

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Zelów

Projekt do konsultacji społecznych



Zelów
LUTY 2022 r.



Autorami „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Żelów” są członkowie zespołu specjalistów ds. transportu zbiorowego spółki REFUNDA z siedzibą we Wrocławiu.



www.refunda.pl



Użyte skróty i akronimy	4
1. Wstęp	6
1.1. Wizja rozwoju publicznego transportu zbiorowego	6
1.2. Przedmiot i cel opracowania	6
1.3. Zakres Planu transportowego	7
1.4. Metodologia tworzenia Planu transportowego	7
1.5. Konsultacje społeczne	8
2. Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego Planem transportowym	9
2.1. Informacje ogólne o obszarze	9
2.2. Uwarunkowania demograficzne	11
2.2.1. Liczba ludności i gęstość zaludnienia	11
2.2.2. Struktura funkcjonalna ludności	11
2.2.3. Prognozy liczby ludności	13
2.2.4. Ruch naturalny i wędrowniczy	14
2.2.5. Podsumowanie	15
2.3. Gospodarka	15
2.4. Zagospodarowanie przestrzenne	16
2.4.1. Ustalenia „Planu zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego oraz planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Łodzi”	16
2.4.2. Ustalenia „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Żelów”	16
2.4.3. Ustalenia „Planu zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Żelów obejmującego cały obszar miasta i gminy”	17
2.4.4. Podsumowanie	17
2.5. Potencjał przyrodniczy. Wpływ transportu na środowisko	19
2.6. Sieć transportowa	20
2.6.1. Kierunki polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich	20
2.6.1.1. Ustalenia „Krajowej Strategii Rozwoju Transportu do 2030 r.”	20
2.6.1.2. Ustalenia „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”	21
2.6.2. Plany transportowe wyższego rzędu	21
2.6.2.1. Ustalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu bełchatowskiego w perspektywie do 2025 r.”	21
2.6.2.2. Ustalenia „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030”	22
2.6.3. Układ drogowy	24
2.6.4. Układ dróg rowerowych	25
2.6.5. Układ kolejowy	25
2.6.6. Miejsca postojowe na terenie Gminy Żelów	26
3. Sieć komunikacyjna, na której realizowane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej	27
4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	29
4.1. Informacje wstępne	29
4.2. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej – najistotniejsze generatory ruchu	30
4.3. Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców Gminy Żelów	32





5. Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	33
6. Przewidywane finansowanie usług przewozowych	37
6.1. Źródła i formy finansowania usług przewozowych	37
6.2. Rentowność linii komunikacyjnych	38
7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	39
7.1. Postulaty przewozowe	39
7.3. Wskaźnik motoryzacji.....	40
8. Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie badań marketingowych ...	41
8.1. Metryka respondentów	41
8.2. Analiza wyników badań	42
8.3. Podsumowanie	49
9. Zasady organizacji rynku przewozów	50
9.1. Gmina Żelów jako organizator publicznego transportu zbiorowego	50
9.2. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego	50
9.3. Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Żelów	51
10. Pożądany standard w przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej	56
10.1. Informacje ogólne	56
10.2. Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska — rozwój elektromobilności w zakresie podwyższania standardu świadczenia usług publicznych	57
10.3. Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej.....	58
10.4. Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.....	60
10.4.1. Standard w zakresie przystanków komunikacyjnych	61
10.4.2. Standard w zakresie taboru	62
10.4.3. Standard w zakresie informacji pasażerskiej	62
11. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażerów	63
12. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	65
13. Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.	67
14. Część graficzna	69
15. Spis tabel, rysunków, wykresów i map	70
15.1. Spis tabel	70
15.2. Spis rysunków	70
15.3. Spis map.....	70
15.4. Spis wykresów	71



Użyte skróty i akronimy

BIP – Biuletyn Informacji Publicznej.

CPK – Centralny Port Komunikacyjny.

Dotacja – podlegające szczególnym zasadom rozliczania środki z budżetu państwa, budżetu jednostek samorządu terytorialnego oraz z państwowych funduszy celowych przeznaczone na podstawie ustawy o finansach publicznych, odrębnych ustaw lub umów międzynarodowych, na finansowanie lub dofinansowanie realizacji zadań publicznych.

GDDiK – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Gmina / Żelów – gmina miejsko-wiejska Żelów.

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

GUS – Główny Urząd Statystyczny.

IC-IC – PKP Intercity Spółka Akcyjna; **IC** – InterCity.

IC-TLK – PKP Intercity Spółka Akcyjna; **TLK** – Twoje Linie Kolejowe.

JST – jednostka samorządu terytorialnego.

Miasto / Miasto Żelów – miasto Żelów.

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

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

PKS Belchatów – Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Belchatowie Sp. z o.o.

Powiat – powiat belchatowski.

Powiat Belchatowski – organizator publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu belchatowskiego.

PT / Plan transportowy / Plan – Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Żelów.

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

PR – POLREGIO Sp. z o.o.

Plan zagospodarowania przestrzennego – „Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Żelów obejmujący cały obszar miasta i gminy”.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego – „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego oraz plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Łodzi”.

Pojazd samochodowy – pojazd silnikowy, którego konstrukcja umożliwia jazdę z prędkością przekraczającą 25 km/h; określenie to nie obejmuje ciągnika rolniczego.

Przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – przewoźnik kolejowy wykonujący przewóz osób na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych albo decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w np. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

PM2.5 – pył zwieszony o średnicy nie większej niż 2,5 µm, który według Światowej Organizacji Zdrowia jest najbardziej szkodliwy spośród wszystkich zanieczyszczeń występujących w powietrzu, gdyż jego niewielki rozmiar sprawia, że może trafić bezpośrednio do krwiobiegu.

PM10 – mieszanina zawieszonych w powietrzu cząstek, których średnica nie przekracza 10 mikrometrów. PM10 wpływa negatywnie przede wszystkim na układ oddechowy, a szczególnie niebezpieczny jest dla osób z chorobami takimi jak astma (wywołuje ataki kaszlu i świszczący oddech). Obciążenie organizmu pyłem zawieszonym zwiększa również ryzyko udaru mózgu oraz zawału serca.

Rekompensata – środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Przyznawane albo z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg (ustawowych / wprowadzonych przez organizatora), albo poniesionych kosztów związanych ze świadczeniem usług





w zakresie transportu zbiorowego, z uwzględnieniem wysokości tzw. „rozsądnego zysku”.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu transportowego – Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

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

„Starzenie się” społeczeństwa – proces polegający na wzroście liczby osób w wieku poprodukcyjnym przy jednoczesnym spadku liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym.

Studium — „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Żelów”.

Strategia — „Strategii Rozwoju Gminy Żelów na lata 2021-2027”.

Tabor zeroemisyjny – tabor, który podczas jazdy nie emituje żadnych zanieczyszczeń. Pojazdami zeroemisyjnymi są np. autobusy o napędzie elektrycznym, ale też zasilane ogniwami wodorowymi, w których podczas generowania energii powstaje tylko woda.

Wiek przedprodukcyjny – wiek, w którym ludność nie osiągnęła jeszcze zdolności do pracy, tj. grupa wieku 0-17 lat.

Wiek produkcyjny – wiek zdolności do pracy, tj. dla mężczyzn grupa wieku 18-64 lata, dla kobiet — 18-59 lat.

Wiek poprodukcyjny – wiek, w którym osoby zazwyczaj kończą pracę zawodową, tj. dla mężczyzn – 65 lat i więcej, dla kobiet – 60 lat i więcej.

Wiek mobilny – grupa wieku produkcyjnego obejmująca ludność w wieku 18-44 lata.

Wiek niemobilny – grupa wieku produkcyjnego obejmująca ludność w wieku: mężczyźni — 45-64 lata, kobiety — 45-59 lat.

UE – Unia Europejska.

Ustawa prawo o ruchu drogowym – ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.2021 poz. 450 t.j.).

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych/ UoEiPA/ Ustawa – ustawa z dnia 11 stycznia o 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U.2021 poz. 110 t.j.).

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym – ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.2021 poz. 1371 t.j.).

Ustawa o samorządzie gminnym – ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U.2021 poz. 1372 t.j.).

Ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko – ustawa z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U.2021 poz. 2373 t.j. z późn. zm.).

Województwo – województwo łódzkie.

Województwo Łódzkie – organizator publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa łódzkiego.

Wzkm – wozokilometr.

ZKM – Zakład Komunikacji Miejskiej w Łasku.

Zintegrowany system taryfowo-biletowy – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego – proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu.



1. Wstęp

1.1. Wizja rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Nowoczesny i ekologiczny publiczny transport zbiorowy spełniający oczekiwania pasażerów, w celu minimalizacji wykluczenia transportowego mieszkańców Gminy Żelów.

1.2. Przedmiot i cel opracowania

Głównym celem opracowania „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Żelów” jest zaplanowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Gminy Żelów oraz określenie zasad jego funkcjonowania i kierunków jego zrównoważonego rozwoju, aby w jak największym stopniu ograniczyć uciążliwości dla środowiska poprzez bardziej optymalny podział zadań, tj. poprzez zwiększenie udziału środków transportu publicznego na obszarze Gminy.

Rozwój transportu zbiorowego będzie prowadzony zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, która stanowi fundamentalną zasadę wdrażania „Strategii Rozwoju Gminy Żelów na lata 2021-2027”, gdzie następuje integracja działań politycznych, gospodarczych i społecznych z zachowaniem równowagi oraz podstawowych procesów przyrodniczych.

Podstawowe zasady w dążeniu do racjonalizacji zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy:

- ◆ zapewnienia ilości i jakości usług świadczonych przez publiczny transport zbiorowy w dostosowaniu do preferencji i oczekiwań pasażerów;
- ◆ zapewnienie usług publicznego transportu zbiorowego dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej;
- ◆ zapewnienie wysokiej jakości usług publicznego transportu zbiorowego, w celu utworzenia realnej

alternatywy dla podróży własnym samochodem osobowym;

- ◆ konieczność koordynacji Planu transportowego z planami krajowymi i regionalnymi oraz z planami rozwoju przestrzennego Gminy;
- ◆ redukcja negatywnego oddziaływania transportu na środowisko (z poszanowaniem zasobów ze względu na ich ograniczoność);
- ◆ efektywność ekonomiczno-finansowa określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

Wdrożenie Planu transportowego wpłynie dodatkowo na racjonalne kształtowanie środków publicznych przeznaczanych na transport zbiorowy poprzez optymalne dopasowanie oferty przewozowej i kierunków rozwoju do aktualnych i przyszłych oczekiwań pasażerów w oparciu o dostępne możliwości finansowe (wewnętrzne i zewnętrzne).

Wskazane w przedmiotowym dokumencie kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Żelów będą prowadziły do poprawy dostępności do publicznego transportu, co w konsekwencji może przełożyć się na wzrost konkurencyjności gospodarki obszaru objętego Planem transportowym oraz na jakość warunków życia mieszkańców tego obszaru.

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





1.3. Zakres Planu transportowego

Zakres Planu transportowego jest zgodny z art. 12 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Zakres Planu obejmuje obszarowo teren Gminy Żelów.

Plan transportowy obejmuje¹:

- ◆ sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- ◆ ocenę i prognozę potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej;
- ◆ preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- ◆ planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych;
- ◆ zasady organizacji rynku przewozów;
- ◆ organizację systemu informacji dla pasażera;
- ◆ przewidywane finansowanie usług przewozowych;
- ◆ planowane kierunki rozwoju transportu publicznego;
- ◆ linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania.

1.4. Metodologia tworzenia Planu transportowego

Przy opracowywaniu Planu transportowego dla Gminy Żelów wykorzystano dane i materiały, które były w dyspozycji m.in. Urzędu Miejskiego w Żelowie oraz dane publikowane przez Główny Urząd Statystyczny. Wykorzystano również dane oraz informacje pochodzące z publikacji branżowych izb gospodarczych oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Plan transportowy dla Gminy Żelów jest dokumentem składającym się z:

- ◆ **części diagnostycznej**, która obejmuje charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego Planem, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu;
- ◆ **części planistycznej**, która obejmuje przewidywane finansowanie wdrożenia transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Podczas przygotowywania Planu transportowego uwzględniono:

- ◆ plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego ogłoszone przez Starostę Powiatu Bełchatowskiego² i Marszałka Województwa Łódzkiego³;
- ◆ przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym;
- ◆ studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Żelów;
- ◆ miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego Gminy Żelów;

¹ Na podstawie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

² Dziennik Urzędowy Województwa Łódzkiego, Uchwała nr X/69/2015 Rady Powiatu w Bełchatowie z dnia 26 sierpnia 2015 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Bełchatowskiego w perspektywie do 2025 r.”, Łódź dnia 23 września 2015 r., poz. 3661.

³ Dziennik Urzędowy Województwa Łódzkiego, Uchwała nr XVII/178/15 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 27 października 2015 r. w sprawie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030, Łódź dnia 18 listopada 2015 r., poz. 4386.



- ◆ sytuację społeczno-gospodarczą;
- ◆ wpływ transportu na środowisko;
- ◆ potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności:
 - potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
 - potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich.

1.5. Konsultacje społeczne

Niniejszy „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Żelów”, jako akt prawa miejscowego, poddany zostanie trzytygodniowym konsultacjom społecznym, które będą trwały od 23.02.2022 r. do 16.03.2022 r.

Celem konsultacji społecznych będzie poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach Planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom Gminy możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

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





2. Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego Planem transportowym

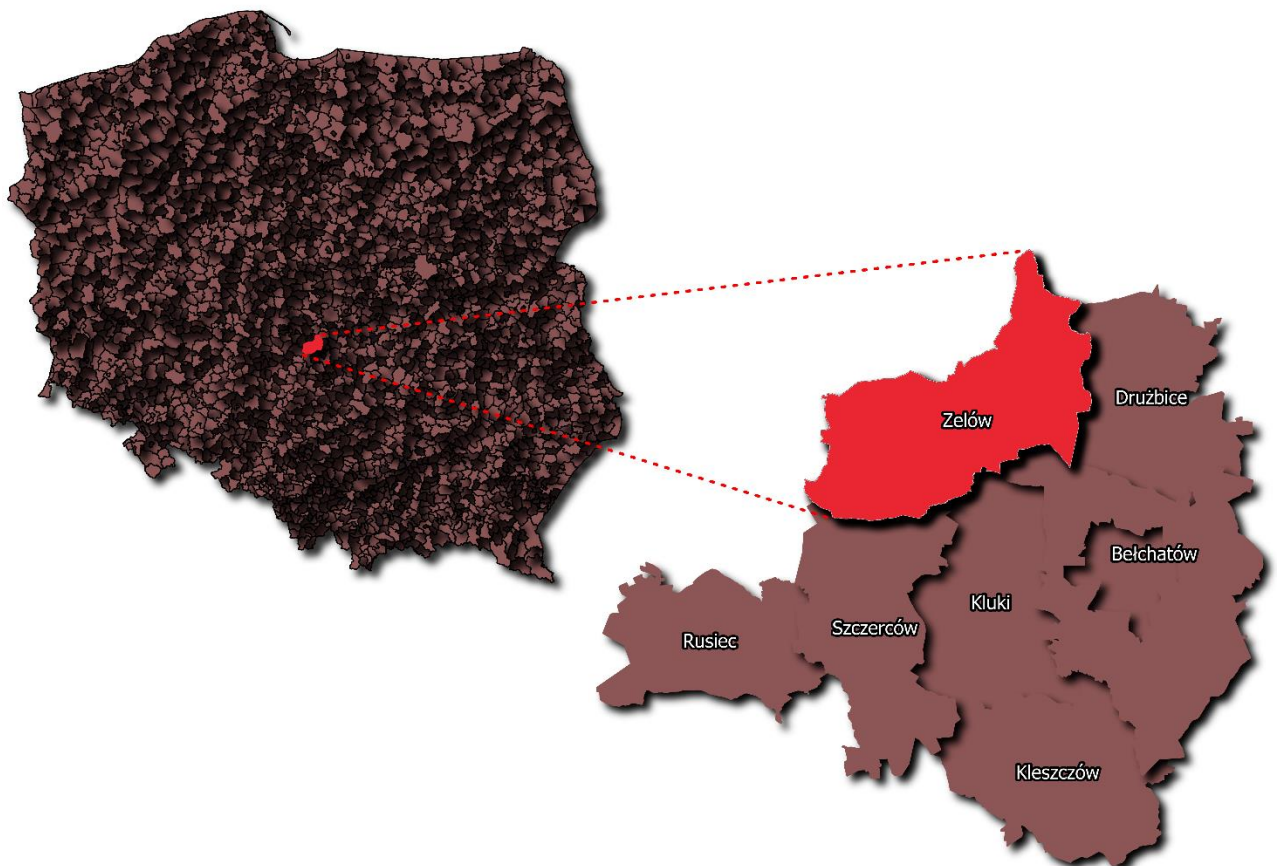
2.1. Informacje ogólne o obszarze

Gmina Zelów jest gminą miejsko-wiejską położoną w województwie łódzkim, w północnej części powiatu bełchatowskiego.

Gmina graniczy z czterema gminami należącymi do powiatu bełchatowskiego (Szczerców, Kluki, Bełchatów, Drużbice), z pięcioma gminami powiatu łaskiego (Widawa, Sędziejowice, Buczek, Łask, Dobroń) oraz z jedną gminą powiatu pabianickiego – gminą Dłutów.

Gmina Zelów zajmuje powierzchnię 167 km² i jest zamieszkiwana przez 14 828 osób⁴.

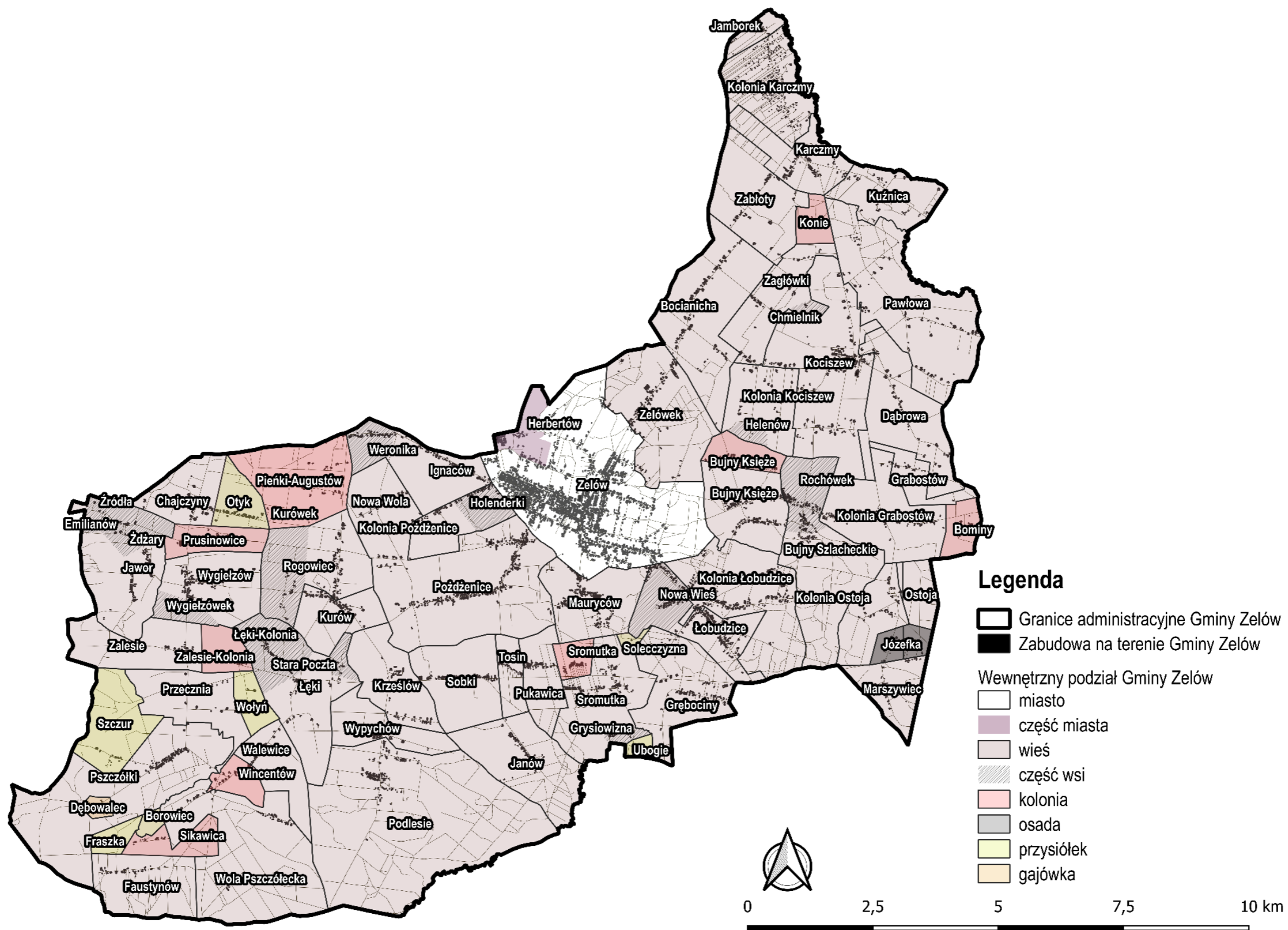
W skład Gminy wchodzi Miasto Zelów o powierzchni 11 km² oraz 35 sołectw, tj. Bocianicha, Bujny Księżę, Bujny Szlacheckie, Chajczyny, Dąbrowa, Grabostów, Grębociny, Ignaców, Jamborek, Janów, Jawor, Karczmy, Kociszew, Kolonia Kociszew, Kurówek, Łęki, Łobudzice, Kolonia Łobudzice, Mauryców, Ostoja, Pawłowa, Pozdzenice, Kolonia Pozdzenice, Pszczółki, Pukawica, Sobki, Sromutka, Walewice, Wola Pszczółcka, Wygielzów, Wypychów, Zabłoty, Zagłówki, Zalesie i Zelówek.



Rysunek 1. Położenie Gminy Zelów na tle kraju i powiatu bełchatowskiego

Źródło: opracowanie własne.

⁴ Źródło: GUS. Według stanu na dzień 30 czerwca 2021 r.



Mapa 1. Podział Gminy Zelów
Źródło: opracowanie własne.





2.2. Uwarunkowania demograficzne

2.2.1. Liczba ludności i gęstość zaludnienia

Gmina Żelów jest zamieszkiwana przez 14 876 mieszkańców⁵, z czego Miasto zamieszkuje 7 459 osób.

Od 2000 roku zaobserwowano spadek liczby mieszkańców Gminy o 434 osoby, a więc o 2,83%, tym samym w Mieście odnotowano spadek liczby mieszkańców o 706 osób (8,65%), natomiast na obszarach wiejskich wzrost o 272 osoby (3,81%)⁶.

Gęstość zaludnienia w Gminie Żelów kształtuje się na poziomie 89 os/km².

Gęstość zaludnienia w Mieście wynosi 694 os/km², natomiast na obszarze wiejskim 47 os/km².



Żelów (gmina miejsko-wiejska)	7 289	7 587
Żelów (miasto)	3 607	3 852
Żelów (obszar wiejski)	3 682	3 735

2.2.2. Struktura funkcjonalna ludności

Analizując poszczególne grupy wiekowe, dodatkowo w podziale na płeć, zauważa się, iż w 10 z 19 grup wiekowych (przedziały 5-letnie) prezentowanych w Tabeli nr 1 nastąpiły spadki liczby mieszkańców. Tendencja ta najbardziej zauważalna jest w grupie wiekowej 20-24 lata, tj. w grupie ludzi w wieku produkcyjnym mobilnym. Łącznie, w analizowanym okresie, grupa ta pomniejszyła się o 424 osoby, tj. o 36,05%. Największy przyrost liczby mieszkańców, w stosunku do 2000 roku nastąpił w grupie osób w przedziale 60-64 lata.

Tabela 1. Zmiany liczby ludności na terenie Gminy Żelów w latach 2000-2020

Przedział wiekowy	Mężczyźni			Kobiety		
	2000	2008	2020	2000	2008	2020
0-4	394	396	348	377	362	355
5-9	509	374	470	515	340	351
10-14	592	448	450	559	418	384
15-19	702	580	345	621	549	356
20-24	600	667	397	576	577	355
25-29	541	673	498	489	613	505
30-34	462	583	553	464	541	511
35-39	479	475	656	419	469	567
40-44	590	449	594	515	436	583
45-49	561	531	534	596	487	484
50-54	534	566	444	526	569	444
55-59	302	516	442	337	565	442
60-64	293	366	488	368	446	535
65-69	306	228	429	432	293	553
70 i więcej	597	588	641	1 054	1 104	1 162
70-74	—	226	329	—	381	448
75-79	—	180	136	—	336	249
80-84	—	105	93	—	224	217
85 i więcej	—	77	83	—	163	248

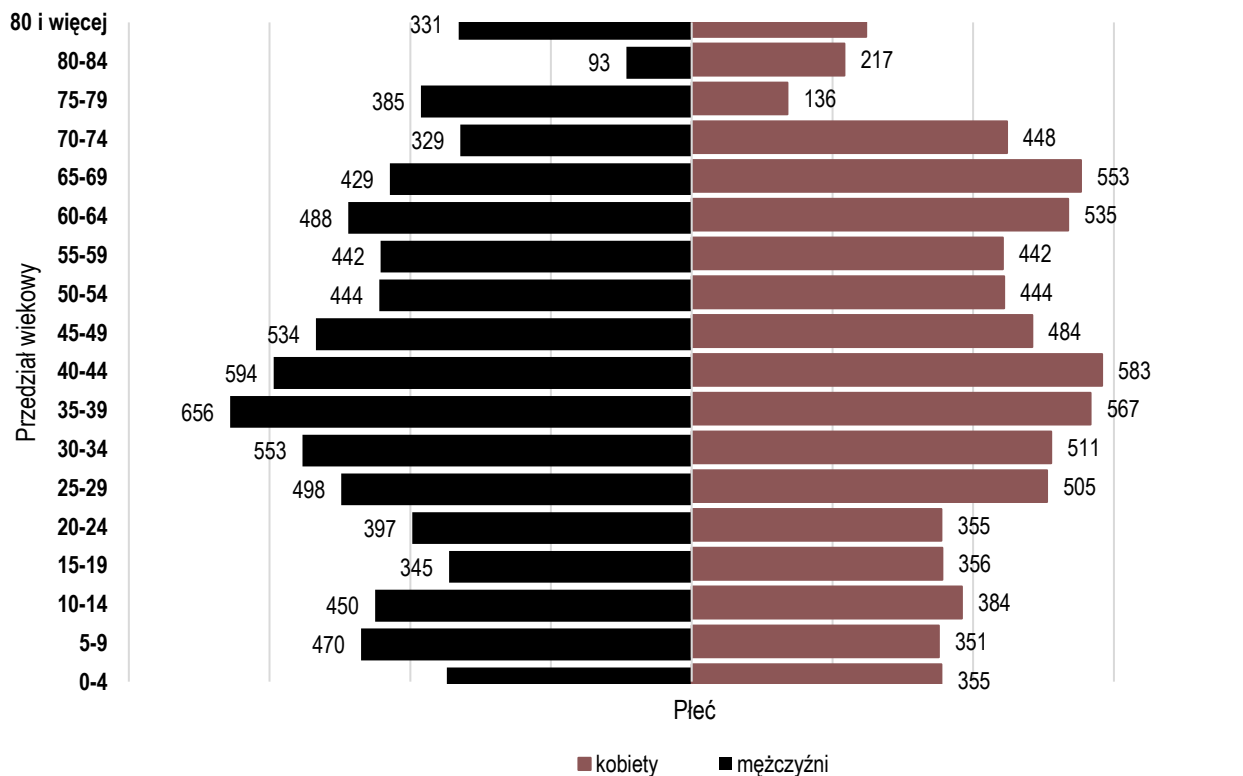
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego.

⁵ Źródło: GUS. Według stanu na dzień 31 grudnia 2020 r.

⁶ Źródło: GUS. Według stanu na dzień 31 grudnia 2020 r.



Analizując piramidę wieku należy zwrócić uwagę, iż w przeważającej części grup wiekowych dominują mężczyźni. W grupach 60-64, 65-69, 70-74 i 80-84 przeważają kobiety.



Wykres 1. Piramida wieku ludności w Gminie Zelów według stanu na dzień 31.12.2020 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego.

Analizując natomiast strukturę wieku w obszarze miejskim i wiejskim Gminy należy zwrócić uwagę, że więcej osób młodych, w wieku przedprodukcyjnym, zamieszkuje obszary wiejskie.

Tabela 2. Struktura ludności w Gminie Zelów, z podziałem na obszar miejski oraz wiejski według stanu na dzień 31.12.2020 r.

	Zelów (gmina miejsko-wiejska)		Zelów (miasto)		Zelów (obszar wiejski)	
	kobiety	mężczyźni	kobiety	mężczyźni	kobiety	mężczyźni
Liczba ludności (ogółem)	7587	7289	3852	3607	3735	3682
w wieku przedprodukcyjnym	1293	1450	592	696	701	754
w wieku produkcyjnym	4044	4769	2019	2375	2025	2394
w wieku produkcyjnym mobilnym	2674	2861	1300	1436	1374	1425
w wieku produkcyjnym niemobilnym	1370	1908	719	939	651	969
w wieku poprodukcyjnym	2250	1070	1241	536	1009	534

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego.



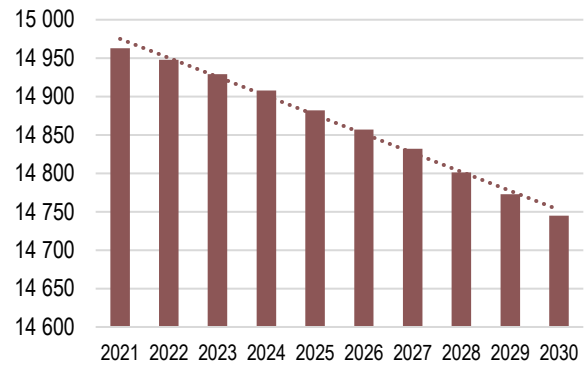


2.2.3. Prognozy liczby ludności

Prognozy demograficzne opracowane przez Główny Urząd Statystyczny⁷ wskazują, iż negatywny trend odpływu ludności z Gminy Żelów będzie w dalszym ciągu postępował, lecz nie w tak dużym stopniu jak w przypadku powiatu bełchatowskiego czy całego województwa łódzkiego.

Według ww. prognoz w Gminie Żelów w 2030 roku będzie zamieszkiwało 14 745 osób, co oznacza spadek o zaledwie 0,56%.



Prognozuje się, że w powiecie bełchatowskim spadek liczby ludności w tym samym okresie może wynieść 3,57%, natomiast w województwie łódzkim 5,40%.



Wykres 2. Prognoza liczby ludności do 2030 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Prognozy ludności gmin na lata 2017-2030”, Główny Urząd Statystyczny, 2017 r.

Tabela 3. Prognoza liczby ludności dla Gminy Żelów do 2030 r.

Nazwa jednostki terytorialnej	Rok									
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Gmina Żelów	14 963	14 948	14 929	14 908	14 882	14 857	14 832	14 801	14 773	14 745
	7 604	7 595	7 586	7 578	7 571	7 561	7 553	7 541	7 527	7 512
	7 359	7 353	7 343	7 330	7 311	7 296	7 279	7 260	7 246	7 233

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Prognozy ludności gmin na lata 2017-2030”, Główny Urząd Statystyczny, 2017 r.

Według prognoz demograficznych do 2030 r. spadnie liczba osób w wieku przedprodukcyjnym o 1,13% oraz osób w wieku produkcyjnym o 5,74%. Tym samym zwiększy się liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym o 9,83%.

Zauważyć należy także, że liczba osób w wieku produkcyjnym mobilnym w 2030 r. będzie mniejsza o 835 osób, w porównaniu do roku 2020, co oznacza spadek o 15,00%. Wzrost zostanie natomiast odnotowany wśród mieszkańców w wieku produkcyjnym niemobilnym o 9,97%.

Tabela 4. Prognoza struktury ludności dla Gminy Żelów do 2030 r.

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Liczba ludności (ogółem)	14 963	14 948	14 929	14 908	14 882	14 857	14 832	14 801	14 773	14 745
w wieku przedprodukcyjnym	2 863	2 881	2 909	2 909	2 923	2 896	2 846	2 835	2 798	2 775
w wieku produkcyjnym	8 731	8 648	8 556	8 523	8 462	8 420	8 408	8 363	8 352	8 338
w wieku produkcyjnym mobilnym	5 463	5 349	5 245	5 157	5 056	4 989	4 941	4 858	4 802	4 730
w wieku produkcyjnym niemobilnym	3 268	3 299	3 311	3 366	3 406	3 431	3 467	3 505	3 550	3 608
w wieku poprodukcyjnym	3 369	3 419	3 464	3 476	3 497	3 541	3 578	3 603	3 623	3 632

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Prognozy ludności gmin na lata 2017-2030”, Główny Urząd Statystyczny, 2017 r.

⁷ „Prognozy ludności gmin na lata 2017-2030”, Główny Urząd Statystyczny, 2017 r.



Prognozuje się, iż saldo migracji wewnętrznych przez najbliższe lata będzie utrzymywało się w dalszym ciągu na dodatnim poziomie, podobnie jak saldo migracji zewnętrznych.

Liczba zgonów natomiast będzie przewyższała liczbę urodzeń żywych.

Tabela 5. Ruch naturalny i wędrówkowy

	Urodzenia	Zgony	Przyrost naturalny	Napływ wewnętrzny	Odływ wewnętrzny	Saldo wewnętrzne	Imigracje zagraniczne	Emigracje zagraniczne
2021	144	166	-22	157	157	0	13	7
2022	143	167	-24	155	153	+2	14	7
2023	141	168	-27	153	152	+1	14	7
2024	138	169	-31	151	148	+3	14	7
2025	136	170	-34	147	146	+1	14	7
2026	134	169	-35	146	144	+2	15	7
2027	132	167	-35	144	142	+2	15	7
2028	131	171	-40	141	141	0	16	7
2029	126	165	-39	141	139	+2	16	7
2030	125	165	-40	139	137	+2	17	7

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Prognozy ludności gmin na lata 2017-2030”, Główny Urząd Statystyczny, 2017 r.

2.2.4. Ruch naturalny i wędrówkowy

Na terenie Gminy Żelów dostrzega się porównywalny przyrost naturalny od ponad 20 lat, który kształtuje się na średnim poziomie około 56 zgonów więcej niż żywych urodzeń. Większa liczba zgonów niż urodzeń żywych odnotowywana jest zarówno na terenie miejskim jaki i na obszarze wiejskim. W przypadku salda migracji wewnętrznych dostrzec należy, iż współczynnik ten z biegiem lat pomniejsza się, choć

zdecydowanie korzystniejsza sytuacja jest na obszarze wiejskim, gdzie odnotowuje się większą liczbę osób meldujących się. W Mieście zdecydowanie więcej odnotowuje się wymeldowań.

Migracje zagraniczne od wielu lat kształtują się na podobnym poziomie, co przedstawia poniższa tabela.

Tabela 6. Ruch naturalny i wędrówkowy na obszarze Gminy Żelów w latach 2000-2020

		Urodzenia	Zgony	Przyrost naturalny	Napływ wewnętrzny	Odływ wewnętrzny	Saldo wewnętrzne	Imigracje zagraniczne	Emigracje zagraniczne
Żelów (gmina miejsko-wiejska)	2000	142	206	-64	215	173	42	—	—
	2008	168	215	-47	191	171	20	12	7
	2020	139	198	-59	143	143	0	13	7
Żelów (miasto)	2000	68	91	-23	115	73	42	—	—
	2008	84	98	-14	66	100	-34	—	—
	2020	71	89	-18	45	95	-50	—	—
Żelów (obszar wiejski)	2000	74	115	-41	100	100	0	—	—
	2008	84	117	-33	125	71	54	—	—
	2020	68	109	-41	98	48	50	—	—

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego.





2.2.5. Podsumowanie

Sytuacja demograficzna Gminy Żelów oraz prognozowane zmiany w strukturze demograficznej są istotnymi czynnikami wpływającymi na kształtowanie sieci publicznego transportu publicznego.

Wśród demograficznych czynników determinujących popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego wyróżnić należy przede wszystkim:

- ◆ liczbę mieszkańców Gminy;
- ◆ strukturę wiekową mieszkańców Gminy oraz
- ◆ wielkość i kierunki migracji ludności.

Jak wskazują przywołane w rozdziale 2.2.3. prognozy liczby ludności stan zaludnienie Gminy będzie utrzymywał się na podobnym poziomie, jednakże uwagę należy zwrócić na prognozowany proces „starzenia się” społeczeństwa. Takie zjawisko może spowodować, że coraz mniej osób będzie odbywało podróże obowiązkowe (dom – szkoła – dom oraz dom – praca – dom), natomiast większa liczba mieszkańców będzie odbywała podróże incydentalne, np. do placówek służby zdrowia. Jeśli taki trend się utrzyma, na przestrzeni lat może dojść również do sytuacji, w której zmieni się udział podróży w godzinach szczytu i poza nim. Istotna z punktu widzenia planowania sieci publicznego transportu zbiorowego jest także gęstość zaludnienia i rozmieszczenie mieszkańców na terenie objętym Planem, a jak wskazują dane i prognozy liczba mieszkańców na terenie obszaru miejskiego będzie się zmniejszała na rzecz obszarów wiejskich.

2.3. Gospodarka

Stopa bezrobocia jest jedną z wartości określających sytuację ekonomiczną ludności zamieszkującej dany obszar, ponieważ osoby pozostające bez pracy rzadziej odbywają podróże obowiązkowe. Z tego też powodu **zmiany współczynnika bezrobocia mogą pośrednio wpłynąć na popyt w publicznym transporcie zbiorowym.**

W Gminie Żelów bezrobocie rejestrowane w 2020 r. wynosiło 10,3% (11,9% wśród kobiet i 8,9 wśród mężczyzn). Stopa bezrobocia rejestrowanego w Gminie Żelów jest zatem zdecydowanie wyższa od zarejestrowanego wskaźnika w całym województwie łódzkim jak i całym kraju. W Mieście na 1 000 mieszkańców pracują 163 osoby, a 68,5% wszystkich pracujących stanowią kobiety. Natomiast w całej Gminie miejsko-wiejskiej na 1 000 mieszkańców pracują 103 osoby, z czego 66,6% stanowią kobiety. Wśród aktywnych zawodowo mieszkańców Gminy Żelów 1 626 osób wyjeżdża do pracy do innych gmin, a 441 pracujących przyjeżdża do pracy spoza Gminy — tak więc saldo przyjazdów i wyjazdów do pracy wynosi -1 185.

W przypadku samego Miasta mamy do czynienia z 836 osobami wyjeżdżającymi do pracy do innych miejscowości, a 296 osób przyjeżdża do Żelowa.

16,6% aktywnych zawodowo mieszkańców Gminy Żelów pracuje w sektorze rolniczym (rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo), 46,3% w przemyśle i budownictwie, 12,6% w sektorze usługowym (handel, naprawa pojazdów, transport, zakwaterowanie i gastronomia, informacja i komunikacja), natomiast 1,7% pracuje w sektorze finansowym (działalność finansowa i ubezpieczeniowa, obsługa rynku nieruchomości).⁸

Bezrobocie rejestrowane na terenie Gminy Żelów w 2020 r. prezentuje poniższa tabela.

Tabela 7. Bezrobocie rejestrowane na terenie Gminy Żelów

	Bezrobotni zarejestrowani	
		
Zelów (gmina miejsko-wiejska)	330	371
Zelów (miasto)	173	206
Zelów (obszar wiejski)	157	165

Źródło: Główny Urząd Statystyczny. Stan na 31.12.2020 r.

⁸ <https://www.polskawliczbach.pl/Zelow#rynek-pracy>.



2.4. Zagospodarowanie przestrzenne

2.4.1. Ustalenia „Planu zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego oraz planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Łodzi”⁹

„Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego oraz plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Łodzi” wskazuje na występowanie w Gminie Zelów, w jej północno-wschodniej części, obszarów zagrożonych powodzią. Są to tereny w okolicy doliny rzeki Grabi, gdzie już istnieje budownictwo zagrodowe, lecz nowe plany zagospodarowania przestrzennego wykluczają lokalizację nowych zabudowań w tym miejscu. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego przewiduje rozwój Miasta Zelów o znaczeniu lokalnym m.in. poprzez:

- ◆ **podnoszenie standardu** wyposażenia infrastrukturalnego zasobów mieszkaniowych;
- ◆ rozwój **wysokiej jakości bazy i usług** infrastruktury społecznej o znaczeniu lokalnym, w tym usług edukacji przedszkolnej, ochrony zdrowia i pomocy społecznej oraz usług kultury;
- ◆ rozwój atrakcyjnych, wysokiej jakości terenów inwestycyjnych o **dobrej dostępności komunikacyjnej**, wyposażonych w podstawowe elementy infrastruktury technicznej.

2.4.2. Ustalenia „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Zelów”¹⁰

„Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Zelów” w zakresie publicznego transportu zbiorowego i obsługi przewozów pasażerskich zakłada rozszerzenie, po uprzednim zmodernizowaniu odpowiednich odcinków infrastruktury drogowej, oferty komunikacji zbiorowej. Planowany w Studium rozwój publicznego transportu zbiorowego zakłada wprowadzenie oferty przewozowej na obszarach dotychczas nieobsługiwanych, tj. wprowadzenie i/lub przedłużenie linii na tereny niedostatecznie obsługiwane komunikacją zbiorową oraz do sąsiednich gmin. Takie rozwiązanie ma na celu **stworzenie wszystkim mieszkańcom Gminy Zelów możliwości odbywania podróży przy wykorzystaniu publicznych środków transportu.**

Ze względu na rekreacyjno-turystyczny charakter terenu Gminy planuje się rozwój komunikacji rowerowej, która będzie łączyć tereny mieszkaniowe z rejonami rekreacji i turystyki, wzdłuż układu drogowego, bądź duktami leśnymi.

⁹ Uchwała Nr LV/679/18 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 28 sierpnia 2018 r. w sprawie uchwalenia „Planu zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego oraz planu zagospodarowania miejskiego obszaru funkcjonalnego Łodzi”.

¹⁰ Uchwała Nr XIII/120/99 Rady Miejskiej w Zelowie z dnia 30 września 1999 r. Zmieniona uchwałami Rady Miejskiej w Zelowie:

1. Nr XXXV/268/2009 z dnia 28 września 2009 r.
2. Nr XV/151/2016 z dnia 11 marca 2016 r.





2.4.3. Ustalenia „Planu zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Żelów obejmującego cały obszar miasta i gminy”¹¹

Dla terenu Gminy Żelów przygotowany został „Plan zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Żelów obejmującego cały obszar miasta i gminy”.

Zarówno rozwój przestrzenny Miasta jak i pozostałej części Gminy jest istotny z punktu widzenia planowania rozwoju zrównoważonego transportu zbiorowego, gdyż zagospodarowanie przestrzenne i kierunki jego rozwoju definiują lokalizację potencjalnych generatorów ruchu i pozwalają przewidzieć obszary Gminy, gdzie w przyszłości może nastąpić zwiększone zapotrzebowanie na usługi publicznego transportu zbiorowego.

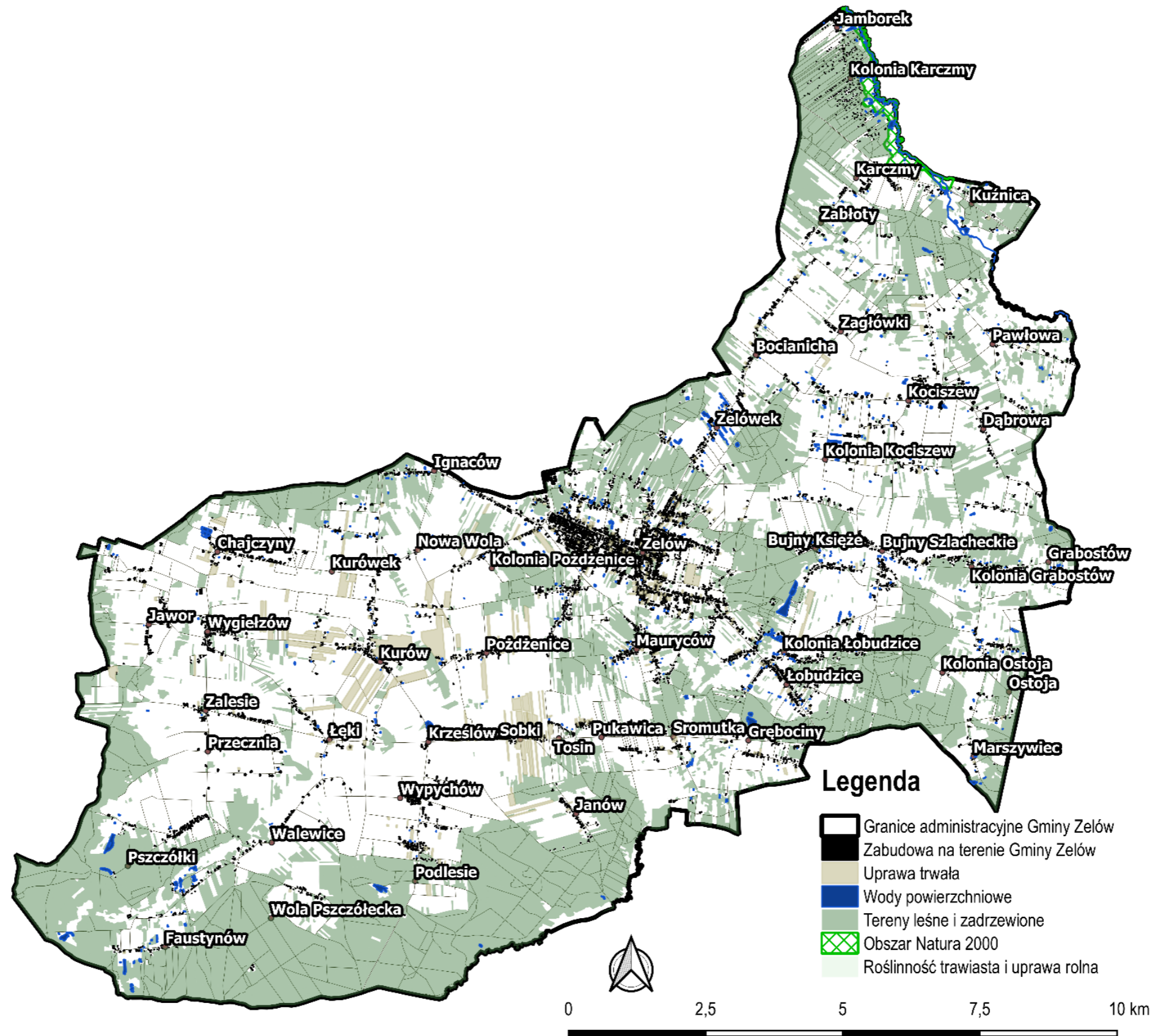
Na terenie Miasta planuje się w przeważającej części rozwój funkcji mieszkalnej i mieszkalno-usługowej. Rozwój nowego budownictwa będzie prowadzony w głównej mierze w kierunku wschodniej i południowo-wschodniej granicy Miasta. Natomiast na terenie obszaru wiejskiego Gminy planuje się w przeważającej części rozwój funkcji rolniczych i zachowanie naturalnych terenów zielonych. Nowe budownictwo będzie rozwijane wzdłuż najważniejszych ciągów komunikacyjnych Gminy.

2.4.4. Podsumowanie

Dokumenty związane z planowaniem przestrzennym województwa, powiatu oraz Gminy wpływają w znaczący sposób na kreowanie polityki transportowej Żelowa i jej wdrażanie, skupiając się na wybranych obszarach działalności społeczno-gospodarczej oraz pozwalają na planowanie i organizację podejmowanych działań, a także wskazują metody działań i sposoby ich finansowania.

Strategie i plany wszystkich poziomów mają jeden nadrzędny cel – **rozwój społeczny i ekonomiczny zgodny z ideą zrównoważonego rozwoju zawierającego się w jego równomierności, sprawiedliwości społecznej i poszanowaniu środowiska przyrodniczego.**

¹¹ Uchwała Nr XXII/142/2004 Rady Miejskiej w Żelowie z dnia 20 maja 2004 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Żelów obejmującego cały obszar miasta i gminy.



Mapa 2. Stan zagospodarowania terenu Gminy Zelów
Źródło: opracowanie własne.





2.5. Potencjał przyrodniczy. Wpływ transportu na środowisko

Pośród form ochrony przyrody na terenie Gminy Żelów wyróżnić można **sześć pomników przyrody**:

- ◆ klon jawor o obwodzie pnia 340 cm w miejscowości Kociszew — na terenie przykościelnym;
- ◆ dąb szypułkowy o obwodzie pnia 520 cm w Kociszewie — na terenie Gminnej Spółdzielni „Samopomoc Chłopska”;
- ◆ wiąz górski o obwodzie pnia 520 cm w Żelowie;
- ◆ lipa drobnolistna w miejscowości Bujny Szlacheckie;
- ◆ dąb szypułkowy w miejscowości Kociszew;
- ◆ dwa wiąz polne w miejscowości Łobudzice przy kościele Parafii Rzymsko-Katolickiej, dwie lipy drobnolistne w miejscowości Żelów — teren przykościelny Parafii Ewangelicko-Reformowanej.

Dodatkowo należy wspomnieć, iż teren Gminy Żelów, podobnie jak cały powiat bełchatowski, charakteryzuje się występowaniem **dużych powierzchni obszarów chronionego krajobrazu** (98,3%)¹².

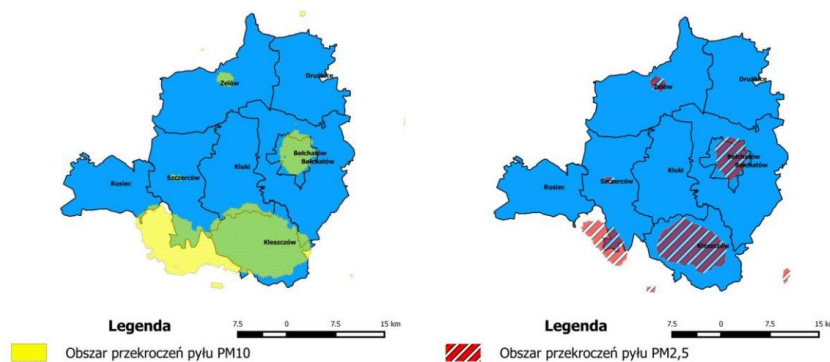
Użytki ekologiczne stanowią natomiast 1,7%.

Dodatkowo specjalny obszar ochrony siedlisk Grabia obejmuje dolinę rzeki w jej środkowym i dolnym biegu – na terenie Gminy Żelów teren ten zajmuje powierzchnię 69 ha. Inne formy ochrony przyrody na terenie Gminy nie występują.

Jednakże podkreślić należy, iż cechą charakterystyczną Gminy jest wysoka lesistość – powierzchnia gruntów leśnych, zlokalizowanych przede wszystkim w sąsiedztwie wsi Karczmy, Marszywiec, Sromutka i Wola Pszczołecka wynosi 4 538,65 ha¹³, co stanowi około 27,0% powierzchni Gminy.

Uwagę należy także zwrócić na duży udział parków, zieleńców i terenów zieleni osiedlowej, w szczególności w Mieście Żelów.

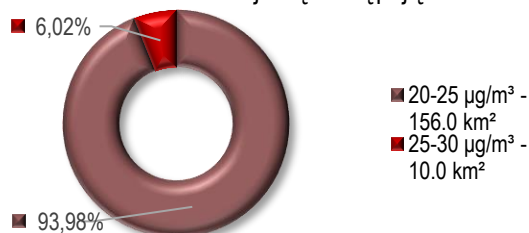
Stan powietrza na terenie Gminy Żelów można określić jako dobry. Niewielkie przekroczenia pyłów PM10 i PM2.5 występują wyłącznie na terenie samego Miasta Żelów.



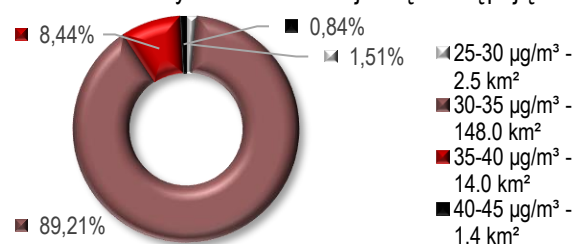
Rysunek 2. Obszary przekroczeń pyłu PM10 i PM2.5 na terenie powiatu bełchatowskiego

Źródło: „Program Ochrony Środowiska Powiatu Bełchatowskiego na lata 2016-2019 z perspektywą na lata 2020-2023”.

Średnioroczne zanieczyszczenie pyłem PM2.5 w Gminie Żelów kształtuje się następująco¹⁴:



Natomiast średnioroczne zanieczyszczenie pyłem PM10 dla Gminy Żelów kształtuje się następująco¹⁵:



¹² Strategia Rozwoju Gminy Żelów na lata 2021-2027, Warszawa-Żelów 2020 r.

¹³ Z czego 4 476,12 ha stanowią lasy.

¹⁴ <https://ongeo.pl/geoportalszelow/zanieczyszczenie-powietrza>.

¹⁵ J.w.



2.6. Sieć transportowa

2.6.1. Kierunki polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich

W związku z krajowymi planami rozwoju Centralnego Portu Komunikacyjnego — węzła przesiadkowego zlokalizowanego między Warszawą i Łodzią, którego głównym zadaniem będzie integracja transportu lotniczego, kolejowego i drogowego, po 2028 roku sieć kolejowych połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych będzie ulegać zmianom wraz z oddawaniem do użytku nowych elementów infrastrukturalnych. Zaplanowane przedsięwzięcia mają na celu poprawić spójność transportową w Polsce oraz zmniejszyć czas dojazdu koleją do CPK. Do najważniejszych elementów rozwoju sieci należy

rozbudowa linii dużych prędkości na odcinku Warszawa – CPK – Łódź w kierunku kolejnych dwóch miast wojewódzkich, tj. w kierunku Poznania i Wrocławia (z możliwością ewentualnego przedłużenia tej linii do Czech). Głównym celem wdrożenia tego rozwiązania jest skrócenie czasu przejazdu pomiędzy miastami położonymi wzdłuż wyznaczonej linii. Budowa CPK może także pośrednio wpłynąć na mniejsze miejscowości m.in. województwa łódzkiego, które w niedalekiej odległości będą miały dostęp do infrastruktury kolejowej umożliwiającej sprawne dotarcie do wskazanych miast.

2.6.1.1. Ustalenia „Krajowej Strategii Rozwoju Transportu do 2030 r.”¹⁶

W ramach rozwoju transportu w kraju wskazuje się kilka najważniejszych celów, a wśród nich **budowę zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej, poprawę bezpieczeństwa i sposobu zarządzania i organizacji systemem transportowym oraz ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko**. Podejmowane działania mają skupiać się przede wszystkim na budowie sieci powiązań wspierających rozwój nie tylko dużych aglomeracji, ale także mniejszych miast, obecnie tracących swoje funkcje, obszarów wiejskich i obszarów zagrożonych marginalizacją. Ogromne znacznie dla tych zjawisk mają obserwowane migracje ludności, wzrost liczby mieszkańców w obszarach zurbanizowanych i aglomeracjach oraz zmniejszanie się liczby

mieszkańców mniejszych miast i miasteczek oraz postępujące wyludnianie się obszarów wiejskich i zmarginalizowanych oraz o mniejszej konkurencyjności. Wspomniany powyżej prognozowany wzrost ludności w obszarach zurbanizowanych spowoduje wzrost znaczenia kolejowych przewozów pasażerskich na poziomie międzyregionalnym, przewozów między aglomeracyjnymi oraz na poziomie funkcjonalnym, tj. z wykorzystaniem systemów kolei aglomeracyjnej. **Do ważnych aspektów zapobiegających dalszym negatywnym zjawiskom demograficznym należy rozbudowa sieci komunikacyjnej w sposób łączący dominujące ośrodki regionalne i lokalne z ich zapleciami funkcjonalnymi.**

¹⁶ <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/projekt-strategii-zrownowazonego-rozwoju-transportu-do-2030-roku2>.





2.6.1.2. Ustalania „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”¹⁷

Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju została przyjęta przez Radę Ministrów 14 lutego 2017 r. i jest ona aktualizacją średniookresowej strategii rozwoju kraju, tj. „Strategii Rozwoju Kraju 2020”. Dokument ten stanowi rozwinięcie i operacjonalizację tzw. Planu Morawieckiego, w którym została sformułowana nowa wizja i model rozwoju kraju, co bezpośrednio stanowi odpowiedź na wyzwania stojące przed polską gospodarką. W rozdziale 3.2. omawianego dokumentu pn. *Pełniejsze wykorzystanie potencjału największych polskich aglomeracji* wskazane jest, że „(...)polityka

miejska wobec obszarów metropolitalnych koncentrować się będzie na: wsparciu realizacji miejskich strategii niskoemisyjnych oraz strategii ZIT, które mają podstawowe znaczenie dla celów określonych w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) w zakresie reindustrializacji, elektromobilności, ochrony środowiska i tworzenia warunków dla przyciągania zaawansowanych produktów inwestycji (zeroemisyjny transport publiczny, efektywność energetyczna itp.)”.

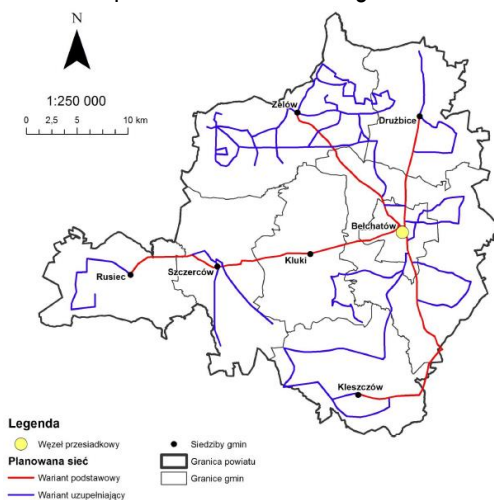
2.6.2. Plany transportowe wyższego rzędu

2.6.2.1. Ustalania „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu bełchatowskiego w perspektywie do 2025 r.”¹⁸

Powiat bełchatowski jako organizator publicznego transportu zbiorowego, planuje rozwój transportu publicznego w oparciu o świadomość mobilności miejskiej jako determinanty rozwoju społecznego i gospodarczego regionu. Zwraca się szczególną uwagę na negatywne skutki transportu, tj. wypadki komunikacyjne, destrukcyjny wpływ na środowisko naturalne i kongestię, a rozwój w sposób zrównoważony ma za zadanie zaspokojenie potrzeb mieszkańców powiatu przy jednoczesnym przeciwdziałaniu wykluczeniu społecznemu w sposób możliwie efektywny, ekonomiczny i ekologiczny. W celu osiągnięcia założonych celów powiat bełchatowski planuje w sposób racjonalny rozdzielić zadania pomiędzy transportem zbiorowym a indywidualnym, ponieważ na terenach o niskiej gęstości zaludnienia niemożliwe jest zapewnienie wszystkim zainteresowanym równego dostępu do usług publicznego transportu zbiorowego, stąd w tych obszarach dominującą rolę pełnić będzie indywidualny transport samochodowy, a transport zbiorowy jedynie spełniać będzie funkcję uzupełniającą. Natomiast na terenach o wysokiej gęstości zaludnienia, w szczególności wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych, publiczny transport zbiorowy

powinien pełnić rolę dominującą i stanowić realną alternatywę dla transportu indywidualnego.

Aby osiągnąć założone cele powiat bełchatowski zakłada możliwość zawierania odpowiednich umów i porozumień z zakresu świadczenia usług publicznej komunikacji zbiorowej z innymi jednostkami samorządu terytorialnego. Takie działanie ma przede wszystkim za zadanie zaspokoić potrzeby przewozowe wszystkich mieszkańców powiatu bełchatowskiego.



Mapa 3. Planowana sieć transportowa w ramach „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Bełchatowskiego w perspektywie do 2025 r.”

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Bełchatowskiego w perspektywie do 2025 r., str. 72.

¹⁷ <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/informacje-o-strategii-na-rzecz-odpowiedzialnego-rozwoju>

¹⁸ Uchwała Nr X/69/2015 w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Bełchatowskiego w perspektywie do 2025 r.”



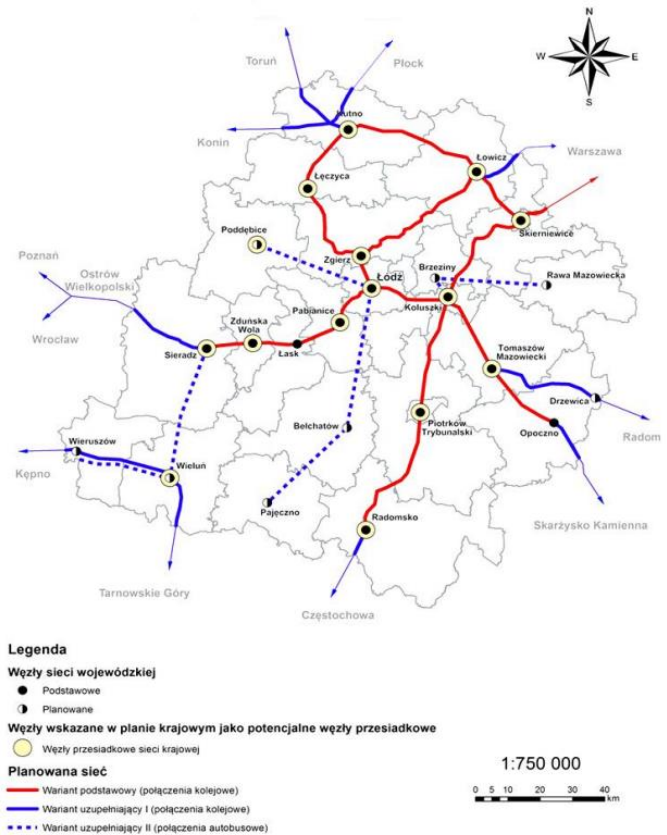
2.6.2.2. Ustalenia „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030”¹⁹

„Plan zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” wskazuje rozwiązania w obszarze przewozów pasażerskich na terenie województwa łódzkiego, w tym przede wszystkim określa sieć transportową, na której organizator (województwo łódzkie) będzie organizował przewozy. Planowana sieć komunikacyjna, na której województwo łódzkie planuje organizować przewozy, została opracowana w kontekście zapewnienia spójnej sieci transportowej umożliwiającej:

- ◆ prowadzenie obsługi jak największych potoków podróźnych oraz obsługi obszarów mających uzasadnienie społeczne, o charakterze ponadregionalnym z uwzględnieniem dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego;
- ◆ zapewnienie korzystnej oferty z punktu widzenia trasy i czasu transportu;
- ◆ komunikowania połączeń.

Sieć została zaplanowana w trzech wariantach – podstawowym, uzupełniającym I i uzupełniającym II. Wariant podstawowy określa sieć minimalną, na której będą prowadzone przewozy o charakterze użyteczności publicznej, będą to przewozy na liniach:

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



Mapa 4. Planowana sieć transportowa w ramach „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030”

Źródło: Załącznik nr 2 do „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030”.

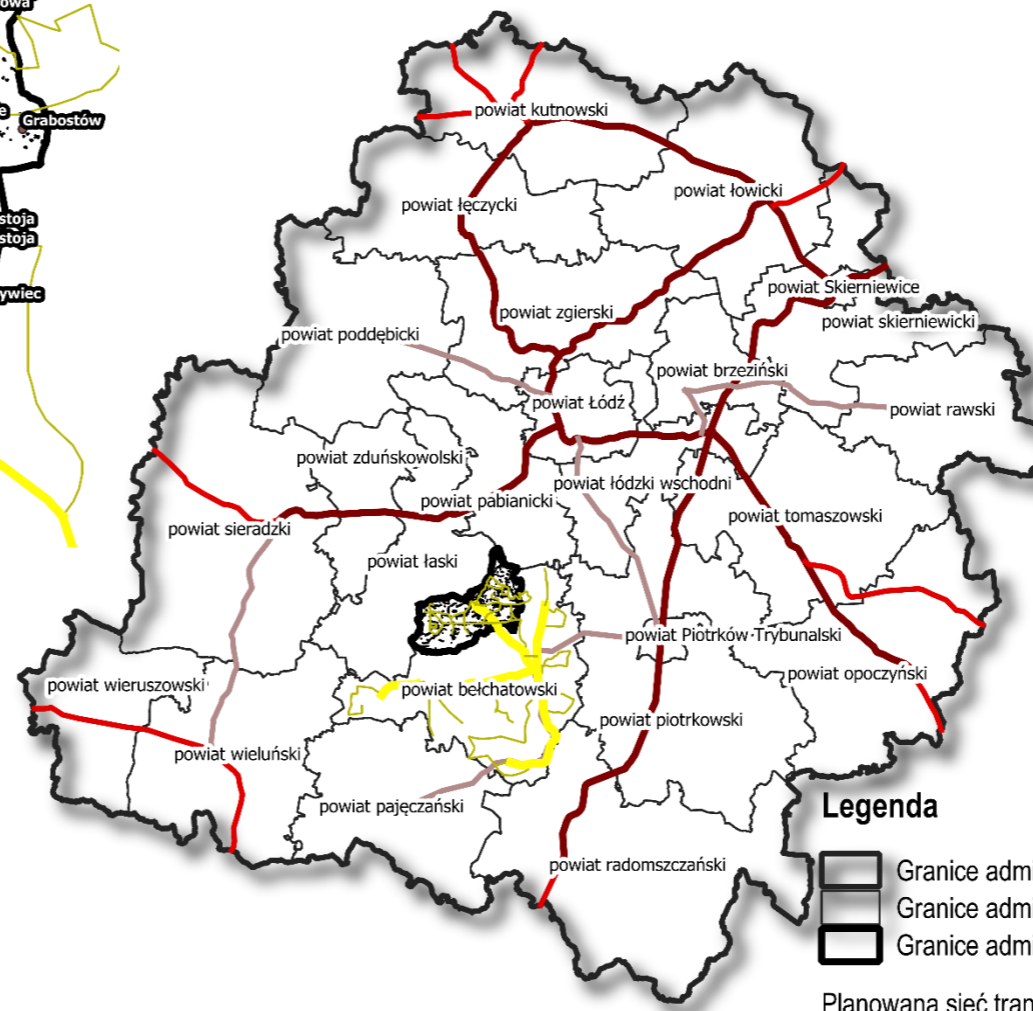
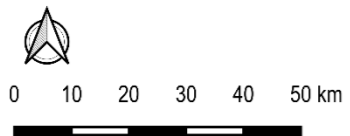
¹⁹ Dziennik Urzędowy Województwa Łódzkiego, Uchwała nr XVIII/178/15 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 27 października 2015 r. w sprawie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030, Łódź dnia 18 listopada 2015 r., poz. 4386.





Legenda

- Granice administracyjne Gminy Zelów
- Zabudowa na terenie Gminy Zelów
- Miejscowości Gminy Zelów
- Sieć dróg na terenie gminy Zelów
- Planowana sieć transportowa w ramach planu transportowego powiatu bełchatowskiego
- wariant podstawowy
- wariant uzupełniający

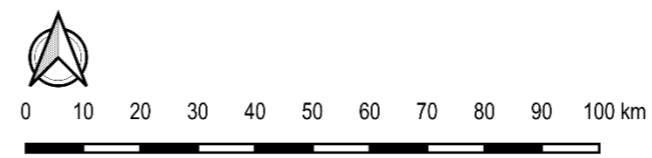


Legenda

- Granice administracyjne województwa łódzkiego
- Granice administracyjne powiatów w województwie łódzkim
- Granice administracyjne Gminy Zelów

- Planowana sieć transportowa w ramach planu transportowego powiatu bełchatowskiego
- wariant podstawowy
 - wariant uzupełniający

- Planowana sieć transportowa w ramach planu transportowego województwa łódzkiego
- Wariant podstawowy (połączenia kolejowe)
 - Wariant uzupełniający I (połączenia kolejowe)
 - Wariant uzupełniający II (połączenia autobusowe)



Mapa 5. Ustalenia planów transportowych wyższego rzędu – „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Bełchatowskiego w perspektywie do 2025 r.” oraz „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030”
 Źródło: opracowanie własne.



2.6.3. Układ drogowy

Na terenie Gminy Żelów zlokalizowanych jest 155 odcinków dróg gminnych, o łącznej długości 188,393 km.

Sieć dróg powiatowych tworzy:

- ◆ droga powiatowa nr 1903E relacji Żelów — Bujny Szlacheckie – Głupice;
- ◆ droga powiatowa nr 1904E relacji Łobudzice— Bujny Szlacheckie;
- ◆ droga powiatowa nr 1907E relacji Łęki – Walewice – Zalesie – Chajczyny – Żagliny — Kalinowa;
- ◆ droga powiatowa nr 1920E relacji Kluki – Parzno – Sromutka – Żelów;
- ◆ droga powiatowa nr 1922E relacji Żelów – Kurów;
- ◆ droga powiatowa nr 1927E relacji Żelów – Zagłówki – Kociszew – Głupice — Drużbice — do drogi 2308E;
- ◆ droga powiatowa nr 2301E relacji Brzeski — Sędziejowice – Buczek — Wola Bachorska — Malenia – Bocianicha – Zagłówki;
- ◆ droga powiatowa nr 2306E relacji Górki Grabińskie – Siedlce – Korczyńska – Wygielzów – Kurów;
- ◆ droga powiatowa nr 2308E relacji st. kolejowa Widawa – Rogoźno – Zalesie – Wygoda – Kącik – Mzurki;
- ◆ droga powiatowa nr 4912E relacji Dziadkowice – Kiki – Mauryców – Wincentów – Dobroń – Rokitnica – Karczmy — Roźniatowice.

Ponadto na terenie Gminy Żelów znajdują się dwa odcinki dróg wojewódzkich, tj.:

- ◆ droga wojewódzka nr 483 relacji Łask – Buczek – Szczerców — Częstochowa,
- ◆ droga wojewódzka nr 484 relacji Buczek – Żelów — Belchatów – Kamieńsk;
- ◆ droga wojewódzka nr 473 relacji Koło – Piotrków Trybunalski.

Niezwykle dużym atutem Gminy Żelów jest jej położenie w niewielkiej odległości od drogi ekspresowej S8, która może wpłynąć na dynamiczny, społeczno-gospodarczy rozwój znacznych obszarów Gminy.





2.6.4. Układ dróg rowerowych

Przez teren Miasta i Gminy przebiegają 2 szlaki rowerowe. tj.:

- ◆ **Szlak Braci Czeskich** – szlak rozpoczyna się w Łasku, przebiega przez Wysoczyznę Łaską i Kotlinę Szczercowską przez Zelów do Faustynowa i dalej przez Szczerców do Kleszczowa;
- ◆ **„Zelów — Łask — Zelów”** – przebiega z miejscowości Pszczółki, poprzez Wygietłów, Pożdżenice, Zelów do Łasku.

Na terenie Gminy Zelów brakuje ścieżek rowerowych. Na ten problem szczególna uwaga została zwrócona w „Strategii Rozwoju Gminy Zelów na lata 2021—2027”, gdzie w ramach zadań realizacyjnych wskazuje się konieczność m.in.

- ◆ „rozbudowy sieci dróg rowerowych i szlaków pieszo-rowerowych – tworzenie spójnego systemu ścieżek rowerowych połączonego ze ścieżkami w sąsiednich gminach”;
- ◆ „przebudowy dróg z uwzględnieniem ścieżek rowerowych, chodników i rond”;
- ◆ „stworzenie koncepcji rozwoju sieci połączeń alternatywnych (np. ścieżki rowerowe, ciągi piesze) — rozwój proekologicznego transportu publicznego/prywatnego”.²⁰

2.6.5. Układ kolejowy

Gmina Zelów od lat 90. XX wieku nie posiada połączeń kolejowych. W najbliższej okolicy (około 20 km od Zelowa) znajdują się Stacja Kolejowa PKP Kozuby, która jest stacją magistrali węglowej, tzw. węglówki, łączącej Śląsk z Pomorzem. Dodatkowo w mieście powiatowym – w Bełchatowie – znajduje się fragment linii kolejowej nr 24, na której ruch pasażerski odbywał się w latach 1987-2000, natomiast w chwili obecnej odbywa się na niej wyłącznie ruch towarowy.

²⁰ „Strategia Rozwoju Gminy Zelów na lata 2021-2027”, str. 86-93.

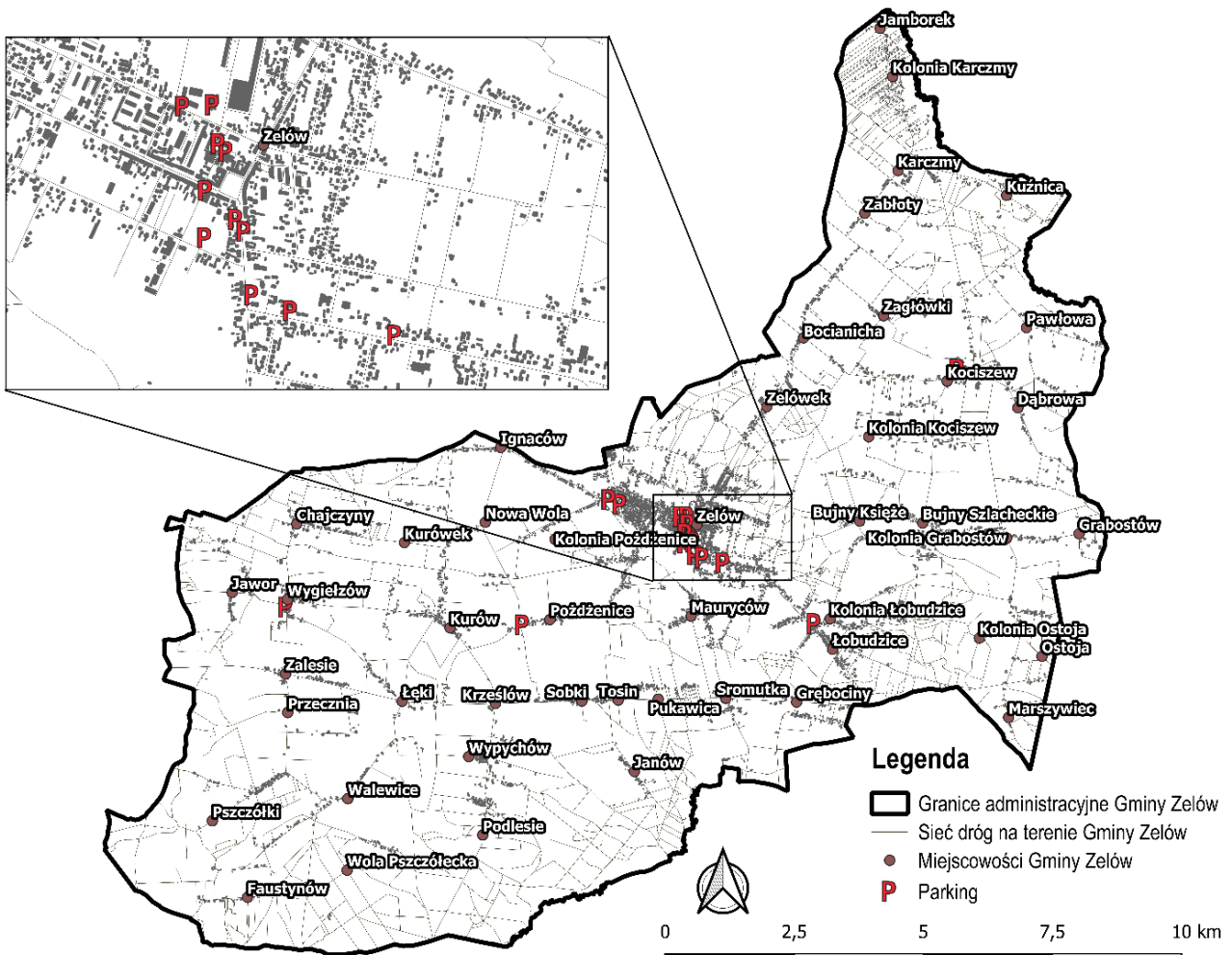


2.6.6. Miejsca postojowe na terenie Gminy Zelów

Na terenie Gminy Zelów zlokalizowanych jest kilkanaście parkingów przeznaczonych dla samochodów osobowych, tj.

- ◆ przy kościołach w: Zelowie, Łobudzicach, Kociszewie, Wygielzowie oraz Poźdżenicach;
- ◆ przy Urzędzie Miejskim w Zelowie;
- ◆ przy Ośrodku Zdrowia w Zelowie;
- ◆ przy marketach: Netto (ul. Żeromskiego), Polo Market i Sedal – (ul. Św. Anny), Biedronka (ul. Kościuszki), Dino (ul. Piotrkowska i ul. Kościuszki).

Na obszarze Gminy Zelów zidentyfikowano problem niedostatecznej liczby miejsc postojowych, w szczególności w pobliżu lokali usługowych oraz zwrócono uwagę na niedostatecznie dostosowane parametry techniczne istniejących parkingów²¹.



Mapa 6. Rozmieszczenie parkingów na terenie Gminy Zelów
Źródło: opracowanie własne.

²¹ „Strategia Rozwoju Gminy Zelów na lata 2021-2027”, str. 86-93.





3. Sieć komunikacyjna, na której realizowane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej

Gmina Żelów nie jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym. Wszystkie linie komunikacyjne obejmujące teren Gminy realizuje PKS Sp. z o.o. w Bełchatowie, ZKM w Łasku oraz przewoźnicy prywatni.

PKS Sp. z o. o. w Bełchatowie oraz przewoźnicy prywatni świadczą usługi na terenie Gminy Żelów na mocy udzielonych im zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie zbiorowym. W 2022 roku organizator publicznego transportu zbiorowego powiatu bełchatowskiego będzie realizował trzy linie komunikacyjne przebiegające przez Gminę Żelów:

- ◆ Bełchatów – Podwody – Żelów;
- ◆ Bełchatów – Żelów – Wygietłów – Mauryców;
- ◆ Bełchatów – Rożniatowice – Żelów.

ZKM w Łasku świadczy usługi publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Żelów na mocy zawartego porozumienia pomiędzy Gminą Żelów a gminą Łask²² realizując uchwałę Nr XLIII/312/2010 Rady Miejskiej w Żelowie z dnia 25 marca 2010 r. Gmina Żelów powierzyła gminie Łask wykonywanie zadań publicznych w ramach lokalnego transportu zbiorowego w zakresie i na zasadach określonych w zawartym porozumieniu²³. W imieniu gminy Łask usługi publicznego transportu zbiorowego na linii C, na trasie Łask Szpital – Żelów Pl. Dąbrowskiego i z powrotem świadczy Zakład Komunikacji Miejskiej z siedzibą w Łasku przy ul. Lutomierskiej 2.

Gmina Żelów partycypuje w kosztach realizacji usług poprzez udzielanie dotacji na rzecz gminy Łask (kwota określana jest jako iloczyn dopłaty do jednego wozokilometra i liczby kilometrów wykonanych na linii C).

Tabela 8. Zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym wydane od 2014 r.

Lp.	Numer zezwolenia	Numer linii komunikacyjnej	Nazwa linii komunikacyjnej	Oznaczenie przedsiębiorcy oraz adres i NIP lub KRS
1	1/2014	R/1	Bocianicha—Żelówek— Pożdżenice—Żelów	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Niedyszyna 40 97-400 Bełchatów KRS 0000302235
2	2/2014	R/2	Sromutka—Tosin— Mauryców—Żelów	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Niedyszyna 40 97-400 Bełchatów KRS 0000302235
3	3/2014	R/3	Sobki—Zalesie— Wygietłów—Łobudzice	Autokarczyk Sławomir Tokarczyk Sędziejowice—Kolonja 10E lok. 1 98-160 Sędziejowice NIP 7691006947
4	4/2014	R/4	Bujny Księżę— Grabostów— Łobudzice—Bujny Szlacheckie	Autokarczyk Sławomir Tokarczyk Sędziejowice-Kolonja 10E lok. 1 98-160 Sędziejowice NIP 7691006947
5	1/2015	R/5	Zagłówki—Karczmy— Kociszew—Łobudzice	Autokarczyk Sławomir Tokarczyk Sędziejowice—Kolonja 10E lok. 1 98-160 Sędziejowice NIP 7691006947

²² Porozumienie z dnia 1 kwietnia 2010 r., Dziennik Urzędowy Województwa Łódzkiego Nr 151, poz. 1252.

²³ J.w.



6	2/2015	R/6	Walewice—Zalesie— Wypychów—Janów— Łobudzice	Autokarczyk Sławomir Tokarczyk Sędziejowice-Kolonia 10E lok. 1 98-160 Sędziejowice NIP 7691006947
7	4/2015	R/8	Bocianicha—Zelówek— Pożdżenice—Zelów	Autokarczyk Sławomir Tokarczyk Sędziejowice-Kolonia 10E lok. 1 98-160 Sędziejowice NIP 7691006947
8	1/2016	R/11	Zelów—Sromutka— Zelów	Autokarczyk Sławomir Tokarczyk Sędziejowice-Kolonia 10E lok. 1 98-160 Sędziejowice NIP 7691006947
9	1/2017	R/12	Wygielzów—Kurów— Zalesie—Janów	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Niedyszyna 40 97-400 Bełchatów KRS 0000302235
10	2/2017	R/13	Kurówek—Walewice— Sobki—Łobudzice	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Niedyszyna 40 97-400 Bełchatów KRS 0000302235
11	3/2017	R/14	Zagłówki—Łobudzice— Karczmy—Kociszew	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Niedyszyna 40 97-400 Bełchatów KRS 0000302235
12	1/2020	R/15	Pożdżenice—Kolonia Pożdżenice—Zelów	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Niedyszyna 40 97-400 Bełchatów KRS 0000302235
13	1/2021	R/16	Grębociny—Ostoja— Bujny Szlacheckie — Łobudzice	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Niedyszyna 40 97-400 Bełchatów KRS 0000302235

Źródło: Urząd Miejski w Żelowie.





4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

4.1. Informacje wstępne

Do generatorów ruchu zaliczane są przede wszystkim obiekty użyteczności publicznej, do których należą budynki administracji publicznej, kultury, oświaty, edukacji, opieki zdrowotnej, sportu i rekreacji oraz turystyki. Realizowane w ww. obiektach usługi oraz pełnione funkcje determinują charakter realizowanych do nich podróży, w tym cykliczność, częstotliwość i pory ich odbywania.

Obiekty związane z edukacją oraz miejsca pracy generują ruch o charakterze cyklicznym i codziennym, o stale określonych porach, po określonej w przeważającej części trasie.

Uczniowie stanowią zazwyczaj jedną z największych grup pasażerów publicznego transportu zbiorowego regularnie korzystających z oferowanych usług przewozowych. Realizacja podróży związanej z trasą dom – nauka – dom zakwalifikowana jest do podróży obligatoryjnych, zasadniczo realizowanych właśnie transportem publicznym. W związku z powyższym oczekują oni, aby oferta przewozowa dopasowana była do ich preferencji, gdyż potrzebują sprawnego, łatwego i pewnego połączenia z miejsca zamieszkania do miejsca nauki o określone porze dnia.

Istotną rolę wśród generatorów ruchu odgrywają także zakłady pracy, które wywołują obligatoryjne i cykliczne podróże relacji dom – praca – dom.

Na terenie Gminy Zelów zarejestrowanych było w 2020 r. 1 118 podmiotów gospodarczych²⁴, z czego tylko 1 podmiot zatrudniał więcej niż 249 osób. Najwięcej podmiotów gospodarczych to mikro przedsiębiorstwa zatrudniające do 9 osób.

W Gminie Zelów szczególną uwagę należy zwrócić na podróże osób starszych związane z ochroną zdrowia, zakupami i kultem religijnym – takie podróże charakteryzują się incydentalnością i niepowtarzalnością.

Gmina Zelów charakteryzuje się dodatkowo dwoma, dużymi generatorami ruchu, tj.:

- ◆ **Zalew – Kąpielisko „Patyki”**, które zlokalizowane jest we wschodniej części gminy w miejscowości Kolonia Łobudzice oraz
- ◆ **Targowisko Miejskie w Zelowie** przy ul. Poznańskiej 8, które czynne jest w każdą środę w godzinach 05:00-15:00 oraz piątki i soboty w godzinach 06:00-12:00, co generuje szczególny ruch w godzinach handlu^{25 26}.

Organizując publiczny transport zbiorowy na obszarze Gminy Zelów istotną kwestią pozostają dodatkowo godziny otwarcia instytucji i obiektów, stanowiących jednocześnie najważniejsze generatory ruchu. Z analizy najistotniejszych obiektów edukacyjnych, administracyjnych i kulturowych wynika, iż większość z nich funkcjonuje w godzinach 07:00-17:00, zatem środki komunikacji publicznej powinny w szczególnym stopniu być dopasowane do ww. godzin otwarcia i umożliwiać możliwie jak największej grupie mieszkańców dojazd do nich.

²⁴ Główny Urząd statystyczny. Stan na 31.12.2020 r.

²⁵ Uchwała nr XXXIII/383/2022 Rady Miejskiej w Zelowie z dnia 31 stycznia 2022 r. w sprawie wyznaczenia miejsca handlu przez rolników i ich domowników produktami rolnymi na terenie Gminy Zelów

²⁶ Zmiana uchwały nr VI/59/2019 Rady Miejskiej w Zelowie z dnia 28 marca 2019 r. w sprawie ustalenia regulaminu Targowiska Miejskiego w Zelowie ul. Poznańska 8.

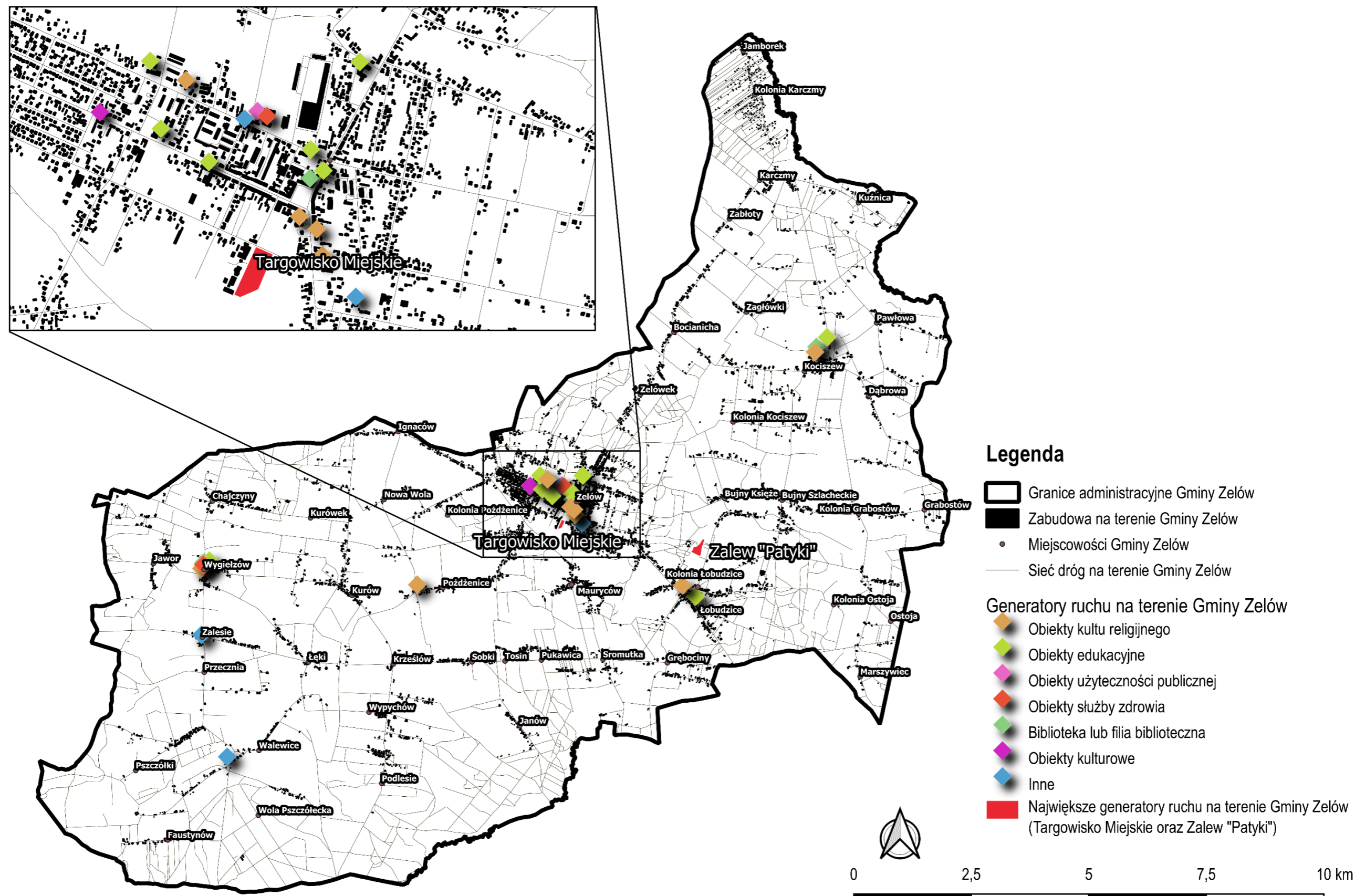


4.2. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej – najistotniejsze generatory ruchu

Do najważniejszych generatorów ruchu na terenie Gminy Żelów należy:

- ◆ Urząd Miejski w Żelowie,
adres: ul. Żeromskiego 23, 97-425 Żelów.
- ◆ Zakład Usług Komunalnych,
adres: ul. Żeromskiego 28, 97-425 Żelów.
- ◆ Żelowskie Centrum Medyczne, Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Żelowie,
adres: ul. Żeromskiego 21, 97-425 Żelów.
- ◆ Filia Żelowskiego Centrum Medycznego, Samodzielnego Publicznego Zakładu Opieki Zdrowotnej w Wygielzowie,
adres: Wygielzów 29, 97-425 Żelów.
- ◆ Dom Kultury w Żelowie,
adres: ul. Kościuszki 74, 97-425 Żelów.
- ◆ Miejsko-Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Żelowie,
adres: ul. Piotrkowska 12, 97-425 Żelów.
- ◆ Klub Seniora w Zalesiu,
adres: Zalesie 37, 97-425 Żelów.
- ◆ Środowiskowy Dom Samopomocy w Walewicach,
adres: Walewice 42, 97-425 Żelów.
- ◆ Biblioteka Publiczna Miasta i Gminy w Żelowie,
adres: Pl. Dąbrowskiego 9, 97-425 Żelów.
- ◆ Filia Biblioteczna w Kociszewie,
adres: Kociszew 61A, 97-425 Żelów.
- ◆ Filia Biblioteczna w Wygielzowie,
adres: Wygielzów 26, 97-425 Żelów.
- ◆ Przedszkole Samorządowe Nr 1 w Żelowie,
adres: ul. Kościuszki 57, 97-425 Żelów.
- ◆ Przedszkole Samorządowe Nr 4 w Żelowie,
adres: ul. Żeromskiego 4/1, 97-425 Żelów.
- ◆ Szkoła Podstawowa Nr 2 w Żelowie,
adres: ul. Kościuszki 40/42, 97-425 Żelów.
- ◆ Szkoła Podstawowa Nr 4 w Żelowie,
adres: Żeromskiego 53, 97-425 Żelów.
- ◆ Szkoła Podstawowa w Wygielzowie,
adres: Wygielzów 17a, 97-425 Żelów.
- ◆ Szkoła Podstawowa w Łobudzicach z filią w Bujnach Szlacheckich,
adres: Łobudzice 54, 97-425 Żelów.
- ◆ Szkoła Podstawowa w Kociszewie,
adres: Kociszew 32, 97-425 Żelów.
- ◆ Zespół Szkół Ogólnokształcących w Żelowie,
adres: ul. Kilińskiego 40, 97-425 Żelów.
- ◆ Zespół Szkół Ponadpodstawowych w Żelowie (prowadzi powiat bełchatowski),
adres: ul. Kilińskiego 5, 97-425 Żelów.
- ◆ Parafia Rzymskokatolicka Matki Bożej Częstochowskiej w Żelowie,
adres: ul. Sienkiewicza 3, 97-425 Żelów.
- ◆ Parafia Ewangelicko—Reformowana w Żelowie,
adres: ul. Sienkiewicza 14a, 97-425 Żelów.
- ◆ Kościół Ewangelicko-Augsburski w Żelowie,
adres: ul. Żeromskiego 43, 97-425 Żelów.
- ◆ Kościół Chrześcijan Baptystów w Żelowie,
ul. Sienkiewicza 8, 97-425 Żelów.
- ◆ Kościół Nawrócenia Św. Pawła i NNMP w Wygielzowie,
adres: Wygielzów 33, 97-425 Żelów.
- ◆ Kościół Św. Teodora Męczennika i NSPJ w Kociszewie,
adres: Kociszew 1, 97-425 Żelów.
- ◆ Kościół Św. Wawrzyńca i Tomasza w Łobudzicach,
adres: Łobudzice Kolonia 12, 97—425 Żelów.
- ◆ Kościół Św. Kazimierza i Św. Barbary w Pożdżenicach,
adres: Pożdżenice 172, 97-425 Żelów.
- ◆ Targowisko Miejskie,
adres: ul. Poznańska 8, 97-425 Żelów.
- ◆ Zalew – Kąpielisko „Patyki”,
adres: Kolonia Łobudzice, 97-425 Żelów.





Mapa 7. Rozmieszczenie najistotniejszych generatorów ruchu na terenie Gminy Zelów
Źródło: opracowanie własne.



4.3. Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców Gminy Żelów

Wśród aktywnych zawodowo mieszkańców Gminy Żelów 1 626 osób wyjeżdża do pracy do innych gmin, a 441 pracujących przyjeżdża do pracy spoza Gminy — tak więc saldo przyjazdów i wyjazdów do pracy wynosi - 1 185.

Natomiast wśród aktywnych zawodowo mieszkańców Miasta 836 osób wyjeżdża do pracy do innych miast, a 296 pracujących przyjeżdża do pracy spoza Gminy — saldo przyjazdów i wyjazdów do pracy wynosi -540.²⁷

Warto podkreślić, iż Bełchatów — miasto powiatowe — stanowi cel dojazdów do pracy wielu mieszkańców powiatu, w związku z czym głównym celem podróży mieszkańców Gminy Żelów jest gmina Bełchatów i sąsiadująca z nią gmina Kleszczów. Warto także podkreślić, iż wyniki Narodowego Spisu Powszechnego z 2011 r. wskazują, że od 5,01% do 10,0% osób zatrudnionych w gminie zamieszkania (Gminie Żelów) przyjeżdża do pracy w Łodzi.

²⁷ https://www.polskawliczbach.pl/gmina_Zelow#rynek-pracy





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

Art. 11 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym określa, iż w przypadku planu transportowego opracowywanego przez „wójta, burmistrza, prezydenta miasta, zarząd związku międzygminnego – uwzględnia się ogłoszony plan transportowy opracowany przez starostę, zarząd związku powiatów, zarząd związku powiatowo-gminnego, o ile jest utworzony lub marszałka województwa – w zakresie linii komunikacyjnych, na których jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej”.

Warto jednakże podkreślić, iż „Plan zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” nie planuje realizacji linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej przebiegających przez teren Gminy Żelów, zarówno w wariantcie podstawowym jak i wariantcie uzupełniającym. Połączenia autobusowe zaplanowane są m.in. z Łodzi w kierunku miasta powiatowego – Bełchatowa. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Bełchatowskiego w perspektywie do 2025 r.” zakłada natomiast w wariantcie podstawowym skomunikowanie Bełchatowa – siedziby powiatu – z Gminą miejsko-wiejską Żelów. W tym celu Powiat Bełchatowski otrzymuje coroczną pomoc finansową w formie dotacji na realizację zadania w zakresie publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich na terenie Gminy Żelów. Co istotne, pierwotnie zaplanowany przebieg linii komunikacyjnej został zmodyfikowany w wyniku analizy zgłaszanych potrzeb przewozowych przez mieszkańców Gminy. Stąd też nastąpiło przetrasowanie linii komunikacyjnej w celu uwzględnienia miejscowości Bujny Szlacheckie, Bujny Księżę, Grabostów oraz Podlesie. W 2022 roku dofinansowanie obejmuje trzy linie komunikacyjne przebiegające przez Gminę Żelów:

- ◆ Bełchatów – Podwody – Żelów;
- ◆ Bełchatów – Żelów – Wygielzów – Mauryców;
- ◆ Bełchatów – Rożniatowice – Żelów.

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców Gminy Żelów, mając na celu walkę z wykluczeniem komunikacyjnym oraz chcąc zapewnić lokalne połączenia autobusowe Gmina Żelów planuje, w miarę możliwości finansowych, uruchomienie połączeń transportowych, które będą stanowiły uzupełnienie już istniejącej sieci komunikacyjnej oraz będą adekwatne do zgłaszanych potrzeb przewozowych.

Gmina Żelów, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dostosowywała ofertę przewozową do zmieniających się potrzeb transportowych mieszkańców m.in. w oparciu o wnioski pasażerów dotyczące tras czy rozkładów jazdy, jak również w związku z pojawiającymi się istotnymi, z punktu widzenia gminnych przewozów, generatorami ruchu. Ponadto relacje i trasy będą uwzględniać wytyczne nakreślone przez studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego.

Czynnikami wpływającymi na kształtowanie przebiegu i kierunków linii komunikacyjnych na terenie Gminy Żelów są przede wszystkim:

- ◆ liczba mieszkańców i gęstość zaludnienia;
- ◆ sytuacja społeczno-gospodarcza;
- ◆ rozwój przestrzenny Gminy Żelów;
- ◆ rozmieszczenie głównych generatorów ruchu.

Ponadto w przypadku Gminy Żelów szczególną uwagę zwrócono na lokalne uwarunkowania, wydarzenia i obiekty, do których niewątpliwie zaliczyć należy Targowisko Miejskie i Zalew – Kąpielisko „Patyki”.

Celem organizacji sieci komunikacyjnej będzie zabezpieczenie realizacji podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców Gminy ze szczególnym uwzględnieniem osób niemogących samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego (np. uczniów) oraz podnoszenie atrakcyjności oferty przewozowej.

Poniższa tabela zawiera szczegóły dotyczące planowanych linii komunikacyjnych w Gminie Żelów.



Tabela 9. Linie komunikacyjne, na których jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Nr linii*	Przebieg linii	Przybliżona liczba kilometrów	Obecna liczba kursów w dzień nauki szkolnej	Planowana minimalna liczba kursów ²⁸ w dzień nauki szkolnej
A1	Zalesie – Przecznia – (Pszczółki) — Walewice – Łęki – Krześlów – Wypychów – Podlesie – Sobki – Tosin – Pukawica – Mauryców – Zelów	18,50 km	—	16
A2	Zelów – Zelówek – Bocianicha — (Zagłówki) — Zabłoty — Karczmy	10,11 km	—	16
B1	Zelów – Bujny Księżę – Bujny Szlacheckie – Kolonia Grabostów – (Grabostów) – Kolonia Kociszew – Kociszew	14,10 km	—	16
B2	Zelów – Mauryców – Sromotka – Grębociny – Łobudzice – Kolonia Łobudzice — Bujny Szlacheckie – Kolonia Grabostów — Ostoja	15,28 km	—	16
B3	(Zelów) – Pożdżenice – Kurów – Kurówek – Chajczyny – Wygierzów – Kurów – Kolonia Pożdżenice – Zelów	19,79 km	—	16
C1	Zelów — Łask	16,46 km	—	8
C2	Zelów – Bełchatów	19,81 km	—	8
C3	Zelów — Szczerców	20,96 km	—	8

*oznaczenie linii jest umowne i może ulec zmianie.

(Pszczółki) – wariantowy wjazd do miejscowości.

Źródło: opracowanie własne.

Dotychczas potrzeby komunikacyjne mieszkańców Gminy, związane między innymi z dojazdem do miasta powiatowego – Bełchatowa, realizowane były przez linie organizowane przez powiat bełchatowski lub prywatnych przedsiębiorców. Sieć ta, niedostatecznie rozwinięta na terenie Gminy Zelów, powinna zostać rozszerzona o kolejne linie łączące wszystkie miejscowości Gminy, umożliwiając skomunikowanie tych miejscowości z węzłami przesiadkowymi i alternatywny dojazd do Bełchatowa.

Postuluje się, aby w ramach posiadanych możliwości finansowych Gminy, **w pierwszej kolejności wdrożyć kursy autobusowe na liniach wewnątrzgminnych** (według Mapy nr 8) **a następnie dążyć do wdrożenia kursów wybiegających poza granice Gminy** (w kierunku: Bełchatowa, Łasku i Szczercowa), jednakże tu należy mieć na uwadze, iż uruchomienie połączeń poza granicami Gminy będzie uwarunkowane zawarciem stosownych porozumień z gminami na terenach których linie będą przebiegały.

Rozkłady jazdy powinny zostać dostosowane do charakteru Gminy oraz sygnalizowanych w ramach badania ankietowego potrzeb mieszkańców (szczegółowy opis w rozdz. 8). Szczególną uwagę należy zwrócić na dostosowanie liczby kursów w dni nauki szkolnej oraz podczas przerw dzieci i młodzieży w placówkach edukacyjnych. Większa częstotliwość kursów powinna zostać zachowana w dni nauki szkolnej, natomiast poza tym okresem należy utrzymać kilka kursów, które umożliwią dojazd do siedziby Gminy, w szczególności w dni, kiedy funkcjonuje Targowisko Miejskie, a w okresie wakacyjnym dojazd do Zalewu – Kąpieliska „Patyki”.

Za konieczne uznaje się skoordynowanie rozkładów jazdy planowanych linii z rozkładami jazdy linii już funkcjonujących na terenie Gminy Zelów oraz skoordynowanie kursów umożliwiając tym samym pasażerom przesiadkę i kontynuację jazdy w dowolnym kierunku.

²⁸ Jako kurs należy rozumieć przejazd w jedną stronę.





Tabela 10. Proponowana minimalna częstotliwość kursów na poszczególnych liniach

Nr linii	Przybliżona liczba wozokilometrów wykonywanych w ciągu doby na danej trasie	Typ dnia	Proponowana minimalna częstotliwość kursowania					
			05:00 -07:00	07:00 -09:00	09:00 -14:00	14:00 -18:00	18:00 -20:00	20:00 -23:00
A1	296,00	Dzień nauki szkolnej	2	4	2	4	2	2
	111,00	Dzień roboczy (podczas przerw w placówkach edukacyjnych)	0	2	2	2	0	0
	111,00	Sobota	0	2	2	2	0	0
	74,00	Niedziela i święta	0	2	2	0	0	0
A2	161,76	Dzień nauki szkolnej	2	4	2	4	2	2
	60,66	Dzień roboczy (podczas przerw w placówkach edukacyjnych)	0	2	2	2	0	0
	60,66	Sobota	0	2	2	2	0	0
	40,44	Niedziela i święta	0	2	2	0	0	0
B1	225,60	Dzień nauki szkolnej	2	4	2	4	2	2
	84,60	Dzień roboczy (podczas przerw w placówkach edukacyjnych)	0	2	2	2	0	0
	84,60	Sobota	0	2	2	2	0	0
	56,40	Niedziela i święta	0	2	2	0	0	0
B2	244,48	Dzień nauki szkolnej	2	4	2	4	2	2
	91,68	Dzień roboczy (podczas przerw w placówkach edukacyjnych)	0	2	2	2	0	0
	91,68	Sobota	0	2	2	2	0	0
	61,12	Niedziela i święta	0	2	2	0	0	0
B3	316,64	Dzień nauki szkolnej	2	4	2	4	2	2
	118,74	Dzień roboczy (podczas przerw w placówkach edukacyjnych)	0	2	2	2	0	0
	118,74	Sobota	0	2	2	2	0	0
	79,16	Niedziela i święta	0	2	2	0	0	0
C1	244,48	Dzień nauki szkolnej	1	2	1	2	1	1
	91,68	Dzień roboczy (podczas przerw w placówkach edukacyjnych)	1	2	1	2	1	1
	91,68	Sobota	1	2	1	2	1	1
	61,12	Niedziela i święta	1	2	1	2	1	1
C2	316,64	Dzień nauki szkolnej	1	2	1	2	1	1
	118,74	Dzień roboczy (podczas przerw w placówkach edukacyjnych)	1	2	1	2	1	1
	118,74	Sobota	1	2	1	2	1	1
	79,16	Niedziela i święta	1	2	1	2	1	1
C3	131,68	Dzień nauki szkolnej	1	2	1	2	1	1
	131,68	Dzień roboczy (podczas przerw w placówkach edukacyjnych)	1	2	1	2	1	1
	131,68	Sobota	1	2	1	2	1	1
	131,68	Niedziela i święta	1	2	1	2	1	1

Źródło: opracowanie własne.





Węzeł przesiadkowy

Postuluje się utworzenie węzła przesiadkowego w centrum Miasta Żelów, w celu umożliwienia pasażerom dogodnych przesiadek na linie komunikacji zbiorowej organizowane przez inne jednostki samorządu terytorialnego i/lub przewoźników prywatnych.



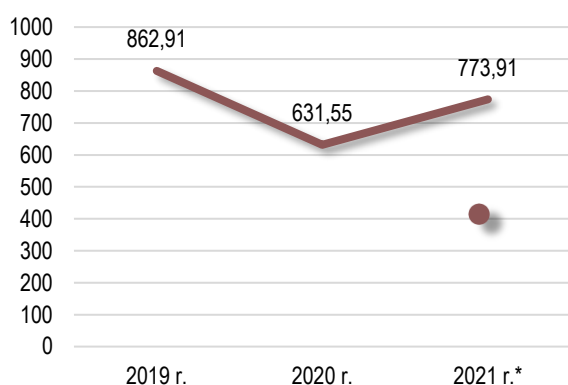


6. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

6.1. Źródła i formy finansowania usług przewozowych

Obecnie Gmina Zelów jako jednostka samorządu terytorialnego nie organizuje usług publicznego transportu zbiorowego.

Gmina Zelów otrzymuje należności za korzystanie przewoźników z przystanków autobusowych należących do Gminy Zelów, które w ostatnich trzech latach kształtowały się następująco:



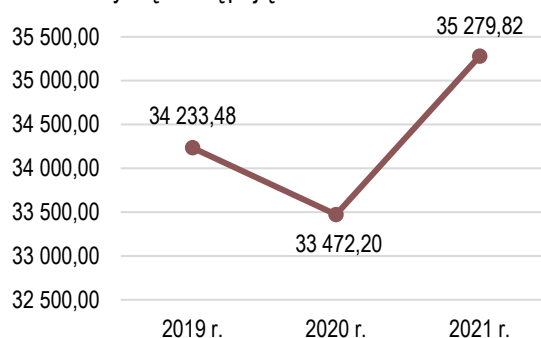
Wykres 3. Wielkość wpływów za korzystanie z przystanków autobusowych należących do Gminy Zelów [zł]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Urząd Miejski w Zelowie.

Oplaty za zatrzymywanie pojazdów na przystankach i dworcach stanowią dochody właściwej jednostki samorządu terytorialnego. Mogą być one przeznaczone wyłącznie na utrzymanie tych obiektów, a w przypadku Gminy również na ich „budowę, przebudowę i remont”.

Na terenie Gminy Zelów usługi publicznego transportu zbiorowego świadczy na linii C gmina Łask, a Gmina Zelów partycypuje w kosztach realizacji usług poprzez udzielanie dotacji na rzecz Gminy Łask (kwota określana jest jako iloczyn dopłaty do jednego wozokilometra i liczby kilometrów wykonanych na linii C).

W ostatnich trzech latach udzielone dotacje kształtowały się następująco:



Wykres 4. Wielkość udzielonych dotacji na usługi publicznego transportu zbiorowego w latach 2019 – 2021

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Urząd Miejski w Zelowie.

Gmina Zelów będzie finansowała własne usługi publicznego transportu zbiorowego w przypadku, gdy rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie mogło polegać na:

- ◆ **pobieraniu przez operatora**, któremu Gmina Zelów powierzy (w drodze przetargu lub bezprzetargowo) świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio przez Gminę **opłat w związku z realizacją usług** świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego za sprzedaż biletów;



- ◆ przekazaniu operatorowi tzw. **rekompensaty** (wynagrodzenia) z tytułu:
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym,
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości powiatu legnickiego, o ile zostaną takie ustanowione,
 - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
- ◆ Źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej będą w szczególności:
 - ◆ środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, w tym przypadku Gminy Żelów;
 - ◆ środki z budżetu państwa, w tym w szczególności:
 - dopłata do przewozów z tytułu stosowania obowiązujących ustawowych ulg w przewozach pasażerskich,
 - środków z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych;
 - ◆ środki pochodzące od innych jednostek samorządu terytorialnego m.in. w formie:
 - pomocy finansowej,
 - dotacji w związku z możliwymi do zawarcia porozumieniami powiatowymi;
 - ◆ przychody ze sprzedaży biletów;
 - ◆ środki pochodzące z krajowych lub unijnych programów wsparcia dla publicznego transportu zbiorowego o ile takowe będą dostępne a organizator będzie mógł być ich beneficjentem, w tym w szczególności dotyczące rozwoju elektromobilności.

6.2. Rentowność linii komunikacyjnych

Transport o charakterze użyteczności publicznej, który organizowany i finansowany jest przez jednostki samorządu terytorialnego **ma za zadanie spełniać potrzeby mieszkańców w zakresie potrzeby przemieszczania się i pełni rolę społeczną**. Zatem z uwagi na swój charakter i cel, jaki spełnia publiczny transport zbiorowy, jest on z zasady działania

nierentowny a rentowność poszczególnych linii komunikacyjnych, jak i osiąganie zysku, nie jest priorytetem organizatora, ponieważ **pierwszorzędne znaczenie ma w tym przypadku zapewnienie mieszkańcom usług transportu zbiorowego o odpowiednich, uprzednio zdefiniowanych standardach**.



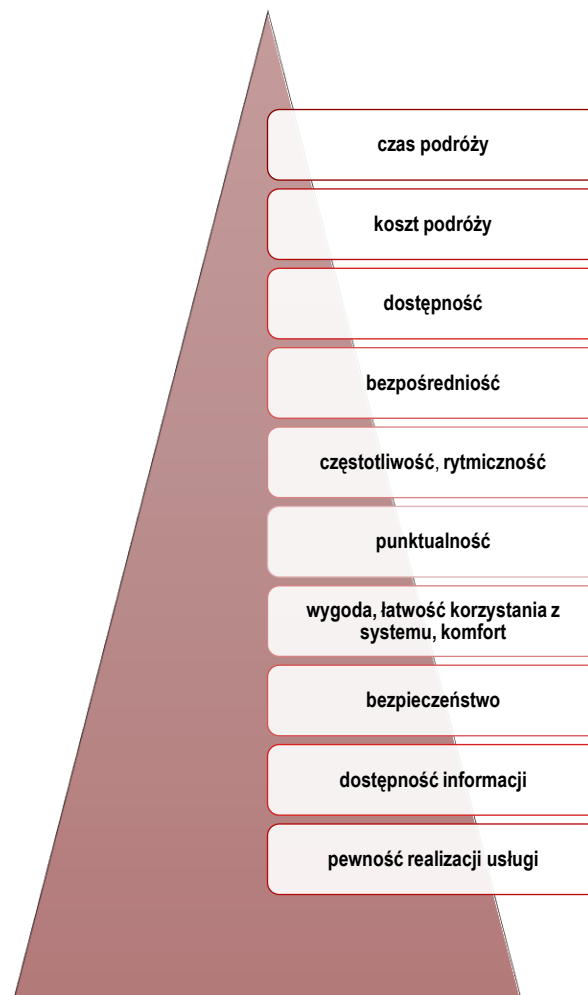


7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

7.1. Postulaty przewozowe

Ranking postulatów przewozowych oraz stopień ich spełnienia to zestaw determinant wskazujących na kierunki kształtowania podziału zadań przewozowych w transporcie zbiorowym z punktu widzenia pasażera. Podział zadań przewozowych jest mierzony udziałem poszczególnych środków transportu w przewozach i obliczany jako stosunek liczby podróży realizowanych danym środkiem transportu do ogólnej liczby wykonywanych podróży. Standard świadczonych usług komunikacyjnych w Żelowie Gmina planuje rozpatrywać przy pomocy następujących postulatów przewozowych:

- ◆ **bezpośredniość** – możliwość dotarcia do celu bez przesiadek;
- ◆ **częstotliwość** – podstawowe standardy częstotliwości kursowania linii w dniu powszednim w godzinach porannych szczytów (06:00-09:00), popołudniowych szczytów (14:00-18:00) oraz w soboty w południe i niedziele po południu;
- ◆ **dostępność** – odległość do przystanku wyrażona w minutach i metrach, udział niskowejściowego taboru, dostęp dla osób niepełnosprawnych do przystanku;
- ◆ **informacja** – wszystkie dostępne źródła informacji o transporcie publicznym;
- ◆ **niezawodność** – udział niezrealizowanych kursów autobusowych w stosunku do wszystkich kursów planowych;
- ◆ **niski koszt** – taryfa biletowa (ceny podstawowych biletów jednorazowych i okresowych);
- ◆ **prędkość** – poziom prędkości komunikacyjnej autobusów;
- ◆ **punktualność** – udział kursów zrealizowanych z określonym odchyleniem rozkładu jazdy;
- ◆ **wygoda** – udział pojazdów klimatyzowanych, niskowejściowych, zapewnienie miejsc siedzących, wyposażenie w WiFi oraz ładowarki USB.



Rysunek 3. Wymagania jakościowe stawiane przez podróżnych
Źródło: A. Mężyk, S. Zamkowska, *Problemy transportowe miast. Stan i kierunki rozwiązań*.

Warto pamiętać, iż wysoka jakość usług, która odpowiada wymaganiom i preferencjom użytkowników jest podstawowym warunkiem skutecznego oddziaływania w kierunku przejęcia obsługi potrzeb mobilności przez różne formy transportu zbiorowego.



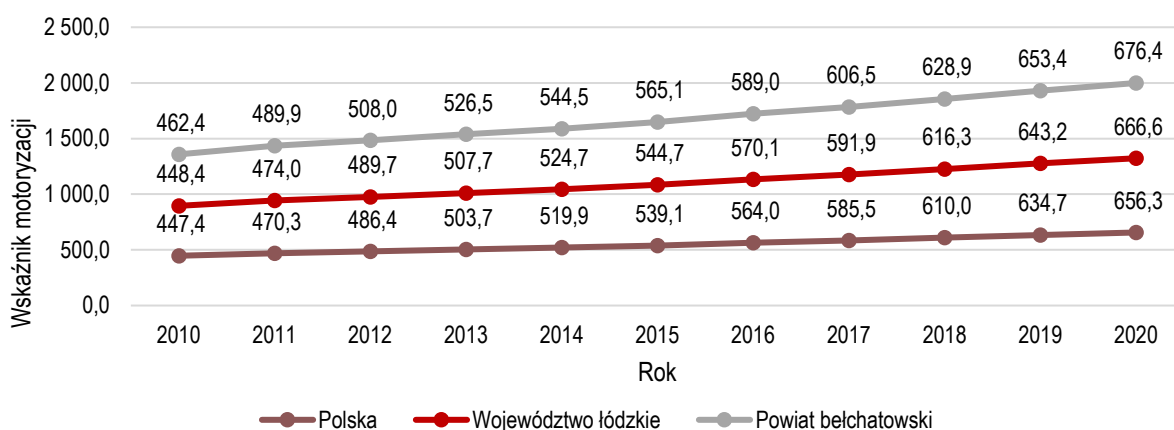
7.3. Wskaźnik motoryzacji

Zarówno w Polsce jak i całej Europie dostrzega się intensywny rozwój motoryzacji. Takie zjawisko ma bezpośrednie konsekwencje i wpływa na wzrost zanieczyszczenia środowiska naturalnego, kongestię na drogach i pogarszającą się jakość życia osób zamieszkujących tereny zurbanizowane. Prowadzona w wielu regionach polityka zrównoważonego rozwoju ma na celu przede wszystkim zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publicznym transportem zbiorowym a transportem indywidualnym.

Na poniższym wykresie przedstawiony został wskaźnik motoryzacji (pojazdy samochodowe) w Polsce, województwie łódzkim i powiecie bełchatowskim (ze względu na dostępność udostępnianych danych wyłącznie z dokładnością do poziomu powiatu).

Obciążenie ruchem sieci drogowej jest zależne między innymi od częstotliwości wykorzystania samochodów osobowych w codziennych podróżach oraz stopnia motoryzacji, czyli liczby samochodów osobowych przypadających na 1 000 mieszkańców. Wskaźnik motoryzacji obliczany jest jako stosunek liczby pojazdów do ogólnej liczby ludności w poszczególnych gminach w przeliczeniu na 1 000 osób.

$$\text{ws. motoryzacji} = \frac{\text{liczba pojazdów}}{\text{liczba ludności}} * 1\,000$$



Wykres 5. Wskaźnik motoryzacji w latach 2010-2020 w powiecie bełchatowskim, województwie łódzkim oraz w całym kraju
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Główny Urząd Statystyczny.

W każdym analizowanym roku wartość wskaźnika motoryzacji w powiecie bełchatowskim rosła i była zdecydowanie wyższa od wartości wskaźnika motoryzacji odnotowywanego w tym samym okresie na obszarze całego województwa łódzkiego i kraju. W 2020 roku wskaźnik ten wyniósł w powiecie bełchatowskim ponad 676 samochodów na 1 000 mieszkańców (wzrost o 214 samochodów, tj. 46,28% w stosunku do 2010 roku). Choć wartość wskaźnika motoryzacji w powiecie bełchatowskim jest wyższa niż w województwie łódzkim i kraju to warto podkreślić, iż tempo jego wzrostu kształtuje się na podobnym poziomie — +48,66% w województwie łódzkim i +46,69% w Polsce w odniesieniu do wartości odnotowanych w 2010 roku.

Rosnący wskaźnik motoryzacji oznacza, że rokrocznie wzrasta liczba samochodów osobowych, które stanowią realną konkurencję dla usług publicznego transportu zbiorowego. Jednakże należy także dostrzec, iż rosnąca liczba pojazdów indywidualnych może być wywołana chociażby niewystarczającą i niedostatecznie dostosowaną do potrzeb mieszkańców komunikacją zbiorową, przez co mieszkańcy terenu nijako zmuszeni są do odbywania podróży samochodem osobowym. **W związku z powyższym działania władz lokalnych powinny być w pierwszej kolejności skierowane na poprawę dostępności i jakości usług publicznego transportu zbiorowego, zarówno w zakresie taboru, informacji przestrzennej jak i częstotliwości kursowania.**





8. Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie badań marketingowych

8.1. Metryka respondentów

W celu określenia preferowanych cech publicznej komunikacji zbiorowej przeprowadzono ankietę wśród mieszkańców Gminy Żelów. Badanie ankietowe doprowadziło do rozpoznania potrzeb i oczekiwań mieszkańców stawianych przed komunikacją zbiorową. Ankieta przeprowadzona była w terminie od 17.12.2021 r. do 31.01.2022 r. Ankieta miała zarówno formę e-ankiety, która została umieszczona na internetowych stronach Gminy, jak i formę papierową, która została rozdyskrebowana do Sołtysów i dalej do wszystkich zainteresowanych osób.

W badaniu wzięło udział 280 osób, z czego ponad 70% stanowiły kobiety.

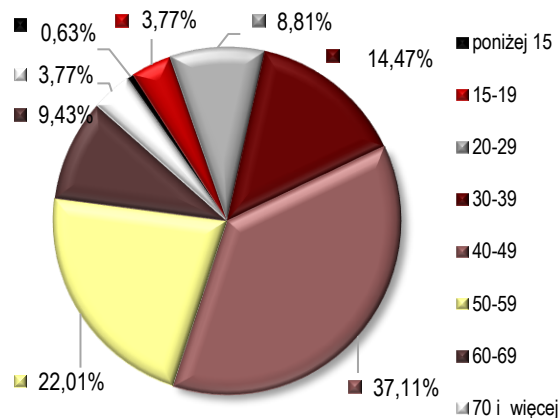


28,36 %



71,64 %

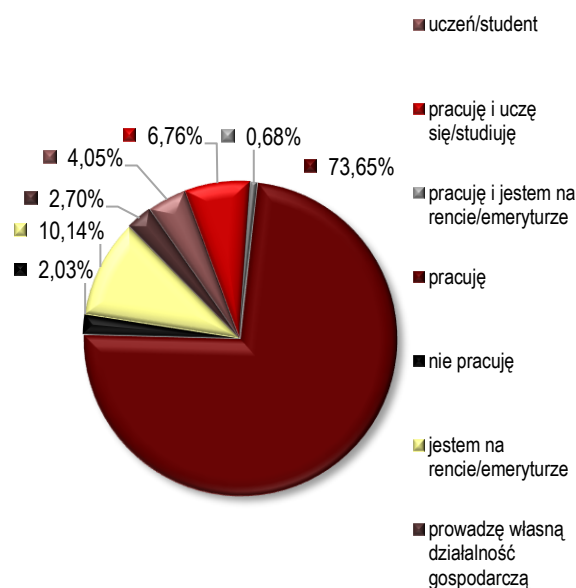
Najliczniejszą grupą wśród respondentów były osoby w przedziale wiekowym 40-49 lat, czyli osoby zaliczane do osób w wieku produkcyjnym mobilnym. Kolejną grupę stanowiły osoby w wieku 30-39 lat, stanowiąc 15,99% przebadanych osób. Najmniejsze zainteresowanie ankietą odnoszącą się do rozwoju publicznego transportu zbiorowego zostało odnotowane wśród osób poniżej 15 roku życia, co przedstawia Wykres 6.



Wykres 6. Struktura wiekowa respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Trzy najliczniejsze grupy osób, które wzięły udział w badaniu to mieszkańcy aktywni zawodowo. Zatem ich potrzeby transportowe dotyczą zarówno dojazdów do/z pracy, jak i do obiektów handlowych i związanych z rozrywką i rekreacją. Należy także podkreślić, iż liczną grupę wśród respondentów stanowią osoby po 60 roku życia, pobierające świadczenia rentowe lub emerytalne, a ich główne potrzeby związane są przede wszystkim z dojazdami do obiektów handlowych i placówek medycznych.



Wykres 7. Aktywność zawodowa respondentów

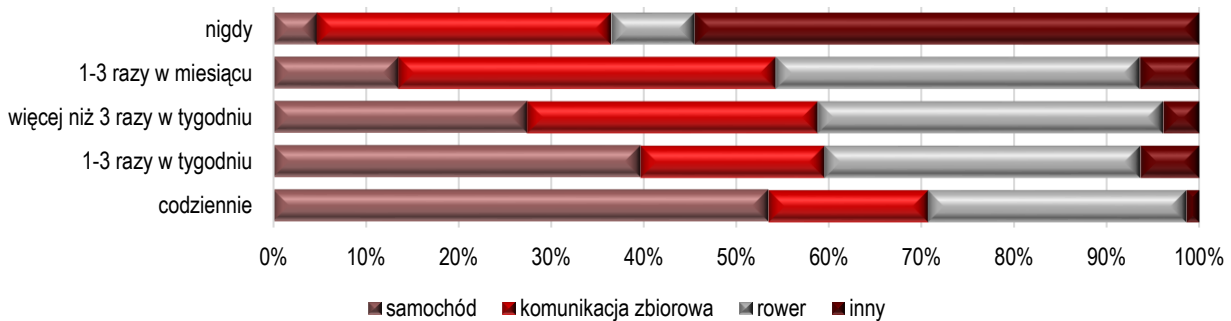
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.



8.2. Analiza wyników badań

W badaniu ankietowym umieszczone zostały pytania skierowane zarówno do osób na co dzień przemieszczających się publiczną komunikacją zbiorową, jak i do osób, których podstawowym środkiem lokomocji jest prywatny samochód osobowy. Obie grupy w pierwszym pytaniu zostały poproszone o określenie częstotliwości wykorzystywania różnych środków transportu. Analizując, jak często respondenci wykorzystują samochód osobowy w podróżach okazuje

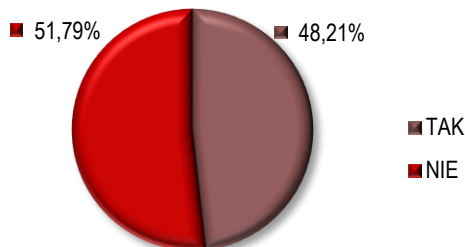
się, iż 53,49% ankietowanych wykorzystuje ten środek transportu na co dzień. Codziennie wykorzystywany jest także często rower (27,91% odpowiedzi). Biorąc pod uwagę samochód osobowy należy podkreślić, że 24,27% ankietowanych wykorzystuje go 1-3 razy w tygodniu, natomiast 6,80% ankietowanych więcej niż 3 razy w tygodniu. Niekorzystnym wynikiem okazuje się fakt, iż niespełna 17,21% respondentów wykorzystuje komunikację zbiorową w codziennych podróżach.



Wykres 8. Pytanie: „Jak często korzysta Pan/i z poniższych środków transportu?”

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Spośród ankietowanych 48,21% stanowili użytkownicy komunikacji zbiorowej.

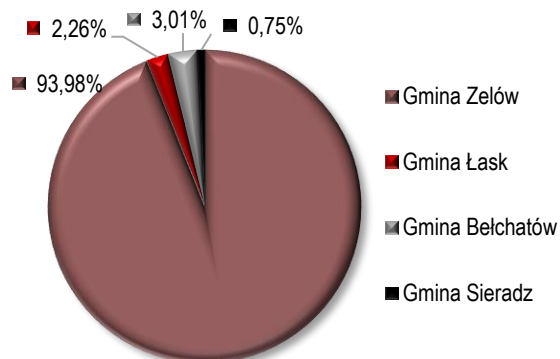


Wykres 9. Pytanie: „Czy jest Pan/i użytkownikiem komunikacji zbiorowej?”

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Wyniki ankiety skierowanej do użytkowników komunikacji zbiorowej

Zdecydowanie większa część ankietowanych, korzystających z usług komunikacji zbiorowej jest mieszkańcami Gminy Żelów (93,98%). Pozostali respondenci zamieszkują Gminę Łask (2,26%), Gminę Bełchatów (3,01%) i Gminę Sieradz (0,75%).



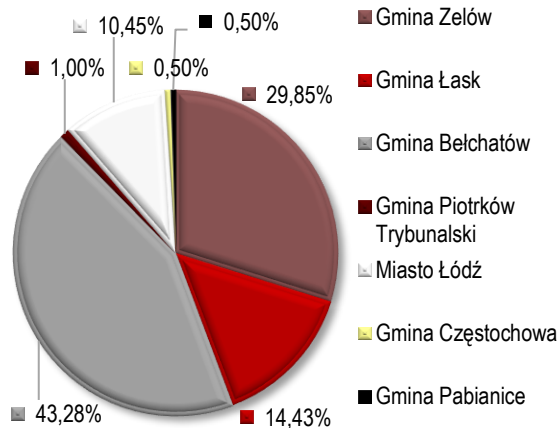
Wykres 10. Pytanie: „Proszę wskazać miejsce zamieszkania”

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.





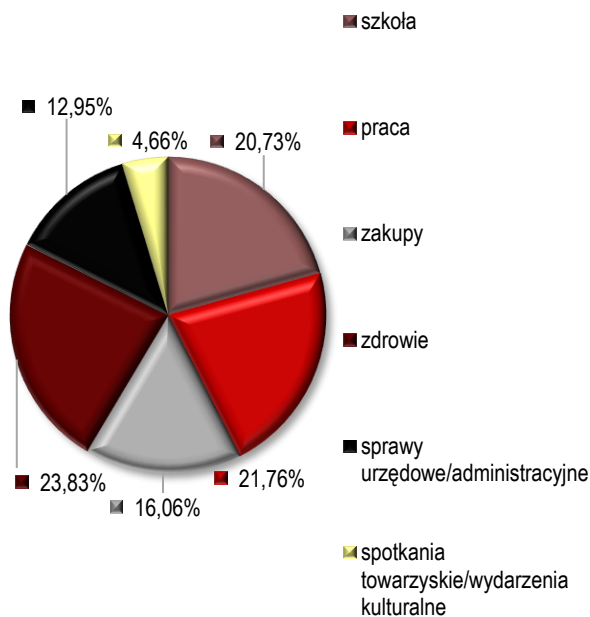
Najczęstszym kierunkiem przemieszczania się respondentów, w grupie użytkowników komunikacji zbiorowej, jest Gmina Zelów (podróże wewnątrzgminne) oraz gmina Belchatów (43,28%). Pozostali ankietowani komunikacją zbiorową wyjeżdżają do gminy Łask (14,43%), Gminy Piotrków Trybunalski (1,00%), Miasta Łodzi (10,45%), Gminy Pabianice (0,50%) oraz do Częstochowy (0,50%).



Wykres 11. Pytanie: „Proszę wskazać gminę najczęstszych podróży”

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

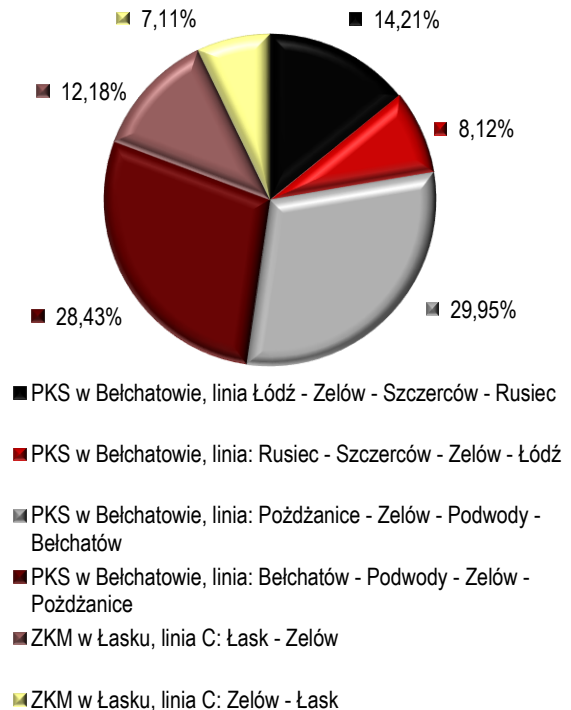
Na pytanie dotyczące najczęstszych motywacji podróży komunikacją zbiorową ankietowani wskazywali obiekty związane z ochroną zdrowia (23,59%), pracą (21,54%), szkołą (20,51%) i zakupami (15,90%). Co istotne, duży udział w celach podróży mają również placówki administracyjne (12,82%).



Wykres 12. Pytanie: „Jaki jest najczęstszy cel Pana/i podróży komunikacją zbiorową?”

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Ankietowanych zapytano także o linie, którymi najczęściej podróżują. Największa liczba respondentów zadeklarowała, że korzysta z linii obsługiwanej przez PKS w Belchatowie, o relacji Poźdżanice – Zelów – Podwoły - Belchatów. Linia o relacji Łódź – Zelów – Szczerców – Rusiec wykorzystywana jest przez 22,34% pasażerów, natomiast linia ZKM w Łasku o relacji Łask – Zelów łącznie przez 19,29% osób.

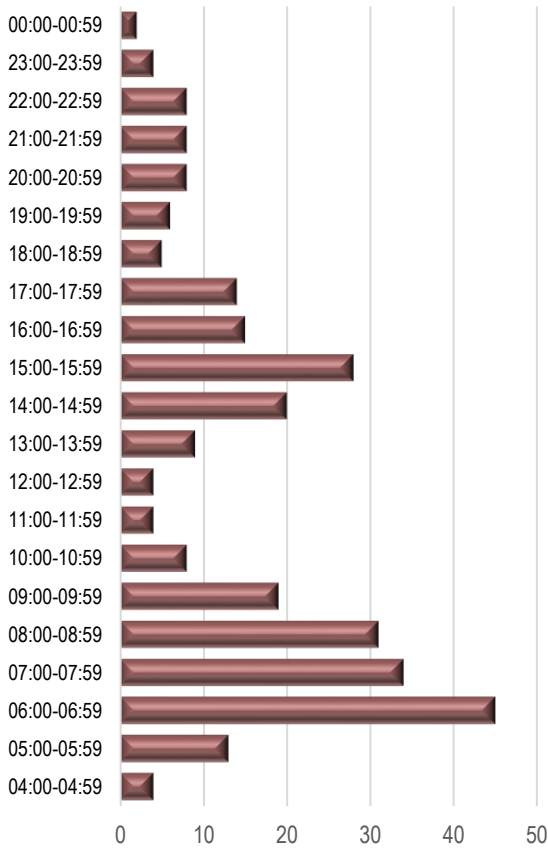


Wykres 13. Pytanie: „Która linią najczęściej Pan/i podróżuje?”

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

W odpowiedzi na pytanie, czy obecna częstotliwość kursów jest dla pasażerów odpowiednia uzyskano odpowiedź, gdzie ponad 88,00% ankietowanych zdecydowanie określiła, iż funkcjonujące połączenia i usługi komunikacji zbiorowej nie są dla nich wystarczające.

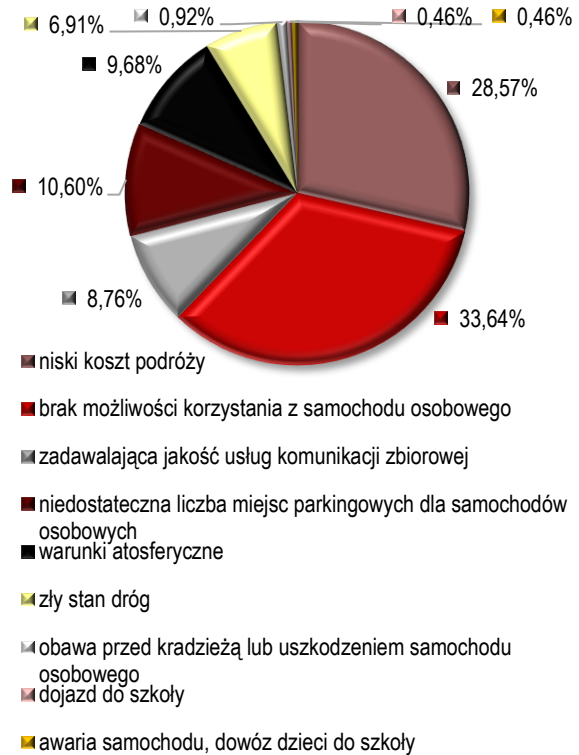
Wśród respondentów, którzy w pytaniu dotyczącym częstotliwości stwierdzili, że ilość kursów jest niewystarczająca zapytano o godziny, w jakich liczba kursów powinna zostać zwiększona. Wśród najczęściej pojawiających się postulatów wyróżnić należy prośbę o kursy w godzinach porannych, tj. 06:00-09:00 oraz od godziny 14:00 do 18:00 (łącznie 64,71% odpowiedzi respondentów). Duże zainteresowanie połączeniami komunikacji zbiorowej pojawia się także wczesnym rankiem, około godziny 05:00 oraz w godzinach wieczornych, po 18:00. Najmniej pożądane są kursy między godziną 10:00 a 14:00 oraz po godzinie 23:00.



Wykres 14. Pytanie: „W jakich godzinach liczba kursów powinna zostać zwiększona?”

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

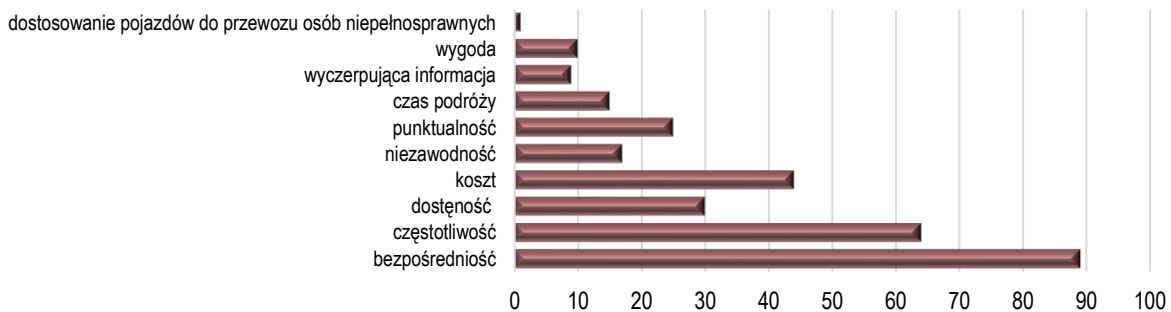
Istotne z punktu widzenia planowania publicznego transportu zbiorowego jest rozpoznanie wśród pasażerów motywu wyboru takiego środka transportu. Najczęściej pojawiającymi się argumentami jest brak możliwości korzystania z samochodu osobowego (33,64%), niski koszt podróży (28,57%) oraz niedostateczna liczba miejsc parkingowych dla samochodów osobowych (10,60%). Zaledwie 8,76% respondentów zadeklarowało, że jakość podróży oferowanych przez publiczny transport zbiorowy jest dla nich zadawalająca.



Wykres 15. Pytanie: „Dlaczego korzysta Pan/i z komunikacji zbiorowej?”

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Skierowano także pytanie, jakie cechy komunikacji miejskiej są dla pasażerów najistotniejsze. Jako najistotniejsze cechy transportu zbiorowego wskazywano „bezpośredniość” (29,28%), „częstotliwość” (21,05%), „koszt” (14,47%) oraz „dostępność” (9,87%). Najmniej istotne dla pasażerów jest „dostosowanie pojazdów do potrzeb osób niepełnosprawnych”. Nisko oceniona została także „wygoda” podróżowania (3,29%) oraz „wyczerpująca informacja” (2,96%). Odpowiedzi te pokazują, że poprzez zwiększenie bezpośredniości oraz częstotliwości połączeń, stwarzane są szanse na zwiększenie liczby osób korzystających z usług transportu zbiorowego kosztem innych środków transportu.



Wykres 16. Pytanie: „Które z podanych cech komunikacji są dla Pana/i najistotniejsze?”

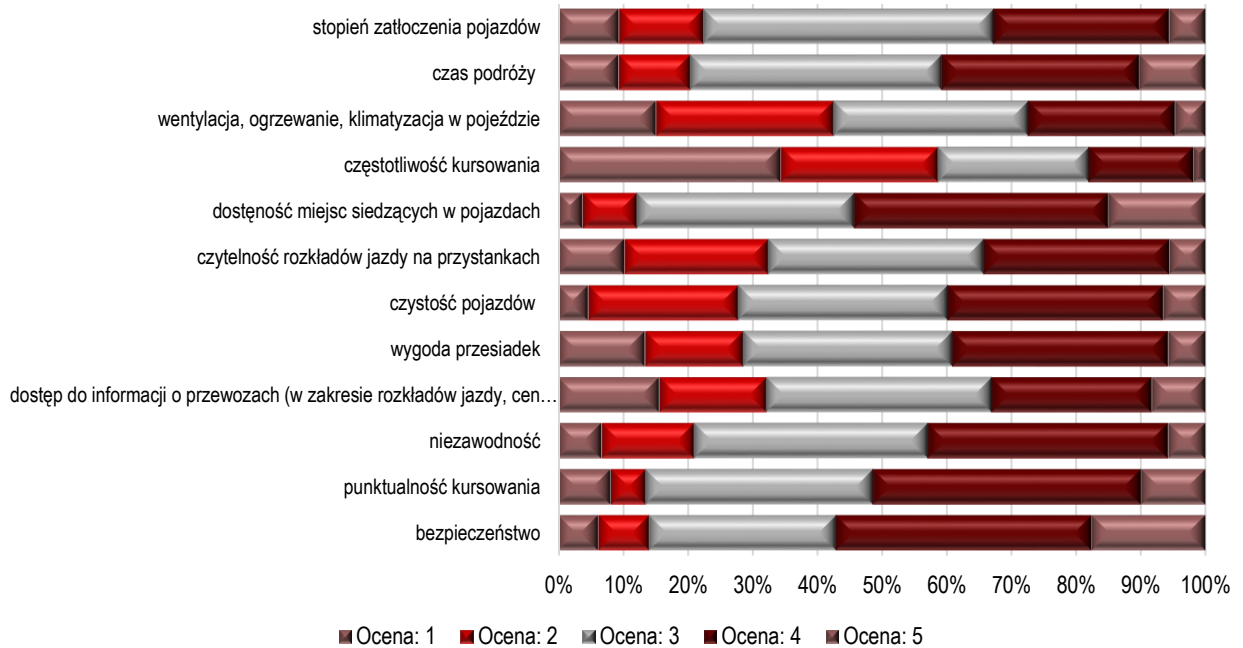
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.





Zapytano także pasażerów, o ocenę różnych aspektów transportu zbiorowego. Najgorzej w opinii mieszkańców wypadła „częstotliwość kursów”, która przez 58,56% respondentów otrzymała dwie najniższe noty — 1 i 2. Nisko została oceniona również „wentylacja, ogrzewanie, klimatyzacja w pojeździe” – 42,45%, „dostęp do informacji o przewozach w zakresie rozkładów jazdy i cen biletów” — 32,11% ocen na poziomie 1 i 2 oraz „czytelność rozkładów jazdy

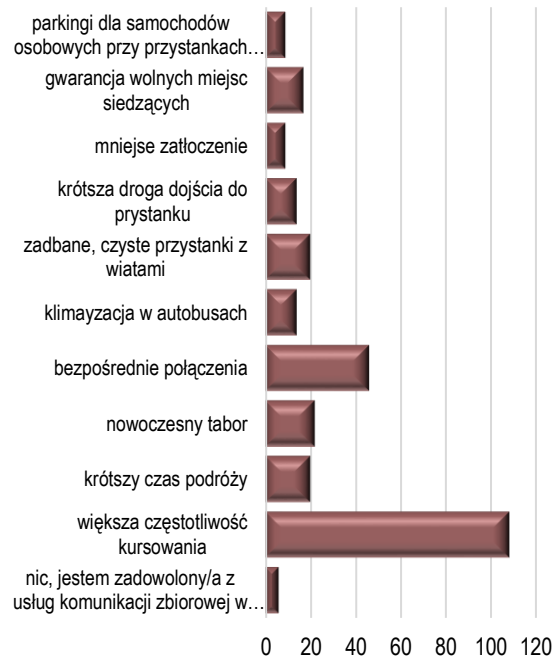
na przystankach” (32,41% ocen na poziomie 1 i 2). Najbardziej pozytywnie zostało ocenione „bezpieczeństwo podróży” i „dostępność miejsc siedzących w pojazdach”, co świadczy o dużym zadowoleniu użytkowników z tych aspektów transportu zbiorowego. Poniższy wykres przedstawia odpowiedzi ankietowanych. Ocena nr 1 jest najniższą oceną nr 5 najwyższą.



Wykres 17. Pytanie „Jak ocenia Pan/i komunikację zbiorową na terenie Gminy Zelów w następujących aspektach?”

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Ostatnie pytanie skierowane do pasażerów miało na celu poznanie opinii, jakie zmiany w transporcie zbiorowym wpłynęłyby na poprawę jego funkcjonowania. Najczęściej wskazywaną odpowiedzią była „większa częstotliwość kursowania” – 37,89% oraz „bezpośrednie połączenia” – 16,14%. Pozostałe kwestie zostały ocenione na podobnym poziomie. Warto jednakże podkreślić, iż tylko 6 z 280 ankietowanych zadeklarowało zadowolenie z usług komunikacji zbiorowej w Zelowie.



Wykres 18. Pytanie: „Jakie zmiany wpłynęłyby na poprawę funkcjonowania komunikacji zbiorowej w Gminie Zelów?”

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.





Dodatkowo pytanie otwarte dla pasażerów umożliwiło udzielenie odpowiedzi, czy na terenie Gminy Żelów brakuje połączeń autobusowych, a jeśli tak do dokąd. Zdecydowana większość odpowiedzi wskazuje na konieczność rozwoju publicznego transportu zbiorowego w kierunku czterech dużych miast:

- ◆ do Bełchatowa;
- ◆ do Łasku;
- ◆ do Łodzi;
- ◆ do Szczercowa.

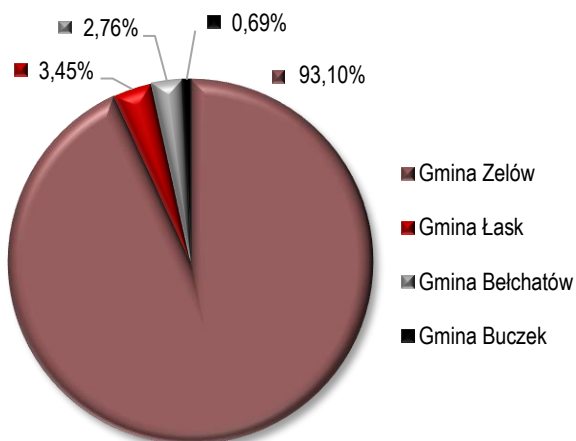
Pojawiały się również postulaty o wprowadzenie połączeń do Piotrkowa Trybunalskiego, Częstochowy, Wrocławia, Warszawy i Zakopanego.

Poza kierunkami zewnętrznymi, związanymi z okolicznymi największymi ośrodkami miejskimi, pojawiła się także duża liczba postulatów dotyczących komunikacji wewnątrzgminnej, która skomunikowałaby Miasto Żelów z okolicznymi miejscowościami. Wśród miejscowości, które powinny zyskać bezpośrednie połączenie z siedzibą Gminy wyróżnia się: Karczmy, Wygielzów, Kociszew, Mauryców, Sromotka, Grębociny, Krześlów, Bujny Szlacheckie, Bujny Księżę, Grabostowa, Ostoja, Podlesie, Wypychów.

Ponadto wskazuje się na brak połączeń autobusowych podczas wakacyjnej i zimowej przerwy w nauce szkolnej oraz podczas nauki dzieci i młodzieży w trybie zdalnym.

Wyniki ankiety skierowanej do użytkowników samochodów osobowych w codziennych podróżach

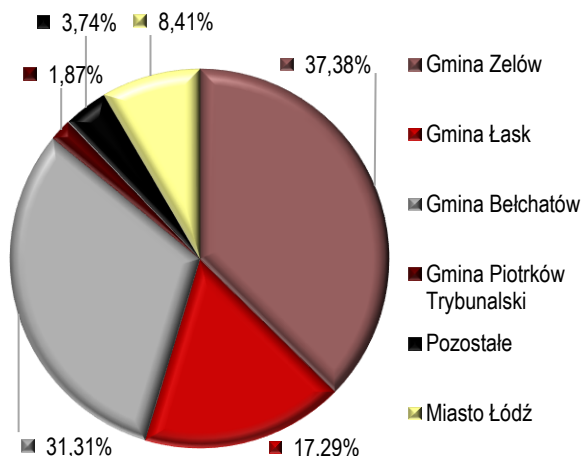
Podobnie jak w przypadku odpowiedzi uzyskanych od użytkowników publicznej komunikacji zbiorowej zdecydowana większość respondentów na co dzień wykorzystujących samochód osobowy w podróżach zamieszkuje Gminę Żelów (93,10%).



Wykres 19. Pytanie: „Proszę wskazać miejsce zamieszkania”

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Najczęstszym kierunkiem przemieszczania się tej grupy respondentów jest Gmina Żelów (37,38%) oraz gmina Bełchatów (31,31%). Popularnymi destynacjami są również: gmina Łask, Miasto Łódź, gmina Piotrków Trybunalski, gmina Sieradz, gmina Pabianice i gmina Kluki.

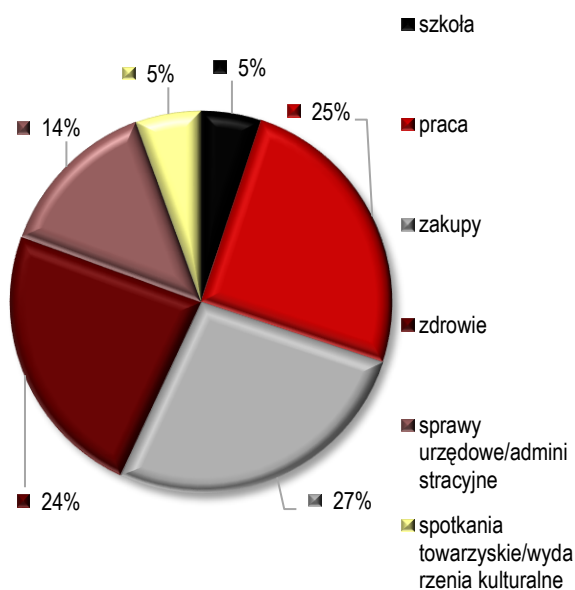


Wykres 20. Pytanie: „Proszę wskazać gminę najczęstszych podróży”

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

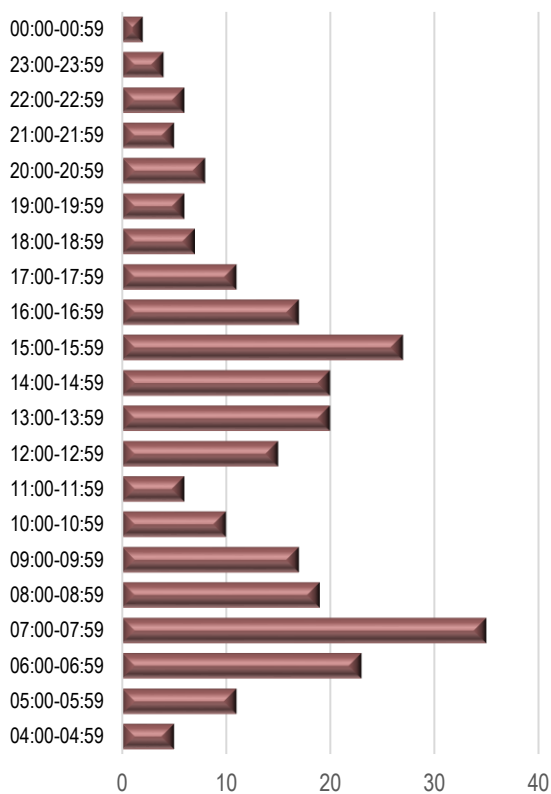
Na pytanie dotyczące najczęstszych motywacji podróży respondenci najczęściej wskazywali zakupy (26,85%), pracę (25,00%) oraz zdrowie (23,61%). Najmniej popularnym powodem do podróży okazała się w tym przypadku szkoła (5,09%).





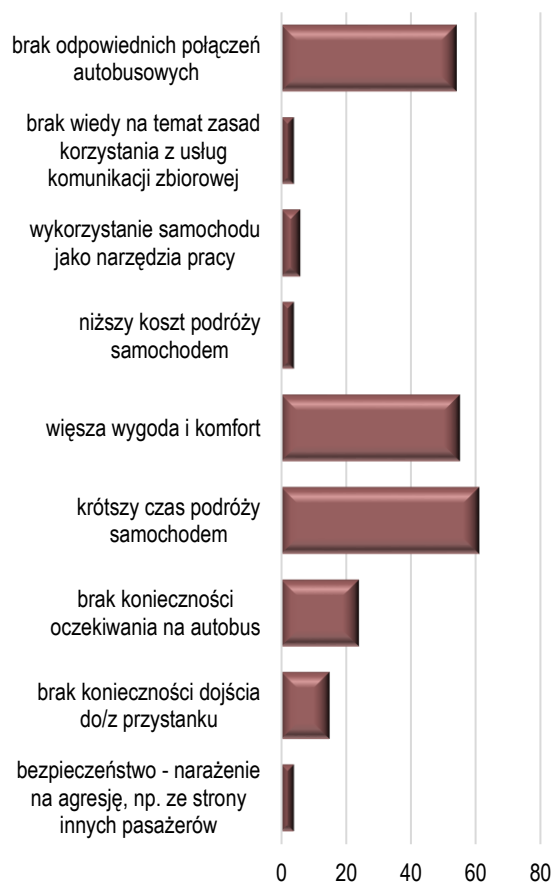
Wykres 21. Pytanie: „Jaki jest najczęstszy cel Pana/i podróży?”
 Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

W odpowiedzi na pytanie w jakich godzinach konieczne jest uruchomienie połączeń autobusowych najczęściej pojawiły się postulaty o poranne kursy, od 06:00 do 08:00 oraz w godzinach 15:00-17:00. Najmniej pożądane są kursy realizowane w południe, około godziny 12:00.



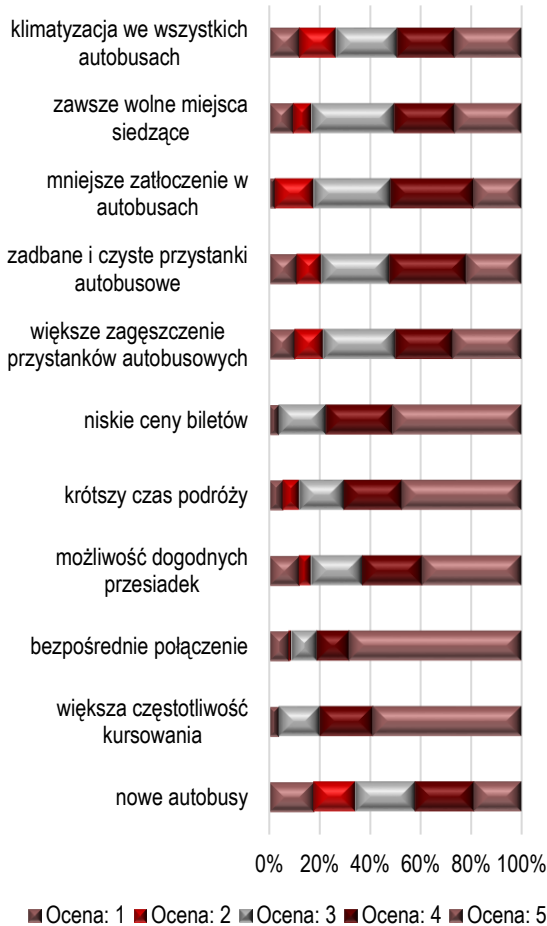
Wykres 22. Pytanie: „W jakich godzinach brakuje Panu/i połączeń autobusowych?”
 Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

W celu zapoznania się z powodami, dlaczego mieszkańcy Gminy Żelów najczęściej wybierają samochód osobowy jako środek codziennych podróży zapytano o to respondentów. Zdecydowana większość stwierdziła, iż podstawowym powodem jest „krótszy czas podróży samochodem” (28,87%), „większa wygoda i komfort” (26,87%) oraz „brak odpowiednich połączeń autobusowych (23,79%). Nie bez znaczenia dla tej grupy osób pozostaje także „brak konieczności dojścia z/do przystanku oraz „brak konieczności oczekiwania na przyjazd autobusu”.



Wykres 23. Pytanie: „Dlaczego podróżuje Pan/i samochodem osobowym?”
 Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

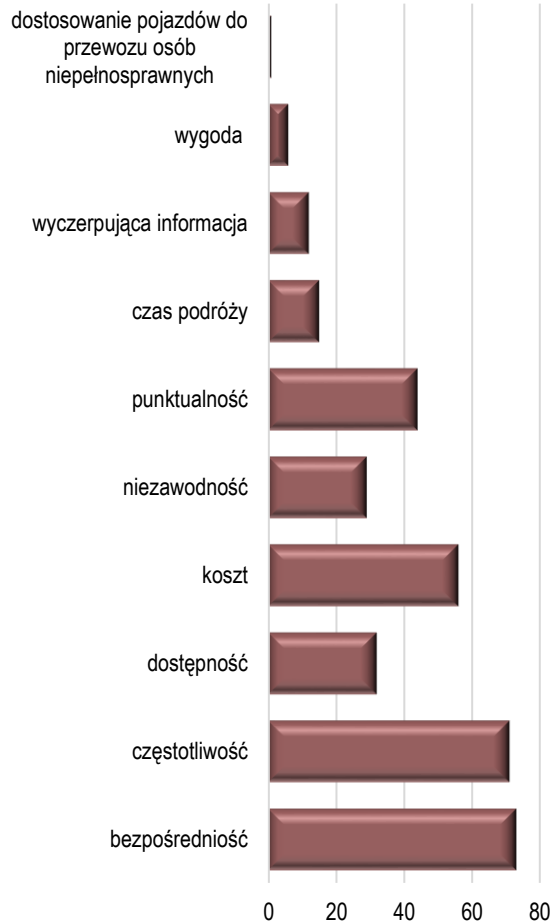
Skierowano także pytanie, co skłoniłoby respondenta do zmiany nawyków transportowych i częstszego korzystania z usług komunikacji zbiorowej. Zdecydowana większość ankietowanych zadeklarowała, że istotne dla zmiany ich nawyków transportowych byłoby wprowadzenie bezpośrednich połączeń o odpowiedniej częstotliwości kursów, z odpowiednio dostosowanymi cenami za przejazd. Najmniej przekonujące do zmiany środka transportu okazują się nowe autobusy i minimalizacja zatłoczenia w pojazdach transportu zbiorowego.



Wykres 24. Pytanie: „Co skłoniłoby Pana/ią do częstszego korzystania z usług komunikacji zbiorowej?”

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Jako najistotniejsze cechy transportu zbiorowego wskazywano „bezpośredniość” (21,53%), „częstotliwość” (20,94%), oraz „koszt” (16,52%). Najmniej istotne dla pasażerów jest „dostosowanie pojazdów do potrzeb osób niepełnosprawnych”. Nisko oceniona została także „wygoda” podróżowania (1,77%) oraz „wyczerpująca informacja” (3,54%). Odpowiedzi te po raz kolejny udowadniają, że poprzez poprawę bezpośredniości oraz częstotliwości połączeń, stwarzana są szanse na zwiększenie liczby osób korzystających z usług komunikacji zbiorowej kosztem innych środków transportu.



Wykres 25. Pytanie: „Które z podanych cech komunikacji miejskiej są dla Pana/i najistotniejsze?”

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Zakończeniem ankiety było umożliwienie respondentom przedstawienia postulatów dotyczących publicznego transportu zbiorowego.

Do najważniejszych i najczęściej powtarzanych postulatów należy zaliczyć:

- ◆ uruchomienie połączeń autobusowych komunikujących Miasto Żelów z okolicznymi wsiami, minimum 2 razy w ciągu dnia, a w szczególności w środę, umożliwiając osobom starszym dojazd do obiektów służby zdrowia oraz po zakupy;
- ◆ uruchomienie autobusów kursujących w kierunku miejscowości: Podlesia, Wypychów, Krześlów, Karczmy, Wygielzów;
- ◆ uruchomienie autobusów kursujących w kierunku: Belchatowa, Łasku, Łodzi, Szczercowa;
- ◆ zwiększenie częstotliwości kursów w kierunku Belchatowa i Łasku, w godzinach umożliwiających młodzieży dojazd do szkół ponadpodstawowych.





8.3. Podsumowanie

Wyniki badań ankietowych wskazują, że w przypadku planowania ofert usług przewozowych **należy szczególną uwagę zwrócić na różne rodzaje aktywności człowieka, styl życia, status materialny, dyspozycje czasowe i inne uwarunkowania mogące mieć wpływ na zmianę zachowań transportowych.**

Badanie ankietowe wskazuje również na potrzebę utworzenia w pierwszej kolejności w Gminie Żelów **komunikacji wewnętrznej**, czyli sieci połączeń komunikującej Miasto Żelów z okolicznymi miejscowościami - mieszkańcy odległych od Miasta Żelowa wsi, częstokroć osoby starsze i/lub z ograniczoną sprawnością ruchową, nie posiadające własnego samochodu, są praktycznie pozbawieni swobodnego dotarcia do siedziby Gminy.

Szczególnym problemem okazuje się dojazd osób starszych do obiektów służby zdrowia.

Wielokrotnie powtarzonym postulatem w badaniu ankietowym jest **potrzeba utworzenia nowych połączeń, wykraczających poza teren Gminy**, w kierunku Bełchatowa, Łodzi, Szczercowa, Ruśca i Łasku, o odpowiedniej częstotliwości umożliwiającej osobom pracującym dotarcie do pracy, a dzieci i młodzieży dotarcie do placówek edukacyjnych.

Pojawiają się także postulaty o uruchomienie linii komunikujących łączących Miasto Żelów z innymi miastami wojewódzkimi – Warszawą i Wrocławiem.

Istotne dla mieszkańców jest także zapewnienie odpowiedniej częstotliwości kursów w okresie ferii letnich i zimowych oraz podczas nauki dzieci i młodzieży w trybie zdalnym.



9. Zasady organizacji rynku przewozów

9.1. Gmina Zelów jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym zdefiniowała pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego jako właściwą jednostkę samorządu terytorialnego, albo ministra właściwego do spraw transportu zapewniającego funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Do zadań organizatora należy między innymi planowanie rozwoju transportu;

- ◆ organizowanie publicznego transportu zbiorowego;
- ◆ zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

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

9.2. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

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

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

- ◆ ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz.U.2021 poz. 1129 t.j.);
- ◆ ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz.U.2021 poz. 541 t.j.) albo
- ◆ art. 22 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.2021 poz. 1371 t.j.).

Organizator może realizować przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego w formie samorządowego zakładu budżetowego.

Gmina Zelów planuje dokonać wyboru operatora w jednym ww. trybów.





9.3. Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Żelów

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

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

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

Na terenie Gminy Żelów znajduje się 58 przystanków komunikacyjnych²⁹.

Wykaz przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy Żelów zawiera Tabela 11.

Wykaz przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Bełchatowski oraz stanowiących własność Województwa Łódzkiego przedstawia Tabela 12.

Zgodnie z art. 18 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do zadań własnych gminy w zakresie publicznego transportu zbiorowego należą budowa, przebudowa i remont:

- ◆ przystanków komunikacyjnych oraz dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina;
- ◆ wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg.

Zgodnie z powyższymi zapisami na terenie Gminy Żelów należy dążyć do ujednoczenia wiat przystankowych na wszystkich drogach bez względu na kategorię tych dróg.

Tabela 11. Wykaz przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy Żelów, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Żelów

Lp.	Nazwa przystanku (nazwa miejscowości)	Nr	Nazwa
1.	Żelów, ul. Płocka/zajeżdźnia	M 01	Żelów
2.	Żelów, ul. Płocka/zajeżdźnia/II	M 02	Żelów
3.	Żelów, ul. Poznańska/szkoła	M 03	Żelów
4.	Żelów, ul. Poznańska/szkoła/II	M 04	Żelów
5.	Dąbrowa — posesja nr 8	G 05	Dąbrowa
6.	Dąbrowa — posesja nr 8/II	G 06	Dąbrowa
7.	Grabostów "Stary", wieś — skrzyżowanie	G 07	Grabostów
8.	Grabostów "Stary", wieś — skrzyżowanie/II	G 08	Grabostów
9.	Janów — zatoka	G 09	Janów
10.	Jawor — zatoka/II	G 10	Jawor
11.	Podlesie — wieś	G 11	Podlesie

²⁹ Dziennik Urzędowy Województwa Łódzkiego, Uchwała nr XXX/352/2021 Rady Miejskiej w Żelowie z dnia 5 listopada 2021 r. w sprawie zmiany uchwały nr XXVIII/216/2012 Rady Miejskiej w Żelowie z dnia 21 czerwca 2012 roku w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy Żelów, warunków i zasad korzystania z nich oraz ustalenia stawki opłat za korzystanie z tych przystanków, Łódź 23 listopada 2021 r., poz. 5514.



12.	Podlesie — wieś/II	G 12	Podlesie
13.	Faustynów — kapliczka	G 13	Faustynów
14.	Faustynów — kapliczka/II	G 14	Faustynów
15.	Kolonia Pożdżenice/Nowa Wola przy posesji nr 37	G 15	Kolonia Pożdżenice
16.	Kolonia Pożdżenice/Nowa Wola przy posesji nr 37/II	G 16	Kolonia Pożdżenice
17.	Tosin	G 17	Pukawica
18.	Tosin/II	G 18	Pukawica
19.	Zabłoty — skrzyżowanie	G 19	Zabłoty
20.	Zabłoty — skrzyżowanie/II	G 20	Zabłoty
21.	Zagłówki — wieś, między posesjami nr 10—13	G 21	Zagłówki
22.	Zagłówki — wieś, między posesjami nr 10—13/II	G 22	Zagłówki
23.	Kociszew — "Poręba"	G 23	Kociszew
24.	Kociszew — "Poręba"/II	G 24	Kociszew
25.	Chajczyny	G 25	Chajczyny
26.	Bocianicha w okolicy posesji nr 2	G 26	Bocianicha
27.	Bocianicha w okolicy posesji nr 2/II	G 27	Bocianicha
28.	Pawłowa wieś — skrzyżowanie	G 28	Pawłowa
29.	Pawłowa wieś – skrzyżowanie /II	G 29	Pawłowa
30.	Sromutka "Grysiowizna"	G 30	Sromutka
31.	Sromutka "Grysiowizna" /II	G 31	Sromutka
32.	Kolonia Pożdżenice przy posesji 27A	G 32	Kolonia Pożdżenice II
33.	Kolonia Pożdżenice przy posesji 27A/II	G 33	Kolonia Pożdżenice II
34.	Bujny Księżę — kapliczka	G 34	Bujny księżę
35.	Bujny Księżę— kapliczka II	G 35	Bujny księżę
36.	Bocianicha, między posesjami 14—16	G 36	Bocianicha II
37.	Bocianicha, między posesjami 14—16 II	G 37	Bocianicha II
38.	Kuźnica, przy drodze do miejscowości Drzewociny obok posesji Kuźnica 4	G 38	Kuźnica
39.	Kuźnica, przy drodze do miejscowości Drzewociny obok posesji Kuźnica 4 II	G 39	Kuźnica
40.	Dąbrowa pomiędzy posesjami 29 i 34	G 40	Dąbrowa II
41.	Dąbrowa pomiędzy posesjami 29 i 34 II	G 41	Dąbrowa II
42.	Nowa Wola pomiędzy posesjami 13 i 16	G 42	Nowa Wola
43.	Nowa Wola pomiędzy posesjami 13 i 16 II	G 43	Nowa Wola
44.	Kurów w okolicy posesji Kurówek 27	G 44	Kurów
45.	Kurów w okolicy posesji Kurówek 27 II	G 45	Kurów
46.	Kuźnica w okolicy posesji 15A	G 46	Kuźnica II
47.	Kuźnica w okolicy posesji 15A II	G 47	Kuźnica II
48.	Pawłowa w okolicy posesji 10	G 48	Pawłowa II
49.	Pawłowa w okolicy posesji 10 II	G 49	Pawłowa II
50.	Zelów, ulica Płocka/Szkoła Podstawowa Nr 4	M 50	Zelów
51.	Zelów, ulica Płocka/Szkoła Podstawowa Nr 4 II	M 51	Zelów
52.	Zelów, ulica Cmentarna/Zespół Szkół Ogólnokształcących w Żelowie	M 52	Zelów
53.	Zelów, ulica Cmentarna/Zespół Szkół Ogólnokształcących w Żelowie II	M 53	Zelów
54.	Grębociny w okolicy posesji 8-10 (prawa strona)	G 54	Grębociny
55.	Wypychów – zajazd (prawa strona)	G 55	Wypychów
56.	Sromutka w okolicy posesji 40 - 44	G 56	Sromutka II
57.	Chajczyny naprzeciwko posesji 17	G 57	Chajczyny II
58.	Kolonia Kociszew w okolicy posesji 15	G 58	Kolonia Kociszew

Źródło: Załącznik do uchwały Nr XXX/352/2021 Rady Miejskiej w Żelowie z dnia 5 listopada 2021 r.





Tabela 12. Wykaz przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy Zelów, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Bełchatowski oraz stanowiących własność Województwa Łódzkiego

Lp.	Numer drogi	Nazwa własna przystanku
Przystanki komunikacyjne na terenie Gminy Zelów, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Bełchatowski ³⁰		
1.	1903E	Zelów ul. Dzielna II
2.	1903E	Zelów, ul. Dzielna I
3.	1903E	Bujny Księżę I
4.	1903E	Bujny Księżę II
5.	1903E	Bujny Księżę III
6.	1903E	Bujny Księżę IV
7.	1903E	Bujny Szlacheckie I
8.	1903E	Bujny szlacheckie II
9.	1903E	Kolonia Grabostów I
10.	1903E	Kolonia Grabostów II
11.	1903E	Kolonia Grabostów III
12.	1903E	Kolonia Grabostów IV
13.	1903E	Bominy I
14.	1903E	Bominy II
15.	1904E	Łobudzice I
16.	1904E	Łobudzice II
17.	1904E	Bujny Szlacheckie I
18.	1904E	Bujny Szlacheckie II
19.	1907E	Łęki I
20.	1907E	Łęki II
21.	1907E	Łęki III
22.	1907E	Łęki IV
23.	1907E	Walewice I
24.	1907E	Walewice II
25.	1907E	Walewice III
26.	1907E	Walewice IV
27.	1907E	Walewice V
28.	1907E	Walewice VI
29.	1907E	Zalesie I
30.	1907E	Zalesie II
31.	1907E	Zalesie III
32.	1907E	Zalesie IV
33.	1907E	Kolonia Przecznia I
34.	1907E	Kolonia Przecznia II
35.	1920E	Sromutka I
36.	1920E	Sromutka II
37.	1920E	Mauryców I
38.	1920E	Mauryców II
39.	1920E	Mauryców III
40.	1920E	Mauryców IV
41.	1920E	Strzyżewice I
42.	1920E	Strzyżewice II
43.	1922E	Zelów, ul. Mickiewicza I
44.	1922E	Zelów, ul. Mickiewicza II
45.	1922E	Pożdżenice I
46.	1922E	Pożdżenice II
47.	1922E	Pożdżenice III
48.	1922E	Pożdżenice IV
49.	1922E	Pożdżenice V
50.	1922E	Pożdżenice VI
51.	1922E	Pożdżenice VII
52.	1922E	Pożdżenice VIII
53.	1927E	Zelów, ul. Kilińskiego I

³⁰ Na podstawie Uchwały nr XIX/134/2020 Rady Powiatu w Bełchatowie z dnia 29 maja 2020 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Bełchatowski oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów.



54.	1927E	Zelów, ul. Kilińskiego II
55.	1927E	Zelów, ul. Kilińskiego III
56.	1927E	Zelów, ul. Kilińskiego IV
57.	1927E	Zelówek I
58.	1927E	Zelówek II
59.	1927E	Bocianicha I
60.	1927E	Bocianicha II
61.	1927E	Kolonia Kociszew I
62.	1927E	Kolonia Kociszew II
63.	1927E	Kolonia Kociszew III
64.	1927E	Kolonia Kociszew IV
65.	1927E	Dąbrowa I
66.	1927E	Dąbrowa II
67.	2306E	Wygielzów I
68.	2306E	Wygielzów II
69.	2306E	Rogowiec I
70.	2306E	Rogowiec II
71.	2308E	Zalesie I
72.	2308E	Zalesie II
73.	2308E	Zalesie III
74.	2308E	Zalesie IV
75.	2308E	Łęki I
76.	2308E	Łęki II
77.	2308E	Krześłów I
78.	2308E	Krześłów II
79.	2308E	Sobki I
80.	2308E	Sobki II
81.	2308E	Sobki III
82.	2308E	Sobki IV
83.	2308E	Sobki V
84.	2308E	Sobki VI
85.	2308E	Sobki Sklep I
86.	2308E	Sobki Sklep II
87.	2308E	Pukawica I
88.	2308E	Pukawica II
89.	2308E	Sromutka
90.	2308E	Sromutka II
91.	2308E	Grębociny I
92.	2308E	Grębociny II
93.	2308E	Grębociny III
94.	2308E	Grębociny IV
95.	2308E	Józefka I
96.	2308E	Józefka II
97.	4912E	Jamborek I
98.	4912E	Jamborek II
99.	4912E	Jamborek III
100.	4912E	Karczmy I
101.	4912E	Karczmy II
102.	4912E	Zagłówki I
103.	4912E	Zagłówki II
104.	4912E	Kociszew I
105.	4912E	Kociszew II
106.	4912E	Kociszew III
107.	4912E	Kociszew IV
108.	4912E	Ostoja I
109.	4912E	Ostoja II
110.	4912E	Ostoja III
111.	4912E	Ostoja IV
112.	4912E	Ostoja V





Przystanki komunikacyjne na terenie Gminy Żelów, których właścicielem jest Województwo Łódzkie³¹

1.	483	Krześłów (32)
2.	483	Krześłów (61)
3.	483	Wypychów (59)
4.	483	Wypychów (34)
5.	483	Podlesie (36)
6.	483	Podlesie (57)
7.	484	Zelów Zachodnia 25 (71)
8.	484	Zelów Zachodnia1/Herbertów (12)
9.	484	Zelów Kościuszki 88 (14)
10.	484	Zelów Kościuszki 81 (69)
11.	484	Zelów Kościuszki 50 (67)
12.	484	Zelów Kościuszki 51 (16)
13.	484	Zelów Plac Dąbrowskiego/Rynek (18)
14.	484	Zelów Plac Dąbrowskiego/Rynek (65)
15.	484	Zelów Piotrkowska 12 (63)
16.	484	Zelów Piotrkowska 17 (20)
17.	484	Zelów Piotrkowska 71/CPN (22)
18.	484	Zelów Piotrkowska 68B (61)
19.	484	Łobudzice 8 (59)
20.	484	Łobudzice 11 (24)
21.	484	Łobudzice II (26)
22.	484	Łobudzice II (57)
23.	484	Łobudzice (55)
24.	484	Łobudzice n.ż. (53)
25.	484	Łobudzice n.ż. (28)

Źródło: opracowanie własne na podstawie stosownych uchwał Sejmiku Województwa Łódzkiego oraz Rady Powiatu Bełchatowskiego.

³¹ Na podstawie Uchwały nr XX/307/20 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 15 września 2020 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, stanowiących własność Województwa Łódzkiego zlokalizowanych w ciągu dróg wojewódzkich oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków.



10. Pożądany standard w przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej

10.1. Informacje ogólne

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

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

Tabela poniżej przedstawia przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.

Tabela 13. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany poziom realizacji do 2030 r.
Bezpośredniość	Zapewnienie wszystkich statystycznie istotnych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji komunikacyjnych mieszkańców Gminy.
Częstotliwość	Zapewnienie wysokiej częstotliwości kursowania autobusów linii podstawowych o stałym, powtarzalnym takcie kursowania.
Dostępność	Udział przystanków wyposażonych w wiaty przystankowe: ¾. Wymiana wiat na chroniące oczekujących przed wiatrem i deszczem. Przebudowa wybranych przystanków w sposób umożliwiający wjazd do pojazdów osób niepełnosprawnych na wózkach bez konieczności używania rampy umieszczonej w pojazdach komunikacji miejskiej.
Informacja	Zintegrowana informacja o usługach w Internecie, obejmująca także autobusowe przewozy regionalne, z uwzględnieniem korzystania przez urządzenia mobilne.
Koszt	Dążenie do uzyskania cen biletów, które będą konkurencyjne do kosztów podróży środkami komunikacji indywidualnej.
Niezawodność	Wskaźnik realizacji rozkładu jazdy mierzony liczbą wykonanych kursów na poziomie powyżej 99,8%.
Prędkość	Dążenie do uzyskania czasów przejazdów konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej.
Punktualność	Dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie.
Rytmiczność	Zapewnienie odpowiedniego rozłożenia w czasie odjazdów pojazdów w danym kierunku.
Wygoda	Zapewnienie odpowiedniego standardu podróżowania i oczekiwania na podróż, zgodnie z postulatami zgłaszanymi w badaniach preferencji komunikacyjnych mieszkańców Gminy.

Źródło: opracowanie własne.

Planując zachować jak najwyższe standardy jakości usług przewozowych w gminnych przewozach pasażerskich na terenie Gminy należy pamiętać i uwzględnić również:



ochronę środowiska naturalnego;



zwiększenie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.





10.2. Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska — rozwój elektromobilności w zakresie podwyższania standardu świadczenia usług publicznych

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

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

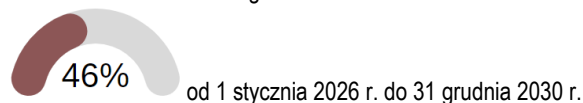
Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne wpływ ma także standard taboru. Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw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

- ◆ tlenek azotu (NOx);
- ◆ węglowodór (HC);
- ◆ tlenek węgla (CO).

Obecnie obowiązującą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę. Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki pojazdów. W tym właśnie celu tworzone są tzw. „zielone strefy”, do których wjechać mogą pojazdy z silnikiem spalinowym spełniającym odpowiednią normę EURO lub pojazdy zeroemisyjne. Innymi niż zaostrzenie norm w zakresie emisji spalin proekologicznymi rozwiązaniami mającymi zastosowanie w taborze jest wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz

niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych czy hybrydowych.

22 lutego 2018 roku weszła w życie ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych, która zgodnie z założeniem ma stworzyć warunki do upowszechnienia transportu zeroemisyjnego w Polsce. Możliwości zaproponowane w UoEiPA mają przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego kraju, natomiast rozwój rynku paliw alternatywnych w transporcie może znacząco wpłynąć na poprawę jakości powietrza w miastach. Według tej ustawy gminy i powiaty powyżej 50 000 mieszkańców, do 1 stycznia 2028 roku, powinny zapewnić co najmniej 30% pojazdów elektrycznych w użytkowanej flocie pojazdów, co oznacza, że Gmina Żelów nie jest bezpośrednio zobligowana do osiągnięcia ww. prognozy. Jednakże art. 68a ust. 1 pkt 3 zobowiązuje każdego zamawiającego, zarówno publicznego, jak i sektorowego, aby udział autobusów zaliczanych do kategorii M3³², wykorzystujących do napędu paliwa alternatywne, wynosił – w całkowitej liczbie autobusów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, z zastrzeżeniem, że połowa tego udziału ma być osiągnięta przez autobusy zeroemisyjne – co najmniej:



Zważywszy zatem na konieczność zachowania restrykcyjnych norm oraz potrzebę ochrony środowiska naturalnego planuje się zakup i eksploatację na terenie Gminy Żelów pojazdów niskoemisyjnych lub zeroemisyjnych, co przyczyni się do poprawy stanu powietrza oraz wpłynie na poprawę jakości życia mieszkańców Gminy. Eksploatacja pojazdów zeroemisyjnych zamiast pojazdów spalinowych na terenie Gminy pozwoli na lepszą ochronę środowiska naturalnego, co także przyczyni się do ograniczenia emisji hałasu.

³² Pojazdy, które zostały zaprojektowane i wykonane do przewozu osób, mają więcej niż osiem miejsc oprócz siedzenia kierowcy, maksymalną masę całkowitą przekraczającą 5 ton i spełniają odpowiednie wymagania techniczne.

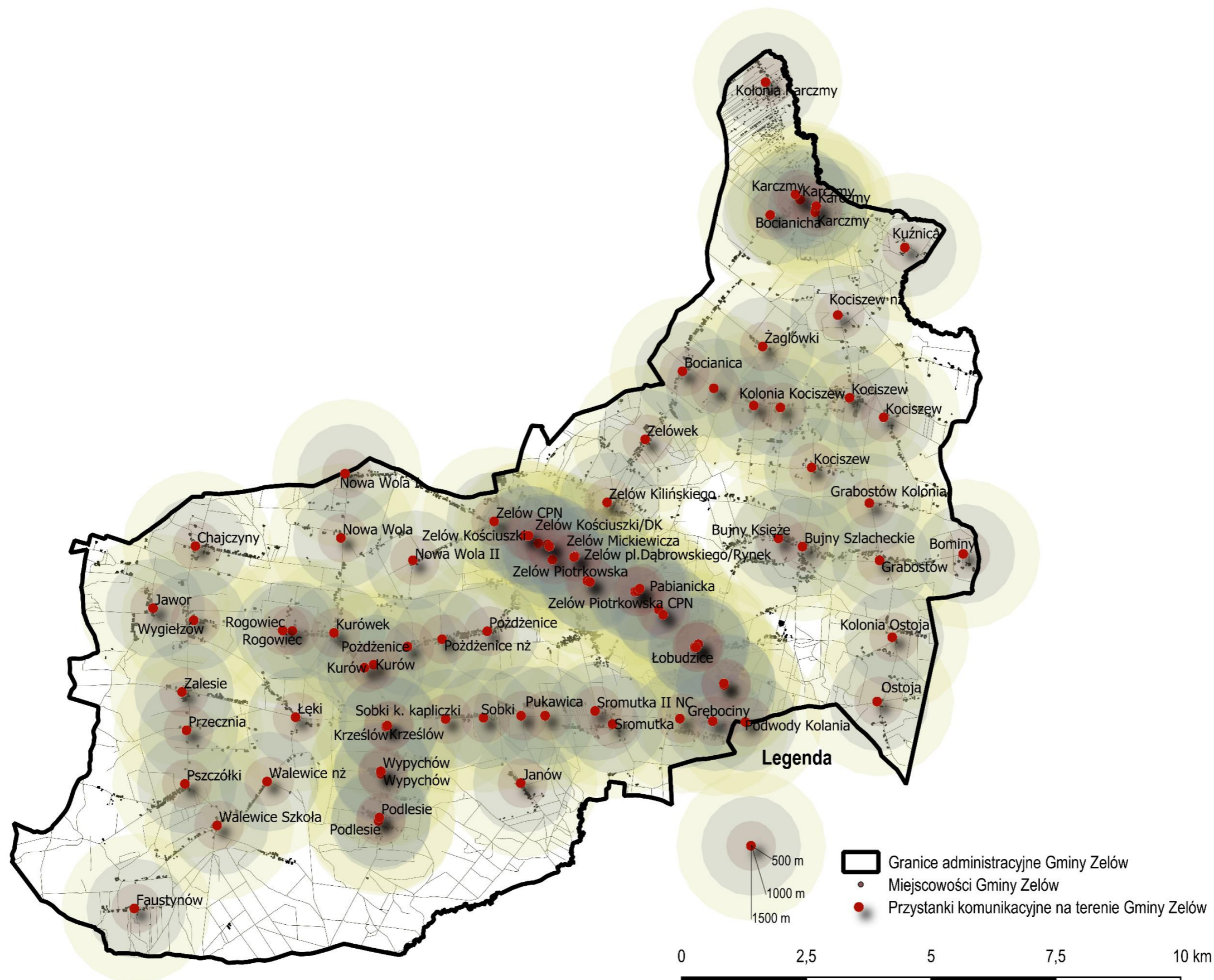


10.3. Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej

Dostępność infrastruktury przystankowej definiowana jest jako czas dojścia do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Na obszarze miejskim zurbanizowanym uznaje się za komfortową strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego odległość 300-600 m, co w przeliczeniu na czas uznaje się około 5 minut. Natomiast na terenach niezurbanizowanych, wiejskich za strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego uznaje się odległość 1 000 m.

Jednakże czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy od wielu czynników, m.in. od struktury urbanistycznej otoczenia przystanku komunikacyjnego oraz strat czasowych związanych np. z pokonywaniem przez pieszych obiektów/miejsc kolizyjnych (miejsca kolizji potoków ruchu pieszego, miejsca kolizji potoku ruchu samochodowego i pieszego, różnice poziomów). W celu zwiększenia dostępności do komunikacji zbiorowej planuje się lokalizację nowych przystanków komunikacyjnych możliwie blisko generatorów ruchu oraz modernizację istniejących przystanków komunikacyjnych, likwidując wszelkie bariery architektoniczne.





Rysunek 4. Dostępność przestrzenna do przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy Zelów
Źródło: opracowanie własne.



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

Jedną z ról komunikacji zbiorowej jest zapewnienie mobilności osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej sprawności ruchowej, a więc tym, którzy nie mają możliwości samodzielnego przemieszczania się środkami transportu indywidualnego. Już na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględnia się postulaty wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W sposób szczególny brane są pod uwagę te miejsca, które stanowią potencjalne cele podróży osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej.

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

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

Wszystkie wymienione powyżej rozwiązania wpływają pozytywnie na standard usług w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Ponadto wpływają pozytywnie na ocenę standardu usług przez wszystkie grupy pasażerów publicznego transportu zbiorowego, a w szczególności przez osoby w podeszłym wieku. Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie „starzenia się” społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często z racji wieku i stanu zdrowia nie będą mogły podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną — dlatego będą wybierać komunikację zbiorową. **Gmina, w miarę posiadanych możliwości finansowych, będzie dążyć, aby przedstawione powyżej rozwiązania były stosowane u operatora publicznego transportu zbiorowego w Gminie Żelów.**

W rozdziałach 10.4.1—10.4.3 niniejszego Planu transportowego uwzględnione zostały potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w standardzie taboru obsługującego sieć komunikacyjną gminnych przewozów pasażerskich, infrastruktury przystankowej oraz w zakresie informacji pasażerskiej.





10.4.1. Standard w zakresie przystanków komunikacyjnych

Na etapie projektowania infrastruktury przystankowej uwzględniane będą potrzeby osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Przy budowie, remoncie, modernizacji bądź przebudowie infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planowana jest eliminacja wszelkich typów barier:

- ◆ na drodze dojścia do przystanku komunikacyjnego;

- ◆ w miejscach przekraczania ciągów komunikacyjnych

oraz lokowania samych przystanków autobusowych możliwie jak najbliżej istniejących i nowopowstających generatorów ruchu.

Jednym z czynników mających wpływ na rozwój publicznego transportu zbiorowego jest modernizacja już istniejących i budowa nowych przystanków. Pierwszym elementem jest **dojście do przystanku**. Przystanek powinien być łatwo dostępny, czyli pomijając kwestię odległości, droga ta powinna być wolna od przeszkód, kałuż i błota niezależnie od warunków atmosferycznych, a pokonanie jezdni powinno być wyznaczone i bezpieczne. Dotarcie do przystanku może się odbyć również w inny sposób, np. rowerem. Dlatego też główne nowo budowane jak i modernizowane przystanki autobusowe powinny być wyposażane w stojaki (parkingi) rowerowe Bike&Ride.

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

Modernizowane i nowo budowane przystanki powinny zostać **wyposażone w miejsca siedzące oraz chroniącą przed warunkami atmosferycznymi wiatę**. Wiaty powinny mieć trzy pełne ściany, dach i odpowiednią głębokość, aby chronić przed zacinającym deszczem i śniegiem oraz dawać cień w słoneczne dni. Wiaty powinny zostać wyposażone w miejsca siedzące oraz miejsce dla osoby na wózku inwalidzkim bądź na postawienie wózka z dzieckiem. W pobliżu przystanku powinna znajdować się **latarnia uliczna**.

Na każdym przystanku obowiązkowo powinien znajdować się **kosz na odpady**.

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



10.4.2. Standard w zakresie taboru

W zakresie taboru wykorzystywanego do obsługi przewozów na terenie Gminy Żelów planuje się, iż nowo zakupione pojazdy będą w pełni dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej. Szczególne znaczenie będą miały parametry taboru w zakresie:

- ◆ poziomu podłogi (pożądane są pojazdy ze 100% niska podłogą bez progów poprzecznych wewnątrz);
- ◆ wyposażenie w tzw. „przyklęk”;
- ◆ zapewnienia specjalnego miejsca przeznaczonego dla wózków inwalidzkich;
- ◆ instalacji urządzeń sygnalizacyjnych dla pasażerów;
- ◆ liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości i rozmieszczenia;
- ◆ dostępności informacji wizualnej dostosowanej do potrzeb osób niedosłyszących oraz informacji głosowej dla osób niedowidzących;
- ◆ systemu monitoringu przestrzeni pasażerskiej i stanowiska kierowcy, zapewniający nagrywanie zdarzeń w sposób ciągły i późniejsze ich odtwarzanie;
- ◆ wyposażenia pojazdów w system lokalizacji autobusów w czasie rzeczywistym;
- ◆ wyposażenia pojazdów w router WiFi — Internet bezprzewodowy zapewniający pasażerom wewnątrz autobusu dostęp do zasobów sieciowych (GPRS/EDGE/UMTS/HSDPA);
- ◆ pojazdy wyposażone w ładowarki USB (min. dwie na autobus) — umożliwiające ładowanie urządzeń elektronicznych posiadających opcję zasilania poprzez gniazdo USB;
- ◆ pojazdy wyposażone w klimatyzację.

10.4.3. Standard w zakresie informacji pasażerskiej

Z punktu widzenia osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności sensoryczno-poznawczej szczególnie istotnymi kwestiami w publicznym transporcie są:

- ◆ **informacja dźwiękowa**, która umożliwia osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować przystanek komunikacyjny podczas podróży;
- ◆ **informacja wizualna**, która umożliwia podróżę osobom niedosłyszącym.

Wymienione powyżej elementy pozytywnie wpływają na standard usług w zakresie obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej.

Zważywszy na fakt, iż wśród osób zainteresowanych podróżami publiczną komunikacją zbiorową na terenie Gminy Żelów są w dużej mierze osoby starsze, a obecne prognozy demograficzne wskazują na postępujący proces „starzenia się” społeczeństwa należy szczególną uwagę zwrócić na dostosowanie środków transportu do potrzeb i wymagań tej grupy użytkowników.





11. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażerów

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

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

Planowana organizacja systemu informacji pasażerskiej

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

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

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

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

W przypadku, kiedy Gmina Żelów rozpocznie pełnienie funkcji organizatora publicznego transportu zbiorowego, planowane jest podjęcie działań mających na celu rozpoczęcie współpracy z województwem łódzkim w zakresie integracji informacji pasażerskiej.

Planowany system informacji pasażerskiej

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

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

Informacje istotne z punktu widzenia podróżnego będą publikowane:

- ◆ w pojazdach komunikacji powiatowej;
- ◆ na przystankach;
- ◆ w Internecie.



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

Tabela 14. Planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów

Miejsce publikacji	Zakres informacji
Pojazdy komunikacji zbiorowej	<ul style="list-style-type: none">◆ Oznaczenie linii i/lub kierunek jazdy z wyszczególnionymi miejscowościami pośrednimi (pozwalającymi pasażerom jednoznacznie określić trasę przejazdu).◆ Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie).◆ Regulamin przewozów.
Przystanki komunikacyjne	<ul style="list-style-type: none">◆ Nazwa i numer przystanku.◆ Informacja o statusie przystanku (np. przystanek na żądanie/życzenie).◆ Wykaz linii autobusowych z przewidzianym postojem na przystanku albo informacja w jakim kierunku odjeżdżają autobusy.◆ Informacja o zarządcy przystanku komunikacyjnego i sposobie skontaktowania się z nim.◆ Rozkład jazdy zawierający:<ul style="list-style-type: none">○ numer linii komunikacyjnej i/lub kierunek jazdy autobusów;○ wykaz kolejnych przystanków komunikacyjnych albo miejscowości, przez które wiedzie dalsza część trasy;○ godziny odjazdów autobusów;○ nazwę przewoźnika/operatora, informacje kontaktowe z osobą (albo instytucją) odpowiedzialną za organizację i obsługę linii;○ okres obowiązywania rozkładu jazdy;○ legendę tłumaczącą użyte w rozkładzie oznaczenia.◆ Informacje o zmianach rozkładów jazdy i przebiegu sieci komunikacyjnej.
Węzeł przesiadkowy	<ul style="list-style-type: none">◆ Schemat połączeń komunikacyjnych obsługujących Gminę Żelów.◆ Tablica ze zbiorczym rozkładem jazdy — zawierająca informacje o skoordynowaniu połączeń.
Internet	<ul style="list-style-type: none">◆ Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie).◆ Informacje o zarządcach przystanków komunikacyjnych i sposobie skontaktowania się z nimi.◆ Rozkład jazdy w formie tabelarycznej z dołączonym schematem sieci.◆ Informacje o zmianach rozkładów jazdy i przebiegu sieci komunikacyjnej.
Aplikacje mobilne	<ul style="list-style-type: none">◆ Rozkład jazdy w formie tabelarycznej z dołączonym schematem sieci.◆ Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.

Źródło: opracowanie własne.





12. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Podstawą wdrożenia, rozwoju i zarządzania publicznym transportem zbiorowym na terenie Gminy Żelów będzie zachowanie zasad zrównoważonego rozwoju przy jednoczesnym dążeniu **do zaspokojenia potrzeb transportowych mieszkańców Gminy**. Beneficjentami wdrażanego zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Żelów będą nie tylko osoby, które zamieszkują tereny wykluczone transportowe, tzw. „białe plamy transportowe”, ale także osoby, które zamieszkują tereny już obsługiwane przez środki publicznego transportu publicznego, a ich możliwości komunikacyjne ulegną poprawie — **sprawnie funkcjonujący transport zbiorowy może być atrakcyjną alternatywą dla osób, które dojeżdżają do pracy między innymi do Bełchatowa i chcą uniknąć problemów związanych z zatłoczeniem na drogach w godzinach szczytu i parkowaniem**.

Cel zrównoważonego rozwoju zostanie osiągnięty dzięki dążeniu do osiągnięcia względnej równowagi w podziale zadań przewozowych, tj. pomiędzy transportem indywidualnym a transportem zbiorowym, z naciskiem na nadawanie priorytetów dla transportu zbiorowego.

Na terenach o niskiej gęstości zaludnienia trudne jest zorganizowanie satysfakcjonującej i ekonomicznie uzasadnionej oferty gminnego transportu publicznego, dlatego tam dominującą rolę będzie pełnić transport indywidualny, głównie samochodowy, a transport zbiorowy będzie pełnić funkcję uzupełniającą — obsługa terenu o niskiej gęstości zaludnienia **jest elementarnym działaniem przeciwdziałającym wykluczeniu społecznemu**.

Jednakże należy pamiętać, iż punktem wyjścia do planowanych kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest ocena możliwości finansowych Gminy — ograniczenia budżetowe mają bezpośredni wpływ na realne wdrożenie założonych celów. Ponadto należy pamiętać, iż proces wdrożenia i rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest procesem ciągłym, charakteryzującym się złożonością, zatem jakiegokolwiek zmiany mogą pośrednio lub bezpośrednio wpłynąć na inne dziedziny życia mieszkańców Gminy.

W celu zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców Gminy Żelów możliwe jest zawieranie przez Gminę porozumień i umów z zakresu świadczenia usług zbiorowej komunikacji publicznej z innymi jednostkami samorządu terytorialnego.



Tabor

Celem zrównoważonego rozwoju jest przede wszystkim poszanowanie środowiska naturalnego, w związku z czym planuje się oparcie systemu publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Żelów o autobusy niskoemisyjne lub zeroemisyjne. Z uwagi również na fakt, iż publiczny transport zbiorowy powinien być dostępny dla wszystkich

zainteresowanych mieszkańców, również osób starszych i z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej sprawności ruchowej pojazdy będą dostosowane do obsługi każdej grupy społecznej (zgodnie z zasadami opisanymi w rozdziale 10.4.2. niniejszego dokumentu).

Przystanki komunikacyjne (modernizacja lub budowa nowych)

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

Szczegóły dotyczące standardu modernizowanych i nowo budowanych przystanków zostały przedstawione w rozdziale 10.4.1 niniejszego opracowania.

Integracja środków publicznego transportu zbiorowego

Pełnowymiarowa integracja usług przewozowych na obszarze objętym niniejszym Planem transportowym jest jednym z kierunków rozwoju, do którego planuje się dążyć. Integracja usług transportu zbiorowego jest procesem ciągłym i wieloaspektowym, stąd planuje się od samego początku wdrożenia zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Żelów pełną integrację z istniejącym transportem powiatowym i ponadpowiatowym. Integracja usług transportu zbiorowego na obszarze objętym Planem transportowym może zostać osiągnięta wyłącznie

dzięki szerokiej i zgodnej współpracy wszystkich zainteresowanych podmiotów, w tym w szczególności władz Gminy, Starostwa Powiatu Bełchatowskiego oraz pozostałych organizatorów i przewoźników prywatnych.

Perspektywistycznie działania polegające na integracji środków publicznego transportu zbiorowego będą dążyć do utworzenia na terenie Żelowa węzła przesiadkowego, w miejscu naturalnej integracji różnych środków transportu. Integracja w węźle przesiadkowym docelowo powinna dotyczyć także integracji rozkładów jazdy oraz informacji pasażerskiej.





13. Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Art. 11 ust. 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zobowiązuje jednostkę samorządu terytorialnego do okresowej, uzależnionej od potrzeb weryfikacji Planu transportowego, a następnie jego aktualizacji. Uwzględniając przesłanki teoretyczne i praktyczne, rekomenduje się konieczność weryfikacji postanowień niniejszego dokumentu z częstotliwością raz do roku. Podstawą monitorowania i oceny poziomu realizacji zamierzonych działań będą roczne raporty, które będą obejmować w szczególności:

- ◆ ogólną ocenę stopnia realizacji Planu transportowego;
- ◆ identyfikację problemów związanych z realizacją założeń Planu transportowego;
- ◆ sformułowanie zaleceń dotyczących zwiększenia skuteczności realizacji Planu transportowego.

Identyfikacja problemów związanych z realizacją zadań i celów zawartych w Planie transportowym będzie odbywać się poprzez wskazanie zrealizowanych oraz niezrealizowanych założeń. Koniecznym będzie w tym miejscu wskazanie przyczyn niepowodzenia w realizacji Planu transportowego oraz propozycje ich rozwiązań.

Monitoring realizacji Planu transportowego zakończy się sformułowaniem zaleceń dotyczących zwiększenia skuteczności realizacji założeń w kolejnym roku.

Na podstawie tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji przedmiotowego dokumentu.

Zgodnie z wymogami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym każda aktualizacja Planu transportowego wymaga przeprowadzenia obowiązkowych konsultacji społecznych i przyjęcia aktualizacji w trybie uchwały przez Radę Miejską Zelowa.

Weryfikacja zapisów Planu transportowego nastąpi poprzez porównanie ustalonych mierników realizacji Planu, które zostały przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 15. Zakres weryfikacji Planu transportowego

Badany element Planu transportowego	Miernik	Jednostka	Źródło informacji	Pożądana tendencja
Efektywność ekonomiczna transportu	Wskaźnik odpłatności usług	%	Sprawozdania finansowe z realizacji usług publicznego transportu zbiorowego	↑
Niezawodność przewozów	Udział kursów odwołanych w stosunku do kursów zrealizowanych	%	Sprawozdania z realizacji przewozów na terenie Gminy Zelów	↓
Punktualność przewozów	Udział kursów punktualnych w stosunku do kursów zrealizowanych	%	Sprawozdania z realizacji przewozów na terenie Gminy Zelów	↑
Jakość usług publicznego transportu zbiorowego	Częstotliwość kursowania: ◆ w szczytach: 1 h ◆ poza szczytami: 1,5 h – 2 h	Minuty	Rozkłady jazdy	↑





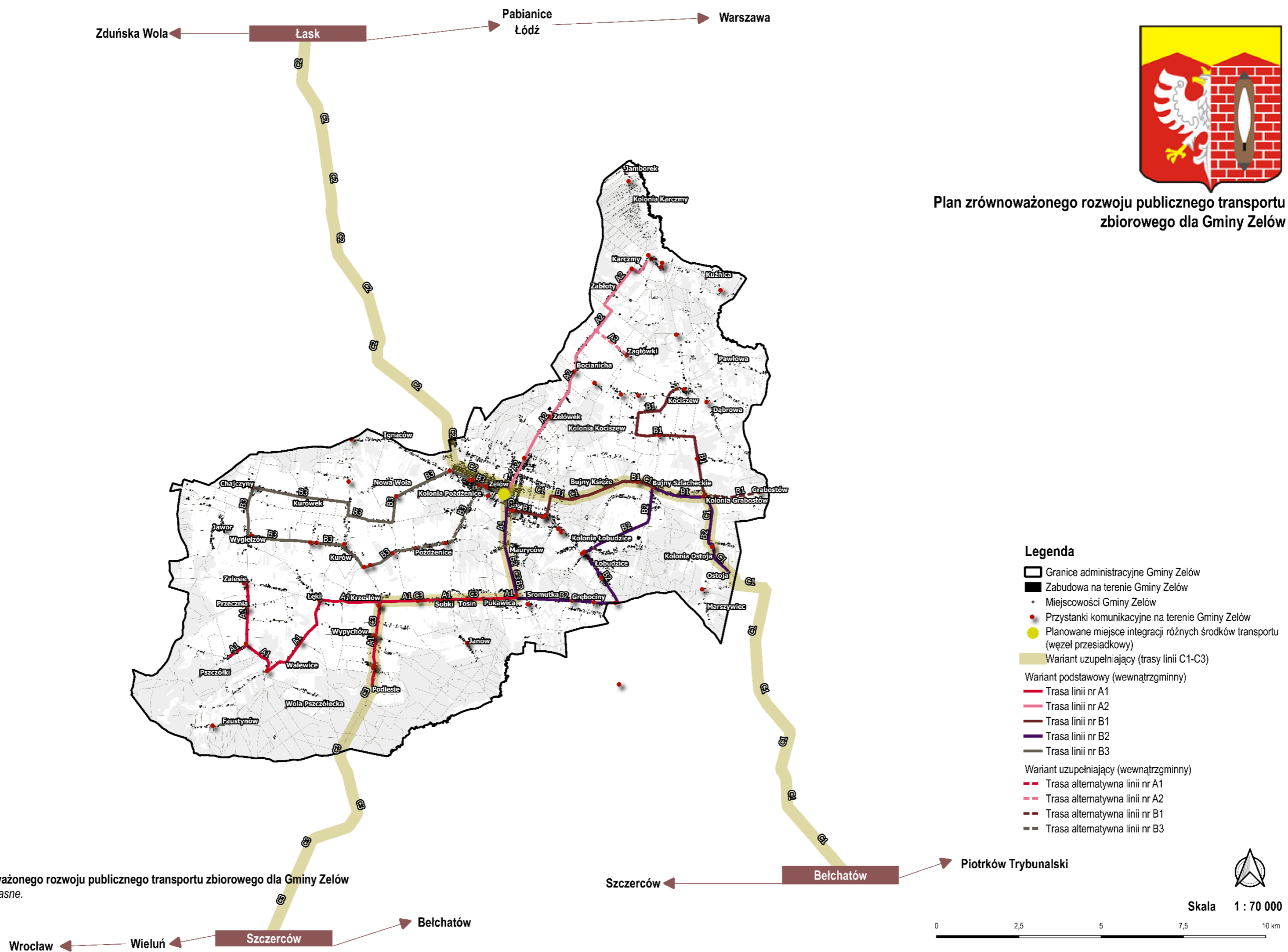
Badany element Planu transportowego	Miernik	Jednostka	Źródło informacji	Pożądana tendencja
Zapewnienie dostępu do publicznego transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej sprawności ruchowej	Udział pojazdów niskopodłogowych realizujących usługi publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Żelów	%	Urząd Miejski w Żelowie oraz przewoźnicy świadczący usługi publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Żelów	↑
	Gęstość rozmieszczenia przystanków autobusowych	l. przystanków / km ²	Wizje lokalne, pomiary, analizy geoprzestrzenne	↑
	Usunięte bariery architektoniczne na drodze dojścia do/z przystanku autobusowego	szt.	Wizje lokalne, pomiary	↑
Rozkłady jazdy	Synchronizacja rozkładów jazdy publicznej komunikacji zbiorowej w Gminie Żelów z komunikacją przewoźników świadczących usługi na terenie Gminy (czas oczekiwania na ewentualną przesiadkę)	Minuty	Analiza porównawcza rozkładów jazdy wszystkich przewoźników świadczących usługi na terenie Gminy Żelów	↓
Dopasowanie oferty do potrzeb rynku i preferencji komunikacyjnych mieszkańców	Kompleksowe badania potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań transportowych	Liczba przebadanych respondentów	Badania jakościowe i ilościowe w środkach publicznego transportu zbiorowego	↑
Liczba pasażerów korzystających z publicznego transportu zbiorowego	Wzrost liczby przewiezionych pasażerów	%	Badanie popytu	↑
Redukcja negatywnego wpływu transportu na zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców	Udział pojazdów zeroemisyjnych obsługujących teren Gminy	%	Urząd Miejski w Żelowie oraz przewoźnicy świadczący usługi publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Żelów	↑

Źródło: opracowanie własne.





14. Część graficzna



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Żelów



15. Spis tabel, rysunków, wykresów i map

15.1. Spis tabel

Tabela 1. Zmiany liczby ludności na terenie Gminy Żelów w latach 2000-2020	11
Tabela 2. Struktura ludności w Gminie Żelów, z podziałem na obszar miejski oraz wiejski według stanu na dzień 31.12.2020 r.	12
Tabela 3. Prognoza liczby ludności dla Gminy Żelów do 2030 r.	13
Tabela 4. Prognoza struktury ludności dla Gminy Żelów do 2030 r.	13
Tabela 5. Ruch naturalny i wędrownicy	14
Tabela 6. Ruch naturalny i wędrownicy na obszarze Gminy Żelów w latach 2000-2020.....	14
Tabela 7. Bezrobocie rejestrowane na terenie Gminy Żelów	15
Tabela 8. Zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym wydane od 2014 r.	27
Tabela 9. Linie komunikacyjne, na których jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	34
Tabela 10. Proponowana minimalna częstotliwość kursów na poszczególnych liniach	35
Tabela 11. Wykaz przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy Żelów, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Żelów.....	51
Tabela 12. Wykaz przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy Żelów, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Bełchatowski oraz stanowiących własność Województwa Łódzkiego	53
Tabela 13. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji	56
Tabela 14. Planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów	64
Tabela 15. Zakres weryfikacji Planu transportowego	67

15.2. Spis rysunków

Rysunek 1. Lokalizacja Gminy Żelów na tle kraju i powiatu bełchatowskiego	10
Rysunek 2. Obszary przekroczeń pyłu PM10 i PM2.5 na terenie powiatu bełchatowskiego.....	19
Rysunek 3. Wymagania jakościowe stawiane przez podróżnych	39
Rysunek 4. Dostępność przestrzenna do przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy Żelów	59

15.3. Spis map

Mapa 1. Podział Gminy Żelów	10
Mapa 2. Stan zagospodarowania terenu Gminy Żelów	18
Mapa 3. Planowana sieć transportowa w ramach „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Bełchatowskiego w perspektywie do 2025 r.”	21
Mapa 4. Planowana sieć transportowa w ramach „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030”	22
Mapa 5. Ustalenia planów transportowych wyższego rzędu – „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Bełchatowskiego w perspektywie do 2025 r.” oraz „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030”	23
Mapa 6. Rozmieszczenie parkingów na terenie Gminy Żelów	26
Mapa 7. Rozmieszczenie najistotniejszych generatorów ruchu na terenie Gminy Żelów	31
Mapa 8. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Żelów	69





15.4. Spis wykresów

Wykres 1. Piramida wieku ludności w Gminie Zelów według stanu na dzień 31.12.2020 r.....	12
Wykres 2. Prognoza liczby ludności do 2030 r.	13
Wykres 3. Wielkość wpływów za korzystanie z przystanków autobusowych należących do Gminy Zelów [zł].....	37
Wykres 4. Wielkość udzielonych dotacji na usługi publicznego transportu zbiorowego w latach 2019 – 2021	37
Wykres 5. Wskaźnik motoryzacji w latach 2010-2020 w powiecie bełchatowskim, województwie łódzkim oraz w całym kraju	40
Wykres 6. Struktura wiekowa respondentów	41
Wykres 7. Aktywność zawodowa respondentów	41
Wykres 8. Pytanie: „Jak często korzysta Pan/i z poniższych środków transportu?”	42
Wykres 9. Pytanie: „Czy jest Pan/i użytkownikiem komunikacji zbiorowej?”	42
Wykres 10. Pytanie: „Proszę wskazać miejsce zamieszkania”	42
Wykres 11. Pytanie: „Proszę wskazać gminę najczęstszych podróży”	43
Wykres 12. Pytanie: „Jaki jest najczęstszy cel Pana/i podróży komunikacją zbiorową?”	43
Wykres 13. Pytanie: „Która linią najczęściej Pan/i podróżuje?”	43
Wykres 14. Pytanie: „W jakich godzinach liczba kursów powinna zostać zwiększona?”	44
Wykres 15. Pytanie: „Dlaczego korzysta Pan/i z komunikacji zbiorowej?”	44
Wykres 16. Pytanie: „Które z podanych cech komunikacji są dla Pana/i najistotniejsze?”	44
Wykres 17. Pytanie „Jak ocenia Pan/i komunikację zbiorową na terenie Gminy Zelów w następujących aspektach?”	45
Wykres 18. Pytanie: „Jakie zmiany wpłynęłyby na poprawę funkcjonowania komunikacji zbiorowej w Gminie Zelów?”	45
Wykres 19. Pytanie: „Proszę wskazać miejsce zamieszkania”	46
Wykres 20. Pytanie: „Proszę wskazać gminę najczęstszych podróży”	46
Wykres 21. Pytanie: „Jaki jest najczęstszy cel Pana/i podróży?”	47
Wykres 22. Pytanie: „W jakich godzinach brakuje Panu/i połączeń autobusowych?”	47
Wykres 23. Pytanie: „Dlaczego podróżuje Pan/i samochodem osobowym?”	47
Wykres 24. Pytanie: „Co skłoniłoby Pana/ią do częstszego korzystania z usług komunikacji zbiorowej?”	48
Wykres 25. Pytanie: „Które z podanych cech komunikacji miejskiej są dla Pana/i najistotniejsze?”	48