis treści

1	Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	5
1.1	Wizja rozwoju publicznego transportu zbiorowego	6
1.2	Cel rozwoju publicznego transportu zbiorowego	7
1.3	Koncepcja rozwoju transportu publicznego	7
1.4	Podstawy prawne i metodologia tworzenia oraz uchwalania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	8
1.5	Konsultacje społeczne	8
2	Charakterystyka obszaru jednostek terytorialnych objętych planem	9
2.1	Informacje ogólne o obszarze	10
2.1.1	Gmina Łask	10
2.1.1	Gminy, z którymi zostały zawarte porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego	11
2.2	Uwarunkowania demograficzne	12
2.2.1	Liczba ludności i gęstość zaludnienia	12
2.2.2	Struktura funkcjonalna ludności	13
2.2.3	Bezrobocie	14
2.2.4	Prognoza liczby ludności	15
2.2.5	Podsumowanie	16
2.3	Zagospodarowanie przestrzenne	17
2.3.1	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030 r.	17
2.3.2	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie	18
2.3.3	Krajowa Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)	18
2.3.4	Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego	19
2.3.5	Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020	19
2.3.6	Strategia Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2020+	20
2.3.7	Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin ..	20
2.3.8	Zagospodarowanie przestrzenne w gminach	21
2.4	Sieć transportowa	23
2.4.1	Układ drogowy	24
2.4.2	Układ kolejowy	24
2.4.3	Transport lotniczy	25

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

3	Sieć komunikacyjna	26
3.1	Sieć komunikacyjna, na której wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej	27
3.2	Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej	31
3.3	Informacja pasażerska w gminie Łask	31
3.4	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	32
4	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	37
4.1	Informacje wstępne	38
4.2	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej - generatory ruchu	38
4.2.1	Osiedla	38
4.2.2	Urzędy i instytucje publiczne	40
4.2.3	Placówki oświatowe	41
4.2.4	Obiekty kulturalne, rekreacyjne i sportowe	43
4.2.5	Placówki służby zdrowia	44
4.2.6	Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy	45
4.3	Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców obszaru opracowania	46
4.4	Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców w zależności od czasu ich występowania	47
4.4.1	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia	48
4.4.2	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia	48
4.5	Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	49
5	Przewidywane finansowanie usług przewozowych	50
5.1	Źródła i formy finansowania komunikacji miejskiej	51
6	Preferencje dotyczące wyboru środka transportu	52
6.1	Wskaźnik motoryzacji	53
6.2	Preferowane cechy komunikacji zbiorowej	54
7	Zasady organizacji rynku przewozów	55
7.1	Gmina Łask jako organizator publicznego transportu zbiorowego	56
7.1.1	Realizacja funkcji organizatorskich	56
7.2	Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego	59
8	Pożądaný standard w przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej	60
8.1	Informacje ogólne	61
8.2	Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska naturalnego	62

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

8.3	Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej	63
8.4	Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.....	63
8.4.1	Standard w zakresie przystanków komunikacyjnych	64
8.4.2	Standard w zakresie taboru	64
8.4.3	Standard w zakresie informacji pasażerskiej.....	65
9	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji pasażerskiej	66
10	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	69
10.1	Informacje wstępne	70
10.2	Tabor	70
10.3	Rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu.....	71
10.3.1	Przystanki komunikacyjne.....	71
10.3.2	Systemy parkingowe.....	71
10.4	Węzły przesiadkowe	72
10.5	Integracja środków publicznego transportu zbiorowego	72
11	Weryfikacja oraz aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Łask	73
12	Część graficzna	75
13	Spis tabel, wykresów i map	77
13.1	Spis tabel.....	78
13.2	Spis wykresów	78
13.3	Spis map.....	78

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

1

Cel planu zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

1.1 Wizja rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Planuje się, aby zarządzanie usługami przewozowymi gminy Łask, występującej w roli organizatora publicznego transportu zbiorowego, oraz gmin, z którymi podpisano porozumienie, prowadzone było w sposób zapewniający zaspokojenie potrzeb społeczeństwa w zakresie transportu. Ważny w obecnym systemie polityki samorządowej jest zrównoważony rozwój, który odnosi się także do sfery komunikacji publicznej; przejawia się on pośrednio w dążeniu do wzmocnienia pozycji transportu zbiorowego w realizacji zadań przewozowych na całym obszarze.

Publiczny transport zbiorowy, pełniąc funkcje społeczne i gospodarcze, powinien również uwzględniać osoby, które z racji wieku, sytuacji finansowej czy zdrowia charakteryzują się utrudnioną mobilnością.

Aby przerwać obecne trendy wzrostu wskaźnika motoryzacji i preferencji w aspekcie indywidualnego samochodowego transportu, należy zadbać o konkurencyjną ofertę komunikacji publicznej. Nie jest to jedynie wpływ ceny na popyt, ale także istotność takich czynników jak atrakcyjność oferty, komfort pasażerów, nowoczesność systemu zarządzania oraz dopasowanie sieci do potrzeb mieszkańców i najczęstszych preferencji. Poprzez optymalizację sieci komunikacyjnej i ciągłą poprawę jakości usług, gmina wywoła potrzebę mieszkańców w kwestii korzystania z transportu zbiorowego na większą skalę oraz stopniowe zmniejszenie popytu na komunikację samochodową. Ważnym aspektem jest też uwzględnienie preferencji mieszkańców gmin ościennych. Kreowanie komfortowego systemu transportowego pozwoli na pozyskanie nowych pasażerów, którzy wybierają gminę Łask jako miejsce podróży.

Rozwijając sieć komunikacyjną, należy uwzględnić potrzeby mieszkańców, uwarunkowania przestrzenne oraz położenie generatorów ruchu. Do poprawy standardu doprowadzą inwestycje w sieć drogową (wszelkie modernizacje, remonty oraz budowy nowych ciągów), infrastrukturę dla ruchu autobusowego oraz rozbudowę taboru.

Na takim stanie zyska zarówno społeczeństwo, jak i środowisko, a wynikiem tego będzie również poprawa stanu gospodarki jednostek terytorialnych opracowania. W ten sposób cały obszar w pełni będzie rozwijać się w sposób zrównoważony.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

1.2 Cel rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Głównym celem *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Łask* jest przede wszystkim określenie sieci transportowej, na której gmina będzie organizowała przewozy o charakterze użyteczności publicznej oraz zaplanowanie transportu publicznego w taki sposób, aby jej rozwój był zgodny z postulatami zrównoważonego rozwoju. Ponadto, realizując postulaty zrównoważonego rozwoju, należy dążyć do wdrażania nowoczesnych koncepcji, które będą zachęcać do korzystania z transportu zbiorowego, stosować rozwiązania przyjazne naturalnemu środowisku, a zarazem spełniające oczekiwania mieszkańców.

Wdrożenie *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Łask* umożliwi realizację następujących celów szczegółowych. Są to:

- poprawa dostępności i jakości transportu zbiorowego, z uwzględnieniem potrzeb przewożonych osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- integracja systemu transportowego miasta z uwarunkowaniami i kierunkami rozwoju linii komunikacyjnych w skali jednostek administracyjnych wyższego szczebla,
- zwiększenie efektywności funkcjonowania systemu transportowego przez dostosowanie oferty do oczekiwań, postulatów i potrzeb mieszkańców gminy Łask,
- wsparcie konkurencyjności gospodarki obszaru,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia mieszkańców.

1.3 Koncepcja rozwoju transportu publicznego

Dla gminy Łask i gmin, z którymi podpisano porozumienia, istotne jest dążenie do takiego rozwoju transportu publicznego, aby wpłynąć na zwiększenie udziału podróży komunikacją zbiorową przez mieszkańców obszaru opracowania. Osiągnięcie tego celu warunkuje zrównoważony rozwój.

Aby zapewnić mieszkańcom wysoki poziom mobilności oraz wywołać taki stan, kiedy przemieszczanie się nie będzie stanowiło niedogodności, gmina będzie uwzględniać potrzebę rozbudowy i modernizacji układu drogowego oraz poprawę warunków i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Taki rozwój zapewni dostępność komunikacyjną wszystkich miejscowości obszaru.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

1.4 Podstawy prawne i metodologia tworzenia oraz uchwalania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Gmina Łask jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich obejmujących:

- linie komunikacyjne obsługujące obszar gminy Łask,
- wybrane linie komunikacyjne, których obsługa została powierzona przez inne jednostki samorządu terytorialnego gminie Łask na podstawie zawartych porozumień międzygminnych.

Zakres niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest zgodny z art. 12. ust. 1. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684).

Przy opracowywaniu planu transportowego wykorzystano dane i materiały będące w dyspozycji m.in.: Urzędu Miejskiego w Łasku, ZKM w Łasku, Głównego Urzędu Statystycznego oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

1.5 Konsultacje społeczne

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

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

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

2 Charakterystyka obszaru jednostek terytorialnych objętych planem



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

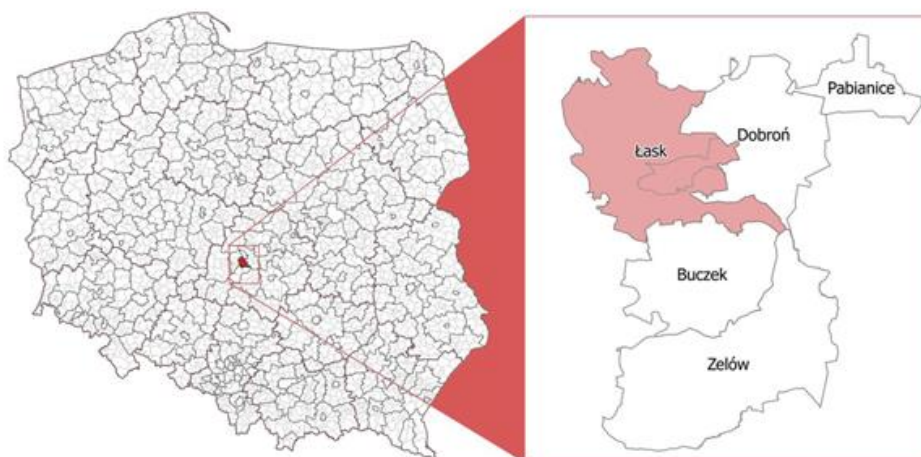
NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

2.1 Informacje ogólne o obszarze

Niniejszy plan transportowy obejmuje gminę Łask oraz gminy, z którymi gmina Łask podpisała porozumienia. Są to kolejno:

- gmina Dobroń,
- gmina Buczek,
- gmina Żelów,
- miasto Pabianice.

Obszar opracowania przedstawia poniższa mapa.



Mapa 1. Lokalizacja i granice obszaru opracowania

Źródło: Opracowanie własne

2.1.1 Gmina Łask



Gmina miejsko-wiejska Łask położona jest w środkowej części województwa łódzkiego. Jest siedzibą władz powiatu łaskiego, obejmującego swym zasięgiem obszar 5 gmin. Zajmuje powierzchnię 146,9 km². Teren gminy zamieszkuje 27 899 osób, z czego 17 671 to mieszkańcy miasta (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

Łask sąsiaduje z 7 gminami: od południa z gminami Sędziejowice i Buczek oraz z gminą Żelów, od zachodu z gminą Zduńska Wola, od północy z gminami Szadek i Wodzierady, a od wschodu z gminą Dobroń.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

2.1.1 Gminy, z którymi zostały zawarte porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego**Gmina Buczek**

Gmina Buczek położona jest w środkowo-wschodniej części powiatu łaskiego. Graniczy z trzema gminami: od południa i wschodu z gminą Żelów, od zachodu z gminą Sędziejowice, natomiast od północy z gminą Łask.

Powierzchnia gminy wynosi ponad 92 km². Zamieszkała jest przez 5 106 osób (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

Gmina Dobroń

Gmina Dobroń położona jest w środkowo-zachodniej części powiatu pabianickiego. Graniczy z gminami (patrząc od południa): Żelów, Łask, Wodzierady, Pabianice, miastem Pabianice oraz gminą Dłutów.

Powierzchnia gminy wynosi ponad 95 km². Zamieszkują ją 7 544 osoby (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

Gmina Żelów

Gmina miejsko-wiejska Żelów położona jest na północnym krańcu powiatu bełchatowskiego. Graniczy z gminami: od południa: Bełchatów, Kluki i Szczerców, od zachodu z gminami Widawa i Sędziejowice, od północy z gminami: Buczek, Łask, Dobroń i Dłutów, a od wschodu z gminą Drużbice.

Zajmuje powierzchnię ponad 167 km² i zamieszkuje ją 15 068 osób (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

Miasto Pabianice

Miasto Pabianice zlokalizowane jest w centralnej części województwa łódzkiego (w powiecie pabianickim), nieco na południe od miasta Łodzi. Graniczy od południa i północy z gminą wiejską Pabianice, od wschodu z gminami Ksawerów, Rzgów i miastem Łodzią, a od zachodu z gminą Dobroń.

Powierzchnia gminy to niemal 33 km², gdzie mieszka 66 895 osób (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

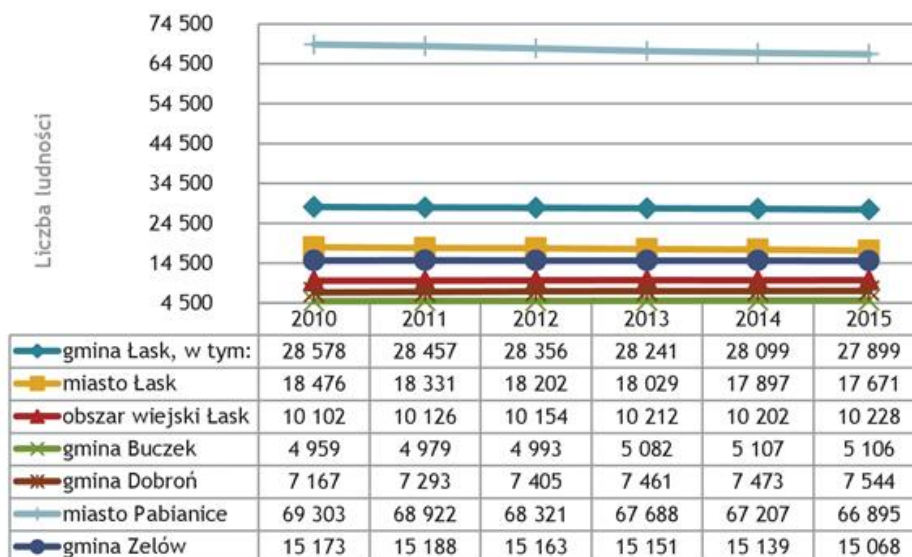
NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

2.2 Uwarunkowania demograficzne

Potrzeby przewozowe mieszkańców obszaru opracowania są potrzebami wtórnymi, czyli takimi, dzięki którym zaspokajają się potrzeby pierwotne - wynikają one z konieczności przemieszczania się. Zapotrzebowanie na przewóz za pomocą publicznego transportu zbiorowego definiuje popyt na te usługi.

2.2.1 Liczba ludności i gęstość zaludnienia

Na poniższym wykresie znajduje się liczba ludności w poszczególnych gminach opracowywanego obszaru w latach 2010-2015.



Wykres 1. Liczba ludności w latach 2010-2015 na obszarze objętym planem

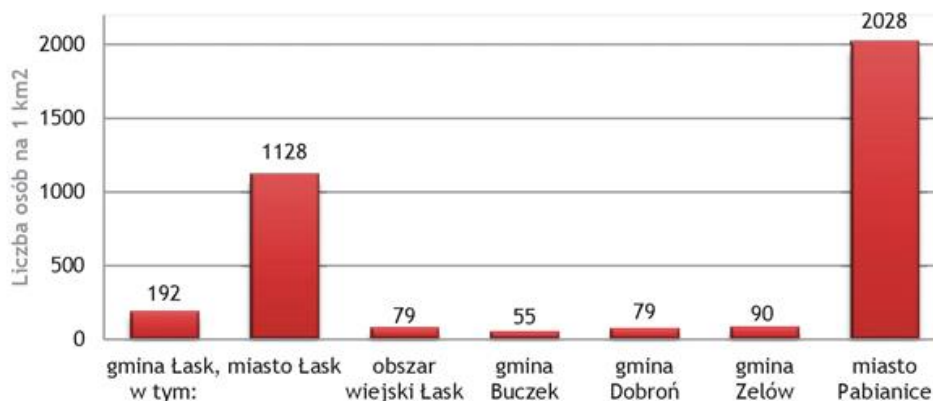
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Najwięcej mieszkańców na całym obszarze ma miasto Pabianice - na rok 2015 jest to 66 895 osób. Gmina Łask obecnie ma ponad dwukrotnie mniej - 27 899 osób. Na obszarze miasta Łasku liczba ludności jest niemal dwukrotnie większa niż na obszarach wiejskich. Najmniej mieszkańców zamieszkuje gminy wiejskie - w gminie Buczek mieszka niemal sześciokrotnie mniej osób niż w gminie Łask.

Pod kątem gęstości zaludnienia największą wartością cechuje się gmina miejska Pabianice, która na najmniejszym terenie gromadzi najwięcej mieszkańców - 2028 osób na 1 km². Gminy miejsko-wiejskie - Łask (192 os./km²) oraz Żelów (90 os./km²) - mają większą gęstość zaludnienia niż gminy wiejskie.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

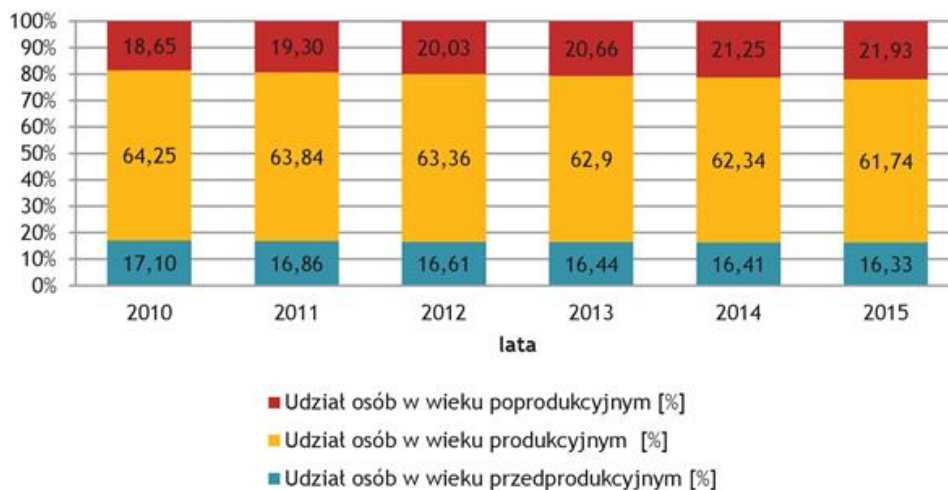


Wykres 2. Gęstość zaludnienia w roku 2015 na obszarze objętym planem

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

2.2.2 Struktura funkcjonalna ludności

Wykres poniżej przedstawia strukturę funkcjonalną ludności dla obszaru objętego planem.



Wykres 3. Struktura funkcjonalna ludności w latach 2010-2015 na obszarze objętym planem

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

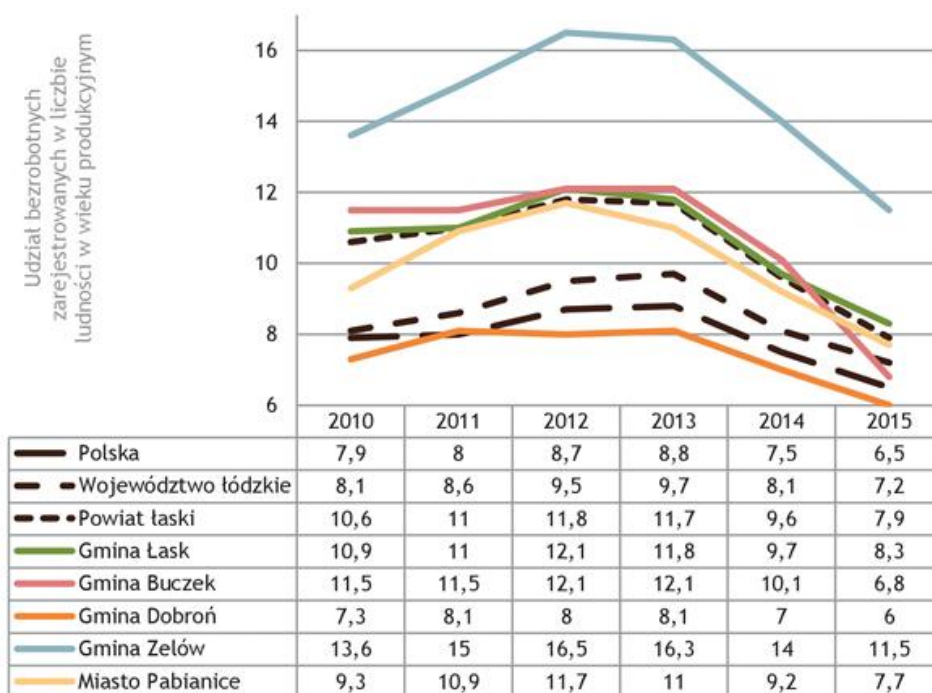
Na analizowanym obszarze można zauważyć trendy dotyczące zmian globalnych - zmniejszająca się grupa osób w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym na rzecz ludzi w wieku poprodukcyjnym. Mimo, że w najbliższym czasie zmiany te nie będą aż tak odczuwalne, warto uwzględnić je w perspektywie długofalowej, gdyż mogą one przynieść efekt w postaci wzrostu udziału podróży fakultatywnych.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

2.2.3 Bezrobocie

Na poniższym wykresie przedstawiono zmiany w liczbie bezrobotnych. Aby porównać dane dla gmin z wartościami dla powiatu, województwa i kraju, wzięto pod uwagę „udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym” (wartość ta nie jest równoważna stopie bezrobocia).



Wykres 4. Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w latach 2010-2015 na obszarze objętym planem

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

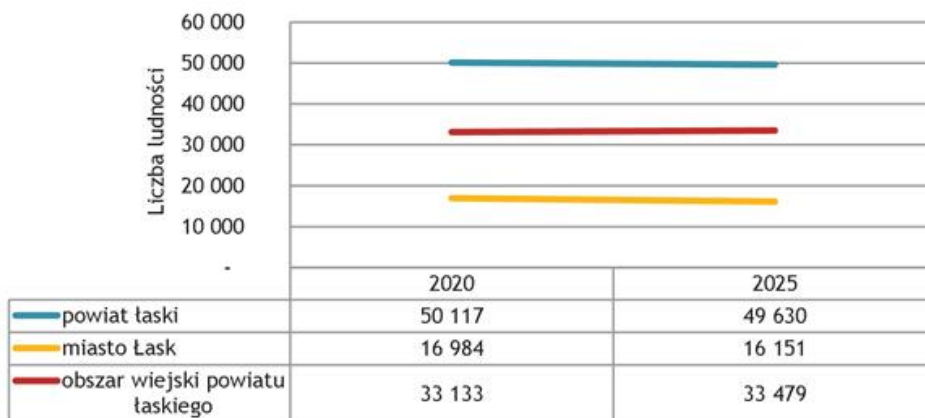
Dane dla Polski, województwa łódzkiego, a nawet powiatu łaskiego są niższe od większości wartości gminnych. Najniższym wskaźnikiem cechuje się gmina Dobroń. Z kolei najwyższe bezrobocie notuje się w Żelowie. Optymistyczną prognozą jest trend spadku tego wskaźnika od 2013 roku w przypadku każdej z jednostek.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

2.2.4 Prognoza liczby ludności

Według przeprowadzonych prognoz, można określić stan ludności w powiecie łaskim do roku 2025, co pokazuje poniższy wykres.

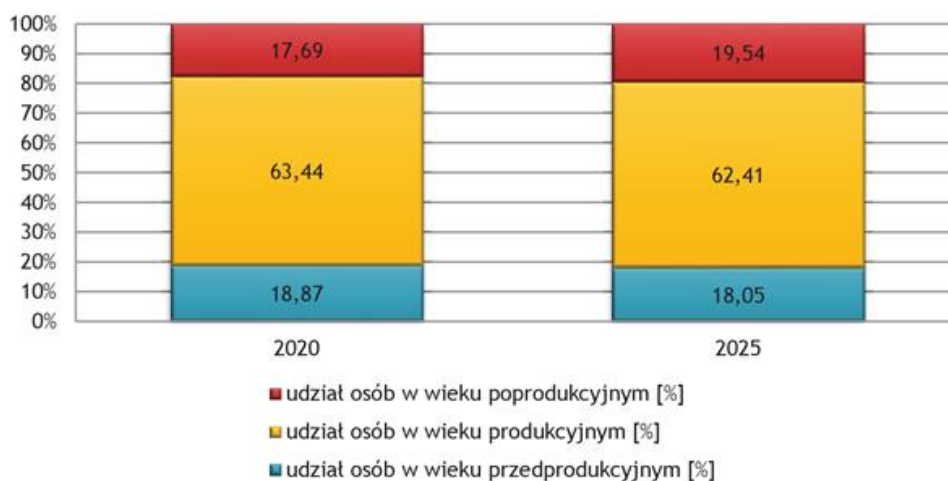


Wykres 5. Prognoza liczby ludności do 2025 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Trendy wskazują na delikatny, ale systematyczny spadek liczby ludności w powiecie łaskim oraz samym mieście Łask. Natomiast obszary wiejskie powiatu mogą zanotować niewielki wzrost liczby mieszkańców.

Wykres poniżej przedstawia prognozę struktury funkcjonalnej ludności do roku 2025 r.



Wykres 6. Prognoza struktury funkcjonalnej ludności do roku 2025

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Powyższe dane potwierdzają trend starzenia się społeczeństwa, czyli systematyczny wzrost liczby osób w wieku emerytalnym.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

2.2.5 Podsumowanie

Obszar, na którym obowiązywać będzie niniejszy plan transportowy, składa się z gminy miejsko-wiejskiej Łask oraz jednostek, z którymi podpisano porozumienia międzygminne (są to gminy: Buczek, Dobroń i Żelów oraz miasto Pabianice). Tereny, w których zwiększa się liczba ludności, to obszar wiejski gminy Łask oraz gminy wiejskie - Dobroń i Buczek (z minimalnym spadkiem w ostatnim roku). Pozostałe gminy cechują się spadkiem liczby mieszkańców. Największą gęstością zaludnienia charakteryzuje się miasto Pabianice.

Analizowany obszar cechuje się również zjawiskiem starzenia się społeczeństwa. Starzenie się społeczeństwa może sugerować, że coraz mniej osób będzie odbywało podróże obowiązkowe (dom - szkoła - dom oraz dom - praca - dom), natomiast więcej może podróżować incydentalnie, np. do placówek służby zdrowia, urzędów czy obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych.

Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym jest relatywnie wysoki dla większości gmin - wyższy od wartości dla województwa łódzkiego, a także Polski. Jedynie gmina Dobroń może pochwalić się niższą wartością. Należy zauważyć, że mimo wysokich wartości, udział bezrobotnych stale spada.

Przewiduje się dalszy spadek liczby ludności w powiecie łaskim. Według prognoz nadal występować będzie zjawisko starzenia się społeczeństwa, a także suburbanizacji - doprowadzając do wyludniania się miast i wprowadzania nowej zabudowy na obszary wiejskie.

2.3 Zagospodarowanie przestrzenne

Analiza zagospodarowania przestrzennego badanego obszaru jest jednym z kluczowych uwarunkowań podczas planowania transportu zbiorowego. W przypadku niniejszego planu istotnymi elementami są: sieć transportowa, lokalizacja oraz charakter terenów mieszkaniowych i przemysłowych.

Czynniki te analizowane są w zakresie stanu istniejącego oraz przyszłego. Aby zachować zgodność nowego dokumentu z wytyczonymi wcześniej kierunkami rozwoju, analizie poddano dokumenty planistyczne na szczeblu krajowym, wojewódzkim, metropolitalnym oraz gminnym.

2.3.1 Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030 r.

Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju (dalej również jako KPZK) uwzględnia zasady zawarte w wewnętrznych i międzynarodowych aktach prawnych oraz wnioski wynikające z paradygmatu zrównoważonego rozwoju. Jest on wyjątkowo ważny w obecnych i następujących latach, aby dzięki ujednoczonym działaniom zapewnić dobrobyt nie tylko obecnemu społeczeństwu, ale wykreować też długotrwały system gospodarczy i utrzymać jakość środowiska dla przyszłych pokoleń.

Dla polityki transportowej oznacza to umiejętne wdrażanie systemu komunikacyjnego wzmacniającego oddziaływanie gospodarcze pomiędzy jednostkami, który uwzględnia preferencje i komfort społeczeństwa, a zarazem wprowadzany jest z poszanowaniem warunków przyrodniczych. Kurcząca się wolna przestrzeń ma wyjątkowe znaczenie; powinna być zagospodarowywana oszczędnie i z namysłem, a zajmowanie wartościowych terenów - z punktu widzenia ochrony środowiska przyrodniczego i kulturowego - powinno odbywać się w uzasadnionych przypadkach.

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

System transportowy jest motorem napędowym zmian gospodarczych i rozwoju mniejszych miejscowości. Również w granicach gmin ma to niebagatelne znaczenie; za pośrednictwem subregionalnych ośrodków miejskich i ich odpowiedniego poziomu komunikacji z obszarem gminy, możliwy jest wpływ na rozwój sołectw i wsi. W takiej sytuacji większe ośrodki pełnią zazwyczaj rolę centrum tworzenia funkcji pozarolniczych i aktywizujących otaczające tereny. Należy także pamiętać o powinności gminy do wspomaganie obszarów o najniższym poziomie dostępu do dóbr i usług - w przypadku usług podstawowych mieszkańcy nie powinni być zmuszeni do pokonywania odległości wymagających więcej niż 30 minut dojazdu, natomiast do usług wyższego rzędu należy zapewnić dojazd trwający maksymalnie 1,5 godziny. Takie działanie jest gwarancją funkcjonalnej, przestrzennej i społecznej spójności tych obszarów.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

Według postulatów KPZK, gminy powinny dążyć także do zmniejszania kosztów transportu - nie tylko ekonomicznych, ale też środowiskowych; oznacza to uwzględnianie alternatywnych środków transportu i związanej z nim infrastruktury w strategiach oraz planach. Silną rolą systemu transportowego jest wpływ na kształtowanie przestrzeni oraz zmian urbanizacyjnych. Za pomocą odpowiedniego projektowania sieci, można kreować rozwój, między innymi zapobiegając niekontrolowanemu rozlewaniu się obszarów zurbanizowanych.

2.3.2 Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie

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

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

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

2.3.3 Krajowa Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)

Jednym z celów tego dokumentu jest zorganizowanie sprawnego i zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców systemu przemieszczania się osób wewnątrz miasta oraz ułatwienie transportu do i z obszarów zewnętrznych. 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 P&R itp.), wspólnych rozkładów jazdy, jednolitych systemów taryfowych i biletu ważnego na wszystkie środki transportu, u wszystkich przewoźników - w skali regionów;
- zwiększenia możliwości przewozów środkami transportu szynowego na obszarach aglomeracji;
- promowania innowacyjnych rozwiązań technicznych, np. poprzez rozwijanie systemów ITS, zapewniających priorytet w ruchu drogowym środkiem transportu publicznego;
- promocji transportu najmniej zanieczyszczającego środowisko i efektywnego energetycznie (napęd elektryczny, gazowy, hybrydowy, ogniwa paliwowe itp.).

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

Podjęte działania będą zmierzały do zmniejszenia zjawiska kongestii poprzez:

- zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób,
- optymalizację i integrację przewozów miejskich oraz regionalnych,
- promocję ruchu pieszego i rowerowego,
- wydzielanie w miastach stref o niskiej emisji spalin.

2.3.4 Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego

Główne kierunki rozwoju województwa łódzkiego zwracają uwagę na tworzenie struktur sieciowych pomiędzy ośrodkami gospodarczymi oraz integrację systemu osadniczego, co uwarunkowane jest rozwojem infrastruktury transportowej. Te czynniki powinny być kształtowane w zgodzie ze środowiskiem, jego obszarami cennymi przyrodniczo i ochroną walorów kulturowych. Bezpośrednio PZPWŁ odnosi się do rozwoju Łasku poprzez:

- zlokalizowanie przebiegu drogi ekspresowej S-8 na kierunku Wrocław - Łask - Łódź;
- modernizację dróg wojewódzkich nr 481, 483, 473;
- modernizację linii kolejowej Łódź - Wrocław;
- funkcjonowanie lotniska wojskowego w Łasku w systemie NATO.

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

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

2.3.5 Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020

Zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, województwo opiera swój rozwój na trzech kierunkach - spójności gospodarczej, społecznej oraz przestrzennej. W aspekcie rozwoju przestrzennego, cele skupiają się na wysokiej jakości i dostępności infrastruktury transportowej i technicznej, wysokiej jakości środowiska przyrodniczego oraz zrównoważonym systemie osadniczym. Aby wzmocnić i rozwijać systemy transportowe, działania należy kierować na poprawę jakości i dostępności infrastruktury transportowej, integrację poszczególnych podsystemów, rozwój usług logistycznych i inteligentnych systemów zarządzania ruchem. Jako szczegółowe działania wskazuje się rozwój infrastruktury technicznej (budowę i modernizację ciągów, obwodnic, kolei) i proekologicznego transportu zbiorowego (zakup taboru, modernizacja linii, integracja systemów i tworzenie węzłów multimodalnych).

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

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

2.3.6 Strategia Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2020+

Za naczelne wartości przyjęto integrację, która powinna zachodzić na wielu obszarach, pozytywny wizerunek oraz kreowanie informacyjnego i obywatelskiego społeczeństwa. Plan realizuje te zagadnienia kolejno poprzez rozwój transportu i jego gałęzi w sposób zrównoważony, wpływ na wizerunek dzięki poprawie jakości życia mieszkańców - podwyższenie standardu środowiska przyrodniczego i antropogenicznego, a także przez wpływ na wybory społeczeństwa i ich świadomość ekologiczną oraz odpowiedzialność społeczną.

Dokument wskazuje także zasadność wprowadzania zrównoważonego i zintegrowanego systemu transportu na obszarze metropolitalnym. Wskazuje się na konieczność integracji systemów transportu zbiorowego i sieci drogowej różnego szczebla zarządzania (lokalnego, regionalnego, krajowego, międzynarodowego). Najmocniej wymienianymi w tym aspekcie są stworzenie multimodalnych dworców (powiązanie Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej z lokalnym transportem) oraz wskazywanie na rozwój zintegrowanych parkingów. Również sieć lokalnych dróg publicznych powinna zostać zintegrowana z siecią metropolitalnego transportu zbiorowego oraz z siecią TEN-T. Inwestycje drogowe w LOM powinny doprowadzić do połączenia jednostek osadniczych z punktami węzłowymi sieci transportu zbiorowego.

2.3.7 Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin

W ramach kierunków wszystkich pięciu dokumentów (gmin: Łask, Buczek, Dobroń, Żelów oraz miasta Pabianice), wyznaczono odpowiednie postulaty rozwoju. Jednym z nich jest całkowite wyłączenie obszarów z zabudowy bądź wprowadzanie ograniczeń dotyczących maksymalnej powierzchni zabudowy i minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Najsilniejsze zakazy dotyczą bliskiego sąsiedztwa lotniska wojskowego; z racji uciążliwości (głównie związanych z hałasem oraz dalszymi komplikacjami i wypłacaniem odszkodowań) wytyczono strefy o różnym natężeniu obostrzeń. Gmina Buczek wprowadziła także zapis o powinności opracowania oddzielnego dokumentu planistycznego dla najbliższego sąsiedztwa lotniska oraz możliwości budowy nowych dróg związanych typowo z obsługą lotniska i strefy przylotniskowej.

Stricte w obszarze rozwoju transportu i komunikacji wskazano na zapewnienie sprawnych powiązań z terenami zewnętrznymi oraz wewnątrz gmin. Wyznaczono również potrzebę ograniczenia zabudowy w bliskiej odległości od ciągów. Jednym z kierunków rozwoju jest budowa nowych oraz modernizacja istniejących ciągów; jedynie gmina Dobroń jednoznacznie stwierdza brak planów związanych z istotną modyfikacją układu komunikacyjnego, a skupienie sił na poprawie dotychczasowych parametrów i standardów.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

Po wykonaniu odpowiednich remontów, planuje się także rozwój przewozów pasażerskich, poprzez przedłużenie linii komunikacji zbiorowej na tereny niedostatecznie obsłużone oraz na obszary sąsiednich gmin. W Łasku, pod względem rozwoju linii kolejowej, zabezpieczono w studium obszary, które mogą posłużyć za tereny inwestycyjne przy modernizacji według planu zagospodarowania województwa, a dodatkowo wprowadzono zapis o przebudowie przejazdów kolejowych na bezkolizyjne. Natomiast Żelów postuluje o odtworzenie boczny kolejowej w Łasku, gdyż obecnie miasto i gmina nie są obsługiwane przez komunikację kolejową.

2.3.8 Zagospodarowanie przestrzenne w gminach

Poniższa tabela przedstawia strukturę zagospodarowania terenu. Przeważające znaczenie mają użytki rolne - w niemal wszystkich gminach (za wyjątkiem gminy miejskiej Pabianice) to ponad połowa obszaru. Największym współczynnikiem lesistości charakteryzuje się gmina Dobroń (41,72%); Łask ma najmniejszy odsetek obszarów leśnych wśród gmin wiejskich i miejsko-wiejskich - niecałe 20%.

Tabela 1. Powierzchnia gmin Łask oraz gmin Buczek, Dobroń, Żelów i miasta Pabianice według kierunków wykorzystania na rok 2014

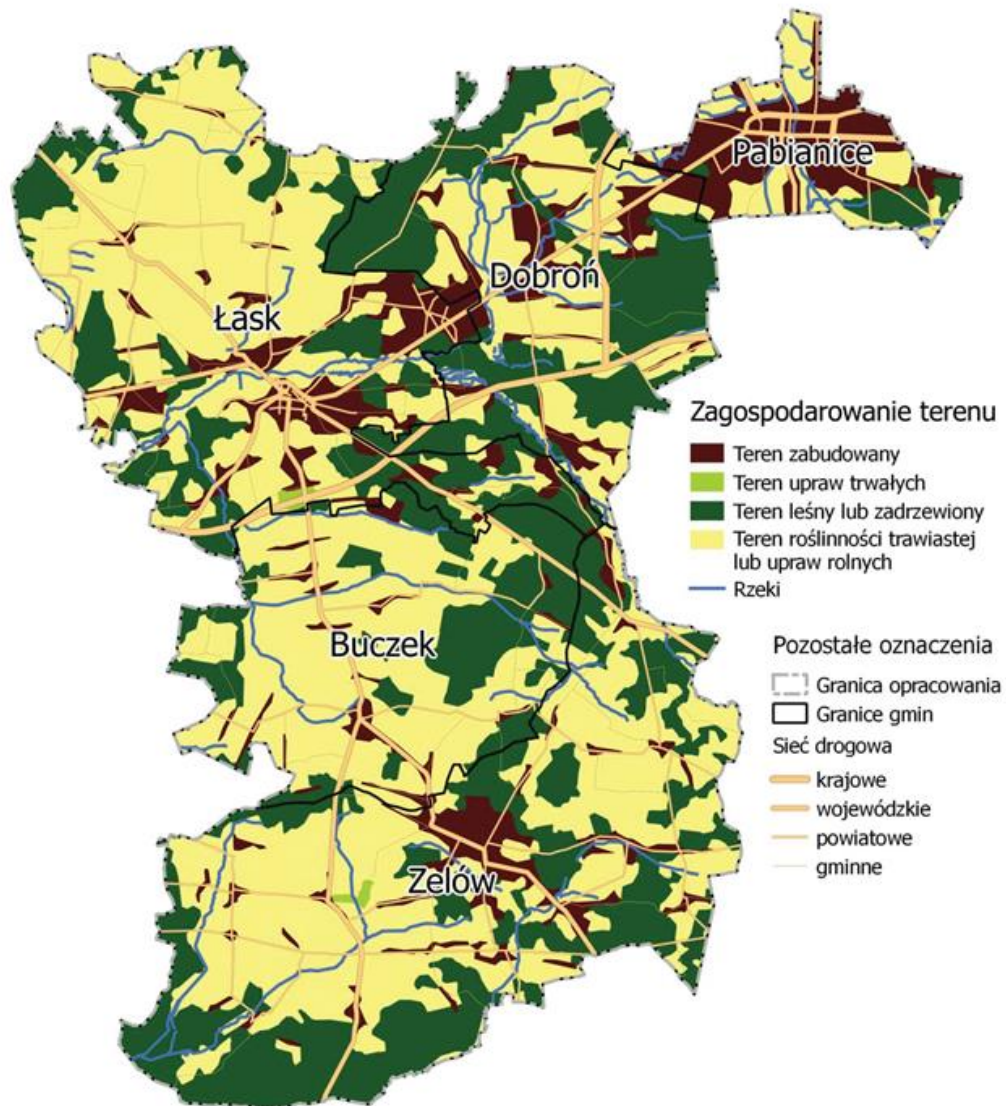
	Jednostka terytorialna									
	gm. Łask		gm. Buczek		gm. Dobroń		gm. Żelów		m. Pabianice	
	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%
Powierzchnia ogółem	14 537	100,00	9 221	100,00	9 546	100,00	16 709	100,00	3 299	100,00
Użytki rolne	10 079	69,33	6 251	67,79	4 805	50,34	10 702	64,05	1 630	49,41
Grunty leśne, zadrzewione i zakrzewione	2 856	19,65	2 116	22,95	3 983	41,72	5 020	30,04	291	8,82
Grunty pod wodami	57	0,39	22	0,24	35	0,37	70	0,42	19	0,58
Grunty zabudowane i zurbanizowane razem	1 364	9,38	281	3,05	647	6,78	709	4,24	1 296	39,28
Tereny mieszkaniowe	414	2,85	43	0,47	141	1,48	172	1,03	557	16,88
Tereny przemysłowe	69	0,47	1	0,01	4	0,04	13	0,08	176	5,33
Drogi	496	3,41	183	1,98	377	3,95	405	2,42	268	8,12
Pozostałe grunty zabudowane i zurbanizowane	385	2,65	54	0,59	125	1,31	119	0,71	295	8,94
Pozostałe grunty	181	1,25	551	5,98	76	0,80	208	1,24	63	1,91

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

Na podstawie analiz omówionych wyżej materiałów, sporządzono mapę obrazującą zagospodarowanie przestrzenne badanego obszaru.



Mapa 2. Zagospodarowanie przestrzenne gmin objętych planem

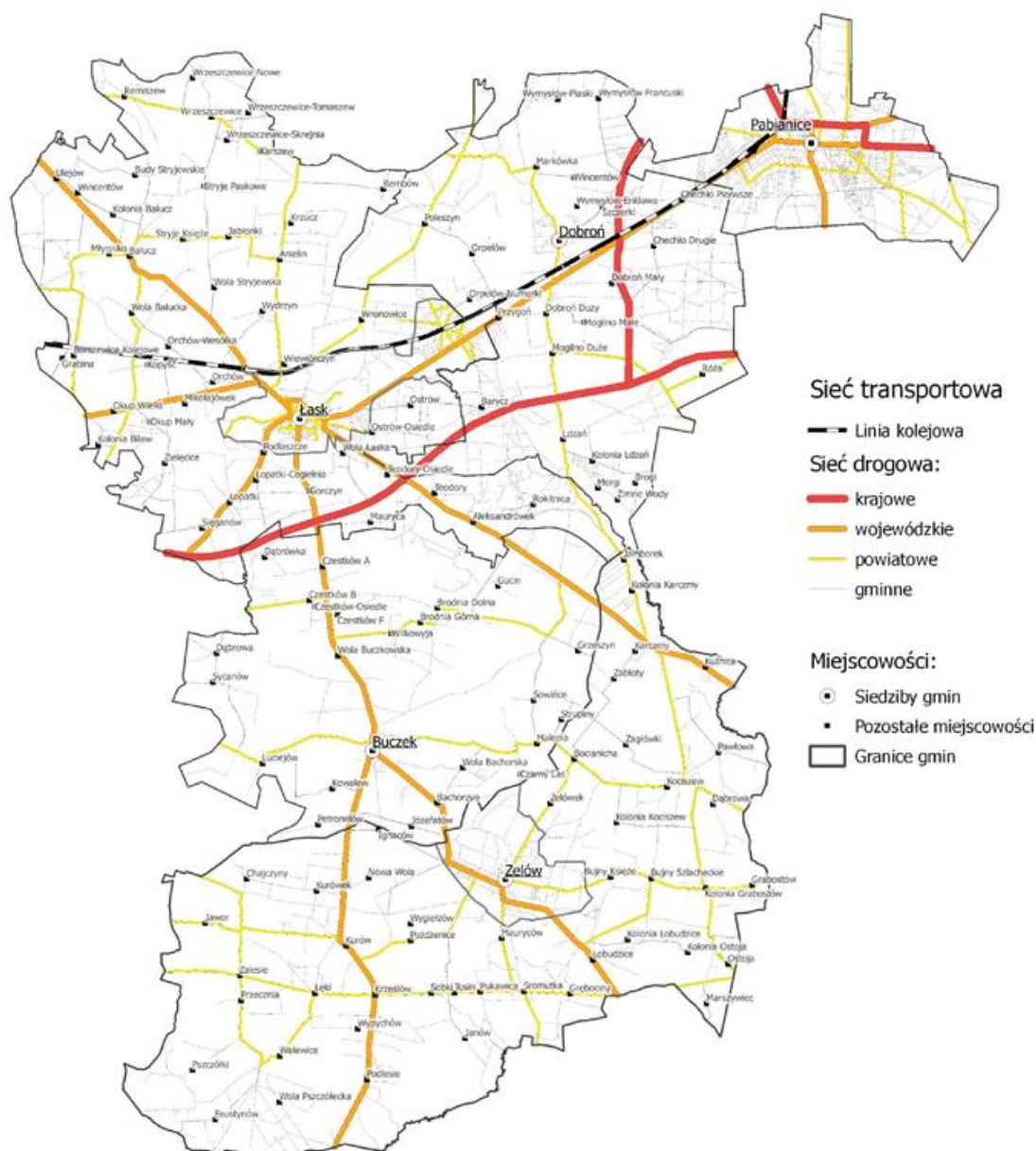
Źródło: opracowanie własne

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

2.4 Sieć transportowa

Sieć transportową niniejszego obszaru tworzy układ drogowy i kolejowy, widoczny na mapie poniżej.



Mapa 3. Układ sieci transportowej na terenie objętym niniejszym planem

Źródło: Opracowanie własne

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

2.4.1 Układ drogowy

Układ drogowy obszaru opracowania tworzą drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe oraz gminne.

Przez obszar objęty planem transportowym przebiegają drogi krajowe:

- nr 71 - ma długość 53 km i stanowi zachodnią obwodnicę Łodzi;
- nr 12 - biegnie równoleżnikowo pomiędzy granicami z Niemcami i Ukrainą, na opracowanym terenie dzieli trasę z drogą S8;
- droga ekspresowa S8 - droga (na fragmentach w standardzie autostrady, drogi ekspresowej i drogi krajowej) biegnąca od granicy z Czechami przez Wrocław, okolice Łodzi, Warszawę i Białystok do granicy z Litwą. Przebiegając przez opracowywany obszar, droga znajduje się na terenie gmin Buczek, Łask oraz Dobroń. Od Wrocławia do skrzyżowania z autostradą A1 koło Tuszyna (czyli również na obszarze objętym planem) jest to droga ekspresowa;
- droga ekspresowa S14 - częściowo wybudowana droga, która docelowo stanie się zachodnią obwodnicą Łodzi. W przyszłości droga będzie łączyła drogę ekspresową S8 z autostradą A2.

Drogi wojewódzkie, znajdujące się na terenie analizowanego obszaru, to:

- droga wojewódzka nr 473 - po włączeniu odcinka byłej drogi krajowej nr 12, droga obrąta przebieg: Koło - Dąbie - Uniejów - Szadek - Łask - Piotrków Trybunalski,
- droga wojewódzka nr 481 - połączenie między Łaskiem a drogą krajową nr 74 w Widoradzu pod Wieluniem,
- droga wojewódzka nr 482 - po degradacji drogi krajowej nr 14, jej przebieg wygląda następująco: Łódź - Pabianice - Łask - Zd. Wola - Sieradz - Złoczew - Wieruszów
- droga wojewódzka nr 483 - droga łączy Łask z Częstochową.
- droga wojewódzka nr 484 - połączenie między drogą wojewódzką nr 483 w Buczku a drogą krajową nr 91 w Kamińsku,
- droga wojewódzka nr 485 - łączy Pabianice z Betchatowem,
- była droga krajowa nr 14 (brak nadanego numeru drogi wojewódzkiej) - łączy Łask z Pabianicami.

Uzupełnieniem sieci drogowej obszaru są drogi powiatowe oraz gminne.

2.4.2 Układ kolejowy

Przez obszar opracowania przebiega linia kolejowa nr 14 łącząca Łódź Kaliską i Tuplice. Na omawianym terenie linia jest dwutorowa i zelektryfikowana, a jej zarządcą jest PKP PLK S.A. Stacje i przystanki kolejowe znajdujące się na trasie linii oraz w obszarze opracowania to: Borszewice, Łask, Łask Kolumna, Dobroń, Chechło oraz Pabianice.

Według rozkładu jazdy pociągów na okres 12.06. - 03.09.2016, pociągi kursujące po linii nr 14 realizowane są przez Przewozy Regionalne Sp. z o.o., Łódzką Kolej Aglomeracyjną Sp. z o.o. oraz PKP Intercity SA. W dni robocze Przewozy Regionalne Sp. z o.o. zapewniają

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

kursowanie 7 par pociągów Regio, które zatrzymują się na wszystkich stacjach i przystankach opracowywanego obszaru położonych na tej linii oraz oferują bezpośrednie połączenia do Wrocławia, Łodzi, Poznania, Ostrowa Wielkopolskiego oraz Sieradza. Pociągi Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej w dni robocze kursują do Sieradza, Łodzi, Łowicza oraz Kutna. Pociągi dalekobieżne spółki PKP Intercity w ramach obszaru zatrzymują się jedynie na stacji Pabianice, można nimi dojechać bezpośrednio do Jeleniej Góry, Wrocławia, Łodzi, Warszawy i Białegostoku.

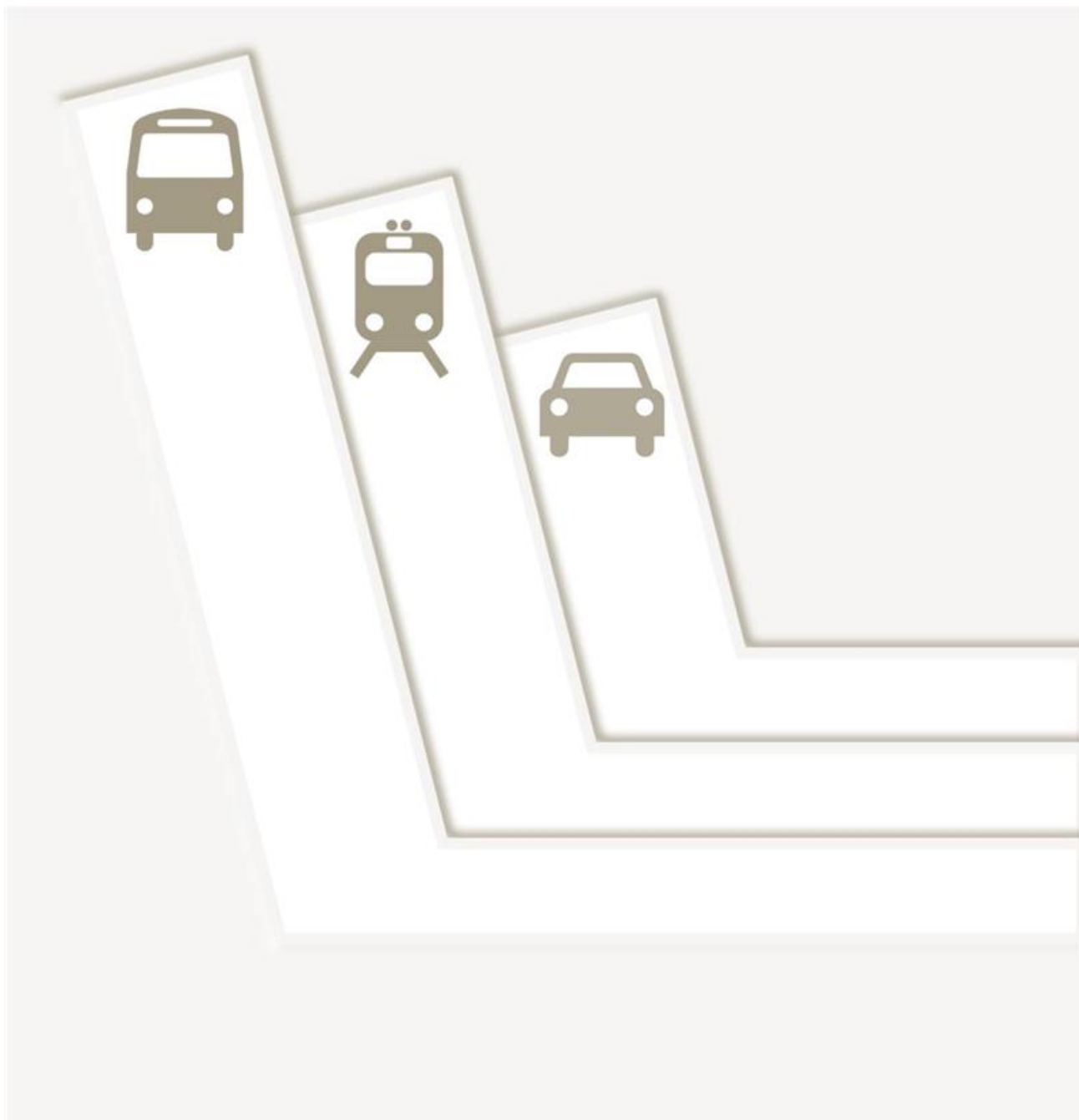
2.4.3 Transport lotniczy

W Łasku od 2001 roku funkcjonuje lotnisko wojskowe, które zostało przystosowane do potrzeb NATO w 2003 roku. Jest to jeden z nielicznych takich ośrodków w Polsce. Jednak nie spełnia ono funkcji lotniska cywilnego. Najbliższe takie lotnisko to Łódź-Lublinek (około 30 km).

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

3 Sieć komunikacyjna



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

3.1 Sieć komunikacyjna, na której wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej

Zakład Komunikacji Miejskiej w Łasku obsługuje siedem linii komunikacyjnych, w tym dwie międzymiastowe. Przebieg tych linii wraz z długością i liczbą kursów przedstawia poniższa tabela.

Tabela 2. Wykaz obecnych linii autobusowych

Lp.	Linia	Kierunek	Długość linii [km]	Liczba kursów			
				Dni nauki szkolnej	Dni wolne od nauki	Soboty	Niedziele i święta
1	Linia 1/5	Trasa (A): Łask PKP - Pl.11List. - os.Przylesie - Kolum.PKP- Sikorkowa.	12,5	5	5	-	-
		Trasa(B): Ulejów - Bałucz - Łask PKP - Pl.11List. - os.Przylesie - Kol.PKP- Sikorkowa	21,5	1	1	-	-
		Trasa (C): Sikorkowa - Kol.PKP - os.Przyl. - Pl11List. - Łask PKP	21,5	5	5	-	-
		Trasa (D): Sikorkowa - Kol.PKP - Barycz - os.Przyl - Łask PKP	13,3	2	-	-	-
		Trasa (E): Pl.11 List. - os.Przyl. - Barycz - Kolum ul.Katowicka	8,4	1	-	-	-
		Trasa (F): Sikorkowa - Kol.PKP - os.Przylesie - Pl.11List.	9,6	3	1	-	-
		Trasa (G): os.Przylesie - Pl.11List - Łask PKP - Bałucz - Ulejów	12,5	2	1	-	-
2	Linia 2	Trasa (A): Łask szpital - Sięganów	7,8	7	2	-	-
		Trasa (B): Sięganów - Łask szpital	7,8	7	2	-	-

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

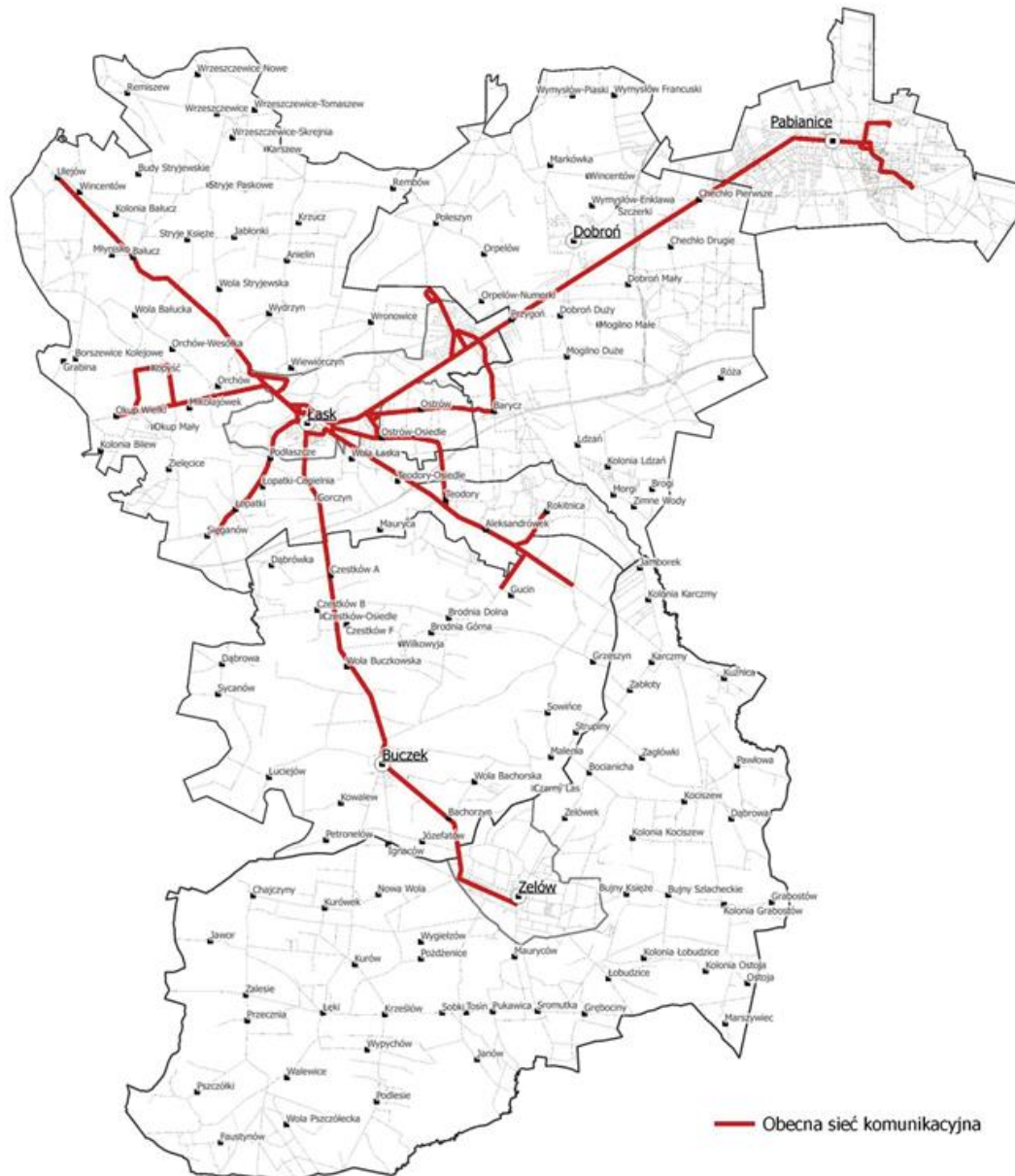
Lp.	Linia	Kierunek	Długość linii [km]	Liczba kursów			
				Dni nauki szkolnej	Dni wolne od nauki	Soboty	Niedziele i święta
3	Linia 3	Trasa (A): Łask Pl.11 Listopada - Ostrów os. - Ostrów - Teodory - Gucin - Rokitnica - Teodory - Ostrów - Łask Pl.11List	13,5	5	-	-	-
		Trasa (B): Łask pl.11Listopada - Teodory - Gucin - Ostrów - Ostrów os. - Łask Pl.11 Listopada	13,5	4	-	-	-
		Trasa (C): Łask - Ostrów - Teodory - Gucin - Rokitnica - Teodory - Ostrów - Łask SP nr 5 - Łask GP nr 2	27,5	3	-	-	-
4	Linia 5	Trasa (A): os.Przylesie - Pl.11List. - Łask PKP	6,6	6	6	3	-
		Trasa(B): Łask PKP - Pl.11List. - os.Przyl.	6,6	4	3	3	-
		Trasa (C): Pl.11 List. - Łask PKP - Orchów	5,8	-	-	-	1
		Trasa (D): Orchów - Łask PKP - Pl.11List.	5,8	-	-	-	1
5	Linia B	Trasa (A): Łask ul.Batorego - Pl.11List. - Łask PKP - Kopyść - Okup	10,9	3	-	-	-
		Trasa (B): Okup - Łask PKP - Pl.11 Listopada - Łask ul. Batorego - os. Przyl.	12,9	3	-	-	-
6	Linia C	Łask - Zelów	19,4	12	7	5	-
		Zelów - Łask	19,4	12	7	5	-
7	Linia D	Łask - Pabianice	22,5	23	20	16	9
		Pabianice - Łask	22,5	23	20	16	9

Źródło: rozkłady jazdy ze strony internetowej www.lask.pl

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

Sieć komunikacyjną przedstawiono również na poniższej mapie.



Mapa 4. Obecna sieć komunikacyjna na obszarze objętym planem
Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy ZKM w Łasku

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

Ponadto ZKM w Łasku obsługuje przewozy szkolne. Sieć, na której realizowane są te przewozy, przedstawiona jest na poniższej mapie.



Mapa 5. Sieć przewozów szkolnych obsługiwanych przez ZKM w Łasku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZKM w Łasku

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

3.2 Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej

ZKM w Łasku znajduje się w posiadaniu 24 autobusów. Charakterystyka tych pojazdów znajduje się w tabeli poniżej.

Tabela 3. Tabor wykorzystywany przez ZKM w Łasku

Typ autobusu	Liczba miejsc		Liczba autobusów	Rok produkcji
	Siedzących	Stojących		
Mercedes-Benz o303	40	31	13	1988
Mercedes-Benz o405N	39	64	1	1995
Mercedes-Benz 614D	23	7	2	2003
Mercedes-Benz 612D	20	15	1	1999
Merc-Benz Sprinter cdi	21	8	1	2004
Man NL 222	30	78	1	1995
Man 469 NM 223	28	26	1	2000
Man UEL 272	54	43	1	1994
Jelcz 120 M	43	77	1	1997
Autosan A0909 L TRAMP	43	0	1	2003
Renault Master 2,5	15	0	1	2004

Źródło: Studium wykonalności inwestycji „Modernizacja transportu publicznego”

Zdecydowaną większość floty ZKM stanowią autobusy, których wiek przekracza 20 lat. Są to pojazdy niedostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz do aktualnych wymogów Unii Europejskiej w zakresie emisji spalin.

3.3 Informacja pasażerska w gminie Łask

Użytkownicy komunikacji zapewnianej przez ZKM w Łasku korzystają przede wszystkim z papierowych rozkładów jazdy (dostępnych na przystankach i dworcach), a także z rozkładów w formie elektronicznej (dostępnych na stronie internetowej Urzędu Miejskiego i na stronie internetowej ZKM w Łasku).

Ponadto pasażerowie ZKM w Łasku mogą korzystać z systemu dynamicznej informacji pasażerskiej BUS-BOX. Jest to rozbudowany rozkład jazdy online w wersji dla pasażera oraz dla firmy świadczącej usługi przewozowe. Za pomocą aplikacji na urządzenia mobilne pasażer może zapoznać się z rozkładami jazdy, a także zlokalizować poszczególne pojazdy ZKM na mapie.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

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

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

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

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

Artykuł 11. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym mówi, że burmistrz uwzględni ogłoszony plan transportowy opracowany przez starostę lub marszałka województwa. Z uwagi na fakt, że powiat łaski nie ma opracowanego planu transportowego, niniejszy dokument uwzględni *Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030* w zakresie linii komunikacyjnych, na których jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Fragment sieci komunikacyjnej, zaplanowanej przez Marszałka Województwa Łódzkiego, przedstawiony jest poniżej.



Mapa 6. Sieć komunikacyjna zaplanowana przez Marszałka Województwa Łódzkiego

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

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

W planie wojewódzkim Łask przewidziany jest jako podstawowy węzeł sieci wojewódzkiej i leży na linii komunikacyjnej (kolejowej) Łódź - Sieradz, przewidzianej do realizacji w wariantcie podstawowym planu, natomiast Pabianice zostały wskazane jako węzeł przesiadkowy sieci krajowej oraz podstawowy węzeł sieci wojewódzkiej.

W ramach sieci komunikacyjnej o charakterze użyteczności publicznej, na prośbę mieszkańców pozbawionych możliwości dotarcia do przychodni w Łasku, urzędów, szkół i do pracy, planuje się utworzenie nowej linii autobusowej przebiegającej przez miejscowości: Łask, Wiewiórczyn, Wydrzyn, Anielin Krzucz, Karszew, Wrzeszczewice, Stryje Paskowe, Bałucz, Wola Bałucka, Łask.

Nowa linia przebiegająca przez ww. miejscowości spowoduje lepsze skomunikowanie północnej części gminy z Łaskiem.

Poniżej w tabeli znajduje się wykaz planowanych linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej dla gminy Łask oraz gmin, z którymi podpisano porozumienie. Linie od 1-5 do D oraz od 10 do 14 to linie obligatoryjne, natomiast linie E i 15 to linie planowane do uruchomienia pod warunkiem podpisania stosownych porozumień (tzw. wariant uzupełniający).

Tabela 4. Wykaz linii planowanej sieci komunikacyjnej o charakterze użyteczności publicznej

Lp.	Linia	Kierunek	Długość linii [km]	Liczba kursów			
				Dni nauki szkolnej	Dni wolne od nauki	Soboty	Niedziele i święta
1	Linia 1/5	Trasa (A): Łask PKP - Pl.11List. - os.Przylesie - Kolum.PKP- Sikorkowa.	12,5	5	5	-	-
		Trasa(B): Ulejów - Bałucz - Łask PKP - Pl.11List. - os.Przylesie - Kol.PKP- Sikorkowa	21,5	1	1	-	-
		Trasa (C): Sikorkowa - Kol.PKP - os.Przyl. - Pl11List. -Łask PKP	21,5	5	5	-	-
		Trasa (D): Sikorkowa - Kol.PKP - Barycz - os.Przyl - Łask PKP	13,3	2	-	-	-
		Trasa (E): Pl.11 List. - os.Przyl. - Barycz - Kolum ul.Katowicka	8,4	1	-	-	-
		Trasa (F): Sikorkowa - Kol.PKP - os.Przylesie - Pl.11List.	9,6	3	1	-	-

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

Lp.	Linia	Kierunek	Długość linii [km]	Liczba kursów			
				Dni nauki szkolnej	Dni wolne od nauki	Soboty	Niedziele i święta
		Trasa (G): os.Przylesie - PL.11List - Łask PKP - Bałucz - Ulejów	12,5	2	1	-	-
2	Linia 2	Trasa (A): Łask szpital - Sięganów	7,8	7	2	-	-
		Trasa (B): Sięganów - Łask szpital	7,8	7	2	-	-
3	Linia 3	Trasa (A):Łask PL.11 Listopada - Ostrów os. - Ostrów - Teodory - Łask PL.11List	13,5	5	-	-	-
		Trasa (B): Łask pl.11Listopada- Teodory - Ostrów - Ostrów os. - Łask PL.11 Listopada	13,5	4	-	-	-
		Trasa (C): Łask - Ostrów - Teodory - Gucin - Rokitnica - Teodory - Ostrów - Łask SP nr 5 - Łask GP nr 2	27,5	3	-	-	-
4	Linia 5	Trasa (A): os.Przylesie - PL.11List. - Łask PKP	6,6	6	6	3	-
		Trasa(B): Łask PKP - PL.11List. - os.Przyl.	6,6	4	3	3	-
		Trasa (C): PL.11 List. - Łask PKP - Orchów	5,8	-	-	-	1
		Trasa (D): Orchów - Łask PKP - PL.11List.	5,8	-	-	-	1
5	Linia B	Trasa (A): Łask ul.Batorego - PL.11List. - Łask PKP - Kopyść - Okup	10,9	3	-	-	-
		Trasa (B): Okup - Łask PKP - PL.11 Listopada - Łask ul. Batorego - os. Przyl.	12,9	3	-	-	-
6	Linia C	Łask - Zelów	19,4	12	7	5	-
		Zelów - Łask	19,4	12	7	5	-
7	Linia D	Łask - Pabianice	22,5	23	20	16	9

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

Lp.	Linia	Kierunek	Długość linii [km]	Liczba kursów			
				Dni nauki szkolnej	Dni wolne od nauki	Soboty	Niedziele i święta
		Pabianice - Łask	22,5	23	20	16	9
8	Linia E	Łask - Wiewiórczyn - Wydrzyn - Anielin - Krzucz - Karszew - Wrzeszczewice - Stryje Paskowe - Bałucz - Wola Bałucka - Łask	25,0	9	9	-	-
		Łask - Wola Bałucka - Bałucz - Stryje Paskowe - Wrzeszczewice - Karszew - Krzucz - Anielin - Wydrzyn - Wiewiórczyn - Łask	25,0	9	8	-	-
9	Linia 10	Remiszew - Wrzeszczewice - Karszew - Krzucz - Anielin - Wydrzyn - Wiewiórczyn - Wronowice - Kolumna ul. Ogrodowa - Łask Publiczne Gimnazjum nr 2 - Batorego - Narutowicza Publiczne Gimnazjum nr 1	37,6	2	-	-	-
		Narutowicza Publiczne Gimnazjum nr 1 - Batorego - Łask Publiczne Gimnazjum nr 2 - Kolumna ul. Ogrodowa - Wronowice - Wiewiórczyn - Wydrzyn - Anielin - Krzucz - Karszew - Wrzeszczewice - Remiszew	37,6	2	-	-	-
10	Linia 12	Łask - Orchów - SP Okup Mały - Grabina - SP Okup Mały - Łask	17,7	2	-	-	-
11	Linia 13	Łask - Orchów - SP Wiewiórczyn	3,8	2	-	-	-
12	Linia 14	Łask - Wola Stryjewska - Wola Bałucka - Borszewice Kościelne - Borszewice Cmentarne - Ulejów - Bałucz - Stryje Paskowe - Budy Stryjewske - Bałucz - Wola Stryjewska - Łask PG nr 2	48,9	2	-	-	-
13	Linia 15*	Orpelów - Łask (ul. Kwiatowa - ul. Armii Ludowej - SP nr 4 - ul. Harcerska - ul. Piaskowa - ul. Lubelska - ul. Torowa - ul. Brzeźna - ul. Piekarnicza) - Orpelów	7,0	2	-	-	-

* - linia do uruchomienia pod warunkiem podpisania porozumienia z gminą Dobroń

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.lask.pl

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

Numeracja ww. linii częściowo bazuje na obecnej, a częściowo została stworzona na potrzeby tego dokumentu i nie musi być wykorzystana w praktyce.

Węzeł przesiadkowy został zaplanowany przy rondzie przy dworcu PKP w miejscowości Łask-Kolumna. W tym miejscu planuje się lokalizację m.in. zatoki autobusowej, parkingu dla samochodów oraz montaż stojaków na rowery.

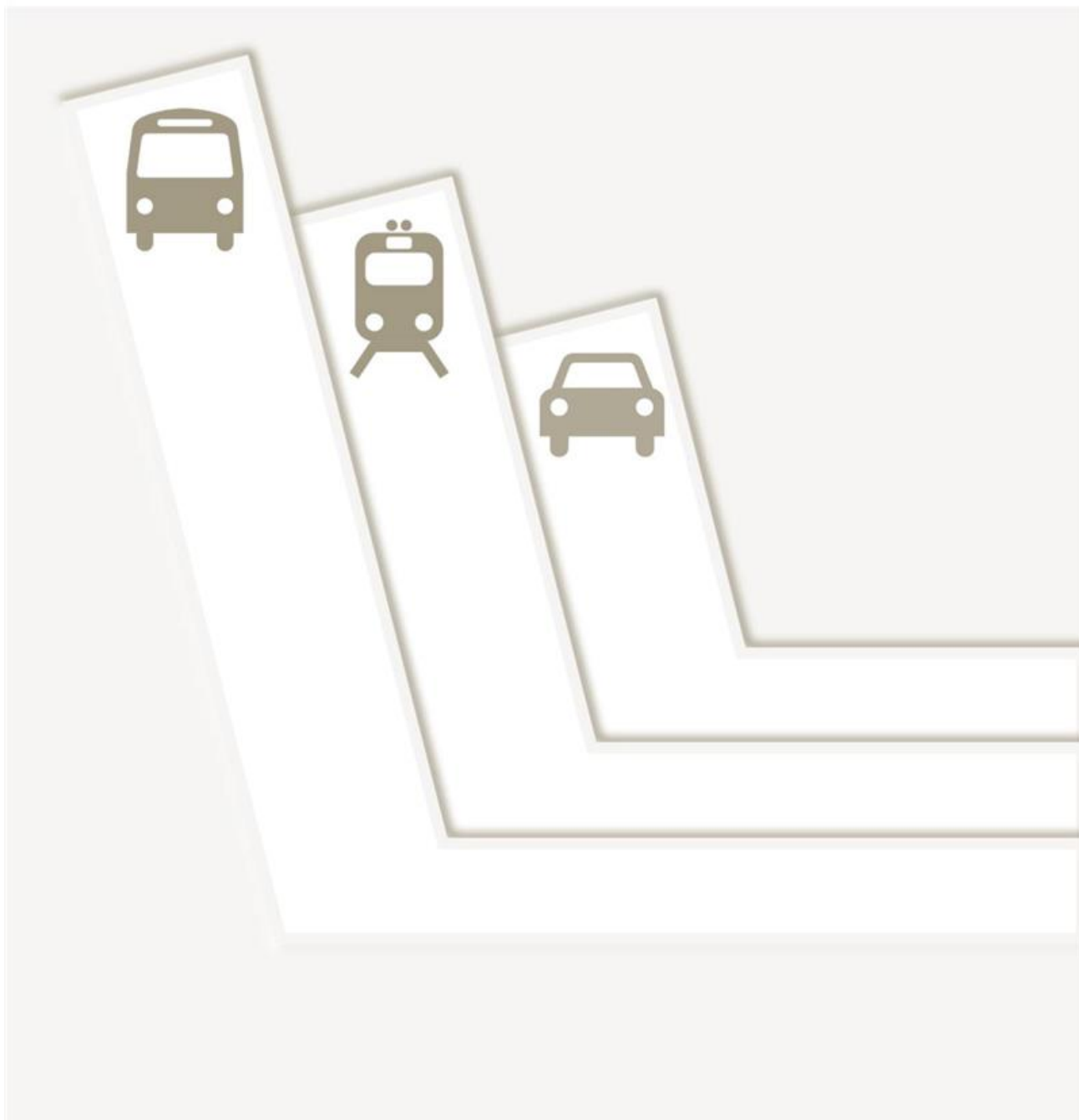
Ponadto planuje się również zagospodarowanie działki, na której zlokalizowana jest siedziba Zakładu Komunikacji Miejskiej w Łasku. Już obecnie mieszkańcy gminy pozostawiają w tym miejscu swoje rowery, aby dalej podróżować autobusem. Docelowo w tym punkcie przesiadkowym ma powstać parking dla samochodów osobowych oraz stojaki na rowery.

Planowana sieć została przedstawiona w formie mapy w części graficznej (rozdział 12.) niniejszego dokumentu.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

4 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

4.1 Informacje wstępne

Spółeczeństwo generuje takie wymagania wtórne, które są niezbędne do spełnienia podstawowych potrzeb. Jednym z nich jest konieczność przemieszczania się - czyli skorzystania z usług przewozowych. Dzięki analizie ukształtowania popytu na te usługi oraz jego zmienności przestrzennej, możliwe jest dostosowanie oferty przewozowej do preferencji mieszkańców.

4.2 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej - generatory ruchu

Ogólnodostępne budynki przeznaczone dla publicznej administracji, oświaty, kultury, rekreacji i sportu oraz opieki zdrowotnej są popularnymi generatorami ruchu. W zależności od funkcji celu podróży, może mieć ona dwojaki charakter. Miejsca pobierania nauki czy pracy generują ruch codzienny - przemieszczanie się odbywa się o konkretnych porach i po określonej trasie. Są też podróże nieregularne - w różnych godzinach i dniach, po różnych odcinkach; są one charakterystyczne dla przewozów związanych z życiem towarzyskim, kulturą, ochroną zdrowia, zakupami oraz sprawami administracyjnymi.

4.2.1 Osiedla

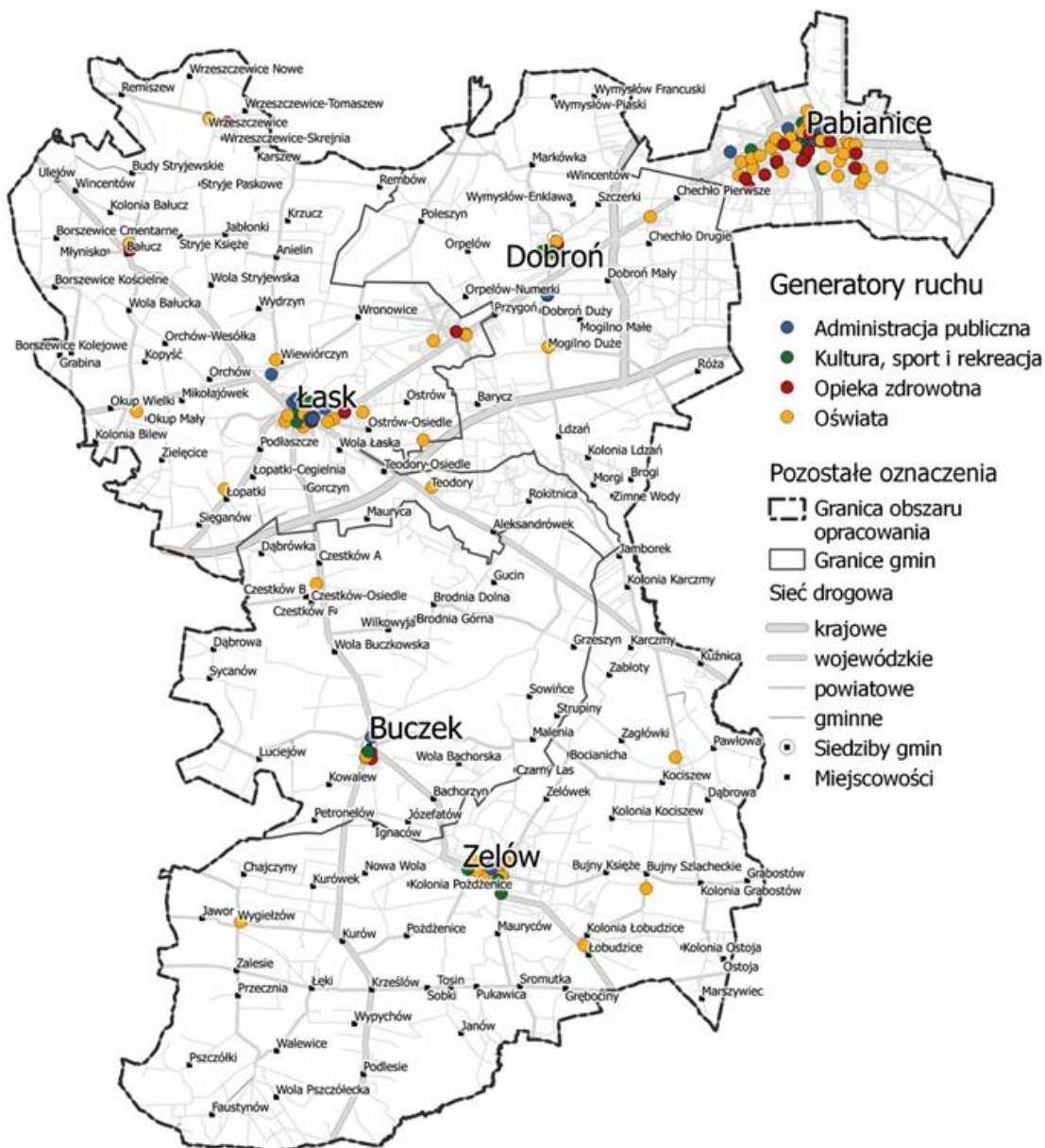
Tereny mieszkaniowe są podstawowym źródłem podróży mieszkańców, jak również celem po jej zakończeniu. Podstawowe jednostki mieszkalne generujące ruch w analizowanym obszarze, to:

- miasto Łask,
- sołectwa w gminie Łask,
- dzielnica Kolumna,
- miejscowości i sołectwa w gminach, z którymi podpisano porozumienia, tj. z gminami: Dobroń, Buczek, Zelów i Pabianice.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

Poniższa mapa pokazuje lokalizacje generatorów ruchu na obszarze opracowania, natomiast kolejne podrozdziały zawierają wykazy tych generatorów w poszczególnych kategoriach.



Mapa 7. Generatory ruchu w granicach obszaru opracowania

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych urzędów miejskich i gminnych oraz łódzkiego geoportalu

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

4.2.2 Urzędy i instytucje publiczne

W poniższej tabeli znajduje się lista urzędów i instytucji publicznych w gminie Łask i w gminach, z którymi podpisano porozumienie.

Tabela 5. Urzędy i instytucje publiczne na obszarze opracowania

Nazwa placówki	Adres placówki
Gmina Łask	
Środowiskowy Dom Samopomocy	Kościuszki 14, 98-100 Łask
Miejsko-Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Łasku	Warszawska 14, 98-100 Łask
Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej	Strażacka 2, 98-100 Łask
Komenda Powiatowa Policji	9 Maja 32/36, 98-100 Łask
Starostwo Powiatowe	Południowa 1, 98-100 Łask
Urząd Miejski w Łasku	Warszawska 14, 98-100 Łask
Sąd Rejonowy w Łasku	Kolejowa 12, 98-100 Łask
Prokuratura i Sąd Rejonowy w Łasku	Przemysłowa 5, 98-100 Łask
Urząd Skarbowy	9 Maja 31, 98-100 Łask
Powiatowy Urząd Pracy	Objazdowa 4, 98-100 Łask
Gmina Dobroń	
Urząd Stanu Cywilnego	11 Listopada, 95-082 Dobroń
Urząd Gminy	11 Listopada, 95-082 Dobroń
Gmina Buczek	
Urząd Gminy	Główna 20, 98-113 Buczek
Gmina Żelów	
Urząd Stanu Cywilnego	Żeromskiego 23, 97-425 Żelów
Urząd Miejski w Żelowie	Żeromskiego 23, 97-425 Żelów
Miasto Pabianice	
Miejskie Centrum Pomocy Społecznej	Gdańska 7, 95-200 Pabianice
Komenda Powiatowa Straży Pożarnej	Kilińskiego 4, 95-200 Pabianice
Komenda Powiatowa Policji	Żeromskiego 18, 95-200 Pabianice
Urząd Skarbowy	Zamkowa 29, 95-200 Pabianice
Urząd Pracy	Waryńskiego 11, 95-200 Pabianice
Urząd Gminy Pabianice	Torowa 21, 95-200 Pabianice
Starostwo Powiatowe	Piłsudskiego 2, 95-200 Pabianice
Urząd Miejski w Pabianicach	Zamkowa 16, 95-200 Pabianice

Źródło: opracowanie własne

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

4.2.3 Placówki oświatowe

Najczęstszymi podróżami są te o charakterze obligatoryjnym - w zależności od wieku są to najczęściej praca i szkoła. Poniższa tabela przedstawia spis placówek oświatowych wraz z adresami poszczególnych typów szkół.

Tabela 6. Placówki oświatowe na obszarze opracowania

Nazwa placówki	Adres placówki
Gmina Łask	
Przedszkole Publiczne Nr 3 Misiaczek w Łasku	Narutowicza 11a, 98-100 Łask
Przedszkole Publiczne Nr 1 w Łasku	Jana Pawła II 6b, 98-100 Łask
Przedszkole Publiczne Nr 6 Słoneczko w Łasku	Batorego 32, 98-100 Łask
Przedszkole Publiczne Nr 5 im. Juliana Tuwima w Łasku	Jana Pawła II 11, 98-100 Łask
Przedszkole Publiczne Nr 4 Leśne Skrzaty w Łasku	Łączna 1, 98-100 Łask
Szkoła Podstawowa Nr 5 im. Mikołaja Kopernika w Łasku	Szkolna 1, 98-100 Łask
Szkoła Podstawowa Nr 4 w Łasku	Toruńska 1, 98-100 Łask
Szkoła Podstawowa Nr 1 im. Tadeusza Kościuszki w Łasku	9 Maja 12, 98-100 Łask
Szkoła Podstawowa w Bałuczu	Bałucz 32, 98-100 Łask
Szkoła Podstawowa im. Wojska Polskiego w Wiewiórczynie	Wiewiórczyn Szkolna 1, 98-100 Łask
Szkoła Podstawowa im. Janusza Korczaka w Okupie	Okup Akacyjowa 4, 98-100 Łask
Niepubliczna Szkoła Podstawowa we Wrzeszczewicach	Wrzeszczewice 14, 98-100 Łask
Niepubliczna Szkoła Podstawowa w Łopatkach	Łopatki 24, 98-100 Łask
Niepubliczna Szkoła Podstawowa w Teodorach	Teodory 62, 98-100 Łask
Publiczne Gimnazjum Nr 3 w Łasku	Toruńska 1, 98-100 Łask
Publiczne Gimnazjum Nr 2 im. Jana Pawła II w Łasku	Berlinga 1, 98-100 Łask
Publiczne Gimnazjum Nr 1 im. Stefana Kardynała Wyszyńskiego w Łasku	Narutowicza 28, 98-100 Łask
I Liceum Ogólnokształcące im. T. Kościuszki w Łasku	Mickiewicza 1, 98-100 Łask
Zespół Szkół Ogólnokształcących im. Ignacego Jana Paderewskiego	Toruńska 1, 98-100 Łask
Zespół Szkół Ogrodniczych	Ostrów 55, 98-100 Łask
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 1 w Łasku	9 Maja 28, 98-100 Łask
Ośrodek Kształcenia Zawodowego Łask	Kościuszki 22, 98-100 Łask
Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Łasku	Mickiewicza 6, 98-100 Łask
Gmina Dobroń	
Szkoła Podstawowa im. W. Reymonta w Mogilnie Dużym	Mogilno Duże, 95-082 Dobroń
Szkoła Podstawowa im. Jadwigi Wajsówny w Chechle	Lipowa 1, Chechło Drugie, 95-082 Dobroń
Publiczne Przedszkole	Sienkiewicza 60, 95-082 Dobroń
Zespół Szkół im. ks. Jana Długosza	Witosa 1a, 95-082 Dobroń
Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II	Sienkiewicza 39, 95-082 Dobroń

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

Nazwa placówki	Adres placówki
Gmina Buczek	
Szkoła Podstawowa w Czestkowie	Czestków B 10, 98-113 Buczek
Gminne Przedszkole w Buczku	Szkolna 3, 98-113 Buczek
Zespół Szkoły Podstawowej i Gimnazjum w Buczku	Szkolna 3, 98-113 Buczek
Gmina Żelów	
Zespół Szkół Ogólnokształcących w Żelowie	Kilińskiego 40, 97-425 Żelów
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych im. Jana Kilińskiego	Kilińskiego 5, 97-425 Żelów
Szkoła Podstawowa Nr 4	Żeromskiego 53, 97-425 Żelów
Szkoła Podstawowa Nr 2 im. T. Kościuszki z oddziałami integracyjnymi w Żelowie	Kościuszki 40/42, 97-425 Żelów
Przedszkole Samorządowe Nr 4	Żeromskiego 4, 97-425 Żelów
Przedszkole Samorządowe Nr 1	Kościuszki 57, 97-425 Żelów
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych im. Jana Kilińskiego w Żelowie	Kilińskiego 5, 97-425 Żelów
Gimnazjum z Oddziałami Integracyjnymi im. J. Kusocińskiego	Łobudzice 54, 97-425 Żelów
Szkoła Podstawowa im. mjr. H. Sucharskiego	Bujny Szlacheckie 51, 97-425 Żelów
Szkoła Podstawowa im. T. Kościuszki w Kociszewie	Kociszew 32, 97-425 Żelów
Szkoła Podstawowa im. Marii Konopnickiej w Wygietzowie	Wygietzów 17, 97-425 Żelów
Miasto Pabianice	
Przedszkole Miejskie Nr8	Świętego Jana 43, 95-200 Pabianice
Przedszkole Miejskie Nr6	Warszawska 53, 95-200 Pabianice
Przedszkole Miejskie Nr5	Zamkowa 48, 95-200 Pabianice
Przedszkole Miejskie Nr4	Żytnia 13/17, 95-200 Pabianice
Przedszkole Miejskie Nr3	Moniuszki 163, 95-200 Pabianice
Przedszkole Miejskie Nr2	Cicha 26, 95-200 Pabianice
Szkoła Podstawowa Nr17	Warszawska 65, 95-200 Pabianice
Szkoła Podstawowa Nr14	Ostatnia 15a, 95-200 Pabianice
Szkoła Podstawowa Nr13	Jana Pawła II 16, 95-200 Pabianice
Szkoła Podstawowa Nr9	Partyzancka 56a, 95-200 Pabianice
Szkoła Podstawowa Nr8	P. Skargi 30, 95-200 Pabianice
Szkoła Podstawowa Nr5	Zamkowa 65, 95-200 Pabianice
Szkoła Podstawowa Nr3	Mokra 28/34, 95-200 Pabianice
Szkoła Podstawowa Nr1	Pułaskiego 22/24, 95-200 Pabianice
Gimnazjum Nr3	20 Stycznia 9/13, 95-200 Pabianice
Gimnazjum Nr2	M. Skłodowskiej-Curie 5, 95-200 Pabianice
Gimnazjum Nr1	Tkacka 15, 95-200 Pabianice
Przedszkole Niepubliczne "Akademia Uśmiechu 2"	Dolna 46, 95-200 Pabianice
Punkt Przedszkolny "Domino"	Nawrockiego 28/1, 95-200 Pabianice
Punkt Przedszkolny "Kłapciatek"	Grota-Roweckiego 3, 95-200 Pabianice
Niepubliczne Przedszkole "Tygrysek"	Moniuszki 126, 95-200 Pabianice

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

Nazwa placówki	Adres placówki
Przedszkole Niepubliczne "Czarodziejska Akademia"	Grota-Roweckiego 24, 95-200 Pabianice
Przedszkole Niepubliczne "Czarodziejska Akademia"	Zielona 13, 95-200 Pabianice
Przedszkole Niepubliczne "Czarodziejska Akademia"	Dąbrowskiego 8, 95-200 Pabianice
Przedszkole Nr10 Zgromadzenia Córek Bożej Miłości	Warszawska 36a, 95-200 Pabianice
Prywatne Gimnazjum "Heureka"	Gdańska 3, 95-200 Pabianice
Gimnazjum im. św. Wincentego a'Paulo	Zamkowa 39, 95-200 Pabianice
Przedszkole Miejskie Nr16	Bugaj 58, 95-200 Pabianice
Przedszkole Miejskie Nr15	P. skargi 75, 95-200 Pabianice
Przedszkole Miejskie Nr14	Odrodzenia 10, 95-200 Pabianice
Przedszkole Miejskie Nr13	Mokra 19/23, 95-200 Pabianice
Przedszkole Miejskie Nr12	Śniadeckiego 6a, 95-200 Pabianice
Przedszkole Miejskie Nr11	Świętego Jana 28, 95-200 Pabianice

Źródło: opracowanie własne

4.2.4 Obiekty kulturalne, rekreacyjne i sportowe

Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturowe generują ruch pojazdów indywidualnych incydentalnie, głównie w dni robocze w godzinach popołudniowych oraz w dni wolne od pracy. Lista tych obiektów została przedstawiona w tabeli poniżej.

Tabela 7. Obiekty kulturalne, rekreacyjne i sportowe na obszarze opracowania

Nazwa placówki	Adres placówki
Gmina Łask	
Centrum Sportu i Rekreacji	Armii Krajowej 5a, 98-100 Łask
Biblioteka Publiczna im. Jana Łaskiego Młodszego	9 Maja 6, 98-100 Łask
Łaski Dom Kultury	Narutowicza 11, 98-100 Łask
Muzeum Historii Łasku	Plac 11 Listopada 7, 98-100 Łask
Gmina Dobroń	
Gminna Biblioteka Publiczna	Witosa1a, 95-082 Dobroń
Gminny Ośrodek Kultury	Sienkiewicza 39, 95-082 Dobroń
Gmina Buczek	
Gminny Ośrodek Kultury i Sportu	Szkolna 1, 98-113 Buczek
Gminna Biblioteka Publiczna	Szkolna 1, 98-113 Buczek
Gmina Żelów	
Dom Kultury	Kościuszki 74, 97-425 Żelów
Biblioteka Publiczna Miasta i Gminy im. A. Mickiewicza	Dąbrowskiego 9, 97-425 Żelów
Ośrodek Dokumentacji Dziejów Braci Czeskich	Sienkiewicza 14a, 97-425 Żelów
Miasto Pabianice	
Spółdzielczy Dom Kultury	Orla 45, 95-200 Pabianice

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

Nazwa placówki	Adres placówki
Osiedlowy Dom Kultury	Łaska 46/48, 95-200 Pabianice
Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji w Pabianicach	Grota Roweckiego 3, 95-200 Pabianice
Kino Teatr Tomi	Gdańska 4, 95-200 Pabianice
Młodzieżowy Dom Kultury im. Heleny Salskiej w Pabianicach	Pułaskiego 38, 95-200 Pabianice
Miejski Ośrodek Kultury	Kościuszki 14, 95-200 Pabianice
Muzeum Miasta Pabianic	Stary Rynek 1/2, 95-200 Pabianice
Miejska Biblioteka Publiczna im. Jana Lorentowicza	Św. Jana 10, 95-200 Pabianice

Źródło: opracowanie własne

4.2.5 Placówki służby zdrowia

Placówki służby zdrowia to kolejne obiekty generujące ruch o charakterze incydentalnym. Wykaz takich placówek na obszarze opracowania znajduje się w poniższej tabeli.

Tabela 8. Placówki służby zdrowia na obszarze opracowania

Nazwa placówki	Adres placówki
Gmina Łask	
Szpital SPZOZ w Łasku	Warszawska 62, 98-100 Łask
Gminny Publiczny Zespół Opieki Zdrowotnej w Łasku:	
- Przychodnia nr 1	Polna 12, 98-100 Łask
- Przychodnia nr 2	pl. Szarych Szeregów 8, 98-100 Łask
- WOZ w Bałuczu	Bałucz 23, 98-100 Łask
- WOZ Wrzeszczewice	Wrzeszczewice Skrejnia 15A, 98-100 Łask
Gmina Dobroń	
SPGOZ w Dobroniu	Sienkiewicza 60, 95-082 Dobroń
Gmina Buczek	
SPZOZ w Buczku	Prosta 3, 98-113 Buczek
Gmina Żelów	
SPZOZ w Żelowie	Żeromskiego 21, 97-425 Żelów
Miasto Pabianice	
Pabianickie Centrum Medyczne Sp. z o.o.	Jana Pawła II 68, 95-200 Pabianice
NZOZ "VITASANA"	Jana Pawła II 46, 95-200 Pabianice
Zakład Świadczeń Ambulatoryjnych PABIAN-MED	Kilińskiego 10/12, 95-200 Pabianice
Pabianickie Centrum Medyczne Sp. z o.o.	Nawrockiego 24a, 95-200 Pabianice
Pabianickie Centrum Medyczne Sp. z o.o.	Wileńska 61, 95-200 Pabianice
NZOZ "PULS-MED"	Św. Rocha 8, 95-200 Pabianice
NZOZ "Mój lekarz rodzinny" s.c.	Nawrockiego 30, 95-200 Pabianice
NZOZ MEDICOR-MED	Warszawska 6, 95-200 Pabianice
NZOZ Eskulap Poradnia Zdrowia Rodzinnego	Grobelna 8, 95-200 Pabianice
D.D.J.-MED	Orla 45, 95-200 Pabianice

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

Nazwa placówki	Adres placówki
Centrum Medyczne Pro-MED Sp. z o.o. NZOZ	Mariańska 5a, 95-200 Pabianice
Centrum Medyczne KA-MED Sp. z o.o.	Wyspiańskiego 4, 95-200 Pabianice

Źródło: opracowanie własne

4.2.6 Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

Praca jest jednym z najczęstszych celów podróży obowiązkowych w ciągu tygodnia. Poniższa tabela zawiera wykaz największych zakładów pracy zlokalizowanych w gminie Łask.

Tabela 9. Wykaz największych zakładów pracy zlokalizowanych w obszarze opracowania

Nazwa firmy	Branża	Adres
KASTOR S.A.	producent koszul męskich, eksporter wyrobów do krajów zachodnich Unii Europejskiej (Anglia, Niemcy, Belgia, Dania, Francja)	Przemysłowa 12 98-100 Łask
Instalplast Łask Sp. z o.o.	producent systemów rurowych z PVC, PE, PP	Żeromskiego 66 98-100 Łask
"Magnus" Przedsiębiorstwo Arkadiusz Muszyński	zakłady stolarki budowlanej	Przemysłowa 21 98-100 Łask
PETECKI Sp. z o.o.	producent stolarki okiennej	Przemysłowa 12 98-100 Łask
Okręgowa Spółdzielnia Mleczarska	producent serów, masła, śmietany, jogurtów i twarogów	Matejki 16 98-100 Łask
Studio Mody Teresy Kopias w Łasku	projektowanie i szycie damskich ubiorów	Borowikowa 11 98-100 Łask
Ł&K Sp. j.	producent stolarki budowlanej i sprzętu oświetleniowego	Północna 14 98-100 Łask
Lupol Sp. z o.o.	branża drzewna	Żeromskiego 64 98-100 Łask
PACKSERVICE Ltd.	producent folii	Utrata 32 98-100 Łask
Impex Sp. z o.o.	zakład budowlany	Kolejowa 12 98-100 Łask
Gospodarstwo Rolne Uprawa Grzybów i ich Grzybni M. P. Rusieccy	producent grzybów boczników w Łasku	Wola Łaska 57a 98-100 Łask

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Strategii Rozwoju Gminy Łask na lata 2014-2020”

4.3 Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców obszaru opracowania

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

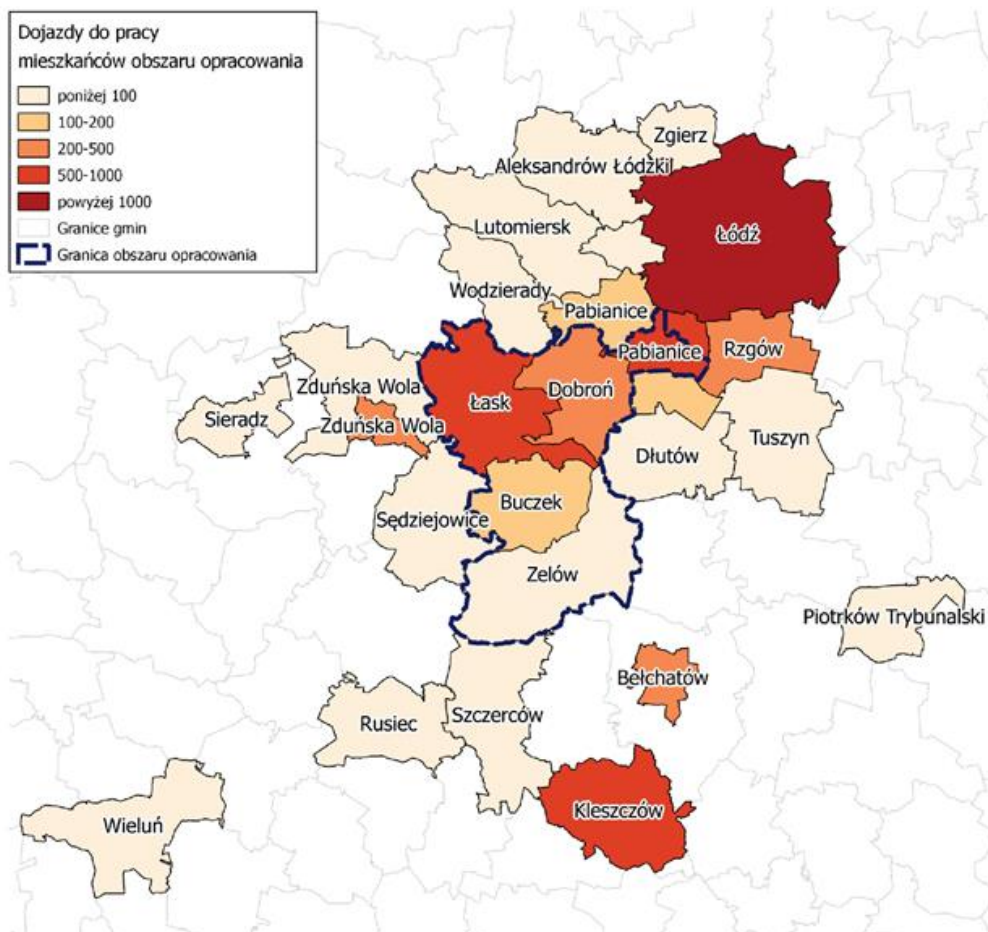
Badanie to nie uwzględnia środka transportu, częstotliwości i czasu podróży osób dojeżdżających do pracy. Do analiz wykorzystano wyłącznie dane tabelaryczne dołączone do opracowania NSP 2011.

Poniższa mapa pokazuje, gdzie najczęściej wyjeżdżają do pracy (poza gminę zamieszkania) mieszkańcy gminy Łask i gmin, z którymi są podpisane porozumienia.

Najwięcej mieszkańców opracowanego obszaru, czyli gmin Łask, Buczek, Dobroń, Żelów oraz miasta Pabianice, podróżuje do pracy do Łodzi (3625 osób). Duża liczba osób pracuje także w mieście Pabianicach (850) oraz w gminach: Ksawerów (728), Kleszczów (581) i Łask (509).

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.



Mapa 8. Dojazdy mieszkańców gmin: Łask, Buczek, Dobroń, Zelów i miasta Pabianice do pracy poza gminę zamieszkania

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

4.4 Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców w zależności od czasu ich występowania

Zróznicowane zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego na obszarze objętym planem transportowym wynika z występowania czynników i prawidłowości wpływających znacznie na popyt. Istotne są również takie czynniki, jak pora i rodzaj dnia.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY LASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

4.4.1 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia

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

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

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

4.4.2 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia

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

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

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

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

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

Jedną z ról komunikacji zbiorowej jest zapewnienie mobilności osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej sprawności ruchowej, a więc tym, którzy nie mają możliwości samodzielnego przemieszczania się środkami transportu indywidualnego.

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

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

- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej możliwie blisko źródeł ruchu (uwzględniając wytyczne związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego),
- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej połączonej z przebiegiem ciągów pieszych,
- eliminowanie barier poruszania się poprzez:
 - likwidację barier na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej,
 - likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych,
 - dostosowanie wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów,
- umożliwianie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej,
- optymalizowanie gęstości przystanków komunikacyjnych.

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

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

5 Przewidywane finansowanie usług przewozowych



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

5.1 Źródła i formy finansowania komunikacji miejskiej

Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez gminę Łask odbywa się poprzez:

- pobieranie przez operatora publicznego transportu zbiorowego - Zakład Komunikacji Miejskiej w Łasku - opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego; opłaty te pobierane są przez zakład w formie biletów,
- przekazywaniu operatorowi publicznego transportu zbiorowego - Zakładowi Komunikacji Miejskiej w Łasku - środków własnych z budżetu gminy Łask w postaci tzw. rekompensaty.

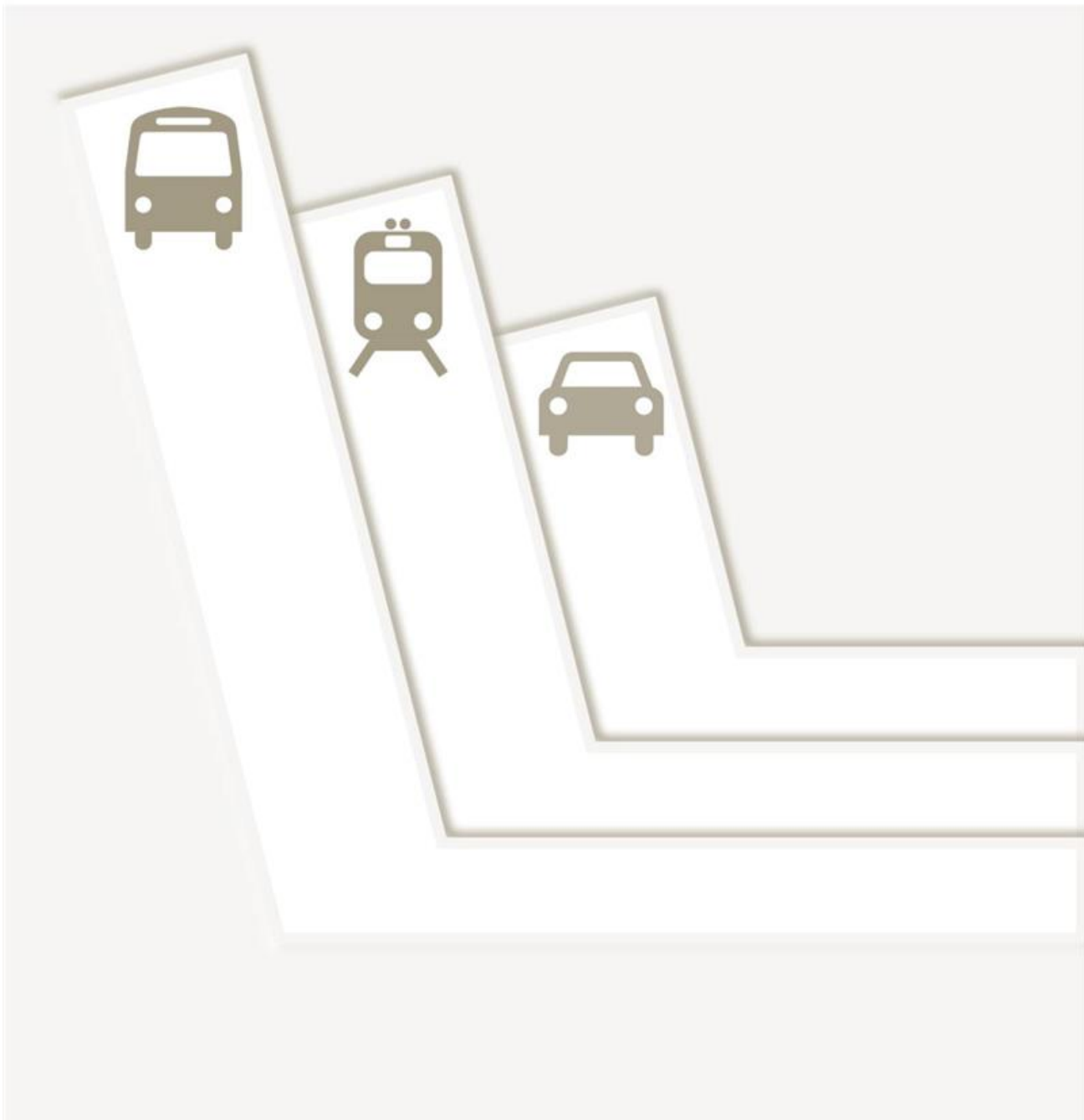
Planuje się, że dodatkowym źródłem finansowania inwestycji mających wpływ na funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego będą środki pochodzące z funduszy unijnych kolejnych okresów programowania budżetu Unii Europejskiej, a także leasing i kredyty bankowe (zakupy nowego taboru, modernizacja bazy transportowej, remonty i rozwój infrastruktury itp.).

W przyszłości, planuje się wylanianie i rozliczanie operatora wewnętrznego świadczącego usługę publicznego transportu zbiorowego na rzecz mieszkańców gminy Łask na zasadach określonych w unijnym Rozporządzeniu (WE) 1370/2007 oraz krajowej Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 roku.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

6 Preferencje dotyczące wyboru środka transportu



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

6.1 Wskaźnik motoryzacji

Od kilkunastu lat w Europie obserwowany jest intensywny rozwój motoryzacji. Zanieczyszczenie środowiska naturalnego, zatłoczenie dróg oraz problemy społeczne są tylko niektórymi z efektów rosnącej presji motoryzacyjnej wpływającej na pogarszanie się życia na zurbanizowanych terenach. Obecnie dąży się do oparcia polityki transportowej o zasady zrównoważonego rozwoju. Celem tak prowadzonej polityki transportowej jest między innymi zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publicznym transportem zbiorowym a transportem indywidualnym.

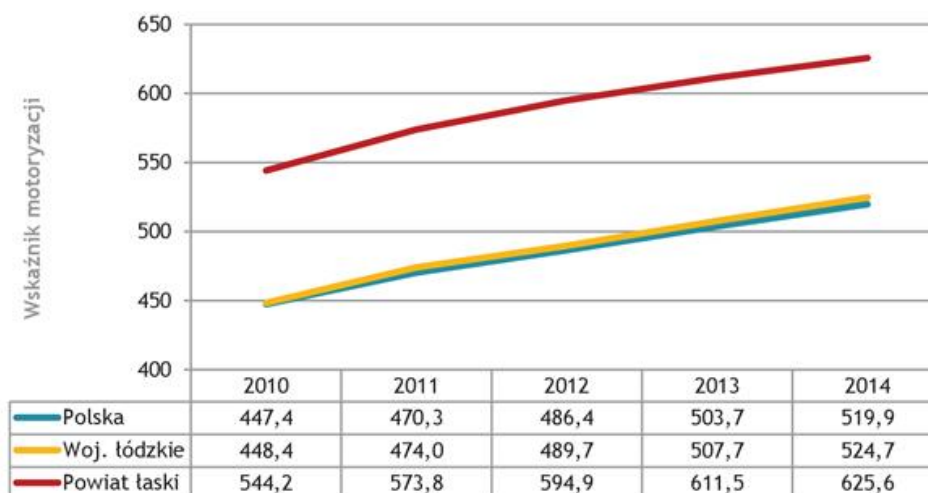
Polityka zrównoważonego rozwoju ma na celu spowolnienie rozwoju motoryzacji indywidualnej i jak największy rozwój i inwestycje w przewozy zbiorowe realizowane za pomocą środków komunikacji miejskiej.

W ramach prowadzenia zrównoważonego rozwoju transportu planuje się dążyć do zmniejszania obciążenia ruchem sieci drogowej poprzez atrakcyjną ofertę przewozową oraz edukację społeczeństwa.

Obciążenie ruchem sieci drogowej jest zależne między innymi od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napętnienia oraz wskaźnika motoryzacji, czyli liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców.

Wskaźnik motoryzacji determinuje prowadzenie takiej polityki parkingowej w gminie, która uwzględnić będzie postulaty związane ze zrównoważonym rozwojem publicznego transportu zbiorowego.

Na poniższym wykresie przedstawiony jest wskaźnik motoryzacji w Polsce, województwie łódzkim i - z powodu braku danych z dokładnością do gmin - w powiecie łaskim.



Wykres 7. Wskaźnik motoryzacji w Polsce, województwie łódzkim oraz powiecie łaskim w latach 2010 - 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

W każdym analizowanym roku wartość wskaźnika motoryzacji w powiecie łaskim rosła i była znacząco wyższa od wskaźnika motoryzacji w województwie łódzkim oraz w Polsce. Rosnący wskaźnik motoryzacji oznacza, że w powiecie przybywa samochodów osobowych, które stanowią konkurencję dla transportu zbiorowego. Mieszkańcy powiatu łaskiego mają coraz łatwiejszy dostęp do komunikacji indywidualnej. Aby zahamować przyrost samochodów osobowych, konieczna jest poprawa atrakcyjności transportu zbiorowego poprzez podwyższenie standardu usług przewozowych.

6.2 Preferowane cechy komunikacji zbiorowej

Potrzeby transportowe mieszkańców gminy Łask są zaspokajane przez transport zbiorowy i indywidualny. Na komunikację zbiorową składa się komunikacja autobusowa o charakterze gminnym, powiatowym i ponadpowiatowym. Ranking postulatów przewozowych oraz stopień ich spełnienia to zestaw determinant wskazujących na kierunki kształtowania podziału zadań przewozowych w transporcie zbiorowym z punktu widzenia pasażera. Podział zadań przewozowych jest mierzony udziałem poszczególnych środków transportu w przewozach i obliczany jako stosunek liczby podróży realizowanych danym środkiem transportu do ogólnej liczby wykonywanych podróży. Standard świadczonych usług komunikacyjnych w gminie Łask należy rozpatrywać przy pomocy następujących postulatów przewozowych:

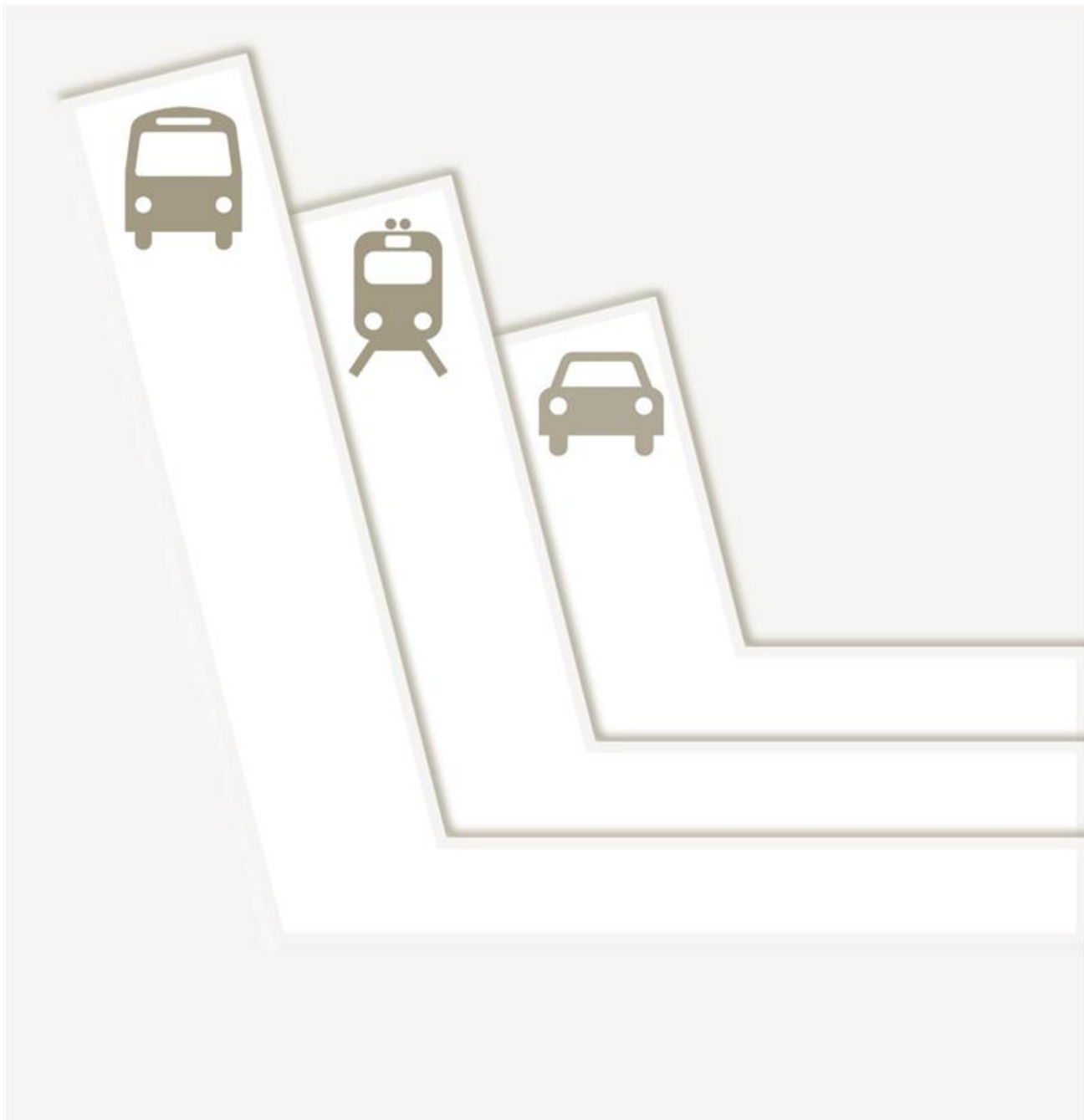
- bezpośredniość - udział linii przebiegających przez miasto;
- częstotliwość - podstawowe standardy częstotliwości kursowania linii w dniu powszednim w godzinach porannych szczytów (6-9), popołudniowych szczytów (14-19) oraz w soboty w południe i niedziele po południu;
- dostępność - odległość do przystanku wyrażona w minutach i metrach, udział niskowejściowego taboru, dostęp dla osób niepełnosprawnych do przystanku;
- informacja - wszystkie dostępne źródła informacji o transporcie publicznym;
- niezawodność - udział niezrealizowanych kursów autobusowych w stosunku do wszystkich kursów planowych;
- niski koszt - taryfa biletowa (ceny podstawowych biletów jednorazowych i okresowych);
- prędkość - poziom prędkości komunikacyjnej autobusów;
- punktualność - udział kursów zrealizowanych z określonym odchyleniem rozkładu jazdy;
- wygoda - udział pojazdów klimatyzowanych, niskowejściowych, zapewnienie miejsc siedzących.

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

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

7 Zasady organizacji rynku przewozów



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

7.1 Gmina Łask jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym zdefiniowała pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego jako właściwą jednostkę samorządu terytorialnego, albo ministra właściwego do spraw transportu zapewniającego funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Burmistrz Łasku jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w miejskich przewozach pasażerskich, która obejmuje linie komunikacyjne na terenie gminy Łask oraz wybrane linie na obszarze gmin ościennych, które zawarły z gminą Łask stosowne porozumienia międzygminne.

Porozumienia te zostały zawarte w oparciu o zapisy Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (j.t.: Dz. U. z 2013 r. poz. 594 z późn. zm.), gdzie wskazano, że gminy mogą zawierać porozumienia międzygminne w sprawie powierzenia jednej z nich określonych przez nie zadań publicznych. Gmina wykonująca zadania publiczne objęte porozumieniem przejmuje prawa i obowiązki pozostałych gmin związane z powierzonymi jej zadaniami, a gminy te mają obowiązek udziału w kosztach realizacji powierzonego zadania.

Do zadań organizatora należy między innymi planowanie, organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Na podstawie zawartych porozumień międzygminnych gminie Łask przekazane zostały zadania w zakresie obsługi linii komunikacyjnych na terenie następujących gmin ościennych:

- gmina Buczek,
- gmina Dobroń,
- gmina Żelów,
- miasto Pabianice.

7.1.1 Realizacja funkcji organizatorskich

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, na czym polega organizowanie publicznego transportu zbiorowego. Funkcje organizatora są realizowane przez Urząd Miejski w Łasku. Są to:

- badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,
- zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
 - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
 - systemu informacji dla pasażera,

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

- ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora,
- określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych, dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów,
- przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (j.t.: Dz. U. z 2012 r. poz.1173 z późn. zm.), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalenie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, czyli zadań związanych z podjęciem niezbędnych środków, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej mającej na celu wyłonienie operatora publicznego transportu zbiorowego lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej wskazane w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 informacje.

Na podstawie analizy funkcji organizatorskich w tabeli poniżej przypisano każdą z powyższych funkcji podmiotom odpowiedzialnym w gminie Łask za ich realizację.

Tabela 10. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w gminie Łask

Funkcje organizatorskie	Podmioty realizujące funkcje
badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	Wydział Gospodarki Komunalnej i Zarządu Dróg /ZKM w Łasku
podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu	Wydział Gospodarki Komunalnej i Zarządu Dróg /ZKM w Łasku
zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: <ul style="list-style-type: none"> ▪ standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców, ▪ korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców, ▪ funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych, ▪ funkcjonowania zintegrowanego systemu 	Rada Miejska w Łasku/ Wydział Gospodarki Komunalnej i Zarządu Dróg /ZKM w Łasku

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

Funkcje organizatorskie	Podmioty realizujące funkcje
taryfowo-biletowego, • systemu informacji dla pasażera	
ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora	Rada Miejska w Łasku
określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych, dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów	Rada Miejska w Łasku / Wydział Gospodarki Komunalnej i Zarządu Dróg
przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Wydział Gospodarki Komunalnej i Zarządu Dróg /ZKM w Łasku
zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Burmistrz Łasku
ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.8), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Rada Miejska w Łasku /Wydział Gospodarki Komunalnej i Zarządu Dróg
ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Wydział Gospodarki Komunalnej i Zarządu Dróg /ZKM w Łasku
wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, czyli zadań związanych z podjęciem niezbędnych środków, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej mającej na celu wyłonienie operatora publicznego transportu zbiorowego lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej wskazane w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 informacje	Wydział Gospodarki Komunalnej i Zarządu Dróg

Źródło: opracowanie własne

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

7.2 Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym określa sposób wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z definicją zawartą w wyżej wspomnianej ustawie, operatorem publicznego transportu zbiorowego jest samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.

Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że operator publicznego transportu zbiorowego może zostać wybrany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnego Ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, Nr 161, poz. 1078 i Nr 182, poz. 1228), albo
- w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz.U. Nr 19, poz. 101, z późn. Zm.), albo
- w trybach bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo tzw. podmiotowi wewnętrznemu, w rozumieniu Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołanego do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo jeśli średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie, lub
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

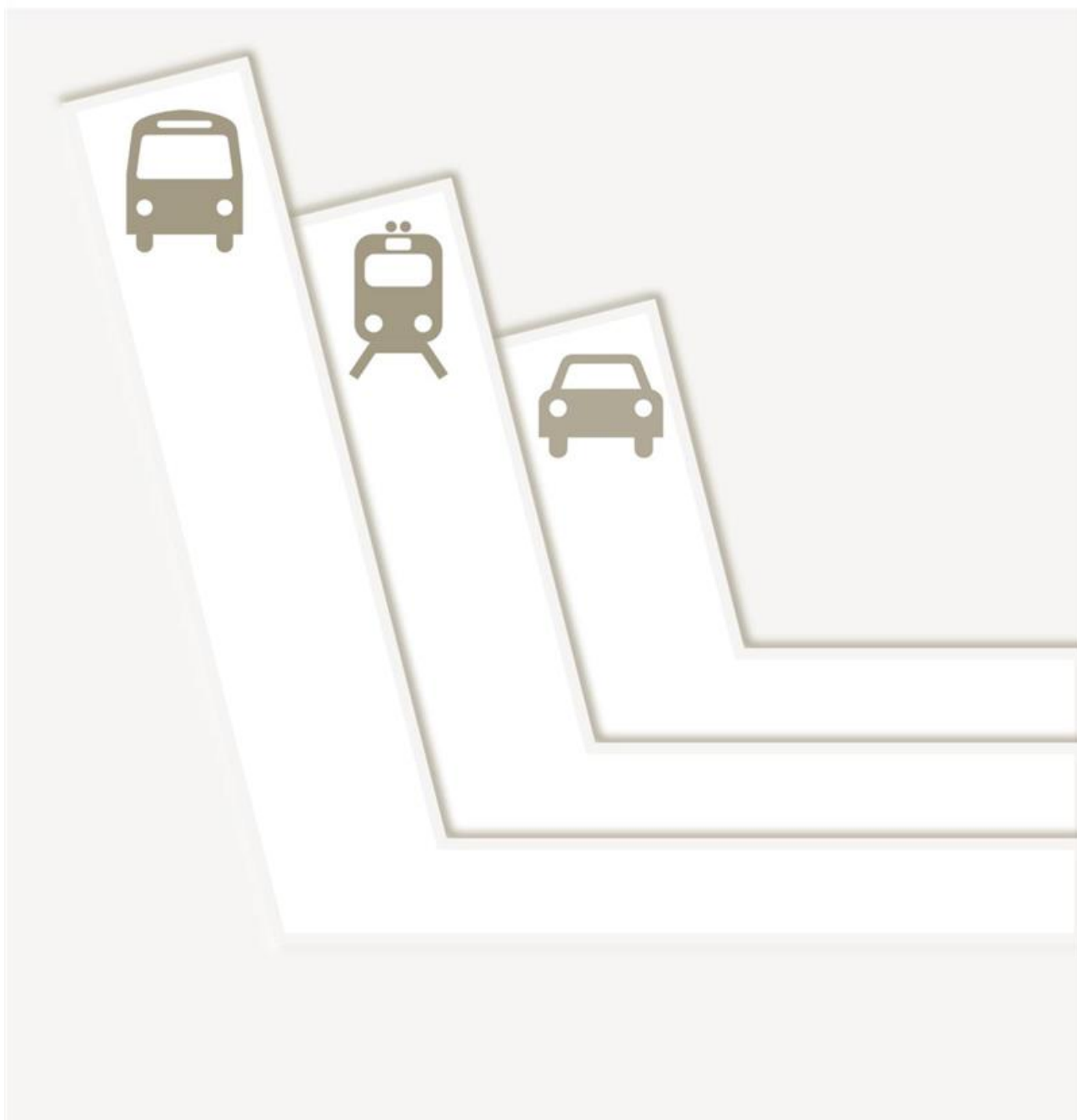
Obecnie operatorem wewnętrznym świadczącym usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego jest Zakład Komunikacji Miejskiej w Łasku.

W przyszłości gmina Łask planuje dokonać wyboru operatora w jednym z ww. trybów.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY LASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

8 Pożądany standard w przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

8.1 Informacje ogólne

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

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

Tabela poniżej przedstawia przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.

Tabela 11. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

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

Źródło: opracowanie własne

Planując podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w komunikacji miejskiej należy pamiętać i uwzględnić:

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

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

8.2 Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska naturalnego

Transport drogowy, poprzez wydzielane spalin, wycieki oleju i innych płynów, jest jednym z głównych źródeł zanieczyszczenia powietrza i gleby. Ponadto tego rodzaju transport emituje również uciążliwy dla otoczenia hałas.

Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, planuje się wspieranie rozwiązań z zakresu organizacji transportu oraz szeroko rozumianej techniki i technologii, mające wpływ na zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska i emisji hałasu. Kluczowe znaczenie ma między innymi proces dostosowywania stanu infrastruktury drogowej do obowiązujących regulacji, trendów unijnych, krajowych standardów oraz wymogów ekologicznych poprzez jej rozbudowę i modernizację. W planach ZKM w Łasku jest sukcesywna, regularna wymiana taboru na nowszy, spełniający bardziej rygorystyczne normy emisji spalin EURO. Jest to działanie istotne z punktu widzenia aspektu ochrony środowiska.

Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych:

- tlenków azotu (NO_x),
- węglowodorów (HC),
- tlenków węgla (CO),
- cząstek stałych.

W poniższej tabeli zaprezentowano normy emisji zanieczyszczeń dla silników wysokoprężnych montowanych w autobusach.

Tabela 12. Normy emisji spalin Euro

Norma	Emisja w g/kWh			
	Tlenek węgla (CO)	Węglowodory (HC)	Tlenki azotu (NO _x)	Cząstki stałe (PM)
EURO 1	4,5	1,1	8,0	0,612
EURO 2	4,0	1,1	7,0	0,250
EURO 3	2,1	0,66	5,0	0,100
EURO 4	1,5	0,46	3,5	0,020
EURO 5	1,5	0,46	2,0	0,020
EURO 6	1,5	0,13	0,4	0,010

Źródło: opracowanie własne

Od stycznia 2014 roku powszechnie obowiązująca normą emisji spalin w nowych autobusach jest obecnie najwyższa norma EURO 6.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

Wymiana taboru, oprócz poprawy stanu bezpieczeństwa, komfortu podróży i obniżenia wielkości zanieczyszczeń powietrza oraz gleby, przełoży się także na zmniejszenie poziomu hałasu emitowanego przez autobusy.

Problem poziomu dopuszczalnej emisji spalin w wybranych strefach ośrodków miejskich jest coraz częściej normowany przez regulacje unijne. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu tworzone są specjalne strefy obejmujące obszary śródmiejskie, do których możliwość wjazdu mają wyłącznie pojazdy spełniające odpowiednio wysokie normy środowiskowe. Do innych proekologicznych rozwiązań mających zastosowanie w taborze eksploatowanym przez operatorów publicznego transportu zbiorowego jest między innymi wykorzystywanie taboru napędzanego udoskonalonymi formami paliw, np. gazem ziemnym czy biopaliwami lub też zasilanego energią elektryczną. Stosuje się również formy mieszane - hybrydowe.

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

8.3 Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej

Dostępność infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy od odległości i struktury urbanistycznej otoczenia przystanku komunikacyjnego oraz strat czasowych związanych m.in. z pokonywaniem przez pieszych miejsc kolizji potoków ruchu pieszych z potokami ruchu samochodowego lub różnic wysokości (w tym schodów).

W celu zwiększenia dostępności do komunikacji zbiorowej planuje się rozważenie wprowadzenia nowych lokalizacji przystanków komunikacyjnych oraz, w trakcie remontów ciągów komunikacyjnych, przenoszenie przystanków możliwie blisko generatorów ruchu.

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

Gmina Łask dąży do dostosowania oferty przewozów pasażerskich do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej poprzez zwiększanie dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego. Podejmowane działania przyczynią się do podniesienia komfortu podróżowania środkami publicznego transportu zbiorowego. Planuje się podjęcie szeregu działań w zakresie:

- przystanków komunikacyjnych,
- taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej,
- informacji dostępnej dla pasażerów.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY LASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

8.4.1 Standard w zakresie przystanków komunikacyjnych

Na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględnia się potrzeby osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Przy budowie, remoncie, modernizacji bądź przebudowie infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planowana jest eliminacja wszelkich typów barier: na drodze dojścia do przystanku komunikacyjnego i w miejscach przekraczania ciągów komunikacyjnych oraz lokowania samych przystanków komunikacyjnych możliwie blisko generatorów ruchu.

Planuje się ponadto:

- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej w obszarze ciągów pieszych,
- dostosowywanie wysokości peronów do poziomu podłogi taboru niskopodłogowego,
- umożliwienie, poprzez konstrukcję przystanku, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej.

8.4.2 Standard w zakresie taboru

W zakresie taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej planuje się, aby nowe pojazdy były w pełni dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. Szczególne znaczenie będą miały parametry taboru w zakresie:

- poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskopodłogowego (pożądane są pojazdy z niską podłogą),
- wyposażenia w tzw. „przyklęk”,
- zapewnienia specjalnego miejsca przeznaczonego dla wózka inwalidzkiego,
- instalacji urządzeń sygnalizacyjnych dla pasażerów,
- liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości i rozmieszczenia,
- dostępności informacji wizualnej dostosowanej do potrzeb osób niedosłyszących oraz informacji głosowej dla osób niedowidzących.

Gmina Lask planuje zakup 14 fabrycznie nowych, niskopodłogowych autobusów miejskich, w tym:

- 8 sztuk o długości do 10 metrów,
- 4 sztuk o długości do 8 metrów,
- 2 sztuk o długości do 12 metrów.

Wszystkie pojazdy będą spełniać najnowsze normy emisji spalin (EURO 6) oraz będą dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych poprzez spełnienie wymienionych wyżej parametrów.¹

¹ Studium wykonalności inwestycji „Modernizacja transportu publicznego”

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY LASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

8.4.3 Standard w zakresie informacji pasażerskiej

Z punktu widzenia osób niepełnosprawnych o obniżonej zdolności poznawczo-sensorycznej szczególnie ważnymi elementami informacji są:

- informacja dźwiękowa - pozwalająca osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować następny przystanek w czasie podróży autobusem oraz przystanek, na którym pojazd się aktualnie znajduje,
- informacja wizualna ułatwiająca podróże osobom niedosłyszącym.

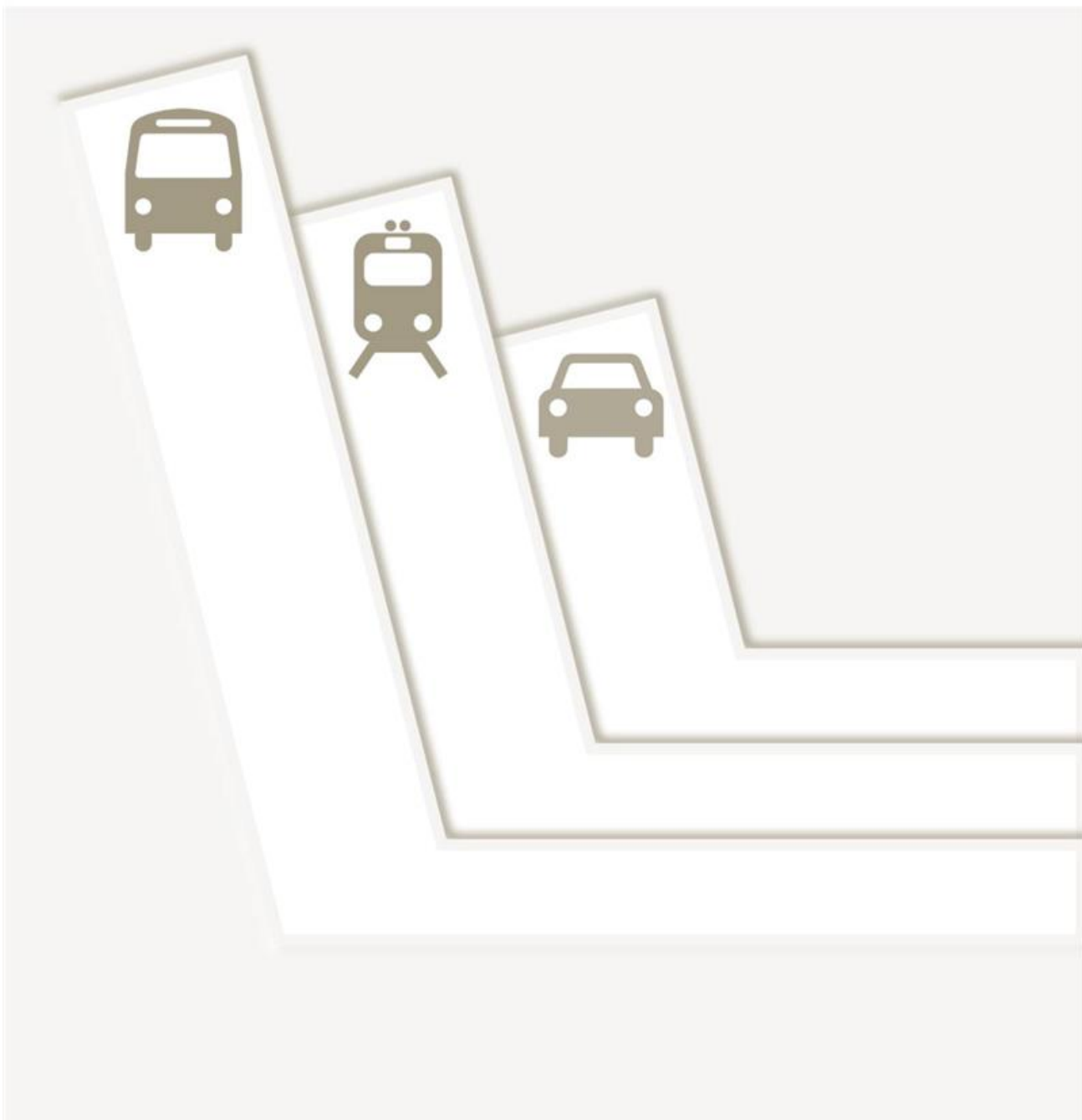
Wymienione powyżej czynniki pozytywnie wpływają na standard usług w zakresie obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. Ponadto podwyższają one ocenę komunikacji zbiorowej także wśród pasażerów pełnosprawnych.

Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często, z racji wieku i stanu zdrowia, nie mogą podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną, dlatego wybierają komunikację zbiorową. Standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej jest dla tej grupy pasażerów szczególnie ważnym aspektem.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY LASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

9 Przewidywany sposób organizowania systemu informacji pasażerskiej



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

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

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

ZKM w Łasku ma obowiązek zamieszczania rozkładów jazdy na przystankach lub dworcach. W zamian za udostępnienie informacji o ofercie przewoźnika, gmina ma prawo do pobierania opłat ustalonych w umowach.

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

- sieci i przebiegu tras linii komunikacyjnych,
- godzin odjazdów środków transportu,
- obowiązujących opłat za przejazd,
- obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- regulaminów przewozu osób.

Docelowy kształt systemu informacji dla pasażerów w gminie Łask pokazany został w poniższej tabeli.

Tabela 13. Kształt systemu informacji dla pasażerów

Część składowa systemu	Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności
Zintegrowana informacja na przystankach	<ol style="list-style-type: none"> 1) Widoczna nazwa przystanku (np. na wiacie) 2) Rozkłady jazdy na przystankach. 3) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów na wiatkach przystankowych. 4) Schematy sieci komunikacyjnej na tablicach umieszczonych na wiatkach. 5) Zewnętrzny system zapowiedzi głosowej o numerze linii i kierunku docelowym pojazdu podjeżdżającego na przystanek na terenach miejskich. 6) Informacja o możliwości kontynuowania podróży innym środkiem transportu. 7) Tablice z dynamiczną informacją pasażerską (rzeczywisty czas oczekiwania na autobus, informacje dodatkowe) na wybranych przystankach.
Informacja w pojazdach	<ol style="list-style-type: none"> 1) Zewnętrzne tablice kierunkowe (diodowe, ciekłokrystaliczne lub inne). 2) Informacja o opłatach i ulgach, wyciąg z regulaminu przewozów. 3) Wewnętrzne tablice prezentujące pełną trasę przejazdu oraz inne informacje (m.in. następny przystanek).

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY LASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

Część składowa systemu	Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności
Zintegrowana informacja na stronie internetowej miasta dostępna również w telefonach komórkowych (smartfonach) oraz tabletach	<ol style="list-style-type: none">1) Informacja o rozkładach jazdy.2) Informacja o opłatach, ulgach, regulaminie przewozów.3) Wyszukiwarka połączeń.4) Mapy i schematy sieci komunikacyjnej.5) Lokalizacja pojazdów komunikacji miejskiej na mapie (położenie w czasie rzeczywistym)

Źródło: opracowanie własne

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

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

10

Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

10.1 Informacje wstępne

Punktem wyjścia do planowania kierunków rozwoju i zasad polityki transportowej powinna być obiektywna ocena możliwości gospodarczych (budżetowych) gminy. Skala ograniczeń ekonomicznych wpływa na formułowanie realnych programów rozwojowych w danej dziedzinie życia i funkcjonowania danego ośrodka. Rozwój transportu jest procesem ciągłym. Cechuje go wysoka złożoność jako systemu, na który składa się wiele czynników zarówno pośrednich, jak i bezpośrednich. Konieczność pogodzenia przeciwstawnych celów w odniesieniu do rozwoju gospodarczego, kwestii ochrony środowiska oraz respektowania postulatów mieszkańców jest dylematem, przed jakim stoją wszystkie jednostki samorządu terytorialnego.

Organizator publicznego transportu zbiorowego planuje takie zarządzanie usługami przewozowymi, aby te w pełni zaspokajały potrzeby transportowe mieszkańców związane z lokalnym transportem zbiorowym, a także były zgodne z polityką zrównoważonego transportu. Rozwój publicznego transportu zbiorowego będzie zrównoważony dzięki dążeniu i osiągnięciu odpowiedniego podziału zadań przewozowych pomiędzy transport indywidualny i zbiorowy (z priorytetem dla transportu zbiorowego). Publiczny transport zbiorowy w gminie Łask i gminach, które podpisały porozumienia, nie powinien być wykorzystywany tylko przez osoby nie mogące z racji wieku, stanu zdrowia bądź sytuacji materialnej korzystać z komunikacji indywidualnej.

Dzięki zoptymalizowaniu sieci komunikacyjnej i ciągłej poprawie jakości oferowanych usług przewozowych, publiczny transport zbiorowy stanie się realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Zwiększenie atrakcyjności oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego poprzez modyfikację kształtu sieci komunikacyjnej, koordynowanie rozkładów jazdy w sposób ułatwiający przesiadki na przystankach węzłowych oraz dostosowanie taryfy opłat do potrzeb mieszkańców analizowanego obszaru, przyczyni się do zwiększenia popytu na te usługi poprzez pozyskanie nowych pasażerów. Beneficjentami zwiększenia sprawności funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego będą jego pasażerowie, jak i wszyscy użytkownicy systemu transportowego oraz środowisko naturalne. Sieć komunikacyjna uwzględniac będzie potrzeby transportowe, powstałe w wyniku oddziaływania nowych generatorów ruchu nakreślonych w planach miejscowych.

10.2 Tabor

Tabor posiadany przez ZKM w Łasku jest przestarzały oraz nie spełnia wymogów w zakresie przewozu osób niepełnosprawnych oraz ochrony środowiska. W związku z tym, aby podnieść standard realizowanych przewozów, gmina Łask planuje zakup 14 nowych pojazdów niskopodłogowych o wysokim standardzie i napędzanych biopaliwem.

W ramach inwestycji przewidziano zakup fabrycznie nowych, niskopodłogowych autobusów miejskich o parametrach:

- o długości do 10 metrów - 8 sztuk,
- o długości do 8 metrów - 4 sztuki,
- o długości do 12 metrów - 2 sztuki.

Pojazdy będą spełniać wszystkie wymagane standardy, opisane szerzej w rozdziale 8.4.2.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

Nowo zakupione pojazdy zastąpią najstarsze autobusy kursujące na liniach ZKM w Łasku. Ponadto gmina planuje wykorzystanie Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS) w zakresie komunikacji pojazd - pojazd i pojazd - infrastruktura.

10.3 Rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu

Rosnący ruch samochodowy, a w szczególności ruch pojazdów indywidualnych powoduje, że drogi na obszarze opracowania ulegają szybkiemu zakorkowaniu. Skutkiem tego zjawiska jest spadek średniej prędkości komunikacyjnej, a także negatywny wpływ na jakość powietrza. Dlatego ważnym kierunkiem rozwoju transportu w gminie Łask i gminach, z którymi zostało zawarte porozumienie, jest wprowadzenie rozwiązań z zakresu inżynierii ruchu i preferencji dla pojazdów transportu publicznego. Poniżej opisano rozwiązania, które - wprowadzone w przyszłości - poprawią jakość transportu zbiorowego na analizowanym obszarze.

10.3.1 Przystanki komunikacyjne

W obszarze przystanków komunikacyjnych, nowo budowanych i modernizowanych, planuje się takie dobieranie wysokości krawędzi peronowych, aby różnice pomiędzy poziomem podłogi w pojeździe i poziomem krawędzi peronowej były możliwie najmniejsze. Beneficjentami takiego rozwiązania są w szczególności osoby niepełnosprawne i o ograniczonej zdolności ruchowej, osoby starsze czy osoby prowadzące wózki dziecięce. Eliminacja możliwie dużej liczby progów jest kosztowna, ale przynosi wymierne efekty i zwiększa dostępność komunikacji publicznej.

W celu uspokojenia ruchu na drogach wąskich, promocji transportu zbiorowego oraz racjonalnego wykorzystywania przestrzeni miejskiej, w krajach Europy Zachodniej rozszerza się trend budowy tzw. antyzatok w miejscu zatok autobusowych. Zaoszczędzone w wyniku likwidacji zatoki miejsce wykorzystuje się w celu poszerzenia chodnika lub stworzenia punktu np. B&R.

10.3.2 Systemy parkingowe

Systemy Bike&Ride, Kiss&Ride oraz Park&Ride integrują między sobą różne środki transportu: transport rowerowy, samochodowy i zbiorowy.

W systemie B&R (Bike&Ride - zaparkuj rower i jedź) łączy się parking rowerowy z przystankiem komunikacyjnym.

System K&R (Kiss&Ride - pocałuj i jedź) polega na wysadzeniu na/odebraniu z przystanku komunikacyjnego pasażera przez kierowcę samochodu.

W systemie P&R (Park&Ride - parkuj i jedź) podróżny zostawia samochód na parkingu zlokalizowanym najczęściej na obrzeżu miasta lub strefy centralnej miasta przy przystanku komunikacyjnym i kontynuuje podróż środkami transportu zbiorowego.

Parkingi typu P&R i K&R powinny powstawać przy przystankach (pętlach) autobusowych na wlocie do miasta i przy węzłach przesiadkowych, umożliwiając odbycie części podróży

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

prywatnym samochodem i części transportem zbiorowym. Parkingi K&R potrzebne są także w okolicach szkół, aby rodzice mieli możliwość szybkiego i sprawnego przywiezienia/odebrania dziecka ze szkoły.

10.4 Węzły przesiadkowe

W ramach projektu modernizacji transportu publicznego gmina Łask planuje budowę węzła przesiadkowego przy rondzie przy dworcu PKP w miejscowości Łask-Kolumna, a także zagospodarowanie na ten cel działki, na której znajduje się siedziba ZKM w Łasku. W założeniu inwestycje te mają na celu lepszą integrację różnych środków transportu poprzez realizację systemów parkingowych Bike&Ride i Park&Ride oraz sprawniejsze korzystanie z oferty Wspólnego Biletu Aglomeracyjnego.

10.5 Integracja środków publicznego transportu zbiorowego

Pełnowymiarowa integracja usług przewozowych dostępnych na obszarze objętym niniejszym planem transportowym jest jednym z kierunków rozwoju, do którego planuje się dążyć.

Gmina Łask przystąpiła do porozumienia międzygminnego z dnia 30 maja 2014 r. w sprawie wprowadzenia specjalnej zintegrowanej oferty taryfowej pod nazwą Wspólny Bilet Aglomeracyjny (WBA). WBA to oferta skierowana do osób korzystających z przejazdów komunikacją miejską w Łodzi, Pabianicach, Zgierzu, Łasku, Zduńskiej Woli, Sieradzu, Strykowie, Głownie i Łowiczu oraz pociągami Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej i Przewozów Regionalnych.

Bilety okresowe zawarte w tej ofercie można zakupić w każdym stacjonarnym punkcie sprzedaży (Biuro Obsługi Klienta, Punkt Obsługi Klienta i Punkt Sprzedaży Biletów), w 600 biletomatach mobilnych znajdujących się w pojazdach MPK-Łódź oraz w 10 biletomatach stacjonarnych zainstalowanych w wybranych miejscach Łodzi.

Kolej Aglomeracyjna jest priorytetem w województwie łódzkim. Gmina Łask partycypuje w programie WBA od początku jego istnienia, a stworzenie punktu przesiadkowego w Kolumnie stworzy korzystniejsze warunki do korzystania z tego biletu.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

11

Weryfikacja oraz aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Łask



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

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

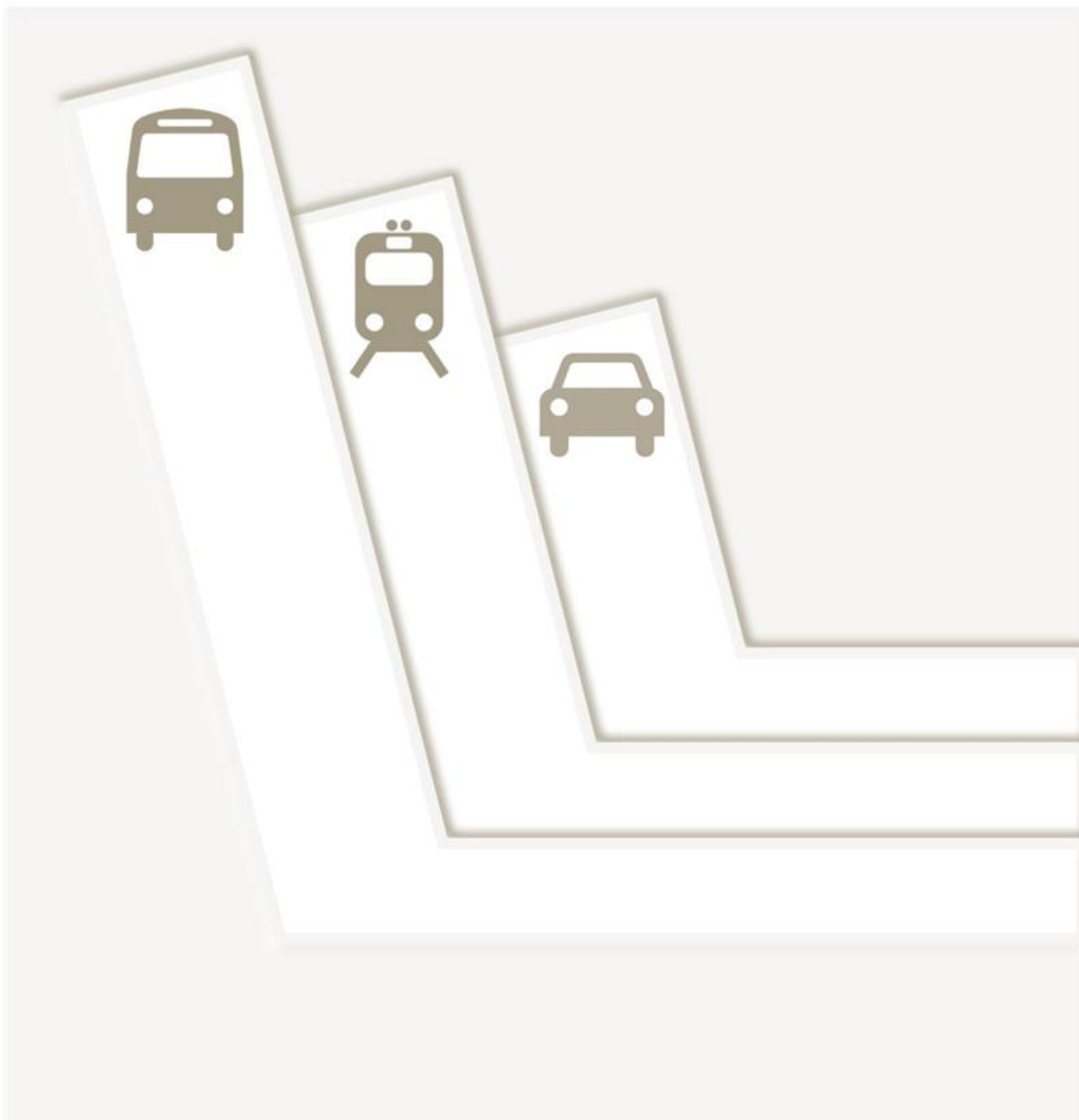
Z uwagi na wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, iż rokrocznie dokonywana będzie weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym opracowaniu i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy mieć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

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

12

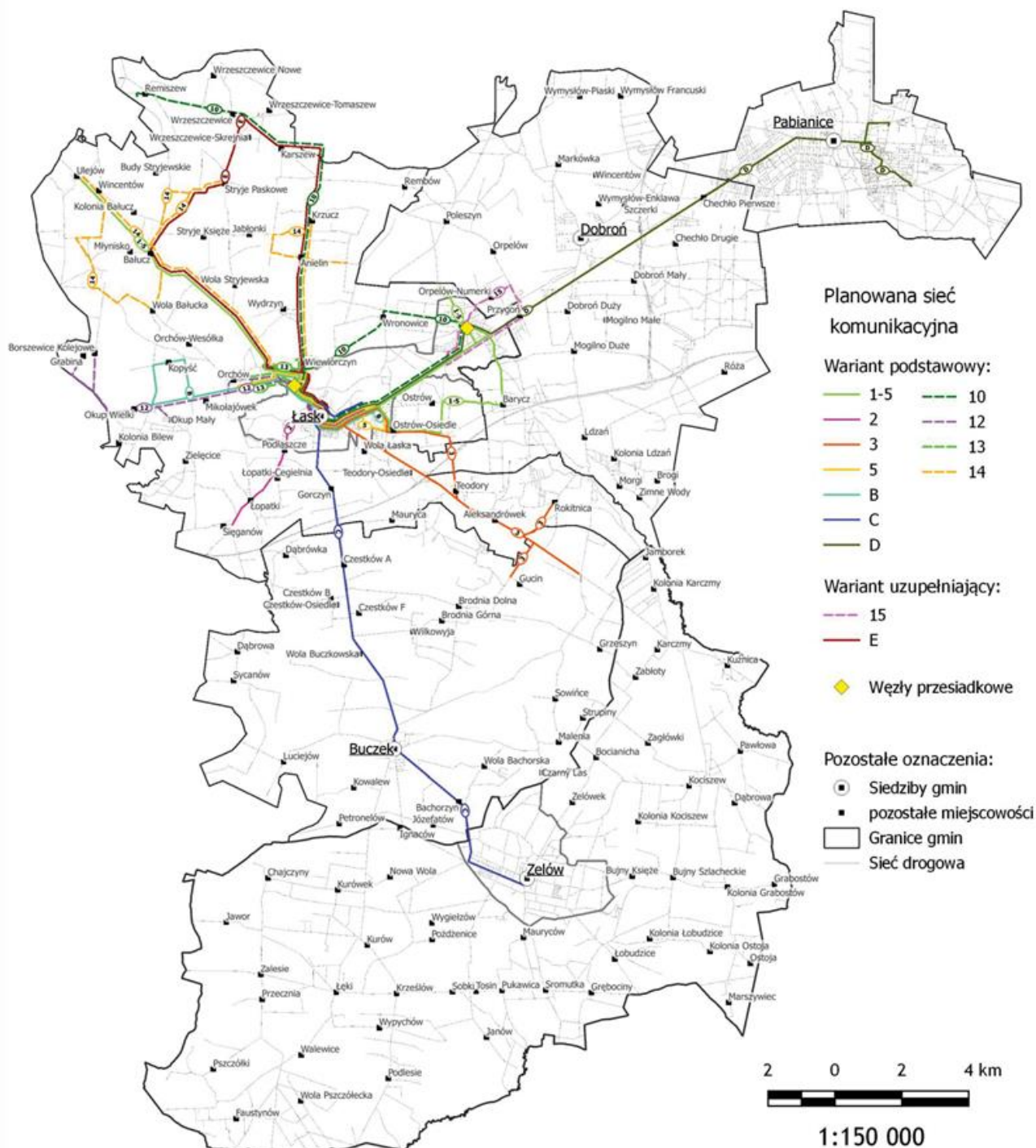
Część graficzna



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY LASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

Planowana sieć komunikacyjna



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

13

Spis tabel, wykresów i map



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY ŁASK

NA LATA OD 2016 DO 2021 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

13.1 Spis tabel

Tabela 1. Powierzchnia gmin Łask oraz gmin Buczek, Dobroń, Żelów i miasta Pabianice według kierunków wykorzystania na rok 2014.....	21
Tabela 2. Wykaz obecnych linii autobusowych.....	27
Tabela 3. Tabor wykorzystywany przez ZKM w Łasku	31
Tabela 4. Wykaz linii planowanej sieci komunikacyjnej o charakterze użyteczności publicznej.....	33
Tabela 5. Urzędy i instytucje publiczne na obszarze opracowania.....	40
Tabela 6. Placówki oświatowe na obszarze opracowania.....	41
Tabela 7. Obiekty kulturalne, rekreacyjne i sportowe na obszarze opracowania.....	43
Tabela 8. Placówki służby zdrowia na obszarze opracowania.....	44
Tabela 9. Wykaz największych zakładów pracy zlokalizowanych w obszarze opracowania	45
Tabela 10. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w gminie Łask	57
Tabela 11. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.....	61
Tabela 12. Normy emisji spalin Euro.....	62
Tabela 13. Kształt systemu informacji dla pasażerów	67

13.2 Spis wykresów

Wykres 1. Liczba ludności w latach 2010-2015 na obszarze objętym planem	12
Wykres 2. Gęstość zaludnienia w roku 2015 na obszarze objętym planem.....	13
Wykres 3. Struktura funkcjonalna ludności w latach 2010-2015 na obszarze objętym planem	13
Wykres 4. Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w latach 2010-2015 na obszarze objętym planem	14
Wykres 5. Prognoza liczby ludności do 2025 r.	15
Wykres 6. Prognoza struktury funkcjonalnej ludności do roku 2025	15
Wykres 7. Wskaźnik motoryzacji w Polsce, województwie łódzkim oraz powiecie łaskim w latach 2010 - 2014	53

13.3 Spis map

Mapa 1. Lokalizacja i granice obszaru opracowania	10
Mapa 2. Zagospodarowanie przestrzenne gmin objętych planem	22
Mapa 3. Układ sieci transportowej na terenie objętym niniejszym planem	23
Mapa 4. Obecna sieć komunikacyjna na obszarze objętym planem	29
Mapa 5. Sieć przewozów szkolnych obsługiwanych przez ZKM w Łasku.....	30
Mapa 6. Sieć komunikacyjna zaplanowana przez Marszałka Województwa Łódzkiego	32
Mapa 7. Generatory ruchu w granicach obszaru opracowania	39
Mapa 8. Dojazdy mieszkańców gmin: Łask, Buczek, Dobroń, Żelów i miasta Pabianice do pracy poza gminę zamieszkania	47