



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO

Warszawa, dnia 7 października 2016 r.

Poz. 8628

UCHWAŁA NR XIX/110/2016 RADY POWIATU W SOCHACZEWIE

z dnia 29 września 2016 r.

w sprawie przyjęcia Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Sochaczewskiego

Na podstawie art. 12 pkt 11 i art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz.U. z 2016 r. poz. 814) oraz art.13 ust. 2 w związku z art. 9 ust. 1 pkt 3 lit. a i ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2015 r. poz. 1440 z późn. zm.) Rada Powiatu w Sochaczewie uchwala, co następuje:

§ 1. Uchwala się „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Sochaczewskiego”, stanowiący załącznik do uchwały.

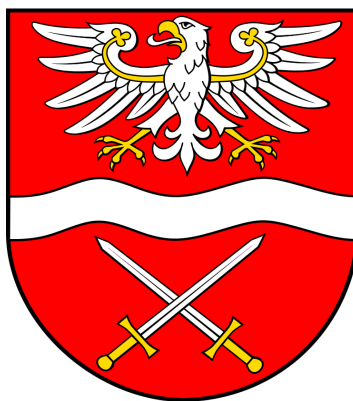
§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu w Sochaczewie.

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

Przewodniczący Rady Powiatu w Sochaczewie

Andrzej Kierzkowski

*Załącznik do Uchwały Nr XIX/110/2016
Rady Powiatu w Sochaczewie
z dnia 29 września 2016 roku w sprawie przyjęcia
Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego
dla Powiatu Sochaczewskiego*



**Plan Zrównoważonego Rozwoju
Publicznego Transportu Zbiorowego
dla Powiatu Sochaczewskiego**

Spis treści

CZEŚĆ TEKSTOWA	5
1 Wprowadzenie.....	6
1.1 Cel opracowania	6
1.2 Obszar objęty planem.....	7
1.3 Plan transportowy wyższego rzędu.....	7
1.4 Definicje i określenia.....	7
2 Charakterystyka powiatu sochaczewskiego.....	10
2.1 Położenie geograficzne powiatu.....	10
2.2 Gminy powiatu sochaczewskiego	11
3 Charakterystyka sieci transportowej powiatu sochaczewskiego.....	15
3.1 Sieć transportowa powiatu	15
3.1.1 Drogi krajowe.....	17
3.1.2 Drogi gminne i powiatowe	18
3.1.3 Drogi wojewódzkie	21
3.1.4 Linie kolejowe.....	22
3.2 Przystanki komunikacyjne.....	22
3.3 Dworce autobusowe, węzły przesiadkowe	23
4 Ocena i prognozy potrzeb przewozowych	24
4.1 Liczba ludności i gęstość zaludnienia.....	25
4.2 Migracja ludności	27
4.3 Prognoza liczby ludności	28
4.4 Liczba ludności wg ekonomicznej grupy wieku.....	28
4.5 Sytuacja społeczno-gospodarcza powiatu sochaczewskiego.....	30
4.5.1 Liczba pracujących, bezrobotnych i stopa bezrobocia.....	30
4.5.2 Liczba podmiotów gospodarczych.....	32
4.5.3 Przepływ ludności związany z zatrudnieniem.....	35
4.6 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej.....	36
4.6.1 Urzędy i instytucje publiczne	37
4.6.2 Powiatowe placówki oświatowe.....	38
4.6.3 Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne.....	40
4.6.4 Placówki służby zdrowia	41
4.7 Zakłady produkcyjne oraz centra dystrybucji	42

4.8 Turystyka i baza noclegowa.....	44
4.9 Wskaźnik motoryzacji.....	45
5 Dostępność do publicznego transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej zdolności ruchowej.....	47
5.1 Przepisy krajowe	47
5.2 Przepisy unijne.....	47
5.3 Dostępność do infrastruktury przystankowej.....	49
6 Wpływ transportu na środowisko	49
6.1 Emisja zanieczyszczeń.....	49
6.2 Hałas	51
7 Charakterystyka istniejącej oferty przewozowej.....	53
7.1 Gminne przewozy pasażerskie.....	53
7.1.1 Gmina Miasto Sochaczew	54
7.1.2 Gmina Sochaczew	55
7.1.3 Gmina Nowa Sucha	56
7.1.4 Gmina Brochów	56
7.1.5 Gmina Teresin	57
7.1.6 Gmina Rybno	57
7.1.7 Gmina Młodzieszyn	58
7.1.8 Gmina Iłów	58
7.2 Powiatowe przewozy pasażerskie	58
7.3 Ponadpowiatowe przewozy pasażerskie	64
7.4 Oferta przewozowa kolei	66
8 Stan zagospodarowania przestrzennego	70
8.1 Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju.....	70
8.2 Plan zagospodarowania przestrzennego województwa.....	71
8.3 Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin	73
8.3.1 Gmina Miasto Sochaczew	73
8.3.2 Gmina Sochaczew.....	74
8.3.3 Gmina Teresin.....	75
8.3.4 Gmina Nowa Sucha.....	76
8.3.5 Gmina Brochów	77
8.3.6 Gmina Młodzieszyn	78
8.3.7 Gmina Rybno	79

8.3.8 Gmina Iłów	80
9 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.....	81
10 Przewidywane finansowanie usług przewozowych	82
10.1 Źródła finansowania	82
10.2 Formy finansowania	83
10.3 Zasady finansowania	83
11 Zasady organizacji rynku przewozów	84
11.1 Powiat Sochaczewski jako organizator publicznego transportu zbiorowego	85
11.2 Przewidywany tryb wybór operatora publicznego transportu zbiorowego.....	85
12 Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	87
12.1 Informacja w zakresie godziny przyjazdu lub odjazdu środków transportu	87
12.2 Informacja w zakresie obowiązujących opłat	88
12.3 Informacja w zakresie obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.....	88
12.4 Informacja w zakresie węzłów przesiadkowych.....	88
12.5 Informacja i koordynacja połączeń różnych rodzajów środków transportu	89
12.6 Dostęp do informacji o regulaminie przewozu osób.....	89
13 Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	90
14 Planowana sieć komunikacyjna.....	91
CZEŚĆ GRAFICZNA.....	92
Źródła opracowania.....	94
Spis tabel.....	97

CZEŚĆ TEKSTOWA

1 Wprowadzenie

Niniejszy „*Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Sochaczewskiego*” został opracowany na podstawie ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. z dnia 24 sierpnia, Dz. U. z 2015 r. poz. 1440) oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684).

Wymóg opracowania planu transportowego w przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej przez powiat sochaczewski wynika z art. 9 ust. 3 ww. ustawy, który obliguje powiat liczący co najmniej 80 tys. mieszkańców do sporządzenia planu w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich.

Zgodnie z art. 10 ustawy projekt planu transportowego poddany zostanie trzytygodniowym konsultacją społeczną, których celem będzie zapoznanie mieszkańców powiatu sochaczewskiego z ww. dokumentem oraz stworzenie możliwości zgłoszenia opinii m.in. co do kształtu sieci komunikacyjnej, środków transportu i innych rozwiązań w zakresie przewozów pasażerskich.

Starosta jako organizator publicznego transportu zbiorowego po rozpatrzeniu opinii dotyczących projektu planu, a w przypadku uznania za zasadne wniosków w nich zawartych, dokona stosownych zmian w projekcie planu transportowego.

Projekt planu transportowego po konsultacjach zostanie przedstawiony Radzie Powiatu celem podjęcia stosownej uchwały.

1.1 Cel opracowania

Zasadniczym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest zaplanowanie i uporządkowanie rynku przewozu osób w zakresie publicznego transportu.

Plan transportowy przewiduje utrzymanie usług przewozowych co najmniej na obecnym poziomie oraz dalsze kształtowanie potrzeb przewozowych w myśl zasady zrównoważonego rozwoju, którą można zdefiniować jako system, który zapewnia równowagę między czynnikami społecznymi i gospodarczymi, a rozwojem przestrzennym i ochroną środowiska.

1.2 Obszar objęty planem

Zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 1, plan transportowy określa w szczególności sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. W niniejszym planie przewiduje się przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego, który wykonywany będzie w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice administracyjne powiatu sochaczewskiego.

1.3 Plan transportowy wyższego rzędu

Zgodnie z art. 11 ust. 1 pkt. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w projekcie „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Sochaczewskiego” uwzględniono plan transportowy opracowany przez marszałka województwa mazowieckiego, który został przyjęty Uchwałą nr 217/14 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 3 listopada 2014 r. w sprawie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego.

1.4 Definicje i określenia

Użyte przy opracowaniu niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu sochaczewskiego określenia zostały zdefiniowane w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym i w szczególności oznaczają:

publiczny transport zbiorowy – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;

linia komunikacyjna – połączenie komunikacyjne na:

- a) sieci dróg publicznych, albo
- b) liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo
- c) akwenach morskich lub wodach śródlądowych – wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;

sieć komunikacyjna – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;

organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007;

operator publicznego transportu zbiorowego – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie;

przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu;

gminne przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;

powiatowe przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;

przystanek komunikacyjny – miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.);

dworzec – miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych;

zintegrowany węzeł przesiadkowy – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;

przewóz o charakterze użyteczności publicznej – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze;

rekompensata – środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

2 Charakterystyka powiatu sochaczewskiego

2.1 Położenie geograficzne powiatu

Powiat sochaczewski położony jest w zachodniej części Mazowsza na Równinie Łowicko – Błońskiej nad dolnym odcinkiem rzeki Bzury. Północną granicę powiatu tworzy rzeka Wisła, a od wschodu powiat opiera się o Puszcę Kampinoską. Graniczy z siedmioma powiatami należącymi do województwa mazowieckiego: gostynińskim, plockim, płońskim, nowodworskim, warszawskim - zachodnim, grodziskim, żyrardowskim oraz z dwoma powiatami województwa łódzkiego: skierniewickim i łowickim.

Powiat sochaczewski obejmuje obszary następujących gmin: Iłów, Młodzieszyn, Brochów, Rybno, Sochaczew, Teresin i Nowa Sucha oraz miasto Sochaczew. Powierzchnia powiatu wynosząca 735 km² stanowi 2% obszaru województwa mazowieckiego. Stawia go ona na 25 miejscu wśród 37 ziemskich powiatów regionu, a więc należy do grupy mniejszych powiatów regionu. Stolicą powiatu jest Gmina Miasto Sochaczew.



Rysunek 1. Gminy powiatu sochaczewskiego

2.2 Gminy powiatu sochaczewskiego

Gmina Miasto Sochaczew

Sochaczew – jedno z najstarszych miast na Mazowszu o ponad 700-letniej historii, jest usytuowany w zachodniej części województwa, na europejskich szlakach komunikacyjnych co zapewnia miastu dogodne warunki rozwoju. Przez miasto przebiega międzynarodowa trasa Berlin-Moskwa, którą można pokonać zarówno samochodem jak i pociągiem. Sochaczew położony jest w pobliżu trzech większych aglomeracji, ok. 50 km na zachód od Warszawy, 60 km od Płocka i ok. 70 km od Łodzi. Umiejscowiony jest także przy międzynarodowej magistrali kolejowej E20 relacji Berlin – Kunowice – Poznań – Warszawa – Terespol – Moskwa, a ze stacji Sochaczew dostępne są bezpośrednie połączenia m.in. do Torunia, Lublina, Szczecina, Białegostoku i kilku innych dużych miast. Należy nadmienić, że w Sochaczewie działa również kolej wąskotorowa, która od 1984 roku pełni wprawdzie wyłącznie funkcje muzealne, ale przejazdy zabytkową ciuchcią na linii Sochaczew – Wilcze Tułowskie stanowią szczególną atrakcję turystyczną.

Gmina Sochaczew

Gmina położona jest w zachodniej części Mazowsza, na równinie Łowicko – Błońskiej. Od północy graniczy z gminą Młodzieszyn, od zachodu z gminą Rybno, od południa z gminą Nowa Sucha oraz od wschodu z gminą Teresin i gminą Kampinos (należącą do powiatu warszawskiego – zachodniego). Obszar gminy to 91,41 km² wokół miasta Sochaczew, co stanowi 12,5% powierzchni powiatu. Dominującym elementem krajobrazu są tu użytkowane rolniczo-ilaste lub piaszczyste równiny. W sąsiedztwie rzek Bzury, Utraty, Pisi rozpościerają się malownicze łąki oraz zarośla wierzbowe.

Gmina jest usytuowana na przecięciu ważnych szlaków komunikacyjnych o znaczeniu międzynarodowym: drogi krajowej DK92 relacji Świecko – Terespol oraz drogi krajowej DK50 relacji Ciechanów – Płońsk – Wyszogród – Sochaczew – Żyrardów – Mszczonów – Grójec – Góra Kalwaria – Mińsk Mazowiecki – Ostrów Mazowiecka (tzw. „dużej obwodnicy Warszawy”), a także drogi wojewódzkiej DW580 Sochaczew – Żelazowa Wola – Leszno – Warszawa. W skład administracyjny gminy wchodzi 34 sołectwa, w których mieszka ponad 10.000 osób.

Gmina Teresin

Gmina położona jest w zachodniej części województwa mazowieckiego w powiecie sochaczewskim. Od północy graniczy z gminą Kampinos i Leszno, od strony zachodniej z gminą Sochaczew, od południa z gminą Nowa Sucha i Wiskitki, a od wschodu z gminą Baranów i Błonie. Powierzchnia gminy wynosi 8 789 ha, z czego zdecydowaną większość stanowią użytki rolne, zaś 570 ha zajmują lasy i grunty leśne. Wielkie areale gruntów rolnych znajdują się w południowej części gminy. Północna jej część stanowi natomiast tereny, będące otuliną Kampinoskiego Parku Narodowego i są zarezerwowane dla rozwoju turystyki i rekreacji. Centrum gminy charakteryzuje wielofunkcyjność i wyższy stopień zurbanizowania niż pozostałych części gminy

Przez teren Gminy przebiega droga krajowa DK92 (Świecko – Terespol) oraz linia kolejowa E20 (Berlin – Kunowice – Poznań – Warszawa – Terespol – Moskwa), wchodzące w skład transeuropejskiego korytarza transportowego relacji Zachód – Wschód. Gmina leży w odległości 45 km od Warszawy, w bliskim sąsiedztwie aglomeracji warszawskiej i wchodzi w skład Obszaru Metropolitalnego Warszawy. W skład administracyjny gminy wchodzi 31 sołectw, w których mieszka ponad 11.000 osób.

Gmina Brochów

Gmina położona jest w środkowo - zachodniej części województwa mazowieckiego. Powierzchnia gminy wynosi 117 km². Według fizyczno-geograficznej regionalizacji Polski, gmina wchodzi w skład mezoregionu Kotlina Warszawska. Charakterystyczną funkcją rozwiniętą w gminie jest rolnictwo oraz funkcje ekologiczne związane z Kampinoskim Parkiem Narodowym. Gmina graniczy z rzeką Wisłą, oraz z gminami: Młodzieszyn, Sochaczew, Kampinos, Leoncin i miastem Sochaczew. Obszar gminy posiada dogodne powiązania komunikacyjne z regionem. Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka DW575 relacji Płock – Iłów – Śladów – Nowy Kazuń w kierunku Warszawy oraz droga DW705 relacji Śladów – Sochaczew – Bolimów – Skierniewice – Jeżów. Ponadto na terenie gminy siatkę drogową tworzą drogi gminne oraz drogi powiatowe.

W skład administracyjny gminy wchodzi 22 sołectwa i 31 miejscowości, w których mieszka ponad 4.000 osób.

Gmina Nowa Sucha

Gmina położona jest w województwie mazowieckim, w południowej części powiatu sochaczewskiego, w odległości 60 km od Warszawy. Graniczy bezpośrednio z Sochaczewem. Leży w dolinie rzeki Bzury oraz jej dopływów, dwóch mniejszych rzek: Suchej i Pisi. Zajmuje powierzchnię 90,34 km². Nowa Sucha to gmina rolnicza z dominującymi uprawami zbóż, roślin okopowych, warzyw oraz drzew i krzewów owocowych, jednak coraz intensywniej rozwija się tu działalność usługowo-handlowa i produkcyjna.

Przez obszar Gminy przebiegają następujące szlaki komunikacyjne: droga krajowa DK92 (Świecko – Terespol), droga krajowa DK50 (Ciechanów – Płońsk – Wyszogród – Sochaczew – Żyrardów – Mszczonów – Grójec – Góra Kalwaria – Mińsk Mazowiecki – Ostrów Mazowiecka), droga wojewódzka DW705 (Śladów – Sochaczew – Bolimów – Skierniewice – Jeźów).

W odległości 10 km od granicy gminy zlokalizowany jest węzeł komunikacyjny na przecięciu autostrady A2 i drogi krajowej DK50 w miejscowości Wiskitki. Wzdłuż tych szlaków komunikacyjnych znajdują się atrakcyjne tereny inwestycyjne. Ponadto przez gminę przebiega magistrala kolejowa E20 relacji Berlin – Kunowice – Poznań – Warszawa – Terespol – Moskwa.

Na terenie gminy zlokalizowane są dwa przystanki osobowe kolejowe – Leonów i Kornelin, dzięki którym dojazd do Warszawy zajmuje zaledwie godzinę. Ułatwia to dotarcie do pracy wielu mieszkańcom gminy zatrudnionych w stolicy i jej okolicach. W skład administracyjny gminy wchodzi 26 sołectw, w których mieszka ponad 6.000 osób.

Gmina Rybno

Gmina położona jest w centralnej części kraju, na południowo-zachodnich obrzeżach województwa mazowieckiego w powiecie sochaczewskim. Zajmuje 72,84 km², co stanowi 9,96 % powierzchni powiatu. Sąsiaduje z gminami: Iłów, Młodzieszyn, Sochaczew, Nowa Sucha.

Gmina oddalona jest około 65 km od Warszawy, około 90 km od Łodzi, około 35 km od Łowicza i około 55 km od Płocka. Przez gminę od północy przebiega droga wojewódzka DW577 (Łąck – Ruszki) oraz w granicy droga krajowa DK92 (Świecko – Terespol). W odległości kilku kilometrów od gminy na wschód przebiega droga krajowa DK50 (Ciechanów – Płońsk – Wyszogród – Sochaczew – Żyrardów – Mszczonów – Grójec – Góra Kalwaria – Mińsk Mazowiecki – Ostrów Mazowiecka).

W skład administracyjny gminy wchodzi 24 sołectwa, w których mieszka ponad 3.000 osób.

Gmina Młodzieszyn

Gmina położona jest w południowo – wschodniej części województwa mazowieckiego w powiecie sochaczewskim. Zajmuje obszar 117,1 km², co stanowi 16.01 % powierzchni powiatu sochaczewskiego. Gmina graniczy z czterema gminami. Na zachodzie graniczy z gminą Iłów, na południowym-zachodzie z gminą Rybno, na południowym-wschodzie z gminą Sochaczew oraz na wschodzie z gminą Brochów. Na północy gmina Młodzieszyn graniczy z gminą Wyszogród z powiatu płockiego. W układzie komunikacyjnym przez gminę przebiega ciąg drogi krajowej DK50 (Ciechanów – Płońsk – Wyszogród – Sochaczew – Żyrardów – Mszczonów – Grójec – Góra Kalwaria – Mińsk Mazowiecki – Ostrów Mazowiecka) oraz drogi wojewódzkie DW575 (Płock – Iłów – Śladow - Nowy Kazuń) i DW577 (Łąck – Ruszki). Administracyjnie obszar gminy podzielony jest na 21 sołectw i 27 miejscowości, w których mieszka ponad 5.500 mieszkańców. Sołectwem skupiającym największą liczbę ludności jest Młodzieszyn, w którym koncentruje 23 % ogółu mieszkańców.

Gmina Iłów

Gmina leży na obszarze Niziny Środkowo–Mazowieckiej. Teren gminy obejmuje obszar 128,49 km², co stanowi 17,58% powierzchni powiatu. Część południowa gminy należy do Równiny Kutnowskiej i jest elementem Wyżyny Gąbińskiej. Część wschodnia od Iłowa do rzeki Bzury nosi nazwę Doliny Arciechowskiej. Z kolei część północna gminy wchodzi w skład Kotliny Warszawskiej i jest to Dolina Iłowsko–Dobrzykowska rozciągająca się na 1/4 powierzchni gminy. Północną granicę stanowi rzeka Wisła. Ukształtowanie terenu ściśle wiąże się z rzeką. Gmina położona jest w centralnej części kraju, w odległości 40 km od Płocka i około 80 km od Warszawy i Łodzi. Gminę Iłów cechuje dobre nasycenie siecią drogową. W układzie komunikacyjnym przez gminę przebiega ciąg drogi wojewódzkiej DW575 (Płock – Iłów – Nowy Kazuń) oraz DW577 (Łąck – Ruszki).

Administracyjnie obszar gminy podzielony jest na 40 sołectw, w których mieszka ponad 6.000 mieszkańców.

3 Charakterystyka sieci transportowej powiatu sochaczewskiego

3.1 Sieć transportowa powiatu

Sieć transportową powiatu sochaczewskiego tworzą drogi różnych kategorii. Wśród nich można wyróżnić:

a) drogi krajowe:

- DK92 Świecko – Terespol,
- DK50 Ciechanów – Płońsk – Wyszogród – Sochaczew – Żyrardów – Mszczonów – Grójec – Góra Kalwaria – Mińsk Mazowiecki – Ostrów Mazowiecka,

b) drogi wojewódzkie:

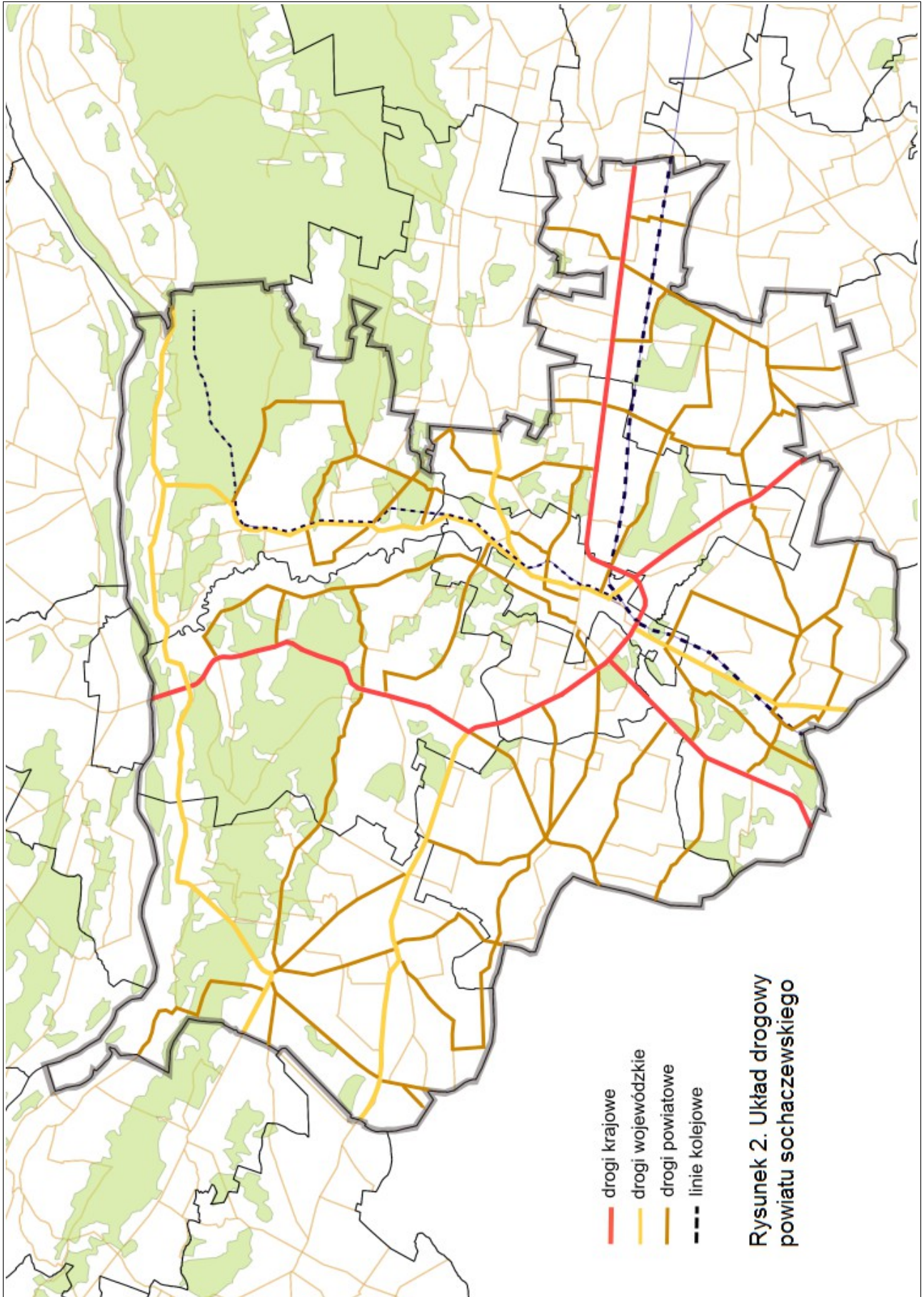
- DW705 Śladow – Sochaczew – Bolimów – Skierniewice – Jeżów,
- DW575 Płock – Iłów – Nowy Kazuń,
- DW580 Sochaczew – Leszno – Warszawa,
- DW577 Łąck – Ruszki,

c) drogi powiatowe,

d) drogi gminne.

Ponadto sieć transportową powiatu sochaczewskiego uzupełnia jedna dwutorowa linia kolejowa o znaczeniu międzynarodowym. Jest to linia kolejowa E20 relacji Berlin – Kunowice – Poznań – Warszawa – Terespol – Moskwa.

Na rysunku 2 zobrazowano układ drogowy powiatu sochaczewskiego.



3.1.1 Drogi krajowe

Przez powiat sochaczewski przebiegają dwie drogi krajowe. Jest to droga DK92 oraz DK50. Dzięki temu powiat ma znakomite położenie w układzie dróg krajowych, które wchodzą w sieć dróg międzynarodowych.

Droga krajowa DK50 swoim przebiegiem tworzy niepełny pierścień wokół aglomeracji warszawskiej. Swój początek bierze w Ciechanowie, a następnie przebiega m.in. przez Płońsk, Wyszogród, Sochaczew, Żyrardów, Mszczonów, Grójec, Górę Kalwarię, Mińsk Mazowiecki aż do obwodnicy Ostrowi Mazowieckiej. Odcinek drogi krajowej DK50 pomiędzy Sochaczewem, a Mińskiem Mazowieckim jest usytuowany w Korytarzu II Transeuropejskich Sieci Transportu i stanowi część międzynarodowej trasy Berlin – Warszawa – Mińsk – Moskwa.

Droga krajowa DK92 przebiega przez województwa lubuskie, wielkopolskie, łódzkie i mazowieckie. Na terenie powiatu sochaczewskiego biegnie od południowo-zachodniej granicy powiatu do ronda z drogą DK50 we wsi Kuznocin w gminie Sochaczew, a następnie od ronda przy skrzyżowaniu z drogą DW705 (ul. Żyrardowska) stanowiąc fragment obwodnicy Sochaczewa w kierunku gminy Teresin.

Duże znaczenie dla obsługi komunikacyjnej powiatu ma bliskie sąsiedztwo autostrady A2, która stanowi alternatywne połączenie w stosunku do drogi krajowej DK92 z Warszawą i zachodnią częścią kraju. Bliskość węzła drogowego Wiskitki pozwala szybko dotrzeć do węzła drogowego w Strykowie skąd mieszkańcy powiatu sochaczewskiego mogą przemieszczać się autostradą A1 w kierunku Gdańska oraz wkrótce omijając Łódź na południe kraju.

3.1.2 Drogi gminne i powiatowe

Na terenie powiatu sochaczewskiego łączna długość dróg powiatowych wynosi 273 km 678 metrów. Z czego długość dróg o nawierzchni utwardzonej to 265 km 256 metrów, a gruntowych 8 km 422 metry.

Lp.	Nazwa jednostki terytorialnej	Długość dróg o nawierzchni:			
		bitumicznej [km]	gruntowej [km]	tłuczniowej [km]	mieszanej ¹ [km]
1	Sochaczew (gmina)	87,716	26,302	15,078	20,082
2	Nowa Sucha	35,584	5,567	-	0,02
3	Teresin	90,230	28,960	9,610	1,38
4	Sochaczew (miasto)	57,551	11,770	41,397	10,538
5	Brochów	43,2	37,5	-	-
6	Młodzieszyn	18,676	3,691	2,766	25,878
7	Ilów	59,143	31,466	2,422	38,777
8	Rybno	55,2	2,0	4,6	7,7
	Razem:	447,3	147,256	75,873	104,375

Źródło: opracowanie na podstawie danych z gmin

Tabela 1. Zestawienie długości dróg gminnych z podziałem na rodzaj nawierzchni

W tabeli 2 zestawiono wykaz numerów dróg powiatowych wraz z ich długością i przebiegiem w na terenie powiatu.

¹ długość nawierzchni ogółem na którą składają się odcinki z: masy bitumicznej, żwiru, destruktu, żużla, gruntu, kostki betonowej, trylinki, płyt, bruku;

Nazwa jednostki terytorialnej	Numer drogi	Nazwa drogi/ulicy	Długość [km]	W tym o nawierzchni	
				Bitumicznej [km]	Gruntowej [km]
Gmina Młodzieszyn	3813W	Kamion-Witkowice-Sochaczew (ul.Gawłowska)	11,207	11,207	
	3814W	Stefanów - Witkowice	2,236	2,236	
	3815W	Młodzieszyn-Helenka-Żuków-Sochaczew (Brukowa,Mostowa)	6,45	6,45	
	3819W	Ruszki-Rybno-granica województwa (Kompina)	1,281	1,281	
	3838W	Iłów-Budy Iłowskie-Młodzieszyn-Mistrzewice	10,404	10,404	
	RAZEM			31,581	31,581
Gmina Sochaczew	3804W	Sochaczew (ul. Trojanowska)-Wypalenisko-Zosin)	2,025	2,025	
	3805W	Brochów-Wólka Smolana-Stojec-Wola Pasikońska	1,140	1,140	
	3813W	Kamion-Witkowice-Sochaczew (ul. Gawłowska)	3,315	3,315	
	3815W	Młodzieszyn-Helenka-Żuków-Sochaczew (Brukowa, Mostowa)	1,102	1,102	
	3816W	Żelazowa Wola - Mokas	3,051	3,051	
	3817W	Żelazowa Wola-Kozuszki	4,214	4,214	
	3818W	Wężyki-Rybno-Sochaczew (ul. Lubiejewska)	3,471	3,471	
	3820W	Rybno-Żdźarów	1,704	1,704	
	3827W	Sochaczew (ul. Głowackiego)-Dębówka-Zielonka	4,796	4,796	
	3828W	Marysinek-Gradów-Jeżówka-Skotniki-Strugi	3,282	3,282	
	4133W	Strzyżew-Szczytno-Chrzczyany-Skotniki	2,096	2,096	
RAZEM			30,196	30,196	
Gmina Brochów	3801W	Brochów - Andrzejów	3,600	3,600	
	3802W	Tułowice-Famułki Brochowskie- Plecewice	13,322	12,852	0,47
	3803W	Plecewice-Plecewice	1,500	1,500	
	3805W	Brochów-Wólka Smolana-Stojec-Wola Pasikońska	7,312	7,312	
	RAZEM			25,734	25,264
Gmina Nowa Sucha	3823W	(Kocierzew) gr. Woj. - Złota-Dębsk	3,664	3,664	
	3824W	Kozłów Biskupi-Zakrzew-granica województwa (Kęszyce)	5,923	1,775	4,148
	3825W	Antoniew -Sochaczew (ul. Inżynierska)	3,339	3,339	
	3826W	Sochaczew (ul. Boryszewska)-Gradów-Marysinek	6,390	6,390	
	3828W	Marysinek-Gradów-Jeżówka-Skotniki-Strugi	3,095	3,095	
	3835W	Kozłów Szlachecki-Nowa Sucha-Guzów	11,049	11,049	
	3836W	Szeligi-Leonów-Okopy-Wikcinek	6,765	4,851	1,914
	RAZEM			40,225	34,163

Nazwa jednostki terytorialnej	Numer drogi	Nazwa drogi/ulicy	Długość [km]	W tym o nawierzchni	
				Bitumicznej [km]	Gruntowej [km]
Gmina Teresin	3827W	Sochaczew (ul. Głowackiego)-Dębówka-Zielonka	6,553	5,553	1,000
	3828W	Marysinek-Gradów-Jeżówka-Skotniki-Strugi	3,068	3,068	
	3829W	Szymanów-Strugi-Marianów	2,623	2,623	
	3848W	Topołowa-Teresin- do drogi Paprotnia-Szymanów	3,687	3,687	
	3832W	Seroki-Gągolina-Baranów-Jaktorów	2,441	2,441	
	3833W	Szymanów - Bronisławów	0,776	0,776	
	3834W	Szymanów-Oryszew-Miedniewice	3,090	3,090	
	3837W	Paprotnia-Teresin-Szymanów-Aleksandrów	9,493	9,493	
	4132W	Kampinos-Krubice-Paprotnia	3,745	3,745	
	4133W	Strzyżew-Szczytno-Chrzczyany-Skotniki	6,147	6,147	
			RAZEM	41,623	40,623
Gmina Iłów	1458W	Sanniki-Jamno-Iłów	2,718	2,718	
	3806W	Iłów - Giżyce	6,666	6,666	
	3807W	Iłów - Brzozów Pierwszy	4,761	4,761	
	3808W	Iłów-Aleksandrów	5,335	5,335	
	3809W	(Kiernozia) granica województwa -Wszeliwy	1,430	0,790	0,640
	3810W	Wszeliwy-Bargowie-gr. Woj. (Wejsce)	2,398	2,398	
	3811W	Brzozów-Sewerynów-Koszajec	4,416	4,416	
	3812W	Przejście przez Brzozów (od drogi DW577)	0,935	0,935	
	3838W	Iłów-Budy Iłowskie-Młodzieszyn-Mistrzewice	6,285	6,285	
	3839W	Brzozów-Wieniec-Koszajec-Rybno	8,075	8,075	
	6915W	Wymyśle Polskie-Nowosiadło-Piotrkówek - Iłów	7,311	7,311	
		RAZEM	50,330	49,690	0,640
Gmina Rybno	3811W	Brzozów-Sewerynów-Koszajec	0,515	0,515	
	3818W	Wężyki-Rybno-Sochaczew (ul. Lubiejewska)	9,840	9,840	
	3819W	Ruszki-Rybno- granica woj. (Kompina)	7,280	7,280	
	3820W	Rybno-Żdzarów	3,615	3,615	
	3821W	Koszajec-Matyldów- granica woj. (Konstantynów)	0,499	0,499	
	3822W	Szwarcocin - Erminów	6,362	6,362	
	3823W	(Kocierzew) granica województwa - Złota-Dębsk	2,611	2,611	
	3839W	Brzozów-Wieniec-Koszajec-Rybno	5,979	5,979	
		RAZEM	36,701	36,701	
Miasto Sochaczew	3804W	Sochaczew (ul. Trojanowska)-Wypalenisko-Zosin	2,775	2,775	
	3813W	Kamion-Witkowice-Sochaczew (ul. Gawłowska)	3,475	3,475	
	3815W	Młodzieszyn-Helenka-Żuków-Sochaczew (Brukowa, Mostowa)	0,973	0,973	
	3818W	Wężyki-Rybno-Sochaczew (ul. Lubiejewska)	0,979	0,979	
	3825W	Antoniew -Sochaczew (ul. Inżynierska)	0,935	0,935	

Nazwa jednostki terytorialnej	Numer drogi	Nazwa drogi/ulicy	Długość [km]	W tym o nawierzchni	
				Bitumicznej [km]	Gruntowej [km]
	3826W	Sochaczew (ul. Boryszewska)-Gradów-Marysinek	0,730	0,730	
	3827W	Sochaczew (ul. Głowackiego)-Dębówka-Zielonka	1,192	1,192	
	3840W	Staszica (od Warszawskiej)	1,760	1,760	
	3841W	Towarowa	0,519	0,519	
	3842W	Sienkiewiczza i Okrzei	1,295	1,295	
	3843W	Botaniczna (od Piłsudskiego do torów)	0,360	0,360	
	3844W	Ziemowita (od ul. Traugutta)	0,400	0,400	
	3846W	Księżcia Janusza (od ul. Towarowej)	0,250	0,250	
	3847W	Młynarska i Łąkowa	1,645	1,645	
		RAZEM	17,288	17,288	

OGÓŁEM DROGI POWIATOWE	273,678	265,256	8,422
-------------------------------	----------------	----------------	--------------

Tabela 2. Wykaz dróg powiatowych wraz z ich długością i przebiegiem w na terenie powiatu

3.1.3 Drogi wojewódzkie

Poza drogami gminnymi i powiatowymi, sieć transportową powiatu sochaczewskiego, po której prowadzone są przewozy osób, uzupełniają drogi wojewódzkie:

- DW705 łącząca Śladow – Sochaczew – Bolimów – Skierniewice – Jeżów. Jest najkrótszą drogą między Sochaczewem a Skierniewicami. Przebiega przez dwa województwa: mazowieckie oraz łódzkie. Swoją początek bierze od skrzyżowaniem z drogą wojewódzką DW575 w Śladowie. Następnie biegnie przez gminę Brochów do Sochaczewa, gdzie krzyżuje się z drogą wojewódzką DW580 oraz drogami krajowymi DK92 oraz DK50. Od Sochaczewa, kieruje się do Bolimowa, dalej przez Skierniewice aż do miejscowości Jeżów.
- DW575 łącząca Płock – Iłów – Nowy Kazuń. Jest to alternatywna droga do drogi krajowej DK62 łączącej Płock – Wyszogród – Zakroczym z Warszawą.
- DW580 łącząca Sochaczew – Leszno – Warszawa. Jest drogą o znaczeniu regionalnym dla zachodniej części aglomeracji warszawskiej. Biegnie równolegle do drogi krajowej DK92 i łączy Sochaczew z Warszawą. Jest alternatywną drogą dla obsługi komunikacyjnej w stosunku do drogi krajowej.
- DW577 łącząca Łąck (powiat płocki) i Ruszki w powiecie sochaczewskim. Droga biegnie przez miejscowości Gąbin, Sanniki, Wężyki. Jest to droga po której odbywa się na

podstawie stosowanego zezwolenia m.in regularny przewóz osób na liniach komunikacyjnych wykraczających poza obszar co najmniej jednego województwa.

3.1.4 Linie kolejowe

Teren powiatu sochaczewskiego przecina dwutorowa linia kolejowa E20 Berlin – Kunowice – Poznań – Warszawa – Terespol – Moskwa, która jest częścią II Paneuropejskiego Korytarza Transportowego Zachód – Wschód łączącego Berlin z Moskwą.

Wzdłuż linii E20 na terenie powiatu zlokalizowane są dwie stacje: Sochaczew i Teresin Niepokalanów oraz cztery przystanki osobowe: Leonów, Kornelin, Piasecznica oraz Seroki.

Stacja kolejowa Sochaczew oraz Teresin Niepokalanów stanowi ważny punkt dla podróżnych udających się w kierunku Warszawy i Łowicza. W bezpośrednim sąsiedztwie stacji zlokalizowane są parkingi typu "Parkuj i Jedź" oraz przystanki komunikacji autobusowej. Jest też wyznaczone miejsce na postój TAXI.

Głównym przewoźnikiem obsługującym ruch podmiejski są Koleje Mazowieckie Sp. z o.o. ul. Lubelska 26 w Warszawie.

3.2 Przystanki komunikacyjne

W pasie dróg powiatowych zlokalizowanych jest w sumie 172 przystanki komunikacyjne. W tabeli 3 wskazano ilość przystanków w pasie dróg powiatowych w rozbiciu na poszczególne gminy.

Lp.	Nazwa jednostki terytorialnej	Liczba przystanków
1	Sochaczew (gmina)	27
2	Nowa Sucha	16
3	Teresin	15
4	Sochaczew (miasto)	34
5	Brochów	24
6	Młodzieszyn	17
7	Ilów	21
8	Rybno	18
	Razem:	172

Źródło: opracowanie na podstawie danych z PZD

Tabela 3. Liczba przystanków w pasie dróg powiatowych w poszczególnych gminach

Uchwałą nr XIII/81/2015 z dnia 29 grudnia 2015 r. w sprawie przekazania gminom zadania zarządzania drogami powiatowymi w zakresie obejmującym przystanki komunikacyjne Rada Powiatu w Sochaczewie powierzyła gminom:

- Gminie Miasto Sochaczew,
- Gminie Sochaczew,
- Gminie Teresin,
- Gminie Młodzieszyn,
- Gminie Iłów,
- Gminie Brochów,
- Gminie Nowa Sucha,

prowadzenie zadania zarządzania drogami powiatowymi w zakresie obejmującym przystanki komunikacyjne zlokalizowane w ciągu dróg powiatowych, w granicach administracyjnych tych gmin. Powierzenie powyższego zadania będzie następowało na podstawie porozumień zawartych pomiędzy Powiatem Sochaczewskim, a gminami Powiatu Sochaczewskiego.

Obecnie podejmowane są stosowne uchwały przez poszczególne gminy, które po przejęciu zadania określą w drodze uchwał warunki i zasady korzystania z tych obiektów.

3.3 Dworce autobusowe, węzły przesiadkowe

Na terenie powiatu sochaczewskiego jest jeden obiekt, który pełni funkcję dworca autobusowego. Zlokalizowany jest na terenie miasta Sochaczew przy drodze powiatowej w ul. Sienkiewicza w okolicy dworca PKP. W skład dworca wchodzi budynek, który pełnił funkcję związaną z obsługą podróżnych, a obecnie wykorzystywany jest pod potrzeby kierowców z PKS w Grodzisku Mazowieckim Sp. z o.o.

PKS w Grodzisku Mazowieckim Sp. z o.o jest użytkownikiem placu, na którym znajduje się budynek dworca, a który został zakupiony od spółki PKS w Żyrardowie w likwidacji. Obecny stan dworca i obiektów towarzyszących (wiat przystankowych) wymaga pilnych prac remontowych lub całkowitej przebudowy.

Z uwagi na czynniki węzłotwórcze na terenie powiatu, można wskazać co najmniej trzy węzły przesiadkowe tj. miejsca, w których pasażerowie zmieniają środek transportu lub rodzaj transportu. Jest to również miejsce, w których spotykają się różni przewoźnicy i środki transportu. Do takich miejsc zaliczyć można: okolice dworca PKP w mieście Sochaczew, gdzie znajduje się dworzec autobusowy, postój TAXI, pętla komunikacji miejskiej oraz parking typu "Parkuj i Jedź" (przy tzw. wieży ciśnień), a także plac św. Dominika, z którego odjeżdżają różni przewoźnicy,

a podróżni jadący tzw. busami parkują na zlokalizowanym na ww. placu parkingu. Kolejny węzeł przesiadkowy jest przy dworcu PKP w gminie Teresin, gdzie zlokalizowany jest parking typu ”Parkuj i Jedź” oraz przystanek komunikacji autobusowej i postój TAXI.

4 Ocena i prognozy potrzeb przewozowych

Do obowiązków organizatora publicznego transportu zbiorowego należy planowanie, organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym. Zgodnie z art. 15 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega w szczególności na badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Wśród czynników, które mają kluczowe znaczenie dla organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej i kształtowanie potrzeb przewozowych można wymienić:

1. liczbę ludności i gęstość zaludnienia,
2. migrację ludności,
3. prognozę liczby ludności,
4. liczbę ludności wg ekonomicznej grypy wiekowej,
5. sytuację społeczno-gospodarczą, w tym:
 - liczbę pracujących, bezrobotnych i stopę bezrobocia,
 - liczbę podmiotów gospodarczych,
 - przepływ ludności związany z zatrudnieniem,
6. lokalizację obiektów użyteczności publicznej, w tym:
 - urzędy i instytucje publiczne,
 - powiatowe placówki oświatowe,
 - obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne,
 - placówki służby zdrowia,
7. zakłady produkcyjne oraz centra dystrybucji
8. walory turystyczne oraz bazę noclegową,
9. wskaźnik motoryzacji.

4.1 Liczba ludności i gęstość zaludnienia

Gęstość zaludnienia jest jednym ze wskaźników związanych z wielkością potrzeb przewozowych. Gęstość zaludnienia powiatu wynosi 116 osób/km², co klasyfikuje powiat na 15 pozycji na 42 powiaty i miasta na prawach powiatu na Mazowszu. Z danych zestawionych w tabeli 4 wynika, że gęstość zaludnienia w czterech na osiem jednostek terytorialnych nie uległa zmianie. W przypadku trzech gmin widać niewielki wzrost gęstości zaludnienia. Z kolei w mieście Sochaczew w porównaniu z rokiem 2010 nastąpił spadek o 39 osób/km².

Dla powiatu sochaczewskiego gęstość zaludnienia utrzymuje się na stałym poziomie 116 osób/km².

Jednostka terytorialna	Liczba osób na km ²				
	2010	2011	2012	2013	2014
Powiat Sochaczewski	116	116	116	116	116
Sochaczew (miasto)	1459	1450	1441	1431	1420
Brochów	36	36	36	36	36
Ilów	49	49	49	49	48
Młodzieszyn	48	48	48	48	48
Nowa Sucha	70	70	71	72	72
Rybno	48	48	48	48	48
Sochaczew (gmina)	106	107	110	112	113
Teresin	128	129	129	129	130

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Tabela 4. Gęstość zaludnienia w latach 2010-2014

Analiza powyższych danych pozwala m.in. na właściwie zaplanowanie przebiegu linii komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich, w taki sposób aby zapewnić ich rentowność.

Na koniec 2014 roku powiat sochaczewski zamieszkiwało ponad 85 tysięcy osób. Największa koncentracja populacji powiatu jest w gminie miasto Sochaczew liczącej ponad 37.201 mieszkańców, co stanowi 43,7 % ludności powiatu. Tak duża koncentracja znacznej części populacji powiatu w jednej miejscowości jest wynikiem dostępności wielu usług.

W tabeli 5 przedstawiono postępujący w latach 1998 – 2014 proces zmian w liczbie mieszkańców powiatu sochaczewskiego.

Jednostka/obszar	Liczba mieszkańców					
	1998	2002	2011	2012	2013	2014
Powiat sochaczewski	83 378	83 454	85 095	85 162	85 155	85 100
Sochaczew (gmina)	8 186	8 391	9 817	10 022	10 253	10 366
Nowa Sucha	5 928	5 855	6 294	6 378	6 451	6 478
Teresin	10 660	10 996	11 356	11 346	11 330	11 397
Sochaczew (miasto)	37 711	38 387	37 985	37 729	37 480	37 201
Brochów	4 447	4 270	4 300	4 304	4 290	4 319
Młodzieszyn	5 854	5 590	5 595	5 631	5 607	5 598
Ĺów	6 758	6 428	6 282	6 289	6 273	6 248
Rybno	3 834	3 537	3 466	3 463	3 471	3 493

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Tabela 5. Liczba mieszkańców powiatu sochaczewskiego w latach 1998 - 2014

W latach 1998-2002 odnotowano największy spadek ludności w gminach: Nowa Sucha, Brochów, Młodzieszyn, Ĺów oraz Rybno. Z kolei w mieście Sochaczew, gminie Sochaczew oraz Teresin odnotowano wzrost. W tym okresie miasto Sochaczew liczyło 38.387 mieszkańców. W latach 2011-2014 w przeciwieństwie do gmin jak Sochaczew, Nowa Sucha, Brochów, Rybno czy Teresin, liczba ludności w mieście systematycznie ulegała zmniejszeniu.

Systematyczny wzrost ludności w gminie Sochaczew, Nowa Sucha czy Teresinie jest podyktowany wieloma czynnikami. Do najważniejszych można zaliczyć: większą aktywność gospodarczą (duża liczba zakładów pracy), dostępność gruntów budowlanych, niższa cena za media (woda, ścieki), dobre skomunikowanie z ważnymi ciągami drogowymi oraz linią kolejową.

Z powyższych danych wynika, że głównym środkiem ciężkości jest południowo-wschodnia część powiatu sochaczewskiego. Jest to spowodowane sąsiedztwem powiatu warszawsko-zachodniego, w tym miasta stołecznego Warszawy jako największego rynku pracy.

Charakterystyka przyrostu naturalnego w okresie 2005-2014 dla powiatu sochaczewskiego została zobrazowana w tabeli 6.

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Urodzenia	797	836	903	930	963	969	889	894	846	873
Zgony	834	878	891	950	873	881	970	884	826	919
Przyrost naturalny	-37	-42	+12	-20	+90	+88	-81	+10	+20	-46

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Tabela 6. Przyrost naturalny w powiecie sochaczewskim w latach 2005-2014

4.2 Migracja ludności

Migracje wewnętrzne i zewnętrzne ludności głównie związane są z poszukiwaniem pracy i lepszych warunków życia. Zjawisko to przede wszystkim dotyczy ludzi młodych wchodzących na rynek pracy. W tabeli 7 przedstawiono wartości migracji w danym roku wyrażone osobach. Analizie porównawczej poddano ilość osób zameldowanych w danym roku, która napłynęła z innych miast, wsi czy powiatów do liczby osób wymeldowanych z powiatu sochaczewskiego celem dalszego przemieszczenia.

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Zameldowania	502	600	716	531	476	507	463	487	496	456
Wymeldowania	478	561	568	415	413	414	466	432	471	435
Saldo migracji	+24	+39	+148	+116	+63	+93	-3	+55	+25	+21

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Tabela 7. Migracje w powiecie sochaczewskim w latach 2005-2014

Porównując powyższe dane z tabelą 6 można stwierdzić, że wzrost liczby mieszkańców powiatu sochaczewskiego w dużym stopniu był rezultatem migracji niż przyrostu naturalnego. W okresie ostatnich 10 lat (2005-2014) saldo migracji wyniosło 581 osób, a przyrost naturalny - 6 osób.

4.3 Prognoza liczby ludności

Ogólna liczba mieszkańców powiatu sochaczewskiego według prognozy Głównego Urzędu Statystycznego do 2050 roku będzie miała tendencje spadkową. Prognozuję się, iż w 2050 roku osiągnie wartość 77.913 mieszkańców, czyli o ponad 7.000 osób mniej, niż w roku 2014.

Z kolei do 2040 roku będzie następować wzrost liczby mieszkańców w gminach wiejskich. Prognoza zakłada, że w 2040 roku liczba mieszkańców gmin wiejskich wyniesie 50.121 osób, czyli wzrośnie o ponad 2.000 osób. Spadek nastąpi dopiero po 2045 roku i będzie to na koniec 2050 roku liczba 49.740 osób. Nastąpi również większa migracja wewnątrz powiatu z miasta na obszary wiejskie.

Obszar	2016	2017	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Powiat sochaczewski	85 193	85 179	85 109	84 766	84 044	82 915	81 440	79 735	77 913
Miasto Sochaczew	37 050	36 900	36 404	35 393	34 175	32 805	31 319	29 758	28 173
Gminy wiejskie razem	48 143	48 279	48 705	49 373	49 869	50 110	50 121	49 977	49 740

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Tabela 8. Liczba mieszkańców powiatu sochaczewskiego w prognozie do 2050 roku

4.4 Liczba ludności wg ekonomicznej grupy wieku

Jednym z istotnym aspektów oceny populacji jest podział ludności według ekonomicznych grup wiekowych. Wiek przedprodukcyjny stanowi wiek, w którym ludność nie osiągnęła jeszcze zdolności do pracy, tj grupa wieku 0-17 lat. Z kolei wiek produkcyjny, jest to wiek zdolności do pracy, tj. dla mężczyzn 18-64 lata, a dla kobiet 18-59 lat. Natomiast wiek poprodukcyjny, to wiek, w którym osoby zazwyczaj kończą pracę zawodową. I tak odpowiednio dla mężczyzn jest to wiek 65 lat i więcej, dla kobiet 60 lat i więcej. W tabeli 10 dodatkowo uwzględniono przedziały wiekowe w wieku produkcyjnym mobilnym i niemobilnym. Przedział wieku niemobilnego określony jest zwykle jako 45-59 lat dla kobiet oraz 45-64 lat dla mężczyzn. Obejmuje osoby, które nie są już chętne m.in. do zmiany miejsca pracy. Wiek mobilny określony jako przedział między 18 a 44 rokiem życia niezależnie od płci i obejmuje osoby, które są zdolne do zmiany miejsca pracy, a tym samym chętniej się przemieszczają.

W tabeli 9 porównano powiat sochaczewski wg ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem z podregionem warszawskim zachodnim (powiaty: grodziski, grójecki, piaseczyński, pruszkowski, sochaczewski, warszawski zachodni i żyrardowski), Mazowszem i całym krajem, a w tabeli 10 wskazano dla okresu 2012-2014 wartości ogółem wyrażone w osobach.

Ludność w wieku	Udział wg ekonomicznych grup wieku w %							
	Powiat sochaczewski		Podregion warszawski zachodni		Mazowsze		Polska	
	2005	2014	2005	2014	2005	2014	2005	2014
Przedprodukcyjnym	21,6	18,9	20,4	19,8	19,7	18,5	20,6	18
Produkcyjnym	63,0	62,9	64,1	62,0	63,5	62,0	64	63,0
Poprodukcyjnym	15,4	18,2	15,5	18,1	16,8	19,5	15,4	19,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Tabela 9. Udział ludności wg ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem

Analiza ludności powiatu sochaczewskiego według ekonomicznych grup wiekowych w % wskazuje na zdecydowaną przewagę osób w wieku produkcyjnym, która w roku 2014 wyniosła 62,9 % i była większa niż na Mazowszu lub w podregionie warszawskim zachodnim, ale mniejsza niż w kraju. Bardzo korzystnie przedstawia się sytuacja w grupie przedprodukcyjnej, w której mieszkańcy powiatu stanowią większą część populacji niż na Mazowszu lub w kraju, ale mniejszą niż w podregionie warszawskim zachodnim. Z kolei mieszkańcy powiatu w wieku poprodukcyjnym stanowią mniejszą część populacji niż na Mazowszu lub w kraju, ale minimalnie wyższą niż w podregionie warszawskim zachodnim.

Ludność w wieku	Udział wg ekonomicznych grup wieku w osobach											
	Powiat sochaczewski			Podregion warszawski zachodni			Mazowsze			Polska		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014
Przedprodukcyjnym	16324	16142	16070	155501	156509	157834	983722	984077	988011	7066768	6995362	6942996
Produkcyjnym	54286	53943	53536	493988	493867	493195	3333922	3319937	3304741	24605558	24422146	24230162
Poprodukcyjnym	14552	15070	15494	133774	139 69	144323	984116	1012826	1041759	6860973	7078151	730544
Produkcyjnym mobilnym	33819	33693	33475	311846	312972	313088	2114512	2117296	2116946	15396983	15337852	15262123
Produkcyjnym niemobilnym	20467	20250	20061	182142	180895	180107	1219410	1202641	1187795	9208575	9084294	8968039

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Tabela 10. Udział ludności wg ekonomicznych grup wieku w osobach ogółem

Powyższe zestawienia obrazują charakterystyczny nie tylko dla powiatu sochaczewskiego ale też i kraju trend związany z procesem starzenia się społeczeństwa. Wzrost liczby ludności w wieku poprodukcyjnym, przy jednoczesnym spadku osób w wieku przedprodukcyjnym, będzie miał wpływ na ogólną liczbę osób przemieszczających się środkami publicznego transportu zbiorowego.

4.5 Sytuacja społeczno-gospodarcza powiatu sochaczewskiego

4.5.1 Liczba pracujących, bezrobotnych i stopa bezrobocia

Mała liczba miejsc pracy jest jednym z głównych problemów społeczności powiatu sochaczewskiego. Ich podaż zmienia się okresowo wraz ze zmianą koniunktury gospodarczej. Bardzo poważnym problemem jest strukturalny charakter bezrobocia, który wynika z niedostatecznego poziomu umiejętności części społeczeństwa lub z niedostosowania ich kwalifikacji do potrzeb rynku. W Polsce bezrobocie strukturalne pojawiło się wraz z restrukturyzacją podstawowych branż przemysłu takich jak górnictwo, hutnictwo, przemysł włókienniczy.

Porównawcza analiza poziomu rejestrowanego bezrobocia w powiecie sochaczewskim w okresie 2005 – 2014 wskazuje na stałość tego poziomu w powiecie w odniesieniu do kraju, Mazowsza i podregionu warszawskiego zachodniego. Jego stopa w powiecie sochaczewskim była (poza rokiem 2012) niższa niż w kraju, ale wyższa (poza rokiem 2008) niż na Mazowszu, a zwłaszcza niż w podregionie warszawskim zachodnim. Oznacza to, że społeczność powiatu w ograniczonym stopniu korzysta z atrakcyjności gospodarczej aglomeracji warszawskiej.

Jednostka terytorialna/obszar	Stopa bezrobocia wyrażona w % ogółem									
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Powiat Sochaczewski	14,0	12,7	9,8	6,9	10,1	10,1	10,9	11,5	11,5	10,5
Podregion warszawski zachodni	11,0	9,1	6,7	5,2	7,4	7,9	8,0	8,9	9,0	7,7
Mazowsze	13,8	11,8	9,0	7,3	9,0	9,7	9,8	10,7	11,0	9,6
Polska	17,6	14,8	11,2	9,5	12,1	12,4	12,5	11,4	13,4	11,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Tabela 11. Stopa bezrobocia rejestrowanego w latach 2005 – 2014 wyrażona w % ogółem

Liczbę osób pracujących i zarejestrowanych bezrobotnych w latach 2010 – 2014 przedstawiono w tabeli 12. Z kolei w tabeli 13 zobrazowano przeciętne miesięczne wynagrodzenia brutto w [zł].

Jednostka terytorialna /obszar	Liczba pracujących ²										Liczba bezrobotnych zarejestrowanych				
	[osób]					[na 1000 mieszkańców]					[osób]				
	2010	2011	2012	2013	2014	2010	2011	2012	2013	2014	2010	2011	2012	2013	2014
Powiat sochaczewski	16783	16670	16998	17914	18193	197	196	200	210	214	3375	3684	3965	4031	3709
Sochaczew (miasto)	8708	8571	9417	9412	9634	228	226	250	251	259	1625	1688	1889	1932	1735
Brochów	420	437	580	591	526	98	102	135	138	122	231	267	235	285	267
Ilów	579	613	642	698	732	91	98	102	111	117	224	275	289	307	260
Młodzieszyn	241	328	283	316	337	43	59	50	56	60	241	262	297	277	285
Nowa Sucha	419	460	500	511	488	67	73	78	79	75	215	231	246	240	248
Rybno	149	163	200	165	170	43	47	58	48	49	121	147	146	144	148
Sochaczew (gmina)	2756	2737	2345	2549	2685	284	279	234	249	259	350	392	414	433	395
Teresin	3511	3361	3031	3672	3621	311	296	267	324	318	368	422	449	413	371

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Tabela 12. Liczba pracujących i zarejestrowanych bezrobotnych w latach 2010 – 2014

² bez podmiotów gospodarczych o liczbie pracujących do 9 oraz gospodarstw indywidualnych w rolnictwie;

Jednostka terytorialna/obszar	Przeciętne miesięczne wynagrodzenia brutto w [zł]			
	2011	2012	2013	2014
Powiat sochaczewski	3 418,04	3 740,62	3 770,19	3 943,02
Podregion warszawski zachodni	3 847,37	3 954,02	4 087,43	4 258,90
Mazowsze	4 504,66	4 637,58	4 773,41	4 927,34
Polska	3 625,21	3 744,38	3 877,43	4 003,99

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Tabela 13. Przeciętne miesięczne wynagrodzenia brutto w [zł]

4.5.2 Liczba podmiotów gospodarczych

Liczba podmiotów gospodarczych, ich wielkość i zakres działalności w bezpośredni sposób wpływa na wielkość generowania potoku podróźnych, który jest powiązany z przemieszczaniem do i z pracy. W powiecie sochaczewskim największa liczba podmiotów gospodarczych jest zarejestrowana w mieście Sochaczew (4655). Wśród gmin wiejskich najwięcej zarejestrowanych podmiotów jest w gminie Teresin (1140). Na drugim miejscu klasyfikuje się gmina Sochaczew (972), a najmniej jest w gminie Rybno (198). Taki rozkład liczby podmiotów na danym terenie wynika zarówno z aktywności gospodarczej mieszkańców oraz lokalizacji – poziom rozwoju infrastruktury (w tym dostępność sieci transportowej).

Jednostka terytorialna /obszar	Liczba podmiotów gospodarki narodowej w rejestrze REGON w latach 2010 -2014 ogółem				
	2010	2011	2012	2013	2014
Powiat sochaczewski	8567	8485	8620	8690	8653
Sochaczew (miasto)	4799	4740	4760	4712	4655
Brochów	365	375	388	392	382
Hów	465	444	470	497	500
Młodzieszyn	362	354	344	363	352
Nowa Sucha	418	413	440	453	454
Rybno	196	190	198	194	198
Sochaczew (gmina)	871	870	892	948	972
Teresin	1091	1099	1128	1131	1140

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Tabela 14. Liczba podmiotów gospodarki narodowej w rejestrze REGON w latach 2010 -2014 dla powiatu sochaczewskiego

Powyższe dane wskazują, że na terenie powiatu wzrost liczby podmiotów odnotowały gminy: Hów, Nowa Sucha, Sochaczew oraz Teresin. Miasto Sochaczew odnotowuje systematyczny spadek. Największą liczbę podmiotów gospodarczych aż 8.271 spośród 8.653 na koniec roku 2014 stanowią podmioty zatrudniające w przedziale 0-9 pracowników. Z kolei najmniej jest podmiotów zatrudniających 1.000 i więcej. Odnotowano tylko jeden taki podmiot.

Strukturę wielkości podmiotów gospodarczych na koniec 2014 roku zestawiono w tabeli 15.

Jednostka terytorialna /obszar	Struktura wielkości podmiotów w 2014 roku				
	0-9	10-49	50-249	250-999	1000 i więcej
Powiat sochaczewski	8271	313	61	7	1
Sochaczew (miasto)	4467	143	40	5	0
Brochów	367	14	1	0	0
Hów	471	29	0	0	0
Młodzieszyn	334	17	1	0	0
Nowa Sucha	438	14	2	0	0
Rybno	190	7	1	0	0
Sochaczew (gmina)	923	45	2	1	1
Teresin	1081	44	14	1	0

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Tabela 15. Struktura wielkości podmiotów gospodarczych na koniec roku 2014 w rozbiciu na poszczególne gminy powiatu sochaczewskiego

Jednostka terytorialna /obszar	Podmioty wg grup rodzajów działalności PKD 2007 stan na koniec 2014 roku		
	Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	Przemysł i budownictwo	Pozostała działalność usługowa
Powiat sochaczewski	108	1704	6841
Sochaczew (miasto)	15	828	3812
Brochów	6	77	299
Hów	13	108	379
Młodzieszyn	12	81	259
Nowa Sucha	17	107	330
Rybno	12	29	157
Sochaczew (gmina)	24	208	740
Teresin	9	266	865

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Tabela 16. Struktura podmiotów wg grup rodzajów działalności PKD 2007 na koniec 2014 roku w rozbiciu na poszczególne gminy powiatu sochaczewskiego

Z zestawienia danych w tabeli 16 wynika, że najwięcej podmiotów zarejestrowanych w rejestrze REGON, działa na terenie powiatu sochaczewskiego w obszarze usług. Ponad 55 % podmiotów z terenu miasta Sochaczew działa w obszarze usług, a blisko 48 % w przemyśle i budownictwie. Spośród gmin wiejskich w usługach najmniej podmiotów działa na terenie gminy Rybno (2,29 %), a najwięcej w gminie Teresin (12,64 %). Podobnie wygląda sytuacja w działalności związanej z przemysłem i budownictwem. W gminie Rybno odnotowano 1,7 % podmiotów, a najwięcej w gminie Teresin – ponad 15 %.

Jednostka terytorialna /obszar	Podmioty wg sektora działalności PKD 2007 stan na koniec 2014 roku	
	sektor prywatny	sektor publiczny
Powiat sochaczewski	8447	206
Sochaczew (miasto)	4556	99
Brochów	369	13
Ilów	483	17
Młodzieszyn	340	12
Nowa Sucha	436	18
Rybno	185	13
Sochaczew (gmina)	959	13
Teresin	1119	21

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Tabela 17. Struktura podmiotów wg sektora działalności PKD 2007 na koniec 2014 roku w rozbiciu na poszczególne gminy powiatu sochaczewskiego

W tabeli 17 zestawiono wartości ogółem za rok 2014 podmiotów z podziałem wg sektora działalności na prywatny i publiczny. Powyższe dane wskazują na duże różnice zarówno w ilości podmiotów działający w sektorze prywatnym i publicznym. W mieście Sochaczew w sposób naturalny koncentruje się najwięcej podmiotów świadczących usługi publiczne np. w zakresie edukacji (szkoły), zdrowia (szpital) oraz podmioty prywatne z szerokim wachlarzem usług. Wśród gmin wiejskich liderem w ilości podmiotów z sektora prywatnego jest gmina Teresin.

Rozmieszczenie i ilość podmiotów w poszczególnych gminach również świadczy o atrakcyjności gospodarczej obszaru zarówno centrum powiatu (miasto Sochaczew), a zwłaszcza gmin położonych w części wschodniej i południowej (gm. Sochaczew, Teresin, Nowa Sucha) dla których ośrodkiem ciężenia jest podregion warszawski zachodni.

4.5.3 Przepływ ludności związany z zatrudnieniem

Na podstawie danych zawartych w rejestrach administracyjnych, pozyskanych przez statystykę publiczną na potrzeby Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2011 (NSP 2011) oraz na podstawie wcześniej przeprowadzonych prac związanych z realizacją zadania „Przepływy ludności związane z zatrudnieniem w 2006 r.”, Główny Urząd Statystyczny w maju 2014 opublikował dokument „Dojazdy do pracy - Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011”.

W powyższej publikacji zostały zebrane dane dotyczące przepływów ludności związane z zatrudnieniem, pokazując powiązania między gminami, z których te osoby wyjeżdżają do pracy i gminami, w których pracują.

Z przeprowadzonego w ramach NSP 2011 badania dojazdów do pracy wynika, że w Polsce w 2011 r. dojeżdżało do pracy 3.130,6 tys. pracowników najemnych, co stanowiło 32,5% ogólnej ich liczby.³ Rozmiary i natężenie dojazdów do pracy wykazywało znaczne zróżnicowanie przestrzenne.

W województwie mazowieckim najwięcej osób przyjeżdża do pracy do Warszawy. Z 363 gmin województwa w 2011 roku przyjeżdżało do stolicy 145.908 osób. Z powiatu sochaczewskiego codziennie dojeżdżało 4.161 osób. Najwięcej z miasta Sochaczew, a wśród gmin wiejskich z Teresina i Nowej Suchej. Są to najlepiej skomunikowane gminy ze stolicą z racji dostępności do linii kolejowej.

Jednostka terytorialna (gmina zamieszkania)	Liczba osób dojeżdżających do Warszawy
Sochaczew (miasto)	1996
Brochów	146
Ilów	146
Młodzieszyn	206
Nowa Sucha	362
Rybno	105
Sochaczew (gmina)	408
Teresin	792

Źródło: opracowanie własne na podstawie publikacji GUS „Dojazdy do pracy” NSP 2011

Tabela 18. Liczba osób dojeżdżających do pracy w Warszawie z terenu gmin powiatu sochaczewskiego

³ źródło: „Dojazdy do pracy - Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011” - maj 2014 GUS;

Jednostka terytorialna (gmina zamieszkania)	Liczba osób dojeżdżających do pracy wewnątrz powiatu								
	Sochaczew (miasto)	Brochów	Ilów	Młodzieszyn	Nowa Sucha	Rybno	Sochaczew (gmina)	Teresin	Ogółem
Sochaczew (miasto)	-	75	25	23	84	32	484	282	1005
Brochów	131	-	0	0	0	0	34	16	181
Ilów	126	0	-	0	0	0	35	12	173
Młodzieszyn	198	12	0	-	0	0	68	19	297
Nowa Sucha	254	0	0	0	-	0	70	53	377
Rybno	88	0	0	0	0	-	35	12	135
Sochaczew (gmina)	389	15	14	14	15	15	-	75	537
Teresin	110	0	0	0	0	0	46	-	156
Ogółem	1296	102	39	37	99	47	772	469	2861

Źródło: opracowanie własne na podstawie publikacji GUS „Dojazdy do pracy” NSP 2011

Tabela 19. Liczba osób dojeżdżających wewnątrz powiatu sochaczewskiego

W dojazdach do pracy wewnątrz powiatu największy przepływ osób występuje między miastem Sochaczew, a gminą Sochaczew. W roku 2011 pomiędzy tymi gminami łącznie dojeżdżało 873 mieszkańców. Drugi duży przepływ występował między miastem Sochaczew, a gminą Teresin. Łącznie pomiędzy tymi gminami dojeżdżało 392 mieszkańców.

Ogółem najwięcej osób dojeżdżało codziennie do pracy do miasta Sochaczew (1296) oraz gmin: Sochaczew (772), Teresin (469). Najmniej dojeżdżało do gminy Młodzieszyn (37), Ilów (39) i Rybno (47).

4.6 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

Jednym z największych generatorów ruchu są obiekty użyteczności publicznej. Do tych obiektów zaliczamy budynki służące administracji publicznej, oświacie, opiece zdrowotnej, kulturze oraz rekreacji i sportu. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej wpływa na ukształtowanie potoków pasażerskich, a także na kształt sieci transportowej.

Przejazdy związane z miejscem świadczenia pracy czy pobierania nauki w szkole mają charakter obligatoryjny i są wykonywane w określonych porach czasowych i po określonej trasie. Z kolei wszelkiego rodzaju przewozy związane z ochroną zdrowia, sprawami administracyjnymi, zakupami, życiem towarzyskim i kulturalnym, mają charakter fakultatywny i incydentalny. Charakteryzują się zróżnicowaną częstotliwością odbywania podróży.

Z uwagi, iż powiatowe przewozy pasażerskie, to przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów (inne niż przewozy gminne, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie), dla potrzeb planu wskazano jedynie obiekty użyteczności publicznej, które generują ruch międzygminny.

4.6.1 Urzędy i instytucje publiczne

Urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne, stanowią jedną z grup generujących ruch. W tabeli 20 przedstawiono wykaz najważniejszych instytucji (urzędów), które obsługują mieszkańców powiatu sochaczewskiego.

Lp.	Nazwa	Adres
1	Starostwo Powiatowe w Sochaczewie	ul. Marsz. J. Piłsudskiego 65 96-500 Sochaczew
2	Powiatowy Zarząd Dróg w Sochaczewie	ul. Gwardyjska 10 96-500 Sochaczew
3	Powiatowy Zespół Edukacji, Kultury i Sportu	ul. Marsz. J. Piłsudskiego 65 96-500 Sochaczew
4	Powiatowy Urząd Pracy	ul. Kusocińskiego 11 96 - 500 Sochaczew
5	Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna	ul. Marsz. J. Piłsudskiego 51 96-500 Sochaczew
6	Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego	ul. Ziemowita 8/10 96-500 Sochaczew
7	Placówka Opiekuńczo-Wychowawcza w Giżycach	96-521 Brzozów
8	Dom Pomocy Społecznej	ul. Wyszogrodzka 101 96-512 Młodzieszyn
9	Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Sochaczewie	ul. Marsz. J. Piłsudskiego 65 96-500 Sochaczew
10	ZUS Inspektorat w Sochaczewie	96-500 Sochaczew ul. Reymonta 20
11	KRUS Placówka Terenowa w Sochaczewie	ul. H. Sawickiej 1a 96-500 Sochaczew
12	Komenda Powiatowa Policji w Sochaczewie	ul. Warszawska 23 96-500 Sochaczew

Lp.	Nazwa	Adres
13	Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Sochaczewie	ul. Traugutta 18 96-500 Sochaczew
14	Powiatowy Inspektorat Weterynarii w Sochaczewie	ul. Staszica 152 96-500 Sochaczew
15	ARiMR Biuro Powiatowe w Sochaczewie	Łąkowa 22 96-500 Sochaczew
16	Mazowiecki Ośrodek Doradztwa Rolniczego w Warszawie Oddział w Bielicach	Bielice 19 96-500 Sochaczew
17	Sąd Rejonowy w Sochaczewie	u. 1 Maja 7 96-505 Sochaczew
18	Prokuratura Rejonowa w Sochaczewie	u. 1 Maja 7 96-505 Sochaczew
19	Urząd Skarbowy w Sochaczewie	ul. Władysława Grabskiego 4 96-500 Sochaczew

Tabela 20. Wykaz najważniejszych instytucji (urzędów), które obsługują mieszkańców powiatu sochaczewskiego

4.6.2 Powiatowe placówki oświatowe

Sieć publicznych szkół ponadgimnazjalnych oraz szkół specjalnych na terenie powiatu sochaczewskiego tworzą następujące jednostki organizacyjne:

Lp.	Nazwa szkoły, placówki	Adres
1	Zespół Szkół Ogólnokształcących w Sochaczewie (L.O i Gimnazjum)	ul. 15 Sierpnia 4 96-500 Sochaczew
2	Zespół Szkół Centrum Kształcenia Praktycznego w Sochaczewie	ul. Marsz. J. Piłsudskiego 51 96-500 Sochaczew
3	Zespół Szkół Rolnicze Centrum Kształcenia Ustawicznego im. Bohaterów Walk nad Bzurą 1939 r. w Sochaczewie	ul. Marsz. J. Piłsudskiego 63 96-500 Sochaczew
4	Zespół Szkół im. Jarosława Iwaszkiewicza w Sochaczewie	ul. Chopina 99 a 96-500 Sochaczew
5	Zespół Szkół im Prymasa Tysiąclecia Stefana Kardynała Wyszyńskiego w Teresinie	Al. XX - lecia 12 96-515 Teresin
6	Zespół Szkół Specjalnych w Erminowie	Erminów 1 96-514 Rybno
7	Młodzieżowy Ośrodek Wychowawczy „Dom na Szlaku” im. generała Tadeusza Kutrzeby w Załuskowie	Załusków 8 96-521 Brzozów

Źródło: dane przekazane przez Powiatowy Zespół Edukacji, Promocji i Sportu.

Tabela 21. Szkoły i placówki oświatowe dla których organem prowadzącym jest powiat sochaczewski

Nazwa szkoły	Liczba uczniów ogółem w danym roku ⁴					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Młodzieżowy Ośrodek Wychowawczy „Dom na Szlaku” im. generała Tadeusza Kutrzeby w Załuskowie	75	75	75	75	50	50
Zespół Szkół Centrum Kształcenia Praktycznego w Sochaczewie	1018	999	984	909	830	803
Zespół Szkół im. Jarosława Iwaszkiewicza w Sochaczewie	547	515	456	440	447	470
Zespół Szkół Ogólnokształcących w Sochaczewie (L.O. i Gimnazjum)	793	770	755	720	701	695
Zespół Szkół Rolnicze Centrum Kształcenia Ustawicznego im. Bohaterów Walk nad Bzurą 1939 r. w Sochaczewie	804	736	738	711	686	627
Zespół Szkół Specjalnych w Erminowie	101	131	126	111	113	102
Zespół Szkół im Prymasa Tysiąclecia Stefana Kardynała Wyszyńskiego w Teresinie	405	393	378	333	272	313

Źródło: dane przekazane przez Powiatowy Zespół Edukacji, Promocji i Sportu.

Tabela 22. Dynamika zmian liczby uczniów w latach 2010 – 2015

Oceniając powyższe zestawienie liczbowe, należy stwierdzić, że spadek w liczbie uczniów będzie miał wpływ na przyszłe potrzeby przewozowe, a tym samym na liczbę osób uprawnionych do ulg ustawowych. Mniejsza liczba uczniów oznacza również spadek rentowności danej linii.

W roku 2013 i 2015 przeprowadzono w szkołach ponadgimnazjalnych ankietę w zakresie wyboru środka transportu, którym uczniowie przemieszczają się do i ze szkoły.

Nazwa szkoły	Liczba uczniów korzystających z danego środka transportu (dojazdy do/ze szkoły)									
	2013					2015				
	PKS	PKP	ZKM	BUS	inne	PKS	PKP	ZKM	BUS	inne ⁵
Zespół Szkół Centrum Kształcenia Praktycznego w Sochaczewie	225	74	205	96	96	193	95	172	34	179
Zespół Szkół im. Jarosława Iwaszkiewicza w Sochaczewie	51	12	186	45	69	47	7	163	27	62
Zespół Szkół Ogólnokształcących w Sochaczewie (L.O. i Gimnazjum)	88	55	183	11	229	106	31	130	5	271
Zespół Szkół Rolnicze Centrum Kształcenia Ustawicznego im. Bohaterów Walk nad Bzurą 1939 r. w Sochaczewie	220	79	153	12	113	194	106	103	6	215
Zespół Szkół im Prymasa Tysiąclecia Stefana Kardynała Wyszyńskiego w Teresinie	20	54	0	0	114	30	46	0	0	59
Łącznie	604	274	727	164	621	570	285	568	72	786

**Tabela 23. Liczba uczniów korzystających z danego środka transportu
(dojazdy do/ze szkoły) w roku 2013 i 2015**

⁴ stan na dzień 2 września danego roku, za wyjątkiem roku 2015, gdzie są podane dane na dzień 30 września;

⁵ własne środki lokomocji (samochód, rower) lub przemieszczanie w ruchu pieszym;

Nazwa szkoły	Liczba uczniów z podziałem na gminy (miejsce zamieszkania) w roku 2015								
	Sochaczew (miasto)	Brochów	Ilów	Młodzieszyn	Nowa Sucha	Rybno	Sochaczew (gmina)	Teresin	pozostałe ⁶
Zespół Szkół Centrum Kształcenia Praktycznego w Sochaczewie	251	42	65	64	54	42	154	48	70
Zespół Szkół im. Jarosława Iwaskiewicza w Sochaczewie	172	25	16	14	13	4	56	8	36
Zespół Szkół Ogólnokształcących w Sochaczewie (L.O. i Gimnazjum)	222	33	27	41	52	23	95	29	21
Zespół Szkół Rolnicze Centrum Kształcenia Ustawicznego im. Bohaterów Walk nad Bzurą 1939 r. w Sochaczewie	166	31	73	27	59	53	103	69	43
Zespół Szkół im Prymasa Tysiąclecia Stefana Kardynała Wyszyńskiego w Teresinie	5	0	0	0	9	0	10	123	96
Łącznie	816	131	181	146	157	122	418	277	266

Tabela 24. Liczba uczniów korzystających z danego środka transportu z podziałem na gminy (miejsce zamieszkania) w roku 2015

4.6.3 Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne

Kolejną grupą obiektów generujących ruch o charakterze incydentalnym są obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne.

W mieście Sochaczew zlokalizowane są dwa muzea. Pierwsze to Muzeum Ziemi Sochaczewskiej i Pola Bitwy nad Bzurą, w którym znajduje się unikatowa kolekcja zbiorów związanych z II wojną światową, a w szczególności z Bitwy nad Bzurą z września 1939 roku. Drugie to Muzeum Kolei Wąskotorowej z największą w Europie kolekcją taboru kolei wąskotorowych: drezyn, parowozów.

Z kolei w gminie Sochaczew w Żelazowej Woli, znajduje Oddział Muzeum Fryderyka Chopina w Warszawie. Mieści się tu Dom Urodzenia Fryderyka Chopina i Park w Żelazowej Woli. Jest to ośrodek turystyki kulturalnej o znaczeniu światowym.

Nieopodal Żelazowej Woli w Klasztorze Niepokalanów Zakonu Braci Mniejszych

⁶ z innych gmin, miast, powiatów;

w Niepokalanowie (gm. Teresin) znajduje się Muzeum Świętego Maksymiliana, Muzeum (zakonnej) Straży Pożarnej oraz Muzeum Papieskie.

Spośród obiektów sportowych i rekreacyjnych o zasięgu powiatowym należy wskazać miejską pływalnię ORKA w Sochaczewie.

Ponadto na terenie powiatu znajduje się szereg obiektów sportowych (boiska wielofunkcyjne, stadiony) służące lokalnej społeczności.

W tabeli 25 wskazano najważniejsze obiekty z punktu widzenia generowania ruchu w powiecie sochaczewskim.

Lp.	Nazwa	Adres
1	Muzeum Ziemi Sochaczewskiej i Pola Bitwy nad Bzurą w Sochaczewie	Plac Kościuszki 12 96-500 Sochaczew
2	Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie	ul. Towarowa 7 96-500 Sochaczew
3	Oddział Muzeum Fryderyka Chopina w Warszawie Dom Urodzenia Fryderyka Chopina i Park w Żelazowej	Żelazowa Wola 15 96-503 Sochaczew
4	Klasztor Niepokalanów Zakonu Braci Mniejszych Konwentalnych (OO. Franciszkanie)	Paprotnia, ul. M. Kolbego 5 96-515 Teresin
5	Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji w Sochaczewie Pływalnia "Orka"	ul. Olimpijska 3 96-500 Sochaczew
6	Pedagogiczna Biblioteka Wojewódzka im. Komisji Edukacji Narodowej w Warszawie Filia w Sochaczewie	ul. Żeromskiego 39a 96-500 Sochaczew
7	Miejska Biblioteka Publiczna w Sochaczewie	ul. 1 Maja 21 96-500 Sochaczew
8	Kino Mazowsze w Sochaczewie	ul. Chopina 101 96-503 Sochaczew

Tabela 25. Wykaz najważniejszych obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych w powiecie sochaczewskim

4.6.4 Placówki służby zdrowia

Zespół Opieki Zdrowotnej „Szpitala Powiatowego” w Sochaczewie jest kolejnym ważnym obiektem generującym ruch o charakterze incydentalnym. Szpital zlokalizowany jest na terenie miasta Sochaczew przy ul. Batalionów Chłopskich 3/7. Jest też jednym z większych zakładów pracy (zatrudnia około 600 osób).

Bezpośrednio przy szpitalu znajduje się przystanek komunikacyjny służący obsłudze mieszkańców miasta i powiatu sochaczewskiego. Z przystanku korzysta prowadząc przewozy

w komunikacji miejskiej Zakład Komunikacji Miejskiej w Sochaczewie oraz na podstawie zezwoleń w regularnym transporcie drogowym PKS w Grodzisku Mazowieckim Sp. z o.o.

Szpital świadczy usługi medyczne w zakresie opieki krótko i długoterminowego leczenia zamkniętego, pomocy doraźnej stacjonarnej i wyjazdowej, diagnostyki, ambulatoryjnych porad specjalistycznych, rehabilitacji oraz stomatologii dla około 85.000 mieszkańców powiatu sochaczewskiego. W zakres leczenia stacjonarnego wchodzi następujące oddziały: wewnętrzno-kardiologiczny, pediatryczny z pododdziałem neonatologicznym, ginekologiczno-położniczy, chirurgii ogólnej, chirurgii urazowo-ortopedycznej, anestezjologii i intensywnej terapii, oddział rehabilitacji dziennej, oddziały psychiatryczne męski i żeński oraz odcinek detoksykacyjny, a także szpitalny oddział ratunkowy, blok operacyjny z trzema salami operacyjnymi i jedną wydzieloną salą do cięć cesarskich.⁷

4.7 Zakłady produkcyjne oraz centra dystrybucji

Na terenie powiatu sochaczewskiego można wskazać kilka stref przemysłowych, a w zasadzie obszarów na których działa więcej niż jedna duża firma. Największa koncentracja dużych firm występuje w gminie Teresin, Sochaczew i mieście Sochaczew.

W tabeli 26 zestawiono wykaz największych zakładów produkcyjnych w powiecie sochaczewskim.

Nazwa jednostki terytorialnej	Nazwa	Adres
Sochaczew (miasto)	SARENS POLSKA Sp. z o.o.	ul. Inżynierska 28 96-502 Sochaczew
	ENERGOP Sp. z o. o.	ul. Inżynierska 32 96-502 Sochaczew
	Boryszew S.A. Boryszew ERG Oddział w Sochaczewie	ul. 15 Sierpnia 106 96-500 Sochaczew
	Wavin Polska S.A Zakład Produkcyjny w Sochaczewie	ul. Kościńskiego 23 96-501 Sochaczew
	Anser Sp. z o.o Oddział Zakładu Chemicznego w Sochaczewie	ul. Kościńskiego 30 96-500 Sochaczew
	Zepter International Poland Sp. z o.o. Zakład Produkcyjny w Sochaczewie	ul. Gawłowska 177 96-503 Sochaczew

⁷ źródło: <http://www.szpitalsochaczew.pl/>

Nazwa jednostki terytorialnej	Nazwa	Adres
Brochów	Helio S.A	Brochów 119 05-088 Brochów
	Vidan Spółka Jawna	Brochów 120 05-088 Brochów
	REW-TON Sp. z o.o.	Wólka Smolana 47 05-088 Brochów
Ilów	Zakład Przetwórstwa Spożywczego MAZOWSZE Spółka Jawna	ul. Żabia 6 96-520 Ilów
	„Tęczowy Ogród” Gospodarstwo Sadownicze Wasilewscy	96-521 Brzozów Brzozowiec 16
	OJC Sp. z o.o.	Wisowa 1 96-521 Brzozów
	Przetwórstwo Owoców i Warzyw Barbara s.c. Jażdżyk Barbara Bogumił Krzysztof	Narty 9 96-520 Ilów
Młodzieszyn	VOKE Sp.z o.o.	ul. Krucza 14 96-512 Młodzieszyn
Nowa Sucha	Agromaks Sp. z o.o.	Mizerka 57A 96-513 Nowa Socha
	”ANED” EXPORT-IMPORT Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowo- Usługowe Oddział Okopy gm. Nowa Sucha	Okopy 47 96-513 Nowa Sucha
	Rolnicza Spółdzielnia Produkcyjna w Kozłowie Biskupim	ul. Kasztanowa 14 Kozłów Biskupi 96-513 Nowa Sucha
Sochaczew (gmina)	Sonoco Alcore Sp. z o.o.	Feliksów 46A 96-503 Sochaczew
	Mars Polska Sp. z o.o. Zakład Produkcyjny	Kozuszki-Parcel 42 96-500 Sochaczew
	Verona Products Professional Sp. z o.o.	Andrzejów Duranowski 27B 96-500 Sochaczew
	TASK Sp. z o. o.	Kąty 60A 96-500 Sochaczew
	Vinderen Mikspol	Dachowa 20c 95-502 Sochaczew
	Firma Latek Zdzisław i Wspólnicy Spółka Jawna	Czyste 20 96-500 Sochaczew
	Lamar Sp. z o.o.	Dachowa 16a 95-502 Sochaczew

Nazwa jednostki terytorialnej	Nazwa	Adres
Teresin	Polskie Młyny S.A	al. XX-Lecia 36 96-515 Teresin
	Bakoma Sp. z o.o. Zakład Produkcyjnych	Elżbietów 48 96-516 Szymanów gm. Teresin
	Saga Poland Sp. z o.o.	Szymanowska 145 96-515 Teresin
	Greiner Packaging Sp. z o.o.	Aleja 20-lecia 54 96-515 Teresin
	Anser Sp. z o.o Zakład Chemiczny	ul. Szkolna 3 96-516 Teresin
	T&R technology & Renewal Sp. z o.o.	Al. XX-lecia 21 A 96-515 Teresin
	VIVA MANUFACTURING Poland Sp. z o.o.	Al. XX-lecia 23d 96-515 Teresin

Tabela 26. Wykaz największych zakładów produkcyjnych na terenie powiatu sochaczewskiego

Ponadto na terenie powiatu sochaczewskiego zlokalizowane są dwa duże centra logistyczne. Są to Prologis Park Teresin (Al. 20-Lecia 23A-E, 96-515 Teresin) i Sochaczew (ul. Olimpijska 16, 96-500 Sochaczew). W magazynach Prologis Park Teresin swoją działalność prowadzi m.in. VIVA MANUFACTURING Poland Sp. z o.o, sieć Stokrotka, DHL, Schenker, DSV Solutions, Tesco czy TCL Operations. Z kolei w centrum logistycznym w Sochaczewie ulokowały się m.in. NAVO Orbico, P&G oraz Empik.

4.8 Turystyka i baza noclegowa

Niewątpliwym atutem powiatu sochaczewskiego są doskonałe warunki do rozwoju i korzystania z turystyki weekendowej. Bogate dziedzictwo kulturowe, ciekawe muzea, miejsca historyczne oraz wspaniała przyroda otuliny Kampinoskiego Parku Narodowego i piękno nadwiślańskich krajobrazów czynią powiat sochaczewski atrakcyjnym miejscem na weekendowy wypoczynek. Turystyka jest jednym z czynników generującym ruch.

W powiecie sochaczewskim wielkość bazy noclegowej i jej wykorzystania przedstawiono w tabeli 27. Z kolei w tabeli 28 porównano wskaźniki wykorzystania miejsc noclegowych w % w latach 2010-2014.

Jednostka terytorialna /obszar	Obiekty hotelowe /inne		Pokoje	Miejsca	Korzystający z noclegów ⁸				Udzielone noclegi ⁹			
	hotel	inne			Polaków		Turystów z zagranicy		Polaków		Turystów z zagranicy	
					hotel	inne	hotel	inne	hotel	inne	hotel	inne
Powiat sochaczewski	3	1	139	251	9256	496	2361	2	13941	1256	6475	2
Sochaczew (miasto)	1	0	56	100	3421	0	1719	0	5352	0	5115	0
Brochów	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ilów	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Młodzieszyn	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nowa Sucha	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rybno	0	1	0	0	0	496	0	2	0	1256	0	2
Sochaczew (gmina)	1	0	30	48	1340	0	112	0	2060	0	439	0
Teresin	1	0	53	103	4504	0	530	0	6529	0	921	0

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Tabela 27. Wielkość bazy noclegowej i jej wykorzystania w powiecie sochaczewskim w roku 2014

Jednostka/obszar	Wskaźnik wykorzystania miejsc noclegowych w % lata 2010-2014				
	2010	2011	2012	2013	2014
Powiat Sochaczewski	-	23,3	23,3	19	21,9
Podregion warszawski zachodni	30,6	30,7	29	27,7	28,2
Mazowsze	38,8	39	38,3	39,8	40,6
Polska	33,4	33,6	33,6	33,8	34,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Tabela 28. Wskaźnik wykorzystania miejsc noclegowych w % lata 2010-2014

4.9 Wskaźnik motoryzacji

Wskaźnikiem motoryzacji określa się liczbę samochodów osobowych przypadających na 1.000 mieszkańców. Analizując dane zestawione w tabeli 29 należy stwierdzić, że wzrost wskaźnika motoryzacji powoduje, że transport indywidualny stanowi dużą konkurencję dla

⁸ korzystający z noclegów to liczba osób (turystów), które rozpoczęły pobyt w obiekcie w danym miesiącu, tj. zostały zameldowane; Osoby przebywające na przelomie dwóch miesięcy są liczone jeden raz. Nie wykazywane są osoby, które wniosły opłatę, ale z usług nie skorzystały;

⁹ udzielone noclegi obliczono jako iloczyn liczby osób (turystów) i liczby dni (nocy) ich pobytu;

publicznego transportu zbiorowego. Widać również, że ogólna liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w latach 2010-2014 w powiecie sochaczewskim systematycznie rośnie.

Wzrost liczby samochodów osobowych wpływa na zatłoczenie miast i negatywnie oddziałuje na środowisko.

Jednostka terytorialna /obszar	Samochody osobowe zarejestrowane w latach 2010-2014									
	2010		2011		2012		2013		2014	
	liczba ogólna	na 1000 mieszk.	liczba ogólna	na 1000 mieszk.	liczba ogólna	na 1000 mieszk.	liczba ogólna	na 1000 mieszk.	liczba ogólna	na 1000 mieszk.
Powiat sochaczewski	45791	538	48207	567	49514	581	50910	598	52123	613
Podregion warszawski zachodni	396110	515	418839	539	436903	558	453817	575	469458	590
Mazowsze	2619414	497	2737901	518	2838854	535	2939281	553	3042527	570
Polska	17239800	447	18125490	470	18744412	486	19389446	504	20003863	520

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Tabela 29. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych oraz wskaźnik motoryzacji w latach 2010-2014

Rodzaj pojazdu	Liczba zarejestrowanych pojazdów wg rodzaju w latach 2010-2014				
	2010	2011	2012	2013	2014
Samochody osobowe	45791	48207	49514	50910	52123
Samochody ciężarowe	9662	10323	10596	11054	11382
Autobusy	176	179	161	163	176
Motocykle	4077	4233	4281	4344	4304
Motorowery	2429	2799	2930	3046	3141

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Tabela 30. Liczba zarejestrowanych pojazdów wg rodzaju w latach 2010-2014

Powyższe dane odzwierciedlają ogólny trend związany z wzrostem liczby pojazdów w komunikacji indywidualnej. Widać również tendencję zwykłą wśród jednoślądów. Najwięcej w tej grupie przybyło motorowerów. Jest to alternatywny środek transportu w stosunku do samochodu osobowego, którym coraz trudniej jest się przemieszczać po zatłoczonych ulicach, a tym bardziej znaleźć miejsce parkingowe w dogodnym miejscu (z uwagi na cel podróży).

5 Dostępność do publicznego transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej zdolności ruchowej

Zgodnie z definicją zawartą w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 181/2011:

„osoba niepełnosprawna” lub „osoba o ograniczonej sprawności ruchowej” oznacza każdą osobę, której sprawność ruchowa podczas korzystania ze środków transportu jest ograniczona w wyniku jakiegokolwiek niepełnosprawności.

5.1 Przepisy krajowe

Zgodnie z przyjętą przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 1 sierpnia 1997 „Kartą Praw Osób Niepełnosprawnych”, osoby niepełnosprawne zgodnie z normami prawnymi i zwyczajowymi, mają prawo do niezależnego, samodzielnego i aktywnego życia oraz nie mogą podlegać dyskryminacji. Oznacza to w szczególności prawo osób niepełnosprawnych do swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu.

Z kolei Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej w art 32 stanowi, iż wszyscy są wobec prawa równi. Wszyscy mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne. Nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny.

W art. 68 ust. 3 Konstytucja RP nakłada obowiązek na władze publiczne zapewnienia szczególnej opieki zdrowotnej osobom niepełnosprawnym, a w art. 69 określono obowiązek udzielania, zgodnie z ustawą, pomocy w zabezpieczaniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej.

5.2 Przepisy unijne

W przyjętym przez Komisję Europejską dokumencie o nazwie „Europejska strategia w sprawie niepełnosprawności 2010-2020: Odnowienie zobowiązań do budowania Europy bez barier niepełnosprawnych” jako główny cel wskazano zwiększenie możliwości osób niepełnosprawnych, tak aby mogły one w pełni korzystać ze swoich praw i uczestniczyć w życiu społecznym oraz w europejskiej gospodarce, zwłaszcza dzięki jednolitemu rynkowi.

Komisja określiła osiem podstawowych obszarów działania, wśród których dla potrzeb niniejszego planu należy wskazać działanie w obszarze dostępności.

Zgodnie z przyjętą strategią, „dostępność” oznacza, że osoby niepełnosprawne mają dostęp, na równych prawach z innymi, do środowiska fizycznego, transportu, technologii i systemów informacyjno-komunikacyjnych (TIK) oraz pozostałych obiektów i usług.

Z uwagi na wiele przeszkód uniemożliwiających osobom niepełnosprawnym pełne korzystanie z prawa do swobodnego przemieszczania się, w przyjętym przez Parlament Europejski i Rady (UE) Rozporządzeniu nr 181/2011, dotyczącym praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004, w rozdziale trzecim określono prawa osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Wśród wielu zapisów, należy wskazać istotny punkt dotyczący odstępstwa tj. odmowie przyjęcia danej osoby na pokład, ze względu na niepełnosprawność lub ograniczenie ruchowe w przypadku gdy konstrukcja pojazdu lub infrastruktura, w tym przystanki autobusowe i terminale, fizycznie uniemożliwiają wejście na pokład pojazdu, jego opuszczenie lub przewóz osób w sposób bezpieczny i wykonalny.

Niezależnie od powyższego w artykule 12 ww. rozporządzenia na państwa członkowskie nałożono obowiązek wyznaczenia terminali autobusowych i autokarowych, w których udzielana będzie pomoc dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Obowiązek ten został zaimplementowany do ustawy o transporcie drogowym (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 1414 z późn. zm.). W rozdziale 8a ww ustawy „Wyznaczanie dworców, w których jest udzielana pomoc osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej”, w art. 47b. ust 1 pkt 2 wskazano, iż dworzec, który jest zlokalizowany w mieście powyżej 50.000 mieszkańców, oraz z którego rocznie odjeżdża powyżej 500.000 pasażerów podlega obowiązkowi dostosowania do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r.

Na terenie powiatu sochaczewskiego znajduje się jeden dworzec autobusowy, który zlokalizowany jest na terenie miasta Sochaczew. Biorąc powyższe pod uwagę, brak jest obowiązku dostosowania wskazanego obiektu do wymogów ustawowych.

5.3 Dostępność do infrastruktury przystankowej

Obecny stan infrastruktury przystankowej nie zapewnia właściwego dostępu osobą niepełnosprawnym i o ograniczonej zdolności ruchowej do oferty przewozowej. Tylko niewielka ilość wiat przystankowych i to głównie przy drogach nowo wybudowanych lub przebudowanych pozwala osobą niepełnosprawnym na swobodne do nich dojście. Likwidacja barier architektonicznych poprzez obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych czy lokalizacja przystanków w miejscach dostępnych dla osób niepełnosprawnych, będzie wymagać od samorządów powiatu sochaczewskiego większej uwagi. Ponadto należy wskazać na potrzebę czytelnej informacji pasażerskiej dla osób niedosłyszących i niedowidzących.

Obecnie wykorzystywany na liniach regularnych tabor w zdecydowanej większości nie jest wyposażony w czytelne elektroniczne wyświetlacze zawierające podstawowe dane o numerze linii i kierunku w jakim wykonywany jest przewóz.

Na 16 linii komunikacyjnych, które obsługuje PKS w Grodzisku Mazowieckim Sp. z o.o., spośród 37 pojazdów tylko 3 to pojazdy niskopodłogowe na całej długości podłogi, przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych wraz z wyznaczonym miejscem na wózek inwalidzki. Są to jedyne pojazdy wyposażone w platformę ułatwiającą wprowadzenie wózka inwalidzkiego.

6 Wpływ transportu na środowisko

6.1 Emisja zanieczyszczeń

Województwo mazowieckie zajmuje niechlubne trzecie miejsce w kraju pod względem emisji zanieczyszczeń gazowych (zaraz za województwem śląskim i łódzkim) i pyłowych (za województwem śląskim i wielkopolskim). Głównym źródłem zanieczyszczeń powietrza na Mazowszu jest bardzo duże natężenie ruchu drogowego¹⁰.

Zanieczyszczenia pochodzące ze spalania mieszanki paliwowej w samochodach są bardziej szkodliwe dla człowieka niż zanieczyszczenia powstające w procesach przemysłowych. Wynika to głównie ze sposobu odprowadzania zanieczyszczeń do atmosfery. W przemyśle mamy do czynienia z dużymi kominami emitującymi gazy na znacznych wysokościach. Z kolei spaliny samochodowe rozprzestrzeniają się w dużych stężeniach na niskich wysokościach w bezpośrednim otoczeniu

¹⁰ źródło: <http://funduszedlamazowska.eu/glowna/unia-wspiera-niskoemisyjnosc-mazowsze-skorzysta.html>;

człowieka. Najbardziej narażeni są mieszkańcy miast, gdzie występuje największe natężenie ruchu ulicznego, zwłaszcza w miejscach, gdzie ruch nie jest płynny.

Głównymi związkami emitowanymi do atmosfery w komunikacji samochodowej są tlenki azotu¹¹.

Przedstawiona w tabeli 31 analiza struktury antropogenicznej emisji w powiecie sochaczewskim za rok 2012 r. pokazuje, że największy udział w całkowitej emisji mają tlenki azotu w komunikacji samochodowej. Najmniejszy udział ma przemysł oraz indywidualne ogrzewanie domów.

Z uwagi na systematyczny wzrost liczby pojazdów w powiecie sochaczewskim, wzrasta również emisja tlenków azotu, co potwierdzają kolejne wyniki badań powietrza przedstawione w raporcie WIOŚ za rok 2013. W tabeli 32 analiza struktury antropogenicznej emisji w powiecie sochaczewskim za rok 2013 r. wskazuje na dalszy wzrost emisji szkodliwych substancji w komunikacji samochodowej. Widać za to spadek emisji w indywidualnym ogrzewaniu domów, dzięki działaniom w kierunku termomodernizacji, wymiany pieców na bardziej oszczędne i ekologiczne.

Kategoria źródła emisji	Rodzaj emitowanej substancji									
	SO ₂	NO _x	CO	PM10	PM2,5	B _(a) P	As	Cd	Ni	Pb
	[Mg]	[Mg]	[Mg]	[Mg]	[Mg]	[kg]	[kg]	[kg]	[kg]	[kg]
Przemysł	24	14	78	15	7	0,001	0,274	0,138	0,422	0,536
Indywidualnie ogrzewane domy¹²	383	241	3500	909	717	108	59,97	87,56	257,9	551,7
Komunikacja samochodowa¹³	98	1245	835	571	136	6,8	-	3,0	29,9	130,1
Suma emisji	505	1500	4413	1495	860	114,8	60,24	90,70	306,2	682,3

Źródło: Stan środowiska w województwie mazowieckim w 2012 r., WIOŚ 2013

Tabela 31. Wielkości antropogenicznej emisji substancji w powiecie sochaczewskim w 2012 r.

¹¹ (źródło: wikipedia.org) tlenki azotu – grupa nieorganicznych związków chemicznych zbudowanych z tlenu i azotu;

¹² emisja nie uwzględnia nielegalnego spalania paliwa innego niż przewiduje instalacja, w jaką wyposażony jest budynek np. spalania śmieci;

¹³ PM10 i PM2,5 z komunikacji samochodowej zawiera pylenie z „rury”, ścieranie opon i klocków hamulcowych oraz tzw. „pylenie wtórne” z nawierzchni dróg;

Kategoria źródła emisji	Rodzaj emitowanej substancji									
	SO ₂	NO _x	CO	PM10	PM2,5	B _(a) P	As	Cd	Ni	Pb
	[Mg]	[Mg]	[Mg]	[Mg]	[Mg]	[kg]	[kg]	[kg]	[kg]	[kg]
Przemysł	24	14	78	15	7	0,001	0,274	0,137	0,424	0,535
Indywidualnie ogrzewane domy¹⁴	364	229	3325	863	681	102	56,972	83,179	262,072	524,145
Komunikacja samochodowa¹⁵	99	1266	2572	578	138	7,0	-	3,0	30,3	134,1
Suma emisji	487	1509	5975	1456	826	109,001	57,246	143,562	292,796	658,78

Źródło: Stan środowiska w województwie mazowieckim w 2013 r., WIOŚ 2014 r.

Tabela 32. Wielkości antropogenicznej emisji substancji w powiecie sochaczewskim w 2013 r.

W celu zmniejszenia emisji szkodliwych substancji w komunikacji samochodowej, działania podejmowane przez powiat sochaczewski będą zmierzały do zwiększenia roli publicznego transportu zbiorowego przy współpracy samorządów lokalnych. Jednym z istotnych elementów współpracy będzie tworzenie infrastruktury umożliwiającej dotarcie do celu za pomocą różnych środków transportu. Budowa ścieżek rowerowych, parkingów typu „Parkuj i Jedź”, przebudowa dróg i skrzyżowań w celu poprawy ich przepustowości, to tylko wybrane elementy, które będą służyć poprawie w dostępności do publicznego transportu zbiorowego, a tym samym pozytywnie wpłyną na środowisko.

6.2 Hałas

Najistotniejszym źródłem hałasu na terenie powiatu sochaczewskiego to źródło związane z transportem drogowym. Do czynników determinujących wzrost poziomu hałasu należy zaliczyć:

- systematyczny wzrost liczby pojazdów,
- ograniczoną przepustowość dróg i skrzyżowań,
- zły stan nawierzchni.

Niezależnie od wskazanych wyżej czynników, w przypadku miasta Sochaczew można mówić o poprawie akustycznej w związku z wyprowadzeniem z centrum po otwarciu obwodnicy ciężkiego ruchu tranzytowego. Dodatkowo w ostatnich latach obwodnica została doposażona w kolejne ekrany akustyczne.

¹⁴ przypis 12);

¹⁵ przypis 13);

Wyniki pomiarów przeprowadzonych przez WIOŚ w 12 punktach pomiarowych na terenie województwa mazowieckiego, wskazują, że tylko w Sochaczewie przy ul. 15 Sierpnia 44 i w Warszawie przy ul. Marywilskiej 67 nie zanotowano przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w porze dziennej oraz w Ostrołęce przy ul. Goworowskiej 45 w porze nocnej¹⁶.

Lp.	Lokalizacja punktu pomiarowego				Data i wyniki pomiarów			Norma	
	adres punktu	długość geograf. [°]	szerokość geograf. [°]	l-odległość h-wysokość [m]	data	L _{AeqD} [dB]	L _{AeqN} [dB]	L _{AeqD} [dB]	L _{AeqN} [dB]
1	Barak, na terenie parkingu	20,861	51,192	l=20 h=4	2013-06-18/19	69,2	67,3	61	56
2	Józefów - Świdry Małe, u. nadwiślańska (między ul. Dworską, a ul. Polną)	21,198	52,126	l=4 h=4	2013-08-22/23	68,5	63,8	61	56
3	Maków Maz. ul. Moniuszki 87	21,096	52,857	L=6,5 h=4	2013-07-17/18	66,8	63,1	61	56
4	Orońsko ul. Radomska 32	20,992	51,314	l=15 h=4	2013-06-19/20	68,3	68,0	61	56
5	Ostrołęka Goworowskiej 45	21,576	53,073	L=14,1 h=4	2013-08-22/23	62,6	55,3	61	56
6	Piaseczno ul. Sienkiewicza 25	21,022	52,067	l=5 h=4	2013-05-08/09	67,9	62,3	61	56
7	Piastów al. Piłsudskiego	20,836	52,194	l=2 h=4	2013-07-11/12	70,1	65,1	61	56
8	Przasnysz ul. Makowska 184	20,909	53,009	l=7,9 h=4	2013-07-04/05	65,5	61,1	61	56
9	Sierpc ul. Reymonta 56, pomiary wykonano od strony ul. Kościuszki	19,685	52,854	l=10 h=4	2013-07-18/19	68,8	67,7	61	56
10	Sochaczew ul. 15 Sierpnia 44 (na terenie szkoły)	20,227	52,215	l=6 h=4	2013-09-04/05	58,8	56,9	61	56
11	Warszawa ul. Marywilska 67 (hałas kolejowy)	20,996	52,318	l=25 h=4	2013-05-22/23	63,1	60,9	61	56
					2013-05-23/24	63,1	59,4	61	56
12	Wyszków ul. Białostocka 58	21,471	52,607	l=8,3 h=4	2012-09-06	67,5	62,8	61	56

Źródło: Stan środowiska w województwie mazowieckim w 2013 r., WIOŚ 2014 r.

Tabela 33. Lokalizacja punktów pomiarowych z wynikami pomiarów wskaźników(krótkookresowych) w odniesieniu do jednej doby

L_{AeqD} – Poziom hałasu dla pory dnia (1 doba)

L_{AeqN} - Poziom hałasu dla pory nocy (1 doba)

l – odległość od skrajnego pasa ruchu

h – wysokość punktu pomiarowego nad powierzchnia terenu

¹⁶ na podstawie: Stan środowiska w województwie mazowieckim w 2013 r., WIOŚ 2014 r.;

7 Charakterystyka istniejącej oferty przewozowej

Obecna oferta przewozowa w krajowym transporcie drogowym dla mieszkańców powiatu sochaczewskiego jest kształtowana na podstawie zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych i przewozów regularnych specjalnych wydanych w zależności od zasięgu tych przewozów m.in. przez:

- a) wójta – na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych na obszarze gminy,
- b) burmistrza – na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych w komunikacji miejskiej,
- c) starostę – na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych na obszarze powiatu,
- d) marszałka województwa – na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych wykraczających poza obszar co najmniej jednego powiatu, jednakże nie wykraczające poza obszar województwa,
- e) marszałka województwa właściwego dla siedziby albo miejsca zamieszkania przedsiębiorcy - na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych wykraczających poza obszar co najmniej jednego województwa.

Ponadto oferta przewozowa dla mieszkańców powiatu kształtowana jest przez przewoźników kolejowych, takich jak:

- Koleje Mazowieckie Sp. z o.o.,
- PKP Intercity S.A.,
- Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

7.1 Gminne przewozy pasażerskie

Trzy gminy powiatu sochaczewskiego tj. gmina Nowa Sucha, gmina Brochów oraz miasto Sochaczew zawarło porozumienie, na mocy którego za organizowanie przewozu osób na obszarze objętym porozumieniem odpowiada miasto Sochaczew. Przewozy są realizowane przez Zakład Komunikacji Miejskiej w Sochaczewie, który jest zakładem budżetowym.

Pozostałe gminy potrzeby przewozowe swoich mieszkańców mają zabezpieczone poprzez świadczenie usług przewozowych głównie przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Grodzisku Mazowieckim Sp. z o.o. oraz Koleje Mazowieckie Sp. z o.o. w Warszawie.

7.1.1 Gmina Miasto Sochaczew

Gmina Miasto Sochaczew zapewnia świadczenie usług przewozowych przy pomocy wydzielonej jednostki organizacyjnej działającej w formie zakładu budżetowego tj. Zakładu Komunikacji Miejskiej w Sochaczewie z siedzibą przy Al. 600 lecia 90.

ZKM na świadczenie usług komunikacyjnych posiada zawarte bezterminowo w dniu 10.02.2010 r. porozumienie pomiędzy burmistrzem miasta Sochaczew a wójtami gmin: Nowa Sucha, Brochów oraz Sochaczew. Każdego roku porozumienie jest aneksowane pod kątem planowanego na dany rok rozkładu jazdy i dopłat do wozokilometra.

Zgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy w roku 2016 autobusy ZKM planują przejechać ogółem 783.466 km, z czego na terenie miasta Sochaczew 705.134 km, gminy Sochaczew 41.291 km, gminy Brochów 24.294 km oraz gminy Nowa Sucha 12.748 km.¹⁷

Wg. badań z roku 2014 przeprowadzonych przed ZKM, z komunikacji miejskiej na wszystkich liniach skorzystało łącznie ponad 1.750 tys. osób, z czego przypadło z podziałem na:

- 1) Miasto Sochaczew - 1 586 tys.
- 2) Gminę Sochaczew - 103 tys.
- 3) Gminę Brochów - 35 tys.
- 4) Gminę Nowa Sucha - 26 tys.

¹⁷ treść z 18;

ZKM Sochaczew dysponuje dziesięcioma liniami komunikacyjnymi o następującej numeracji i przebiegu¹⁸:

Nr linii	Przebieg linii
2	Energomontaż – Malesin – 15 Sierpnia – Okrzei – PKP – Piłsudskiego – Al. 600 lecia – Kostki – Chodaków LO – Wyszogrodzka – Korczaka – (Brochów)
3	PKP – Piłsudskiego – 600 lecia – Kistki – Chodaków LO – Gawłowska – Rumiankowa – Gawłowska – Szpital – pl. św. Dominika – Tragutta – Łuszczewskich - PKP
3A	PKP – Łuszczewskich – Tragutta – pl. Kościuszki – Szpital – Gawłowska – Rumiankowa – Gawłowska – Chodaków Okrągłak – Kistki – Staszica – Tragutta – Łuszczewskich – PKP
4	Energomontaż – (Kozłów) – Malesin – 15 Sierpnia – Łuszczewskich – PKP – Tragutta – Trojanowska – Cmentarz Komunalny – Łąkowa – Młyn Repsz – Chodaków Okrągłak
5	Energomontaż – Malesin – 15 Sierpnia – Okrzei – PKP -Tragutta – Staszica – Kistki – Chodaków LO - Wyszogrodzka – Korczaka – (Brochów/Plecewice, Lasocin)
6	Energomontaż – Malesin – 15 Sierpnia – Łuszczewskich – PKP – Piłsudskiego – Al. 600 lecia – Kistki – Chodaków Kościół – Żelazowa Wola
7	Energomontaż – Kozłów – Malesin – 15 Sierpnia – Okrzei – PKP – Tragutta – pl. Kościuszki – Szpital
8	PKP – Piłsudskiego – Al. 600 lecia – Trojanowska Sklep – Staszica – pl. Kościuszki – Szpital
9	PKP – Piłsudskiego – Al. 600 lecia – Trojanowska – Łąkowa – Młyn Repsz – Chodaków LO – Gawłowska – Rumiankowa – Gawłowska – Szpital
LD/DHL	PKP (DHL) – Al. 600 lecia – Kistki – Chodaków LO – (Plecewice, Lasocin)

Tabela 34. Wykaz linii komunikacyjnych ZKM Sochaczew

Wszystkie wymienione linie kursują w dni robocze. Natomiast w dni wolne od pracy kursują autobusy linii: 2, 3, 3A, 4 i 6.

7.1.2 Gmina Sochaczew

Na terenie gminy Sochaczew do końca roku 2015 przewóz osób był realizowany na podstawie zawartego porozumienia z miastem Sochaczew, w ramach którego usługi przewozowe na rzecz gminy świadczył Zakład Komunikacji Miejskiej w Sochaczewie.

Od stycznia 2016 roku w ramach przeprowadzonego postępowania przetargowego na świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego, gmina zawarła umowę z firmą PKS w Grodzisku Mazowieckim Sp. z o.o. Umowa obowiązuje do 31.12 2016 r.

¹⁸ na podstawie pisma Urzędu Miejskiego w Sochaczewie Nr INN.7243.4.2016 z dnia 05.02.2016 r.;

PKS w Grodzisku Mazowiecki Sp. z o.o. na terenie gminy Sochaczew realizuje przewozy w oparciu o trzy linie¹⁹:

- 1) **S1**: Czyste – Centrum Handlowe – PKP – Os. Kuznociń – Kąty – Halinów Czyste – PKP – Os. Kuznociń – Dachowa,
- 2) **S2**: Kazimierów – PKP – Żuków przez Chodaków,
- 3) **S3**: Żuków – Szpital – PKP – Czerwonka – Feliksów – Mokas – Sochaczew – Chodaków.

Ponadto gmina Sochaczew zgodnie z przepisami ustawy o systemie oświaty dowozi dzieci do szkół podstawowych i gimnazjalnych.

7.1.3 Gmina Nowa Sucha

Na terenie gminy Nowa Sucha, przewozy pasażerskie realizowane są przez:

- Zakład Komunikacji Miejskiej w Sochaczewie na podstawie porozumienia międzygminnego z miastem Sochaczewa,
- PKS w Grodzisku Mazowieckim Sp. z o.o. w oparciu o zezwolenia wydane przez starostę sochaczewskiego oraz marszałka województwa mazowieckiego, a w transporcie kolejowym przez:
 - Koleje Mazowieckie Sp. z o.o. w Warszawie.

Ponadto gmina Nowa Sucha zgodnie z przepisami ustawy o systemie oświaty dowozi dzieci do szkół podstawowych i gimnazjalnych. Przewozy realizuje PKS w Grodzisku Mazowieckim Sp. z o.o.

7.1.4 Gmina Brochów

Na terenie gminy Brochów przewozy pasażerskie realizowane są przez:

- Zakład Komunikacji Miejskiej w Sochaczewie na podstawie porozumienia międzygminnego z miastem Sochaczewa,
- PKS w Grodzisku Mazowieckim Sp. z o.o. w oparciu o zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób wydane przez starostę sochaczewskiego,

¹⁹ na podstawie rozkładów jazdy (obowiązujących od 1.03.2016 r.) ze strony <http://gmina.e-sochaczew.pl/>;

- PKS w Grodzisku Mazowieckim Sp. z o.o. w oparciu o zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób wydane przez wójta gminy Brochów (zezwolenie nr 1 na linię: Śladów – Szkoła - Śladów szkoła I przez Miszory; zezwolenie nr 2 na linii: Tułowice – Brochów przez Lasocin).

Gmina Brochów zgodnie z przepisami ustawy o systemie oświaty dowozi dzieci do szkół podstawowych i gimnazjalnych w ramach wydanych zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym dla PKS w Grodzisku Mazowieckim Sp. z o.o.

7.1.5 Gmina Teresin

Na terenie gminy Teresin przewozy pasażerskie realizowane są przez:

- PKS w Grodzisku Mazowieckim Sp. z o.o. w oparciu o zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób wydane przez marszałka województwa mazowieckiego, oraz w transporcie kolejowym przez:
- Koleje Mazowieckie Sp. z o.o w Warszawie.

Ponadto gmina Teresin zgodnie z przepisami ustawy o systemie oświaty dowozi dzieci do szkół podstawowych i gimnazjalnych. Przewozy realizuje PKS „Polonus” w Warszawie S.A. O/Nowy Dwór Mazowiecki.

7.1.6 Gmina Rybno

Na terenie gminy Rybno przewozy pasażerskie realizowane są przez PKS w Grodzisku Mazowieckim Sp. z o.o. w oparciu o zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób wydane przez wójta gminy Rybno na następujących liniach:

- linii 351 (zezwolenie nr 1/2013): Rybno Szkoła – Złota – Rybno Szkoła,
- linii 352 (zezwolenie nr 2/2013): Karolków Szwarocki – Bronisławy – Rybno Szkoła,
- linii 353 (zezwolenie nr 3/2013): Rybno Szkoła – Cypriany – Ćmiszew

oraz w oparciu o zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób wydane przez starostę powiatu sochaczewskiego.

Gmina Rybno zgodnie z przepisami ustawy o systemie oświaty dowozi dzieci do szkół podstawowych i gimnazjalnych w ramach wydanych zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym dla PKS w Grodzisku Mazowieckim Sp. z o.o.

7.1.7 Gmina Młodzieszyn

Na terenie gminy Młodzieszyn przewozy pasażerskie realizowane są przez PKS w Grodzisku Mazowieckim Sp. z o.o. w oparciu o zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób wydane przez starostę powiatu sochaczewskiego oraz przez marszałka województwa mazowieckiego.

Gmina Młodzieszyn zgodnie z przepisami ustawy o systemie oświaty dowozi dzieci do szkół podstawowych i gimnazjalnych własnym transportem (dwa autobusy wyposażone w 54 miejsca siedzące oraz bus 9-cio osobowy).

7.1.8 Gmina Iłów

Gmina Iłów nie posiada linii komunikacyjnych w gminnych przewozach pasażerskich. Na terenie gminy przewozy pasażerskie realizowane są przez PKS w Grodzisku Mazowieckim Sp. z o.o. w oparciu o zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób wydane przez starostę powiatu sochaczewskiego. Zgodnie z przepisami ustawy o systemie oświaty, gmina Iłów dowozi dzieci do szkół podstawowych i gimnazjalnych własnym transportem (gmina posiada jeden własny autobus) oraz za pośrednictwem firmy P.H.U. MAK-POL Sławomir Makowski wyłonionej w drodze przetargu (dwa autobusy).

7.2 Powiatowe przewozy pasażerskie

Na podstawie wydanych przez starostę powiatu sochaczewskiego zezwoleń w regularnym transporcie drogowym, powiatowe przewozy pasażerskie są realizowane przez PKS w Grodzisku Mazowieckim Sp. z o.o.

PKS w Grodzisku Mazowieckim Sp. z o.o. ma wydane zezwolenia na obsługę 16 linii komunikacyjnych.

Lp.	Nr linii	Dł. linii [km]	Liczba przystanków	Liczba kursów									Nazwa linii/przebieg linii	Nr zezwolenia	Data ważności
				D	S	CU	W	De	WCU	Lq	Dnez				
1	342	22	15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	Kamion – Witkowice – Mistrzewice – Żuków – Sochaczew Dw. Aut.	035	31.12.2016 r.
2	359	33	19	1	-	-	-	-	-	-	-	-	Iłów – Giżyce – Antosin – Rybno – Cypriany – Ruszki – Kąty – Sochaczew Dw. Aut.	036	31.12.2016 r.

Lp.	Nr linii	Dł. linii [km]	Liczba przystanków	Liczba kursów								Nazwa linii/przebieg linii	Nr zezwolenia	Data ważności
				D	S	CU	W	De	WCU	Lq	Dnez			
3	350	73,5	52	-	6	-	-	1	-	-	-	Sochaczew Dw. Aut. – Kąty – Ruszki – Wężyki – Giżyce – Brzozów – Wszeliwy – Lasotka – Ilów – Łaziska – Budy Iłowskie – Leontynów – Młodzieszyn – Juliopol – Helenka – Żuków – Sochaczew Dw. Aut.	037/1	31.12.2016 r.
4	345	29,9	21	-	2	-	-	-	-	-	-	Sochaczew Dw. Aut. – Kuznocin – Dachowa – Dębsk – Braki – Złota – Jasieniec – Szwarocin – Erminów – Dachowa – Dębsk – Karolków – Sochaczew Dw. Aut.	040	31.12.2016 r.
5	347	17	11	-	1	-	-	-	-	-	-	Wężyki – Sarnów – Ruszki – Zdźarów – Kąty – Sochaczew (pl. Kościuszki) – Sochaczew Dw. Aut.	041	31.12.2016 r.
6	383	41,7	23	-	1	-	-	-	-	-	-	Sochaczew Dw. Aut. – Kąty – Ruszki – Rybno – Matyldów Koszajec – Wieniec – Białocin – Ostrowce – Antosin – Wężyki	042	31.12.2016 r.
8	378	20,8	20	-	12	-	-	-	-	-	-	Sochaczew Dw. Aut. – Sochaczew (ul. Piłsudskiego, ul. Chopina) – Żelazowa Wola – Nowe Mostki – Feliksów – Zosin – Czyste - Czerwotka Parcel – Sochaczew (ul. Tragutta) – Sochaczew Dw. Aut.	045/1	31.12.2016 r.
9	388	131	45	-	6	-	-	-	-	-	-	Erminów – Szwarocin – Rybno – Matyldów – Giżyce – Brzozów – Ilów – Budy Iłowskie – Ruszki – Sochaczew – Cypriany – Rybno - Erminów – Kornelin – Kurdwanów – Białynin – Sochaczew (ul. Okrzei, pl. Kościuszki) – Erminów	047	31.12.2016 r.
10	385	111,9	101	6	3	-	-	-	-	-	-	Sochaczew (Szpital) – Plecewice – Brochów – Tułowice – Gorzewnica – Miszory – Jnaów – Plecewice – Sochaczew (pl. Kościuszki) - Sochaczew (Szpital)	048	31.12.2016 r.
11	346	34,9	31	7	3	-	-	-	-	-	-	Czyste – Czerwotka Parcel – Sochaczew Dw. Aut. – Kuznocin – Dachowa – Erminów – Szwarocin – Jasieniec – Rybno – Koszajec – Wieniec – Ostrowce – Białocin – Wieniec	049	31.12.2016 r.

Lp.	Nr linii	Dł. linii [km]	Liczba przystanków	Liczba kursów								Nazwa linii/przebieg linii	Nr zezwolenia	Data ważności
				D	S	CU	W	De	WCU	Lq	Dnez			
12	343	38,4	30	2	1	-	-	4	-	-	-	Sochaczew Dw. Aut. – Rozłazłów – Kąty – Żdźarów – Ruszki – Sarnów – Giżyce – Brzozów – Olunin – Stegna – Iłów – Uderz – Łady – Arciechów – Bieniew	050/1	31.12.2016 r.
13	387	64,3	31	-	4	-	-	-	-	-	-	Sochaczew (ul. Gawłowska) – Żuków – Konary – Plecewice – Sochaczew (ul. Młynarska, Al. 600 lecia, Piłsudskiego, Dw.Aut., ul. Tragutta, ul. Płocka) – Kuznocin – Dachowa – Karolków – Erminów	051	31.12.2016 r.
14	395	31,1	39	5	21	5	5	1	-	-	-	Sochaczew (ul. Chodakowska, ul. Chopina) – Chodakówek – Mokas – Dzięglewo – Nowe Mostki – Feliksów – Zosin – Czyste – Czerwinka – Sochaczew (Dw. Aut., ul. Licealna, ul. Tragutta, pl. Kościuszki, ul. Płocka, ul. Gawłowska) – Sochaczew (Szpital) – Żuków (Pod lasem)	053/1	31.12.2016 r.
15	396	25,6	28	-	13	-	2	6	7	3	1	Sochaczew (Szpital) – Gawłów – Żuków - Żuków (pod lasem) – Sochaczew (ul. Harcerska, ul. Chodakowska, ul. Chopina, al. 600 lecia, ul. Piłsudskiego) – Sochaczew (Dw. Aut., ul. Żyrardowska) – Bielice – Jezówka – Kazmierów	054	31.12.2016 r.
16	397	12,2	14	2	2	-	-	-	-	11	-	Sochaczew (Dw. Aut. ul. Tragutta, ul. Warszawska, ul. Rozłazłowska) – Kuznocin – Sochaczew (ul. Łowicka) – Rozłazłów – Kąty – Żdźarów – Halinów	055	31.12.2016 r.

Tabela 35. Wykaz linii regularnych w oparciu o aktualne zezwolenia - stan na dzień 04.04.2016 r.

Oznaczenia:

U – nie kursuje 1.01 w Nowy Rok, 1 i 3 maja, 11 listopada (Święta Państwowe), Boże Ciało, 25 i 26 Grudnia;

C – kursuje w soboty, niedziele i święta;

D – kursuje od poniedziałku do piątku oprócz świąt;

e – nie kursuje w okresie ferii letnich;

S – kursuje w dni nauki szkolnej;

W – kursuje w dni robocze nie będące dniami nauki szkolnej (wakacje i ferie);

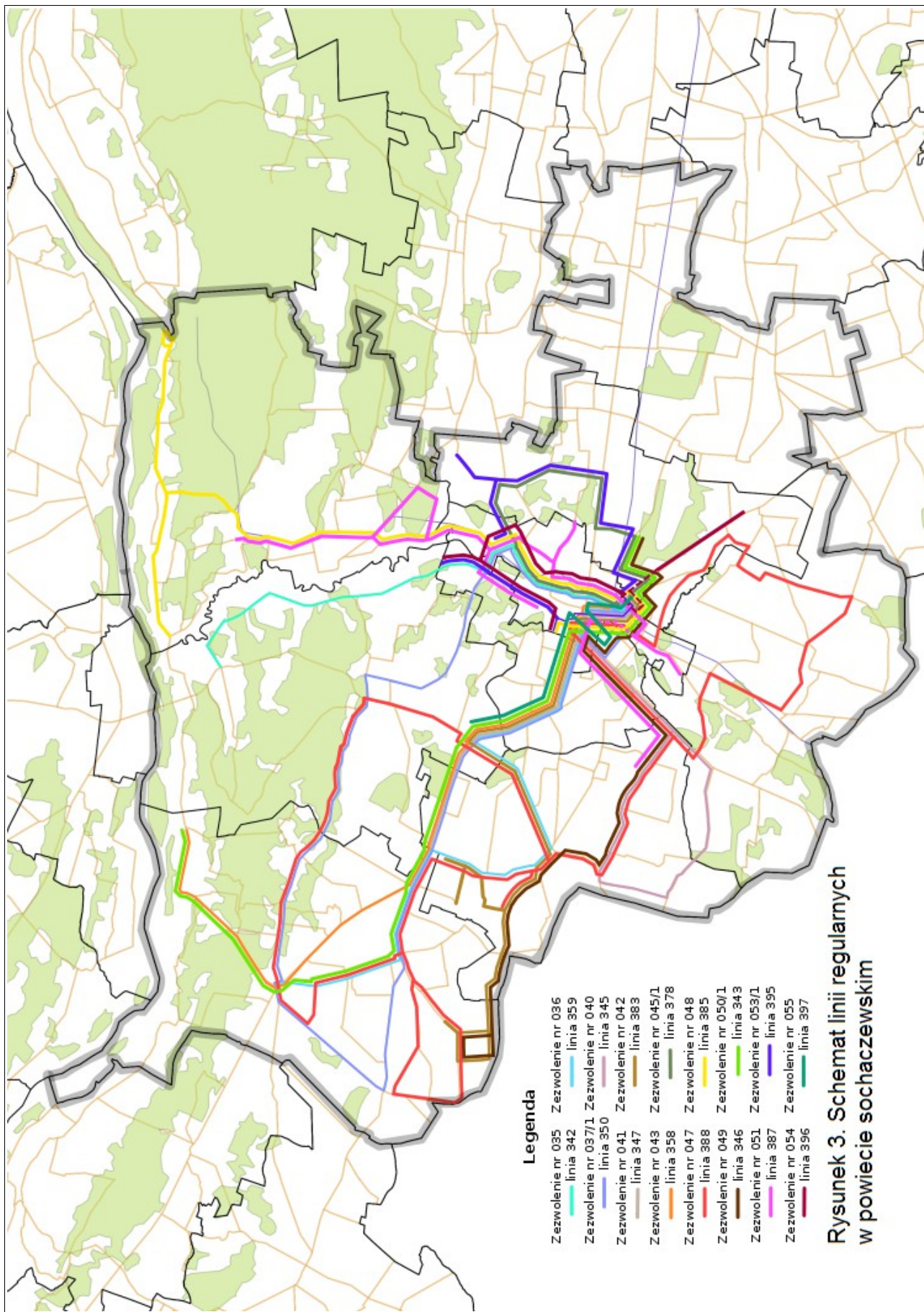
n – nie kursuje w Wielką Sobotę oraz w dniach 25 i 26 grudnia;

z – nie kursuje w piątek po Bożym Ciele;

d – nie kursuje 1 stycznia, w I i II dzień Świąt Wielkanocnych oraz 25 i 26 grudnia;

Lq – kursuje w okresie ferii letnich od poniedziałku do piątku oprócz świąt;

Na rysunku 3 przedstawiono schemat linii regularnych w powiecie sochaczewskim.



Rysunek 3. Schemat linii regularnych w powiecie sochaczewskim

Lp	Linia komunikacyjna	Nr zezwolenia	Łączny roczny przebieg w km	Łączna roczna liczba przewiezionych pasażerów liczona według sprzedanych biletów:	
				Jednorazowych	Miesięcznych
1	Plecewice – Sochaczew – Erminów (387)	030	25185	392	47
2	Sochaczew – Młodzieszyn – Giżyce – Wieniec – Rybno – Erminów (388)	032	61320	478	98
3	Nowa Sucha – Sochaczew – Erminów (389)	031	30660	463	20
4	Sochaczew – Wieniec III (346)	039	40684	4291	7843
5	Sochaczew – Mistrzewice – Sochaczew (342)	035	4620	932	1614
6	Sochaczew – Brzozów – Bieniew (343)	038	23402	3230	2669
7	Sochaczew – Złota – Sochaczew (345)	021	12985	511	6196
8	Sochaczew – Młodzieszyn – Sochaczew (350)	037	80825	8730	55316
9	Sochaczew – Olunin – Bieniew (358)	025/2	19173	1125	6975
10	Sochaczew – Rybno – Wężyki – Hów (359)	036	6831	649	7157
11	Sochaczew – Brochów - Kamion Kolejka (382)	027	26390	1658	7362
12	Sochaczew – Wieniec III (383)	028	7667	654	5376
13	Sochaczew – Wężyki – Sochaczew (347)	023/1	3162	290	356
14	Sochaczew – Miszory – Kamion (385)	029	23940	1618	6118
Łączna liczba autobusów, którymi wykonywane są przewozy regularne na liniach komunikacyjnych w tym o pojemności:					
	od 9 do 17 miejsc		Od 18 do 50 miejsc		Powyżej 50 miejsc
	1		22		1

Tabela 36: Wykaz linii komunikacyjnych w przewozach regularnych osób na podstawie wydanych zezwoleń – praca przewozowa za 2014 rok²⁰

Lp	Linia komunikacyjna	Nr zezwolenia	Łączny roczny przebieg w km	Łączna roczna liczba przewiezionych pasażerów liczona według sprzedanych biletów:	
				Jednorazowych	Miesięcznych
1	Plecewice – Sochaczew – Erminów (387)	051	25185	282	88
2	Czyste – Sochaczew – Wieniec III (346)	049	38087	4285	5537
3	Sochaczew – Mistrzewice – Sochaczew (342)	035	4136	746	1947
4	Czyste – Sochaczew – Brzozów – Bieniew (343)	050	24791	3472	2296
5	Sochaczew – Złota – Sochaczew (345)	021	12950	692	7739
6	Sochaczew – Młodzieszyn – Sochaczew (350)	037	79666	8778	48963
7	Sochaczew – Olunin – Bieniew (358)	043	12639	796	7434
8	Sochaczew- Rybno – Wężyki – Ilów (359)	036	6831	723	6661
9	Wężyki – Żdźarów – Sochaczew (347)	041	3162	260	348
10	Sochaczew – Plecewice - Ślądów – Sochaczew (385)	048	68896	5818	35356
11	Sochaczew – Żelazowa Wola – Sochaczew Szpital (395)	053	3996	478	86
12	Sochaczew – Sochaczew przez Czyste (378)	045	6411	497	643
13	Sochaczew – Dębsk – Erminów (345)	040	12950	692	7793
Łączna liczba autobusów, którymi wykonywane są przewozy regularne na liniach komunikacyjnych w tym o pojemności:					
	od 9 do 17 miejsc		Od 18 do 50 miejsc		Powyżej 50 miejsc
	1		24		1

Tabela 37. Wykaz linii komunikacyjnych w przewozach regularnych osób na podstawie wydanych zezwoleń – praca przewozowa za 2015 rok²¹

Łączny roczny przebieg w 2014 r. na wszystkich liniach komunikacyjnych wyniósł – 366.844 km.

Łączna ilość przewiezionych pasażerów w 2014 r. liczona według liczby:

- sprzedanych biletów jednorazowych (jeden bilet = 1 pasażer) – 25.021,
- sprzedanych biletów miesięcznych (jeden bilet miesięczny = 44 pasażerów) – 107.147.

Łączny roczny przebieg w 2015 r. na wszystkich liniach komunikacyjnych wyniósł – 402.557 km.

Łączna ilość przewiezionych pasażerów w 2015 r. liczona według liczby:

- sprzedanych biletów jednorazowych (jeden bilet = 1 pasażer) – 27.519,
- sprzedanych biletów miesięcznych (jeden bilet miesięczny = 44 pasażerów) – 124.891.

7.3 Ponadpowiatowe przewozy pasażerskie

Przez teren powiatu sochaczewskiego przebiegają linie komunikacyjne na które:

- w uzgodnieniu ze starostami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej – na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych wykraczających poza obszar co najmniej jednego powiatu, jednakże niewykraczających poza obszar województwa, zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych i przewozów regularnych specjalnych wydał marszałek województwa mazowieckiego,
- z uwagi na siedzibę albo miejsce zamieszkania przedsiębiorcy, w uzgodnieniu z marszałkami województw właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej – na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych wykraczających poza obszar co najmniej jednego województwa, zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych i przewozów regularnych specjalnych wydał marszałek województwa: kujawsko-pomorskiego oraz łódzkiego.

Lp.	Nazwa przedsiębiorcy	Nr zezwolenia	Nazwa linii komunikacyjnej
1	Motobus Tomasz Madejski	00216/R	Sochaczew – Błonie – Ożarów Mazowiecki – Warszawa
2	Motobus Tomasz Madejski	0000334/1	Sochaczew – Kampinos – Leszno – Warszawa
3	PKS w Mławie S.A	0000071/XC/5	Warszawa – Sochaczew – Łódź – Wrocław – Karpacz
4	PKS Polonus w Warszawie S.A	0000881/1	Warszawa – Sochaczew – Bydgoszcz – Mielno
5	PKS Polonus w Warszawie S.A	00303/W	Warszawa – Sochaczew – Włocławek – Inowrocław
6	PKS w Grodzisku Mazowieckim Sp. z o.o.	0000465/2	Sochaczew – Zosin – Błonie
7	PKS w Grodzisku Mazowieckim Sp. z o.o.	0000501/WX/10	Sochaczew – Błonie – Warszawa
8	PKS w Grodzisku Mazowieckim Sp. z o.o.	0000950/XW/2	Bolimów – Mizerka – Bolimów
9	PKS w Grodzisku Mazowieckim Sp. z o.o.	00042/W/1	Żyrardów – Skrzelew – Teresin
10	PKS w Grodzisku Mazowieckim Sp. z o.o.	00132/W	Sochaczew – Nowa Sucha – Bolimów
11	PKS w Grodzisku Mazowieckim Sp. z o.o.	00138/W	Sochaczew – Bolimów – Skierniewice
12	PKS w Grodzisku Mazowieckim Sp. z o.o.	00281/W	Żyrardów – Aleksandrów – Bolimów
13	PKS w Grodzisku Mazowieckim Sp. z o.o.	00283/W	Sochaczew – Mistrzewice Nowe – Wyszogród
14	PKS w Grodzisku Mazowieckim Sp. z o.o.	00317/W/1	Sochaczew – Kampinos – Wiejca
15	PKS w Grodzisku Mazowieckim Sp. z o.o.	00384/W	Żyrardów – Wiskitki – Sochaczew
16	PKS w Grodzisku Mazowieckim Sp. z o.o.	00385W	Czyste - Sochaczew – Młodzieszyn – Wyszogród
17	Przewóz Osób Jacek Pindor	00319/W	Żyrardów – Wiskitki – Sochaczew
18	PHU KOSPOL Krystian Kosmala	0000806/XW/3	Sochaczew – Błonie – Warszawa
19	PKS w Gostyninie Sp. z o.o.	0000159/XP/4	Gostynin – Pacyna – Sanniki – Sochaczew – Warszawa
20	PKS w Gostyninie Sp. z o.o.	0000284/XP/4	Gostynin – Łąck – Gąbin – Sochaczew – Warszawa

Tabela 38. Wykaz zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Mazowieckiego na linie komunikacyjne przebiegające przez teren powiatu sochaczewskiego²²

²² na podstawie przesłanej informacji: znak pisma: NI-D-II.1431.7.2016.DK z dnia 29 lutego 2016 z Urzędu Marszałkowskiego

Z kolei dla linii komunikacyjnych przebiegających przez teren powiatu sochaczewskiego, a wykraczających poza obszar co najmniej jednego województwa, zezwoleń udzielił z uwagi na siedzibę przedsiębiorcy albo jego miejsce zamieszkania, odpowiednio:

- 1) Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu na dwóch liniach²³:
 - zezwolenie nr R/79/15, wydane dla Kujawsko-Pomorskiego Transportu Samochodowego S.A w Włocławku, na linię komunikacyjną nr 23001: Warszawa - Sochaczew – Gostynin – Włocławek – Inowrocław,
 - zezwolenie nr R/142/15, wydane dla Nadgoplańskiej Komunikacji Autobusowej - Grzegorz Arent w Kruszwicy, na linię komunikacyjną: Inowrocław - Radziejów – Włocławek – Warszawa,
- 2) Marszałek Województwa Łódzkiego w Łodzi na linii²⁴:
 - zezwolenie nr 076/2014, wydane dla PKS w Skierniewicach Sp. z o.o., na linie komunikacyjną nr 921576: Łowicz – Warszawa,

7.4 Oferta przewozowa kolei

Na terenie powiatu sochaczewskiego oferta przewozowa w transporcie kolejowym kształtowana jest przez następujące podmioty:

- 1) Koleje Mazowieckie - KM Sp. z o.o.
ul. Lubelska 26
03-802 Warszawa

Koleje Mazowieckie świadczą usługi w zakresie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na zlecenie Samorządu Województwa Mazowieckiego w aglomeracji warszawskiej oraz na pozostałym obszarze województwa mazowieckiego.

Województwa Mazowieckiego - Departament Nieruchomości i Infrastruktury;

²³ na podstawie przesłanej informacji: znak pisma: NT-II-D.8070.1.1.2016.4 z dnia 12 lutego 2016 r. z Urzędu Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu - Departament Nadzoru Właścicielskiego i Transportu Publicznego;

²⁴ na podstawie przesłanej informacji: znak pisma: IFII. 1431.15.2016 z dnia 11 lutego 2016 r. z Urzędu Marszałka Województwa Łódzkiego w Łodzi - Departament Infrastruktury;

- 2) PKP Intercity S.A
ul. Żelazna 59a
00-848 Warszawa

PKP Intercity to największy polski operator kolejowy specjalizujący się w krajowych i międzynarodowych przewozach dalekobieżnych.

- 3) Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
ul. Wileńska 14a
03-414 Warszawa

Przewozy Regionalne świadczą usługi przewozowe na zamówienie urzędów marszałkowskich, organizatorów regionalnego transportu kolejowego. Pociągi regionalne i aglomeracyjne Przewozów Regionalnych kursują w obrębie jednego województwa oraz pomiędzy sąsiadującymi ze sobą regionami, większość z nich zatrzymuje się na wszystkich stacjach, a wybrane mają charakter przyspieszony.

W ramach swojej oferty przewozowej spółki PKP Intercity oraz Przewozy Regionalne oferują dla mieszkańców powiatu sochaczewskiego połączenia z takimi miastami jak: Białystok, Bydgoszcz, Gdańsk, Gorzów Wielkopolski, Jelenia Góra, Kielce, Kostrzyn, Kudowa-Zdrój, Laskowice Pomorskie, Lublin, Ostrów Wielkopolski, Piła, Poznań, Przemyśl, Radom, Rzeszów, Sopot, Strzelce Kujawskie, Szczecin, Szklarska Poręba, Świnoujście, Tczew, Toruń, Wałbrzych, Warszawa, Włocławek, Wrocław, Zagórz, Zielona Góra.

Większość realizowanych połączeń i zatrzymań na stacji Sochaczew ma charakter okresowy.

Z punktu oceny potrzeb przewozowych i ich zaspokajania istotne znaczenie dla niniejszego planu mają regionalne przewozy pasażerskie realizowane przez spółkę Koleje Mazowieckie.

Zgodnie z obowiązującym rozkładem²⁵ jazdy, Koleje Mazowieckie oferują dla mieszkańców powiatu sochaczewskiego 36 połączeń w kierunku Warszawy (i dalej) oraz 38 z Warszawy w kierunku Łowicz Główny/Kutno/Płock.

²⁵ na podstawie rozkładu jazdy pociągów KM ważnego w dniach 13 III-11 VI 2016 r.;

Lp.	Relacje (w kierunku Warszawy)	Liczba połączeń					Suma
		(C)	(D)	(D)[1]	[2]	*	
1	<u>Sochaczew</u> – Warszawa Wschodnia	4	1	1	-	2	8
2	Łowicz Główny – <u>Sochaczew</u> – Warszawa Wschodnia	3	2	-	-	9	14
3	<u>Sochaczew</u> – Warszawa Wschodnia – Mrozy	-	1	-	-	-	1
4	Łowicz Główny – <u>Sochaczew</u> – Warszawa Wschodnia – Otwock	-	1	-	-	-	1
5	<u>Sochaczew</u> – Warszawa Gdańska	-	1	-	-	-	1
6	<u>Sochaczew</u> – Warszawa Wschodnia – Mińsk Mazowiecki	-	6	-	-	1	7
7	<u>Sochaczew</u> – Warszawa Wschodnia – Warszawa Rembertów	-	1	-	-	-	1
8	Płock – Kutno – Łowicz Główny – <u>Sochaczew</u> - Warszawa Wschodnia	-	-	-	2	-	2
9	Łowicz Główny – <u>Sochaczew</u> – Warszawa Wschodnia – Warszawa Rembertów	-	1	-	-	-	1
Suma		7	14	1	2	12	36

Tabela 39. Wykaz relacji realizowanych przez Koleje Mazowieckie dla pociągów odjeżdżających z Sochaczewa w kierunku Warszawy

Legenda:

(C) - połączenie w soboty, niedziele i święta

(D) - połączenie od poniedziałku do piątku oprócz świąt

(D)[1] - pociąg przyśpieszony

[2] - pociąg przyśpieszony "Mazovia" (1 kurs od poniedziałku do soboty, 1 kurs w niedziele)

* - połączenie od poniedziałku do niedzieli

Lp.	Relacje (w kierunku Łowicz Główny/Płock)	Liczba połączeń							Suma
		(B)	(C)	(D)	[1]	[2]	(E)	*	
1	Warszawa Wschodnia – <u>Sochaczew</u>	-	1	4	-	-	-	4	9
2	<u>Sochaczew</u> – Łowicz Główny	-	-	1	-	-	-	-	1
3	Warszawa Wschodnia – <u>Sochaczew</u> – Łowicz Główny	-	-	1	1	-	1	10	13
4	Mrozy – Warszawa Wschodnia – <u>Sochaczew</u>	-	1	-	-	-	-	-	1
5	Mińsk Mazowiecki – Warszawa Wschodnia – <u>Sochaczew</u>	-	1	-	-	-	-	1	2
6	Dęblin - Warszawa Wschodnia - <u>Sochaczew</u>	-	-	1	-	-	-	-	1
7	Mińsk Mazowiecki – Warszawa Wschodnia – <u>Sochaczew</u> – Łowicz Główny	-	-	-	-	1	-	-	1
8	Warszawa Rembertów – Warszawa Wschodnia – <u>Sochaczew</u>	-	-	2	-	-	-	-	2
9	Warszawa Falenica – Warszawa Wschodnia – <u>Sochaczew</u>	-	-	1	-	-	-	-	1
10	Otwock – Warszawa Wschodnia – <u>Sochaczew</u>	-	-	1	-	-	-	-	1
11	Pilawa – Warszawa Wschodnia – <u>Sochaczew</u>	-	1	-	-	-	-	-	1
12	Pilawa – Warszawa Wschodnia – <u>Sochaczew</u> – Łowicz Główny	-	-	1	-	-	-	-	1
13	Warszawa Gdańska – <u>Sochaczew</u>	-	-	2	-	-	-	-	2
14	Warszawa Wschodnia – <u>Sochaczew</u> – Łowicz Główny – Płock	1	-	-	1	-	-	-	2
	Suma	1	4	14	2	1	1	15	38

Tabela 40. Wykaz relacji realizowanych przez Koleje Mazowieckie dla pociągów odjeżdżających z Warszawy do(przez) Sochaczew(a) w kierunku Łowicza Głównego/Płocka

Legenda:

- (B) - połączenie od poniedziałku do piątku oraz w niedziele
- (C) - połączenie w soboty, niedziele i święta
- (D) - połączenie od poniedziałku do piątku oprócz świąt
- (E) - połączenie od poniedziałku do soboty oprócz świąt
- [1] - połączenie realizowane w niedziele
- * - połączenie od poniedziałku do niedzieli

8 Stan zagospodarowania przestrzennego

8.1 Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju

Rada Ministrów w dniu 13 grudnia 2011 r. podjęła uchwałę nr 239 o przyjęciu dokumentu o nazwie „Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030”.

Jest to najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący zagospodarowania przestrzennego. W dokumencie wskazano cel strategiczny polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, który zdefiniowano jako:

„Efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla osiągnięcia ogólnych celów rozwojowych – konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym w długim okresie”.²⁶

W celu zapewnienia realizacji celu strategicznego wskazano sześć celów polityki przestrzennej:²⁷

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

²⁶ cytata z „Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030” - Dziennik Ustaw z dnia 27 kwietnia 2012 r. poz. 252 ;

²⁷ opracowano na podstawie dokumentu: „Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030”;

W ramach celu 3 - poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej, przewiduje się podjęcie działań zmierzających m.in. do zmniejszenia zewnętrznych kosztów transportu.

Zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu, w tym środowiskowych ma być realizowane za pomocą działań:

- a) inwestycyjnych – modernizacja sieci kolejowej, drogowej, wodnej,
- b) organizacyjnych – wykorzystanie inteligentnych rozwiązań informacyjno-organizacyjnych.

Najważniejszym działaniem służącym realizacji powyższego celu będzie integracja systemów transportu publicznego we współpracy z poszczególnymi jednostkami samorządu terytorialnego. Dlatego też Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030 wskazuje na doprowadzenie do **obligatoryjnej współpracy gmin w zakresie transportu miejskiego i podmiejskiego** oraz dalszy rozwój systemów „Parkuj i Jedź.”

8.2 Plan zagospodarowania przestrzennego województwa

„Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego” został przyjęty przez Sejmik Województwa Mazowieckiego Uchwałą nr 180/14 w dniu 7 lipca 2014 roku.

Plan wskazuje szczegółowe zasady organizacji przestrzennej województwa, formułuje kierunki polityki przestrzennej, przenosząc zapisy „Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego” na układ przestrzenny – w formie polityk przestrzennych.

W oparciu o ustalenia planu wyznaczane są m.in. inwestycje do kontraktu terytorialnego, a także strategicznej oceny wniosków w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego. Na jego podstawie uzgadniane są również projekty dokumentów planistycznych na poziomie gmin.²⁸

W zakresie transportu zbiorowego w planie wojewódzkim przyjęto zasadę integracji transportu publicznego w wymiarze przestrzennym, rozkładowym i taryfowym.

²⁸ źródło: <http://www.bip.mazovia.pl/> ;

Jako niezbędne działania integrujące wskazano:

- budowę węzłów przesiadkowych,
- budowę parkingów dla samochodów i rowerów przy przystankach autobusowych i kolejowych,
- budowę zintegrowanej sieci połączeń i ułatwień dowozowych w układach autobus–kolej–port–lotniczy, autobus–kolej, samochód–kolej/autobus,
- wprowadzenie ułatwień dla transportu publicznego w formie zintegrowanych rozkładów jazdy i rozwiązań taryfowych,
- rozbudowę ścieżek rowerowych i ich integracji z pozostałymi środkami transportu zbiorowego.

Jako cel polityki województwa mazowieckiego w zakresie transportu zbiorowego wskazano zapewnienie zintegrowanego i zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego, ze szczególnym wykorzystaniem transportu szynowego.

Dla powiatu sochaczewskiego z punktu widzenia transportu zbiorowego istotne jest ustalenie w planie wojewódzkim modernizacji linii kolejowej na kierunku Warszawa – Łowicz. Z uwagi na obciążenie trasy ruchem dalekobieżnym powyższy plan ustala wybudowanie dodatkowej pary torów dla ruchu podmiejskiego do Sochaczewa.

Ponadto w planie wskazano podjęcie prac studyjnych i projektowych nad szczegółowym przebiegiem lekkiej kolei lokalnej w kierunku Starych Babic, Kampinosu, Żelazowej Woli i Sochaczewa wzdłuż nowego przebiegu drogi wojewódzkiej 580.

8.3 Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin

Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz.U. z 2015 poz. 199) nakłada na samorząd gminny obowiązek sporządzenia „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego” dla obszaru gminy w granicach administracyjnych. Zadaniem „Studium” jest określenie polityki przestrzennej gminy oraz ustalenie lokalnych zasad zagospodarowania terenów.

8.3.1 Gmina Miasto Sochaczew

Dokument pod nazwą „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Sochaczew” został przyjęty uchwałą nr IV/25/02 z dnia 30 grudnia 2002 r. przez Radę Miejskiej w Sochaczewie.

Zakres studium obejmuje podstawowe problemy życia miasta w szczególności dotyczące²⁹:

- rozwoju oraz niezbędnych przekształceń zabudowy mieszkaniowej, produkcyjnej i usługowej,
- rozwoju turystyki, rekreacji i wypoczynku,
- rozwoju komunikacji i infrastruktury technicznej,
- funkcjonowania i ochrony środowiska przyrodniczego i kulturowego,
- funkcjonowania rolniczej przestrzeni produkcyjnej,
- wyznaczenia obszarów, które wymagają ustalenia szczegółowych warunków i zasad zagospodarowania poprzez sporządzenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a także obszarów, dla których niezbędne jest opracowanie specjalnych programów dotyczących zabudowy i zagospodarowania.

W zakresie komunikacji, a tym samym obsługi transportu zbiorowego w ww. dokumencie wskazano m.in. potrzebę:

- wyposażenia, zwłaszcza ulic w północno-wschodniej części miasta (dróg wojewódzkich) w odpowiednie urządzenia obsługi ruchu drogowego, t.j. stacje paliw, parkingi, miejsca obsługi podróżnych itp.,

²⁹ na podstawie: „*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Sochaczew*” - Uchwała nr IV/25/02 dnia 30 grudnia 2002 r. ;

- zapewnienia dogodnych połączeń komunikacyjnych miasta z lokalnymi ośrodkami regionalnymi zwłaszcza z Płockiem i Łowiczem oraz sąsiednimi ośrodkami gminnymi,
- budowy odpowiedniej ilości miejsc parkingowych (naziemnych lub podziemnych) w pobliżu usług centro-twórczych, w tym zwłaszcza w centrum miasta,
- budowę ścieżek rowerowych.

W studium sformułowano wnioski do polityki przestrzennej gmin sąsiednich. Istotnym dla potrzeb niniejszego planu transportowego jest wniosek dotyczący wspólnego kształtowania i utrzymywania sieci komunikacji zbiorowej dla gmin:

- Gminy Sochaczew,
- Gminy Nowa Sucha,
- Gminy Brochów.

8.3.2 Gmina Sochaczew

Dokument pod nazwą „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Sochaczew” został przyjęty uchwałą nr LVIII/293/2014 z dnia 29 października 2014 r. przez Radę Gminy Sochaczew.

W studium zdefiniowano uwarunkowania wynikające ze stanu systemu komunikacji. Wskazano ważne z punktu widzenia zapewnienia połączeń komunikacyjnych powiązania wewnętrzne (drogi powiatowe, gminne) oraz powiązania zewnętrzne w układzie dróg krajowych i wojewódzkich.

W zakresie transportu publicznego autorzy studium wskazali na istniejącą sieć komunikacji autobusowej PKS oraz przedsiębiorstwa komunikacyjne obsługujące linie podmiejskie, łączące gminę Sochaczew z okolicznymi miejscowościami. Ustalenia studium wskazują, że na terenie gminy działają również prywatne linie przewozowe.

W studium określono kierunki rozwoju systemu komunikacji. Główny cel to *„usprawnienie i rozwój systemu transportowego w celu poprawy przemieszczania osób i towarów przy ograniczeniu uciążliwości dla środowiska”*.³⁰

³⁰ cytata z rozdziału - XXIV Kierunki Rozwoju Systemu Komunikacji - „*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Sochaczew*”;

Powyższy cel ma być realizowany przez dążenie do:

- rozwoju powiązań komunikacyjnych pomiędzy terenami przeznaczonymi do zabudowy i zagospodarowania,
- równomiernego rozwoju nowych terenów inwestycyjnych i infrastruktury,
- poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- budowy nowych ścieżek pieszych i rowerowych,
- zmniejszania negatywnego oddziaływania transportu na warunki życia mieszkańców,
- usprawnienia systemu zarządzania drogami i ruchem drogowym.

W studium wskazano na potrzebę modernizacji istniejącej sieci drogowej, budowę ścieżek rowerowych, modernizację oraz przebudowę skrzyżowań drogowych z układem kolejowym oraz likwidację zbędnych przejazdów kolejowych. Nawiązano również do planu przestrzennego zagospodarowania województwa mazowieckiego, określając wstępną lokalizację lekkiej kolei lokalnej w kierunku Starych Babic, Kampinosu, Żelazowej Woli i Sochaczewa wzdłuż nowego przebiegu drogi wojewódzkiej DW580.

8.3.3 Gmina Teresin

Dokument pod nazwą „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Teresin” został przyjęty uchwałą Nr II /1/ 06 z dnia 21 lutego 2006 roku przez Radę Gminy w Teresinie. Jest to aktualizacja wcześniej przyjętego dokumentu (uchwałą Nr X/49/01 Rady Gminy w Teresinie z dnia 13 grudnia 2001 r.).

W studium zdefiniowano główny cel jako: *„dążenie do zaspokojenia stale rosnących materialnych i kulturowych potrzeb społeczności gminy, poprzez efektywne zagospodarowanie zasobów przyrodniczych, społeczno – ekonomicznych i kulturowo – historycznych”*.³¹

Realizacja powyższego celu ma opierać się o następujące działania:

- stworzenie dogodnych warunków do rozwoju wielokierunkowej przedsiębiorczości,
- zachowanie i ochronę przestrzeni produkcji rolnej w kompleksach żyznych gleb
- (o przewadze gruntów II, III, i IV klasy bonitacyjnej) oraz terenów istniejących lasów
- stworzenie warunków dla systematycznego rozwoju infrastruktury technicznej oraz osadnictwa,

³¹ „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Teresin” Uchwała Nr II /1/ 06 z dnia 21 lutego 2006 roku Rady Gminy w Teresinie;

- rozwój układu komunikacyjnego,
- stymulowanie rozwoju turystyki, w tym agroturystyki i budownictwa lotniskowego,
- zaspokojenie potrzeb społecznych.

Studium zakłada przekształcenie się gminy z rolniczo – przemysłowej w kierunku bardziej złożonym funkcjonalnie. Przemiany funkcjonalne, które już można obserwować dotyczą obszarów położonych w centralnej części gminy oraz w pasie terenu położonego wzdłuż drogi krajowej DK92 i linii kolejowej Warszawa – Sochaczew (E20). W obszarze tym obecnie funkcjonują centra dystrybucji oraz powstała zabudowa mieszkaniowa (w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej i drogi krajowej DK92).

W zakresie transportu publicznego studium zakłada utrzymanie i realizację nowych połączeń „w szczególności w zakresie dojazdów do szkół i dynamicznie rozwijających się zakładów pracy”³².

8.3.4 Gmina Nowa Sucha

Dokument pod nazwą „Zmiana Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Nowa Sucha” został przyjęty przez Radę Gminy w Nowej Suchej uchwałą Nr 205/XXVI/2013 z dnia 21 marca 2013 roku.

Celem nadrzędnym Gminy Nowa Sucha jest : „*Rozwój gminy Nowa Sucha w oparciu o posiadane zasoby przyrodnicze, krajobrazowe, położenie geograficzne oraz mądrość i umiejętność współpracy mieszkańców w dążeniu do wspólnych celów*”.³³

Powyższy cel Gmina Nowa Sucha zamierza realizować poprzez:

- ochronę zasobów przyrodniczych i kulturowych,
- poprawę stanu czystości środowiska przyrodniczego,
- wspieranie rozwoju rolnictwa,
- wspieranie rozwoju rzemiosła i produkcji,
- wspieranie rozwoju usług,
- rozwój funkcji rekreacyjnych,
- modernizację i rozwój sieci komunikacyjnej.

³² jak w przypisie 31;

³³ cytata z dokumentu: „Zmiana Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Nowa Sucha” - załącznik nr 1 do uchwały nr 205/XXVI/2013 Rady Gminy w Nowej Suchej z dnia 21 marca 2013 r.;

Studium zakłada modernizację i rozwój sieci komunikacyjnej w gminie Nowa Sucha poprzez:

- stopniową modernizację istniejących dróg wojewódzkich i powiatowych,
- stopniową modernizację dróg gminnych,
- poprawę funkcjonowania transportu zbiorowego.

Ponadto w studium wskazano kierunki rozwoju transportu publicznego, które będą realizowane poprzez:

- obsługę gminy opartą zarówno na transporcie autobusowym jak i kolejowym.
- utrzymanie przystanków kolejowych – p.o. Korenlin i p.o. Leonów.

W obsłudze komunikacyjnej w transporcie drogowym jak i kolejowym w studium zawarto postulat o **podjęciu działań zmierzających do podwyższenia poziomu obsługi komunikacją publiczną, zwłaszcza poprzez urządzenie przystanków o odpowiednim standardzie.**

8.3.5 Gmina Brochów

Dokument pod nazwą „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Brochów” został przyjęty przez Radę Gminy Brochów uchwałą Nr IV/19/2002 z dnia 30 grudnia 2002 roku. W kolejnych latach następowały korekty/zmiany do studium wynikające z bieżących potrzeb inwestycyjnych mieszkańców gminy. Aktualna wersja studium została przyjęta uchwałą Rady Gminy Brochów Nr XXXVII/211/2014 z dnia 30 maja 2014 roku.

W studium zdefiniowano strategiczny cel jako: *„osiągnięcie stabilnego rozwoju, w którym byłoby zapewnione zaspokojenie bieżących potrzeb mieszkańców, warunki umożliwiające wzrost poziomu życia i zaspokojenie potrzeb następných pokoleń”*.³⁴

W celu realizacji celu głównego w studium określono kierunki i zasady realizacji celów publicznych w zakresie:

- ochrony środowiska przyrodniczego i kulturowego,
- infrastruktury społecznej,

³⁴ „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Brochów” Uchwała Nr IV/19/2002 z dnia 30 grudnia 2002 roku Rady Gminy Brochów;

- gospodarki komunalnej,
- komunikacji.

W zakresie komunikacji w studium przewiduje się m.in. rozbudowę i modernizację lokalnego układu komunikacyjnego, który ma służyć rozwojowi funkcji turystycznej, budowę urządzeń obsługi ruchu jak: parkingi, zatoki postojowe, place widokowe, inne obiekty obsługi podróży.

8.3.6 Gmina Młodzieszyn

Dokument pod nazwą „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Młodzieszyn” został przyjęty przez Radę Gminy Młodzieszyn uchwałą Nr III/20/06 z dnia 13 grudnia 2006 r.

Z kolei uchwałą Nr XXIX/178/2013 z dnia 21 marca 2013 r. Rada Gminy Młodzieszyn przystąpiła do sporządzenia zmiany „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Młodzieszyn”. Obecnie studium podlega kolejnej zmianie.

W studium zdefiniowano główny cel jako: *„harmonijny, zrównoważony rozwój gminy sprzyjający osiągnięciu dobrobytu mieszkańców”*.³⁵

W celu realizacji celu głównego w studium określono kierunki celów strategicznych w zakresie:

- rozwoju produkcji rolniczej oraz przemysłowej nieuciążliwej dla środowiska,
- rozwoju relacji i powiązań zewnętrznych wzmacniających pozycję gminy w regionie poprzez mieszkalnictwo dla ludności dojeżdżającej do pracy do innych ośrodków oraz obsługę ruchu tranzytowego,
- rozwoju rekreacji weekendowo-pobytovej (agroturystyka, zabudowa letniskowa).

W studium Gminy Młodzieszyn przewiduje się rozwój zabudowy mieszkaniowej. Dla wsi Adamowa Góra oraz Helenka, Mokre, Pieńki, wzdłuż dróg prowadzących do Sochaczewa przewiduje się aktywizację zabudowy mieszkaniowej zagrodowej, mieszkaniowej dla ludności nierolniczej, zabudowy letniskowej oraz usług dla ludności. Są to tereny, które będą wymagały obsługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

³⁵ cytata z : „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Młodzieszyn” Uchwała Rady Gminy Młodzieszyn Nr III/20/06 z dnia 13 grudnia 2006 r. ;

8.3.7 Gmina Rybno

Dokument pod nazwą „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Rybno” został przyjęty przez Radę Gminy Rybno uchwałą NR XIV.69.2016 z dnia 07 stycznia 2016 r.

Powyższe studium jest zmianą studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Rybno z 2001 roku. Jako podstawową funkcję w gminie wskazano rolnictwo. Większość powierzchni gminy w dalszym ciągu będzie w użytkowaniu rolnym. W studium nie wskazano głównego celu. Na bazie wcześniejszych dokumentów określono dalsze kierunki rozwoju gminy.

W zakresie kierunków rozwoju osadnictwa (istotnego z punktu oceny potrzeb przewozowych) studium zakłada m.in:

- utrzymanie istniejących siedlisk zabudowy zagrodowej z dopuszczeniem przekształceń w siedliska nierolnicze,
- utrzymanie dotychczasowej zasady uzupełniania istniejących pasm zabudowy zagrodowej poprzez kształtowanie jednorzędowej zabudowy przyulicznej (pasma zabudowy po dwóch stronach drogi) bez możliwości wprowadzania drugiej linii budynków mieszkalnych po tej samej stronie drogi,
- utrzymanie obszaru koncentracji zabudowy mieszkaniowej o niskiej intensywności i zabudowy usługowej nieuciążliwej we wsi Rybno, wskazując jako kierunek rozwoju północny rejon wsi wzdłuż ulicy Borowej, gdzie gmina zamierza przystąpić do opracowania planu miejscowego,
- wyznaczenie osiedla zabudowy jednorodzinnej i usługowej m.in. w częściach wsi Węzyki i Sarnów oraz Erminów i Karolków Szwarocki oraz w Złotej,
- utrzymanie rezerwy terenów pod nowe inwestycje usługowe i produkcyjne z zakresu obsługi rolnictwa w Ludwikowie i Antosinie.

W celu realizacji obsługi komunikacji publicznej, w studium przewiduje się dostosowanie większości dróg publicznych do potrzeb prowadzenia komunikacji autobusowej. Wskazana potrzeba związana jest głównie z dowożeniem dzieci do zespołu szkół w Rybnie i w Erminowie.

Brak jest w studium wskazania rozwiązań i kierunków w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykraczające poza obszar gminy. Wskazano jedynie istniejące regularne połączenia autobusowe realizowane przez PKS w Grodzisku Mazowieckim Sp. z o.o.

8.3.8 Gmina Iłów

Dokument pod nazwą „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Iłów” został przyjęty przez Radę Gminy Iłów uchwałą Nr 48/IX/2015 z dnia 16 czerwca 2015 r.

W studium ograniczono się głównie do określenia nowych przestrzeni do urbanizacji, położonych w większości w północnej i środkowej części gminy i stanowiących kontynuację terenów rozwojowych wyznaczonych w obowiązującym dotychczas dokumencie. Gmina Iłów planuje dalszy rozwój zabudowy mieszkaniowej, mieszkaniowo-usługowej i produkcyjno-usługowej oraz typowej dla obszarów wiejskich zabudowy rolniczej.

Cele rozwoju zawarte w studium gmin Iłów sformułowano w oparciu „Strategię Rozwoju Gminy Iłów na lata 2011-2020 ze szczególnym uwzględnieniem obszarów Natura 2000”.

Do celów operacyjnych zaliczono³⁶:

- rozwój przedsięwzięć pozarolniczych i rolniczych,
- rozwój infrastruktury komunikacyjnej, komunalnej, teleinformatycznej,
- rozwój oświaty, ochrona dziedzictwa kulturowego, opieka medycznej i socjalna,
- aktywną ochronę środowiska naturalnego,
- rozwój rekreacji i sportu.

W zakresie komunikacji drogowej studium przewiduje m.in.:

- poprawę parametrów technicznych dróg i ulic,
- zapewnienie dostępności komunikacyjnej poprzez: adaptację istniejących tras i urządzeń obsługi ruchu, ich uzupełnienie, modernizację i rozbudowę w celu pełnego obsłużenia terenów istniejącego i potencjalnego rozwoju osadnictwa,
- rozbudowę układu komunikacyjnego w obrębie wielofunkcyjnych terenów rozwojowych w miejscowościach: Iłów, Giżyce, Brzozów,
- rozbudowę i modernizację lokalnego oraz powiatowego układu komunikacyjnego służącego rozwojowi funkcji turystycznej, w tym: budowa urządzeń obsługi ruchu (parkingi, zatoki postojowe, place widokowe, inne obiekty obsługi podróżnych),
- modernizację istniejącego ciągu drogi wojewódzkiej DW575,
- modernizację drogi powiatowej nr 3806W,

³⁶ na podstawie: „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Iłów” uchwała Nr 48/IX/2015 z dnia 16 czerwca 2015 r.;

- uzupełnienie i modernizację dróg gminnych zapewniających powiązania wewnętrzne gminy i bezpośrednią obsługę komunikacyjną terenów istniejącego i planowanego zainwestowania,
- stosowanie środków ochrony akustycznej dla terenów chronionych (np. zabudowy mieszkaniowej),
- realizację wewnętrznych układów rowerowych i stworzenie na obszarze gminy systemu umożliwiającego wzrost ruchu rowerowego, szczególnie w relacjach dom- szkoła - dom - rekreacja - dom - zaopatrzenie w branżach handlowych.

W studium brak informacji w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

9 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Preferencje pasażerów dotyczące wyboru rodzaju środka transportu związane są z wieloma czynnikami jakościowymi. Decydując się na wybór konkretnego środka transportu, potencjalny pasażer dokonuje subiektywnej oceny według własnej hierarchii potrzeb. Najczęściej przy wyborze środka transportu pasażerowie kierują się takimi czynnikami jak: dostępność danego środka transportu, czas podróży, koszt podróży, bezpieczeństwo.

W planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego, którego założenia mają również znaleźć się w planie powiatowym, wskazano następujące czynniki mając wpływ na wybór rodzaju środka transportu:

- adekwatność ceny biletu do długości trasy przejazdu,
- dostosowanie częstotliwości kursowania oraz okresu kursowania pojazdów transportu zbiorowego do występujących potrzeb przewozowych,
- prostota układu linii i łatwość zapamiętania rozkładu jazdy,
- dostępność biletów, nieskomplikowana taryfa, integracja taryfy przewozowej w różnych środkach transportu, ulgi przewozowe,
- dostępność informacji o funkcjonowaniu transportu zbiorowego, w tym także dynamiczna informacja pasażerska podawana w czasie rzeczywistym,
- dostępność przystankowa – odległość dojścia do dworca i przystanków, bezpieczeństwo dojścia,

- warunki oczekiwania na pojazd, bezpieczeństwo oczekiwania,
- warunki podczas wsiadania i wysiadania z pojazdu,
- punktualność kursowania pojazdów,
- prędkość komunikacyjna i czas przejazdu ze źródła do celu podróży,
- warunki jazdy panujące w pojeździe (czystość, możliwość zajęcia miejsca siedzącego, hałas, estetyka wnętrza pojazdu, możliwość skorzystania z bezprzewodowej sieci Wi-Fi, możliwość przewożenia rowerów, kultura obsługi),
- bezpośredniość połączeń ³⁷.

Mając na uwadze powyższe czynniki oraz zapewnienie właściwych standardów wykonywanych usług w publicznym transporcie zbiorowym, w umowie z operatorem wskazane jest określenie m.in. parametrów pojazdów, którymi będą wykonywane przewozy.

Należy podkreślić, że powiat sochaczewski jako przyszły organizator publicznego transportu zbiorowego określając standard i jakość świadczonych usług będzie kierować się swoimi możliwościami finansowymi.

10 Przewidywane finansowanie usług przewozowych

Obecnie powiat sochaczewski nie finansuje przewozów o charakterze użyteczności publicznej, ponieważ nie organizuje publicznego transportu zbiorowego. Przewóz osób na terenie powiatu prowadzony jest przez przedsiębiorców działających na zasadach komercyjnych oraz uprawnionych w oparciu o stosowne zezwolenia na wykonywanie przewozu osób w krajowym transporcie drogowym wydane przez właściwe w tych sprawach organy samorządowe.

10.1 Źródła finansowania

Źródłami finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej zgodnie z art. 51 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, mogą być w szczególności:

- 1) środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem,
- 2) środki z budżetu państwa.

³⁷ źródło: *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego – pkt. 8.2 Preferencje wyboru środka transportu (str. 94)* – załącznik do uchwały nr 217/14 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 3.11.2014 r.

Do źródeł finansowania, o których mowa w pkt 1, należą również wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z dodatkowych pobieranych opłat od pasażerów zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe.

Dodatkowymi źródłami finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być inne środki, takie jak: środki pomocowe prorozwojowe pozyskane z fundacji, stowarzyszeń ekologicznych, różnego rodzaju programów unijnych, dotacje celowych z budżetu państwa na wspieranie inwestycji w infrastrukturze transportowej oraz w zakresie środków transportu wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym, środki pochodzące od innych jednostek samorządowych przekazywane w formie dotacji na podstawie zawieranych porozumień.

10.2 Formy finansowania

Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej zgodnie z art. 50 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym może polegać w szczególności na:

- 1) pobieraniu przez operatora lub organizatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu:
 - a) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, lub
 - b) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,
- 2) udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

10.3 Zasady finansowania

Biorąc pod uwagę możliwości finansowe powiatu sochaczewskiego, za podstawową formę finansowania przewozów w publicznym transporcie zbiorowym na liniach komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich, należy uznać rekompensatę z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym.

W celu uzyskania rekompensaty uprawniony operator będzie zobowiązany złożyć stosowny wniosek, o którym mowa w art. 53 ustawy, wraz z odpowiednimi dokumentami potwierdzającym przedmiot wniosku, w trybie określonym w umowie (w tym – zgodnie z określonym w tej umowie okresem rozliczeniowym). Obowiązkiem powiatu jako organizatora będzie zweryfikowanie wniosku i załączonych dokumentów, stanowiących podstawę obliczenia rekompensaty.

Po pozytywnej weryfikacji wniosku i dokumentów przedłożonych przez operatora, powiat jako organizator wystąpi do właściwego marszałka województwa z wnioskiem o przekazanie rekompensaty w części stanowiącej zwrot utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym do wysokości poniesionej z tego tytułu straty.

Wydatki na sfinansowanie straty z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, będą pokrywane z budżetu państwa, z wyłączeniem wydatków na sfinansowanie straty wynikającej z uprawnień do ulgowych przejazdów w komunikacji miejskiej.

Należy wskazać, że uprawnienie do otrzymania rekompensaty, nabywa operator, który stosuje kasy rejestrujące posiadający opinię ministra właściwego do spraw finansów publicznych, a które to urządzenia umożliwiają określenie kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych.

11 Zasady organizacji rynku przewozów

Zasady organizacji rynku przewozów zostały określone w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. z dnia 24 sierpnia, Dz. U. z 2015 r. poz. 1440).

Zgodnie z art 5 ww. ustawy - publiczny transport zbiorowy odbywa się na zasadach konkurencji regulowanej, o której mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007, zgodnie z zasadami określonymi w ustawie oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu. Publiczny transport zbiorowy może odbywać się na podstawie:

- 1) umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- 2) potwierdzenia zgłoszenia przewozu,
- 3) decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

11.1 Powiat Sochaczewski jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Ustawa wprowadziła zasadniczą zmianę w dotychczasowym sposobie funkcjonowania transportu publicznego po przez wskazanie jako organizatora publicznego transportu zbiorowego, którym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu.

Powiat Sochaczewski ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich wykonywanych w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczających poza granice powiatu.

Z kolei w art. 7 ustawy wskazano również, że organizatorem publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie, jest powiat, któremu to zadanie powierzono.

Powiat Sochaczewski jako organizator publicznego transportu zbiorowego w chwili pojawienia się potrzeb przewozowych wykraczających poza obszar planowanej powiatowej sieci komunikacyjnej, rozważy celowość i zasadność zawarcia porozumień z sąsiednimi powiatami w zakresie powierzenia organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

11.2 Przewidywany tryb wybór operatora publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z art. 19 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, organizator dokonuje wyboru operatora w trybie:

- 1) ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 907, z późn. zm),
- 2) ustawy z dnia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2015 r. poz 113),
- 3) bezpośrednim (art. 22 ustawy) zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie transportu zbiorowego, w przypadku gdy:
 - średnia wartość roczna przedmiotu zamówienia jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie,
 - świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane

przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,

- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym,

- wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art 19 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy.

Realizacja przewozów na terenie powiatu sochaczewskiego odbywać się będzie za pośrednictwem operatora publicznego transportu zbiorowego wybranego w trybie ustawy z dnia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2015 r. poz 113).

W trybie koncesyjny, koncesjonariusz na podstawie umowy koncesji zawieranej z koncesjodawcą zobowiązuje się do wykonania przedmiotu koncesji za wynagrodzeniem, które stanowi w przypadku koncesji na usługi wyłącznie prawo do wykonywania usług, w tym pobierania korzyści, albo takie prawo wraz z płatnością koncesjodawcy.

Płatność koncesjodawcy na rzecz koncesjonariusza nie może prowadzić do odzyskania całości związanych z wykonywaniem koncesji nakładów poniesionych przez koncesjonariusza. Koncesjonariusz ponosi w zasadniczej części ryzyko ekonomiczne wykonywania koncesji³⁸.

Ponadto należy wskazać, że operatorowi wybranemu w trybie koncesji nie przysługuje rozsądny zysk, o którym mowa w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Podsumowując należy wskazać, że wyłoniony przez powiat w trybie koncesji operator będzie miał wyłączne prawo do wykonywania na wskazanej sieci komunikacyjnej usług przewozowych, za które będzie pobierał opłaty ze sprzedaży biletów i opłat dodatkowych. Z kolei płatność powiatu jako organizatora na rzecz operatora stanowić będzie przekazanie rekompensaty na wyrównanie straty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, w postaci dotacji. Wydatki na sfinansowanie powyższej straty będą pokrywane z budżetu państwa.

Wybór operatora w trybie koncesyjnym podyktowany jest możliwościami finansowymi Powiatu Sochaczewskiego.

³⁸ art. 1 ust. 3 ustawy z dnia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2015 r. poz 113);

12 Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

Jednym z istotnym elementów zapewniających odpowiednie warunki funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego jest systemu informacji dla pasażera.

System ten w szczególności ma uwzględniać potrzeby pasażerów związane z dostępem do informacji w zakresie:

- godzin przyjazdu lub odjazdu środków transportu,
- obowiązujących opłat za przejazd,
- obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- węzłów przesiadkowych,
- koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu,
- regulaminów przewozów.

12.1 Informacja w zakresie godziny przyjazdu lub odjazdu środków transportu

Przekazywanie informacji w zakresie godziny przyjazdu lub odjazdu środków transportu będzie odbywać się na zasadach wskazanych w Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie rozkładów jazdy z dnia 10 kwietnia 2012 r. (Dz.U. z 2012 r. poz. 451 z późn. zm).

Powiat Sochaczewski jako organizator publicznego transportu zbiorowego będzie przekazywał do publicznej wiadomości za pośrednictwem własnej witryny internetowej informacje dotyczące rozkładu jazdy, w tym godzin przyjazdu lub odjazdu środków transportu na sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich. Powyższe informacje będą również publikowane przez operatora na własnej stronie internetowej.

Ponadto rozkład jazdy oraz informacje dotyczące rozkładu jazdy będą przekazywane właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem lub dworcem, celem zamieszczenia na danym obiekcie.

12.2 Informacja w zakresie obowiązujących opłat

Informacja w zakresie obowiązujących opłat będzie zamieszczana:

- na witrynie internetowej Powiatu Sochaczewskiego,
- na witrynie internetowej operatora,
- w środkach transportu,
- na dworcu,
- w węzłach przesiadkowych.

12.3 Informacja w zakresie obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego

Informacja w zakresie obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego będzie zamieszczana:

- na witrynie internetowej Powiatu Sochaczewskiego,
- na witrynie internetowej operatora,
- w środkach transportu,
- na dworcu,
- w węzłach przesiadkowych.

12.4 Informacja w zakresie węzłów przesiadkowych

Na terenie powiatu można wskazać co najmniej trzy węzły przesiadkowe, tj. miejsca, w którym pasażerowie zmieniają środek transportu lub rodzaj transportu. Jest to również miejsce, w którym spotykają się różni przewoźnicy i środki transportu.

Jednych z takich miejsc są okolice dworca PKP w Sochaczewie, gdzie znajduje się dworzec autobusowy, postój TAXI, pętla komunikacji miejskiej oraz parking typu „Parkuj i Jedź” (przy wieży ciśnień) oraz plac św. Dominika, z którego odjeżdżają różni przewoźnicy, a podróżni jadący tzw busami parkują na zlokalizowanym parkingu na ww placu.

Kolejny węzeł przesiadkowy jest przy dworcu PKP w gminie Teresin, gdzie zlokalizowany jest parking typu „Parkuj i Jedź” oraz przystanek komunikacji autobusowej i postój TAXI.

Informacja w zakresie węzłów przesiadkowych będzie dotyczyła lokalizacji węzłów oraz ich zdolności obsługi podróżnych którzy będą zmieniać środek transportu lub rodzaj transportu.

Powyższa informacja będzie zamieszczona :

- na witrynie internetowej Powiatu Sochaczewskiego wraz z odnośnikami do aktualnych rozkładów jazdy innych operatorów lub przewoźników,
- na witrynie internetowej operatora.

12.5 Informacja i koordynacja połączeń różnych rodzajów środków transportu

Powiat Sochaczewski jako organizator publicznego transportu zbiorowego będzie dążył do koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu, przede wszystkim w zakresie połączeń wykraczających poza obszar planowanej powiatowej sieci komunikacyjnej. Z pewnością jednym z celów będzie koordynacja powiązania rozkładu jazdy na liniach komunikacyjnych planowanej powiatowej sieci z rozkładem jazdy w transporcie kolejowym.

Ponadto Powiat Sochaczewski rozważy celowość i zasadność zawarcia porozumień z innymi organizatorami w zakresie integracji połączeń, w tym np: rozkładów jazdy, opłat.

12.6 Dostęp do informacji o regulaminie przewozu osób

Informacja oraz dostęp do obowiązującego regulaminu przewozu osób będzie możliwy poprzez:

- witrynę internetową Powiatu Sochaczewskiego,
- witrynę internetową operatora,
- wywieszenie w środkach transportu,
- wywieszenie na dworcu,
- wywieszenie w węzłach przesiadkowych.

13 Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Powiat Sochaczewski jako organizator publicznego transportu zbiorowego będzie dążył do stworzenia optymalnych warunków służących rozwojowi publicznego transportu, tym samym zaspokajaniu bieżących potrzeb mieszkańców powiatu.

W celu realizacji zadań nałożonych ustawą na Powiat Sochaczewski jako organizatora oraz biorąc pod uwagę możliwości budżetowe Powiatu, przyjmuje się w kierunku dalszego rozwoju publicznego transportu zbiorowego współpracy z gminami powiatu w zakresie finansowania przewozów oraz modernizacji infrastruktury służącej obsłudze pasażerów.

W ramach finansowania przewozów docelowo przewiduje się zapewnienie dostępności mieszkańcom powiatu do publicznego transportu zarówno na liniach rentownych jak i nierentownych, większą liczbę połączeń w okresie wakacji oraz pozostałe dni wolne od nauki szkolnej.

W zakresie modernizacji infrastruktury służącej obsłudze pasażerów przewiduje się:

- przebudowę dróg służących obsłudze komunikacyjnej,
- likwidację barier ograniczających dostęp do przystanków, dworców, węzłów przesiadkowych osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej,
- wprowadzenie elektronicznego systemu informacji dla pasażerów (elektroniczna wizualizacja rozkładów jazdy, w tym głosowa) na ważniejszych przystankach, węzłach przesiadkowych oraz na dworcu,
- elektroniczne tablice czołowe i boczne wskazujące numer linii i kierunek przewozu,
- budowę, przebudowę zatok i wiat przystankowych,
- objęcie organizacją ruchu miejsc wsiadania i wysiadania podróżnych oraz dojścia do i z przystanku,

14 Planowana sieć komunikacyjna

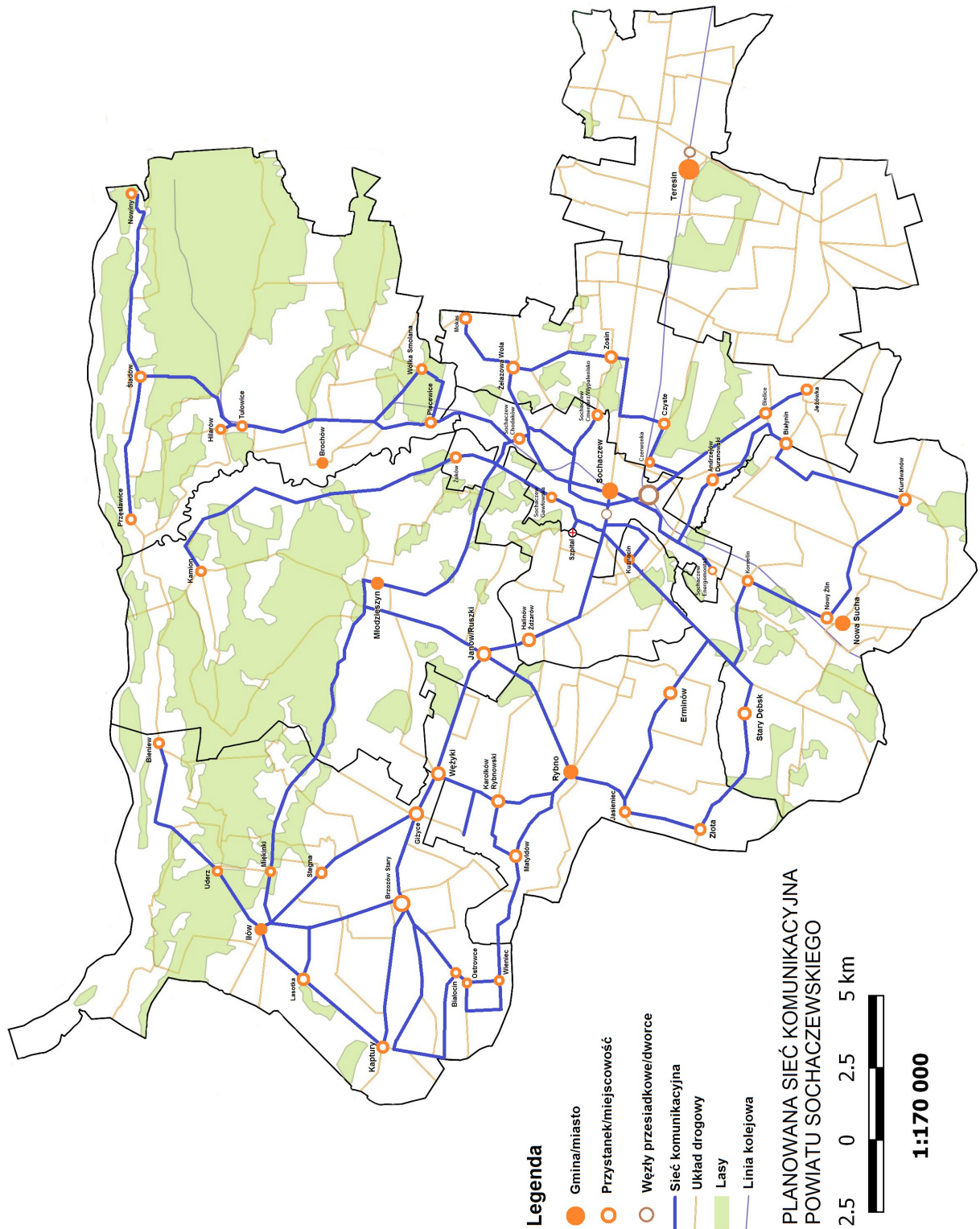
Planowana sieć komunikacyjna powiatu sochaczewskiego, na której ma odbywać się przewóz o charakterze użyteczności publicznej została oparta o dotychczas funkcjonujące relacje i trasy komunikacyjne.

Zawarte w niniejszym planie zestawienia liczbowe dotyczące m.in. przewiezionych pasażerów na poszczególnych liniach wskazują, że istniejąca sieć komunikacyjna w sposób optymalny zabezpiecza potrzeby przewozowe oraz pozwala na utrzymanie sieci gwarantując jej rentowność.

Nie mniej jednak mając na uwadze prognozy dotyczące liczby ludności, w tym systematyczny spadek osób w wieku przedprodukcyjnym (dzieci, uczniów) oraz wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym (osoby starsze, emeryci), Powiat Sochaczewski będzie podejmował działania zmierzające do zabezpieczenia odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego celem zaspokajania podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu. W tym celu niezbędna będzie dalsza współpraca z gminami powiatu sochaczewskiego.

W części graficznej planu przedstawiono planowaną sieć komunikacyjną powiatu sochaczewskiego.

CZEŚĆ GRAFICZNA



Źródła opracowania

- „Strategia Zrównoważonego Rozwoju Powiatu Sochaczewskiego 2016 – 2020” - Uchwała Nr XV/86/2016 Rady Powiatu z dnia 30 marca 2016 r. ,
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 1414),
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – t.j. z dnia 24 sierpnia 2015 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 1440),
- Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe – t.j. z dnia 10 czerwca 2015 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 915),
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego - t.j. z dnia 30 sierpnia 2012 r. (Dz.U z 2012 r. poz. 1138),
- Ustawa z dnia 9 stycznia 2008 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi – t.j. z dnia 13 stycznia 2015 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 113),
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie rozkładów jazdy z dnia 10 kwietnia 2012 r. (Dz.U. Z 2012 r. poz. 451),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wzoru formularza do przekazywania informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego z dnia 23 marca 2011 r. (Dz. U. Nr 86, poz. 473),
- Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 (Dz. Urz. UE. L Nr 315, str. 1) Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 nr 117 poz. 684),
- Dane statystyczne z Głównego Urzędu Statycznego (źródło: www.stat.gov.pl),
- „Dojazdy do pracy - Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011” – GUS, maj 2014,
- Dane statystyczne, wyniki ankiet przekazane przez Powiatowy Zespół Edukacji, Promocji

i Sportu – jednostka organizacyjna Starostwa Powiatowego w Sochaczewie,

- „Dostępność Infrastruktury Publicznej Dla Osób z Niepełnosprawnością. Analiza i Zalecenia” – publikacja Rzecznika Praw Obywatelskich, Warszawa 2011,
- Informacje ze stron internetowych:
 - www.szpitalsochaczew.pl,
 - www.sochaczew-powiat.bip.org.pl
 - www.sochaczew.pl,
 - bip.gmina.e-sochaczew.pl,
 - www.rybno.esochaczew.pl,
 - bip.teresin.pl/public/
 - ugmlodzieszyn.bip.org.pl,
 - www.bip.ilow.pl,
 - www.bip.nowasucha.pl,
 - www.brochow.pl,
 - www.mazowieckie.com.pl,
 - www.przewozyregionalne.pl,
 - www.intercity.pl,
 - funduszedlamazowska.eu,
 - www.pksgrodzisk.com.pl,
- „Stan Środowiska w Województwie Mazowieckim w 2013 r.” - WIOŚ 2014 r.,
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 181/2011,
- Uchwała Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 1 sierpnia 1997 r. - „Karta Praw Osób Niepełnosprawnych”,
- Odnowione zobowiązanie do budowania Europy bez barier (Bruksela, 15.11.2010)
„Europejska strategia w sprawie niepełnosprawności 2010-2020”,
- „Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030” - Dziennik Ustaw z dnia 27 kwietnia 2012 r. Poz. 252,
- „Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego” - dokument przyjęty uchwałą nr 180/14 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 7 lipca 2014 r.,
- „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Sochaczew” - Uchwała Nr IV/25/02 Rady Miejskiej w Sochaczewie z dnia 30 grudnia 2002 r.,

- „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Sochaczew” - Uchwała Nr LVIII/293/2014 Rady Gminy Sochaczew z dnia 29 października 2014 r.,
- „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Teresin” - Uchwałą Nr II/1/06 Rady Gminy Teresin z dnia 21 lutego 2006 r.,
- „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Brochów” - Uchwała Nr IV/19/2002 Rady Gminy Brochów z dnia 30 grudnia 2002 r.,
- „Zmiana studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Nowa Sucha” - Uchwała Nr 205/XXVI/2013 Rady Gminy w Nowej Suchej z dnia 21 marca 2013 r.,
- „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Młodzieszyn” - Uchwała Nr III/20/06 Rady Gminy Młodzieszyn z dnia 13 grudnia 2006 r.,
- „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Iłów” - Uchwała Nr 48/IX/2015 Rady Gminy Iłów z dnia 16 czerwca 2015 r.,
- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego” - Uchwała Nr 217/14 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 3 listopada 2014 r.

Spis tabel

Tabela 1. Zestawienie długości dróg gminnych z podziałem na rodzaj nawierzchni	18
Tabela 2. Wykaz dróg powiatowych wraz z ich długością i przebiegiem w na terenie powiatu.....	21
Tabela 3. Liczba przystanków w pasie dróg powiatowych w poszczególnych gminach.....	22
Tabela 4. Gęstość zaludnienia w latach 2010-2014.....	25
Tabela 5. Liczba mieszkańców powiatu sochaczewskiego w latach 1998 - 2014.....	26
Tabela 6. Przyrost naturalny w powiecie sochaczewskim w latach 2005-2014.....	27
Tabela 7. Migracje w powiecie sochaczewskim w latach 2005-2014.....	27
Tabela 8. Liczba mieszkańców powiatu sochaczewskiego w prognozie do 2050 roku.....	28
Tabela 9. Udział ludności wg ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem.....	29
Tabela 10. Udział ludności wg ekonomicznych grup wieku w osobach ogółem	29
Tabela 11. Stopa bezrobocia rejestrowanego w latach 2005 – 2014 wyrażona w % ogółem.....	30
Tabela 12. Liczba pracujących i zarejestrowanych bezrobotnych w latach 2010 – 2014	31
Tabela 13. Przeciętne miesięczne wynagrodzenia brutto w [zł].....	32
Tabela 14. Liczba podmiotów gospodarki narodowej w rejestrze REGON w latach 2010 -2014 dla powiatu sochaczewskiego.....	32
Tabela 15. Struktura wielkości podmiotów gospodarczych na koniec roku 2014 w rozbiciu na poszczególne gminy powiatu sochaczewskiego.....	33
Tabela 16. Struktura podmiotów wg grup rodzajów działalności PKD 2007 na koniec 2014 roku w rozbiciu na poszczególne gminy powiatu sochaczewskiego.....	33
Tabela 17. Struktura podmiotów wg sektora działalności PKD 2007na koniec 2014 roku w rozbiciu na poszczególne gminy powiatu sochaczewskiego.....	34
Tabela 18. Liczba osób dojeżdżających do pracy w Warszawie z terenu gmin powiatu sochaczewskiego.....	35
Tabela 19. Liczba osób dojeżdżających wewnątrz powiatu sochaczewskiego.....	36
Tabela 20. Wykaz najważniejszych instytucji (urzędów), które obsługują mieszkańców powiatu sochaczewskiego.....	38
Tabela 21. Szkoły i placówki oświatowe dla których organem prowadzącym jest powiat sochaczewski	38
Tabela 22. Dynamika zmian liczby uczniów w latach 2010 – 2015.....	39
Tabela 23. Liczba uczniów korzystających z danego środka transportu (dojazdy do/ze szkoły) w roku 2013 i 2015.....	39
Tabela 24. Liczba uczniów korzystających z danego środka transportu z podziałem na gminy	

(miejsce zamieszkania) w roku 2015.....	40
Tabela 25. Wykaz najważniejszych obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych w powiecie sochaczewskim.....	41
Tabela 26. Wykaz największych zakładów produkcyjnych na terenie powiatu sochaczewskiego	44
Tabela 27. Wielkość bazy noclegowej i jej wykorzystania w powiecie sochaczewskim w roku 2014.....	45
Tabela 28. Wskaźnik wykorzystania miejsc noclegowych w % lata 2010-2014.....	45
Tabela 29. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych oraz wskaźnik motoryzacji w latach 2010-2014.....	46
Tabela 30. Liczba zarejestrowanych pojazdów wg rodzaju w latach 2010-2014.....	46
Tabela 31. Wielkości antropogenicznej emisji substancji w powiecie sochaczewskim w 2012 r.....	50
Tabela 32. Wielkości antropogenicznej emisji substancji w powiecie sochaczewskim w 2013 r.....	51
Tabela 33. Lokalizacja punktów pomiarowych z wynikami pomiarów wskaźników(krótkookresowych) w odniesieniu do jednej doby.....	52
Tabela 34. Wykaz linii komunikacyjnych ZKM Sochaczew.....	55
Tabela 35. Wykaz linii regularnych w oparciu o aktualne zezwolenia - stan na dzień 04.04.2016 r.....	60
Tabela 36: Wykaz linii komunikacyjnych w przewozach regularnych osób na podstawie wydanych zezwoleń – praca przewozowa za 2014 rok.....	62
Tabela 37. Wykaz linii komunikacyjnych w przewozach regularnych osób na podstawie wydanych zezwoleń – praca przewozowa za 2015 rok.....	63
Tabela 38. Wykaz zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Mazowieckiego na linie komunikacyjne przebiegające przez teren powiatu sochaczewskiego.....	65
Tabela 39. Wykaz relacji realizowanych przez Koleje Mazowieckie dla pociągów odjeżdżających z Sochaczewa w kierunku Warszawy.....	68
Tabela 40. Wykaz relacji realizowanych przez Koleje Mazowieckie dla pociągów odjeżdżających z Warszawy do(przez) Sochaczew(a) w kierunku Łowicza Głównego/Płocka.....	69

Opracował:

Paweł Masłowski

Wydział Komunikacji i Transportu

Starostwa Powiatowego w Sochaczewie