



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

Łódź, dnia 20 grudnia 2016 r.

Poz. 5695

UCHWAŁA NR XXVIII/216/2016 RADY POWIATU SIERADZKIEGO

z dnia 30 listopada 2016 r.

w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu sieradzkiego”

Na podstawie art. 12 pkt 11 i art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (t.j. Dz. U. 2016 r., poz. 814, zm. poz. 1579.) i art. 9 ust. 1 pkt 3 i art. 13 ust. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. 2015 r., poz. 1440, zm. poz. 1045, 1753, 1890 i 1893 oraz z 2016 r. poz. 1342.) Rada Powiatu Sieradzkiego uchwala, co następuje:

§ 1. Uchwala się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu sieradzkiego” w brzmieniu stanowiącym załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Staroście Sieradzkemu.

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

Przewodniczący Rady Powiatu Sieradzkiego

Henryk Waluda

Załącznik do Uchwały Nr XXVIII/216/2016
Rady Powiatu Sieradzkiego
z dnia 30 listopada 2016 r.

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



Spis treści

1. Wstęp

- 1.1. czym jest plan transportowy
- 1.2. zakres planu
- 1.3. definicje i określenia
- 1.4. zestawienie rekomendacji zawartych w dokumencie

2. Metodyka tworzenia planu

3. Charakterystyka obszaru jednostki terytorialnej

- 3.1. informacje ogólne o powiecie sieradzkim
- 3.2. demografia
- 3.3. gospodarka
- 3.4. strefa społeczna
- 3.5. informacje ogólne o gminach wchodzących w skład powiatu sieradzkiego

4. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze powiatu sieradzkiego

- 4.1. zezwolenia wydane przez starostę sieradzkiego

5. Determinanty rozwoju transportu zbiorowego na obszarze objętym planem

- 5.1. koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030*
- 5.2. ustalenia krajowego planu transportowego
- 5.3. ustalenia wojewódzkiego planu transportowego
- 5.4. układ drogowy
- 5.5. transport indywidualny
- 5.6. regionalny osobowy transport kolejowy
- 5.7. wpływ transportu na środowisko
 - 5.7.1. korzystanie ze środowiska naturalnego
 - 5.7.2. emisja spalin
 - 5.7.3. emisja hałasu

6. Ocena i prognoza społecznych potrzeb przewozowych w transporcie publicznym

- 6.1. ocena i prognoza potrzeb przewozowych
- 6.2. najważniejsze generatory ruchu w powiecie sieradzkim

7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

- 7.1. preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego
- 7.2. dostępność podróży do infrastruktury przystankowej

7.3. preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu w publicznym transporcie zbiorowym uwzględniające infrastrukturę transportową

7.4. preferencje dotyczące wyboru środka transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych

7.5. dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu sieradzkiego

8. Planowana oferta transportowa oraz pożądany standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

8.1. gwarantowana dostępność przestrzenna – sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

8.2. gwarantowana dostępność przestrzenna – określenie przystanków komunikacyjnych i dworców udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z nich

8.3. punktualność kursowania

8.4. gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu

8.5. gwarantowany komfort rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów

8.6. dostępność transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych

8.6.1. przystosowanie taboru dla osób niepełnosprawnych

8.6.2. przystosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych

8.7. standard w zakresie ochrony środowiska

8.7.1. polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększenie udziału publicznego transportu zbiorowego

8.7.2. wymogi stosowania ekologicznych napędów w pojazdach publicznego transportu zbiorowego

9. Zasady organizacji rynku przewozowego w transporcie publicznym

9.1. aspekty prawne zarządzania transportem publicznym

9.2. wybór operatora

9.3. przygotowanie oferty przewozowej

9.4. zasady projektowania rozkładów jazdy

9.5. projektowanie systemów taryfowo-biletowych i dystrybucja biletów

10. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

10.1. formy i źródła finansowania usług przewozowych

10.2. rentowność linii komunikacyjnych

11. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera

11.1. informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach

11.2. informacja pasażerska w pojazdach

11.3. informacja pasażerska na miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem

12. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

12.1. zadania wyznaczające kierunki rozwoju transportu publicznego

- 12.2. integracja taryfowa transportu publicznego
- 12.3. dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych

1. WSTĘP

1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY

Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. 2015 r. poz. 1440), zwana dalej Ustawą, powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art. 8):

1. planowanie rozwoju transportu,
2. organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
3. zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

O skutecznym wykonywaniu pozostałych funkcji przesądza prawidłowa realizacja zadania planowania rozwoju transportu w formie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plan transportowy). Celem nadrzędnym planu transportowego jest więc rozwój systemu transportowego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Zakres przedmiotowy planu transportowego zostaje określony w art. 12 Ustawy oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684).

Obowiązek opracowania planu transportowego zostaje nałożony tylko na niektórych organizatorów. W przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, obowiązek opracowania planu transportowego ma odpowiednia jednostka samorządu terytorialnego, spełniająca wymagania wymienione w art. 9 ust. 1 Ustawy, zapewniająca właściwe funkcjonowanie transportu publicznego na danym obszarze. Pozostali organizatorzy, na obszarze liczącym mniejszą liczbę ludności niż wskazana w tym przepisie, mogą, ale nie muszą opracowywać planów transportowych. Kryterium decydującym o powstaniu tego obowiązku jest zatem liczba mieszkańców oraz planowanie organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z definicją zawartą w Ustawie przewozy takie oznaczają powszechnie dostępną usługę w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywaną przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

Plan transportowy uchwalony przez właściwe organy tych jednostek jako akt prawa miejscowego, jest podawany do publicznej wiadomości przez jego ogłoszenie we właściwym dla organizatora dzienniku urzędowym. W procedurze jego uchwalania należy uwzględnić etap przeznaczony na konsultacje społeczne, zorganizowane w formie określonej w art. 10, podczas których swoje opinie mogą zgłaszać wszyscy interesariusze planu. Jednocześnie przed uchwaleniem organizator ma obowiązek uzgodnić projekt z właściwymi organami sąsiadujących jednostek, wskazanymi w art. 13 ust. 1-3 Ustawy.

Pomiędzy planami transportowymi opracowanymi przez różnych organizatorów zachodzą oczywiste związki, które muszą być uwzględnione w procedurze przygotowywania planów również w wymiarze wertykalnym. Oznacza to, że plany transportowe opracowywane na różnych szczeblach administracji muszą być ze sobą komplementarne.

Dlatego w pierwszej kolejności plan transportowy powinien opracować minister właściwy do spraw transportu (art. 13 ust. 6). Zgodnie z tymi wytycznymi Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej dnia 23 października 2012 roku wydał rozporządzenie w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym. Pozostali organizatorzy muszą uwzględnić zapisy planu transportowego ogłoszonego przez ministra.

Taka regulacja prawna art. 11 ust. 1 Ustawy ma na celu uporządkowanie działań i zapewnienie kontynuacji rozwiązań w planach transportowych niższego szczebla administracji. Ponieważ termin, do którego należy uchwalić pierwszy plan transportowy mija 1 marca 2015 roku część organizatorów zdecydowała się na rozpoczęcie prac przed powstaniem planów transportowych wyższego szczebla. W praktyce powoduje to jednak, że plan transportowy opracowywany na najniższym poziomie, czyli w gminie, o ile nie zostaną wcześniej opublikowane plany ministra, marszałka województwa i starosty, może wymagać aktualizacji po opublikowaniu planów transportowych administracji wyższego szczebla.

Warto jednak podkreślić, że przewozy o charakterze użyteczności publicznej wykonywane na obszarze miasta mają specyficzny zakres a zagadnienia opracowane na wyższych szczeblach w planach transportowych naturalnie stanowią uzupełnienie komunikacji w mieście.

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

Tak sformułowany cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiągnięty poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- Cel 1. **Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu** - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych
- Cel 2. **Poprawa efektywności** funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów
- Cel 3. **Integracja systemu transportowego** – w układzie gałęziowym i terytorialnym
- Cel 4. **Wspieranie konkurencyjności gospodarki** obszaru - instrument rozwoju gospodarczego
- Cel 5. **Poprawa bezpieczeństwa** - radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu
- Cel 6. **Ograniczenie negatywnego wpływu** transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

1.2. ZAKRES PLANU

Zakres planu transportowego został określony w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684) i przedstawia się następująco:

1. Charakterystyka obszaru objętego planem transportowym
2. Sieć drogową i kolejową w powiecie
 - Analiza zezwoleń wydanych przez starostę powiatu
3. Organizacja rynku przewozów
 - Rola organizatora transportu publicznego
 - Integracja transportu publicznego z indywidualnym
4. Określenie pożądanego standardu usług przewozowych
5. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych
6. Ochrona środowiska naturalnego w powiecie
7. Sposób organizowania systemu informacji pasażerskiej
8. Wyznaczenie linii o charakterze użyteczności publicznej
9. Określenie trybu wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego
10. Przewidywane finansowanie usług przewozowych
11. Kierunki rozwoju transportu publicznego w perspektywie do 2025 roku

1.3. DEFINICJE I OKREŚLENIA

Tabela 1. Definicje i określenia

Lp.	Pojęcie	Opis
1	Plan Transportowy	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
2	Organizator transportu publicznego	<p>Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.</p> <p>Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.</p> <p>Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w powiecie sieradzkim jest Starosta Powiatu Sieradz.</p>
3	Operator	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.
4	Przewoźnik	Przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.
7	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”.
8	Dopłata	Partycypacja (udział) w kosztach realizacji powierzonego zadania w zakresie prowadzenia na określonym terenie lokalnego transportu zbiorowego.

1.4. ZESTAWIENIE REKOMENDACJI ZAWARTYCH W DOKUMENCIE**Tabela 2. Zestawienie rekomendacji**

Lp.	Rozdział	Tematyka	Rekomendacja
1.		Układ drogowy	Modernizacja połączeń drogowych z siecią dróg krajowych Modernizacja sieci drogowo-ulicznej
2.		Sieć komunikacji miejskiej	Przeprowadzanie badań obciążeń poszczególnych linii autobusowych co 3-4 lata
3.		Uprzywilejowanie ruchu komunikacji publicznej	Analiza możliwości wprowadzenia priorytetów dla komunikacji miejskiej w głównych korytarzach komunikacyjnych (w newralgicznych punktach miasta)
4.		Integracja transportu publicznego miejskiego i regionalnego	Skoordynowanie rozkładów jazdy komunikacji miejskiej z rozkładami jazdy pociągów i autobusów uwzględnionych w planach transportowych wyższego szczebla. Wprowadzenie wspólnego systemu taryfowo-biletowego z przewoźnikami kolejowymi.
5.		Integracja komunikacji publicznej i indywidualnej	Budowa sieci parkingów na obszarze miasta, zwłaszcza w okolicach Dworca Autobusowego i Kolejowego. Analiza możliwości wprowadzenia systemu „Parkuj i Jedź” (P&R)
6.		Tabor	Dbłość o odnowę taboru, wnioskowanie o finansowanie inwestycji w ramach środków z nowej perspektywy finansowej UE na lata 2014-2020, mające na celu zachowanie wysokiej jakości taboru.
7.		Dostęp osób niepełnosprawnych	Zwiększanie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego poprzez likwidowanie barier architektonicznych.
8.		Ochrona środowiska	<ul style="list-style-type: none"> • inwestycje w ekologiczny i niskoemisyjny tabor, • ograniczanie natężenia ruchu na obszarze miasta • budowa ekranów akustycznych • modernizacja dróg
9.		Obsługa pasażerów	<ul style="list-style-type: none"> • Kompleksowe badania marketingowe potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań transportowych
10.		Kierunki rozwoju przestrzennego	Podjęcie rozmów z władzami powiatu i właścicielami dworców na temat Budowy Zintegrowanego Węzła Wymiany Pasażerskiej w okolicy Dworca Kolejowego i Autobusowego
11.		Postulaty przewozowe mieszkańców	Szczegółowa tabela – w treści dokumentu – dotyczy następujących parametrów: <ul style="list-style-type: none"> • Punktualność • Wygoda • Niezawodność • Dostępność • Regularność • Częstotliwość • Prędkość • Bezpośredniość połączeń • Koszt • Informacja

2. METODYKA TWORZENIA PLANU

Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym t.j (Dz. U. z 2015 poz. 1440) (zwana dalej Ustawą) powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art.8):

1. planowanie rozwoju transportu,
2. organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
3. zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

O skutecznym wykonywaniu pozostałych funkcji przesądza prawidłowa realizacja zadania planowania rozwoju transportu w formie **planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** (plan transportowy). Celem nadrzędnym planu transportowego jest więc rozwój systemu transportowego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Zakres przedmiotowy planu transportowego zostaje określony w art. 12 Ustawy oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku *w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego* (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684).

Obowiązek opracowania planu transportowego zostaje nałożony tylko na niektórych organizatorów. W przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, obowiązek opracowania planu ma odpowiednia jednostka samorządu terytorialnego, spełniająca wymagania wymienione w art. 9 ust. 1 Ustawy, zapewniająca właściwe funkcjonowanie transportu publicznego na danym obszarze. Pozostali organizatorzy, na obszarze liczącym mniejszą liczbę ludności niż wskazana w tym przepisie, mogą, ale nie muszą opracowywać planów transportowych. Kryterium decydującym o powstaniu tego obowiązku jest zatem liczba mieszkańców oraz planowanie organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z definicją zawartą w Ustawie przewozy takie oznaczają powszechnie dostępną usługę w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywaną przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

Plan transportowy uchwalony przez właściwe organy tych jednostek jako akt prawa miejscowego, jest podawany do publicznej wiadomości przez jego ogłoszenie we właściwym dla organizatora dzienniku urzędowym. W procedurze jego uchwalania należy uwzględnić etap przeznaczony na konsultacje społeczne, zorganizowane w formie określonej w art. 10 Ustawy, podczas których swoje opinie mogą zgłaszać wszyscy interesariusze planu. Jednocześnie przed uchwaleniem organizator ma obowiązek uzgodnić projekt z właściwymi organami sąsiadujących jednostek, wskazanymi w art. 13 ust. 1-3 Ustawy.

Pomiędzy planami transportowymi opracowanymi przez różnych organizatorów zachodzą oczywiste związki, które muszą być uwzględnione w procedurze przygotowywania planów również w wymiarze wertykalnym. Oznacza to, że plany transportowe opracowywane na różnych szczeblach administracji muszą być ze sobą komplementarne. Dlatego w pierwszej kolejności plan transportowy powinien opracować minister właściwy do spraw transportu

(art. 13 ust. 6). Zgodnie z tymi wytycznymi Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej dnia 23 października 2012 roku wydał rozporządzenie w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym. Pozostali organizatorzy muszą uwzględnić zapisy planu transportowego ogłoszonego przez ministra.

Taka regulacja prawna art. 11 ust. 1 Ustawy ma na celu uporządkowanie działań i zapewnienie kontynuacji rozwiązań w planach transportowych niższego szczebla administracji. Ponieważ termin, do którego należy uchwalić pierwszy plan transportowy minął 1 marca 2014 roku część organizatorów zdecydowała się na rozpoczęcie prac przed powstaniem planów transportowych wyższego szczebla. W praktyce powoduje to jednak, że plan transportowy opracowywany na najniższym poziomie, czyli w gminie, o ile nie zostaną wcześniej opublikowane plany ministra, marszałka województwa i starosty, może wymagać aktualizacji po opublikowaniu planów transportowych administracji wyższego szczebla.

Warto jednak podkreślić, że przewozy o charakterze użyteczności publicznej wykonywane na danym obszarze mają specyficzny zakres, a zagadnienia opracowane na wyższych szczeblach w planach transportowych naturalnie stanowią uzupełnienie komunikacji w danym regionie.

KONSULTACJE SPOŁECZNE

Zgodnie z postanowieniami art. 10 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, projekt planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Sieradzkiego podlega konsultacjom społecznym, które mają na celu prezentację i poinformowanie mieszkańców Powiatu o działaniach i rozwiązaniach przewidzianych do realizacji na mocy postanowień planu transportowego. Jednocześnie konsultacje społeczne mają na celu umożliwienie stronie społecznej wniesienia uwag do treści projektu dokumentu. Organizator publicznego transportu zbiorowego rozpatrzy wnioski i uwagi, które wpłynęły w okresie trwania wskazanej procedury tj. okresu nie krótszego niż 21 dni od dnia ogłoszenia. Projekt planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego zostanie stosownie zaktualizowany, w przypadku uznania wskazanych opinii za zasadne.

Informację o opracowywanym projekcie planu transportowego ogłasza się w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu planu transportowego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.

3. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU JEDNOSTKI TERYTORIALNEJ

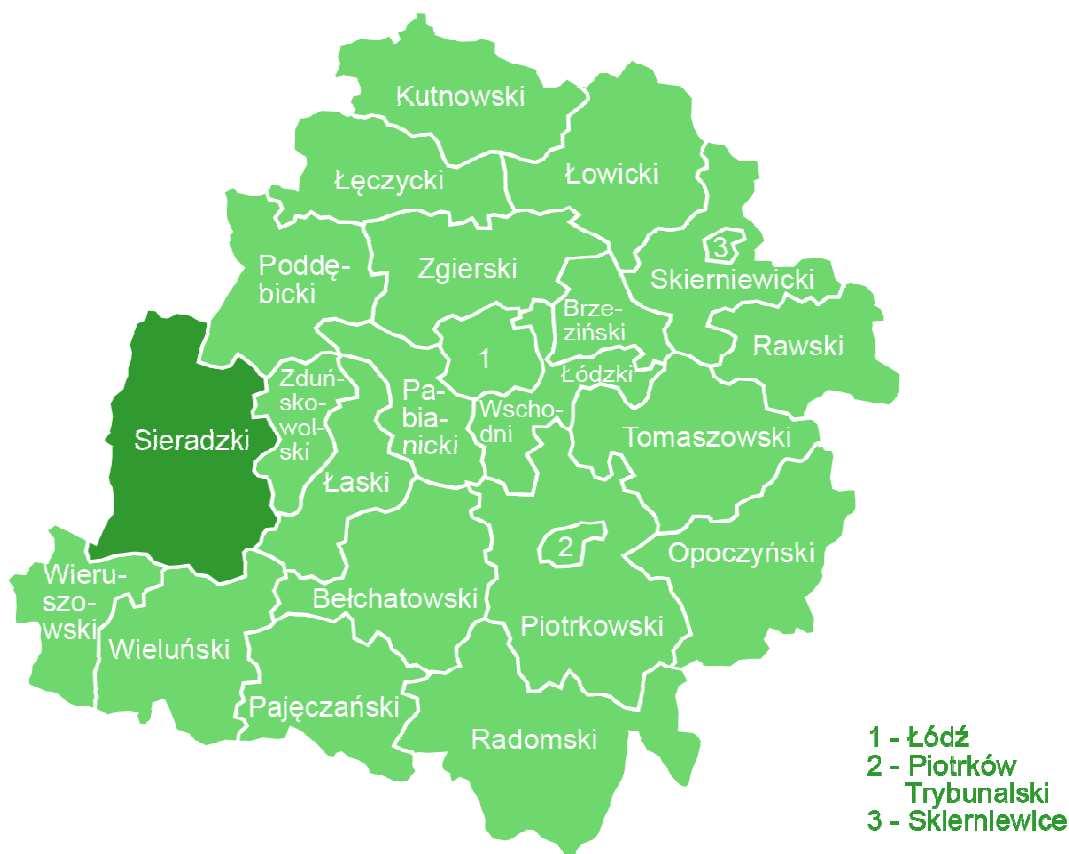
3.1. INFORMACJE OGÓLNE O POWIECIE SIERADZKIM

Powiat sieradzki położony jest w Polsce centralnej, w zachodniej części województwa łódzkiego. Pod względem liczby ludności plasuje się na trzecim miejscu w województwie łódzkim, a pod względem powierzchni jest największym powiatem w województwie.

Powiat ma charakter rolniczo-przemysłowy. Centrum administracyjnym, kulturalnym i handlowo-usługowym regionu jest Sieradz. Na terenie powiatu znajdziemy także malownicze lasy oraz Park Krajobrazowy Międzyrzecza Warty i Widawki.

Tereny powiatu należą do rolniczych. 70% powierzchni powiatu to użytki rolne, jedna piąta powiatu to tereny leśne. Powiat sieradzki graniczy z pięcioma powiatami województwa łódzkiego: poddębickim, zduńskowolskim, łaskim, wieluńskim i wierszowskim oraz z trzema powiatami województwa wielkopolskiego: ostrzeszowskim, kaliskim i tureckim

Mapa 1. Powiat sieradzki na tle województwa łódzkiego



źródło: opracowanie własne

Powiat sieradzki położony jest w zachodniej części województwa łódzkiego nad rzekami Pyszną, Wartą i Widawką.

W skład powiatu wchodzi 11 jednostek administracyjnych:

- miasto Sieradz,
- -gminy miejsko-wiejskie: Błaszki, Warta, Złoczew,
- -gminy wiejskie: Brąszewice, Brzeźnio, Burzenin, Goszczanów, Klonowa, Sieradz i Wróblew.

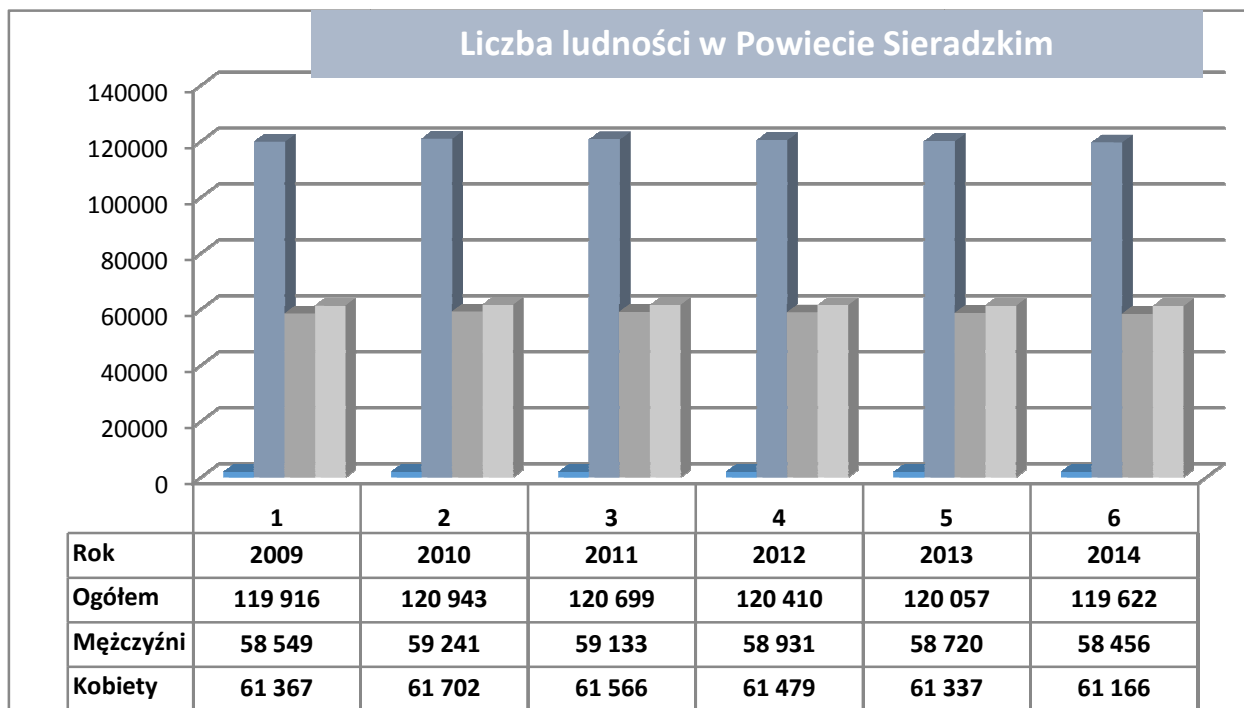
W gminach powiatu sieradzkiego są 292 sołectwa obejmujące łącznie 393 miejscowości wiejskie.

3.2. DEMOGRAFIA

Powierzchnia powiatu wynosi 1491 km², co stanowi 8,18% powierzchni województwa łódzkiego. Powiat zamieszkały jest przez 119 622 mieszkańców (wg GUS stan na 31 grudnia 2014 r.) co stanowi 4,78% ludności województwa łódzkiego a gęstość zaludnienia wynosi 80 osób/km².

Centrum powiatu jest miasto Sieradz, liczące 43 071 mieszkańców czyli 36,01% ludności powiatu.

Wykres 1. Liczba ludności powiatu sieradzkiego na przestrzeni lat 2009-2014



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Ludność powiatu jest skoncentrowana pod względem miejsca zamieszkania. Sytuacja powyższa wynika z braku innych centrów komunikacji i aktywności w powiecie poza Sieradzem.

Tabela 3. Zmiany demograficzne w powiecie sieradzkim

Zmienna	2010	2011	2012	2013	2014
Urodzenia (na 1000 ludności)	10,4	10,1	9,7	9,5	9,6
Zgony (na 1000 ludności)	11,05	10,63	11,73	11,9	10,96
Napływ ludności	1,08	1,20	1,09	1,15	0,98
Odptyw ludności	1,37	1,36	1,25	1,41	1,26
SALDO ZMIAN	-0,93	-0,69	-2,19	-2,66	-1,64

Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Zmiany demograficzne zachodzące w powiecie mają w swej dynamice tendencję negatywną. W całym analizowanym okresie utrzymuje się negatywny wskaźnik urodzin do zgonów. W 2014 wskaźnik ten wynosił – 1,64. W przypadku migracji do i z powiatu utrzymuje się niewielka przewaga migracji z powiatu, co uznać należy za tendencję negatywną.

Tabela 4. Wskaźniki demograficzne powiatu sieradzkiego na tle województwa łódzkiego

Wskaźnik	2010	2011	2012	2013	2014
Pracujący (na 1000 mieszkańców)	161	161	164	167	167
<i>w województwie łódzkim</i>	224	222	220	223	228
Osoby w wieku przedprodukcyjnym w tys.	23 795	23 237	22 708	22 196	21 725
<i>w województwie łódzkim</i>	357 447	354 511	352 838	351 139	350 240
Osoby w wieku produkcyjnym w tys.	76 267	75 926	75 677	75 428	75 011
<i>w województwie łódzkim</i>	1 707 784	1 687 682	1 667 191	1 643 935	1 622 746
Osoby w wieku poprodukcyjnym w tys.	20 881	21 536	22 025	22 886	22 886
<i>w województwie łódzkim</i>	477 205	491 488	504 622	518 019	531 150
Stopa bezrobocia rejestrowanego w %	12,5	13,2	13,4	13,9	12,3
<i>w województwie łódzkim</i>	12,2	12,9	14,0	14,1	11,8
Przyrost naturalny (na 1000 mieszkańców)	-0,7	-0,5	-2,1	-2,3	-1,4
<i>w województwie łódzkim</i>	-2,2	-2,7	-3,0	-3,5	-2,8
Saldo migracji (na 1000 mieszkańców)	-283	-162	-157	-260	-284
<i>w województwie łódzkim</i>	-1 757	-1 844	-1 643	-2 104	-1 701

Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Współczynnik osób w wieku przedprodukcyjnym w powiecie sieradzkim wykazuje podobną malejącą tendencję jak w całym województwie. Stabilny jest natomiast współczynnik osób w wieku produkcyjnym. Na przestrzeni czterech analizowanych lat 2010-2014 liczba osób w wieku produkcyjnym zmniejszyła się o około 1 tysiąc osób. Podobną tendencję widać także w całym województwie łódzkim. W przypadku osób w wieku poprodukcyjnym widać tendencję rosnącą tego wskaźnika. Jest to tendencja charakterystyczna nie tylko dla województwa łódzkiego ale też dla całego kraju.

Podobnie w stosunku do danych dla całego województwa kształtuje się saldo migracji, które jest wyraźnie ujemne tak jak dla całego województwa.

W przypadku migracji jej czynników nie można oddzielić od motywów czyli przyczyn migracji, choć wiadomo, że motywy mają wymiar indywidualny tj. dotyczą pojedynczych jednostek, natomiast czynniki dotyczą większych zbiorowości.

Najistotniejszymi czynnikami są czynniki ekonomiczne, które są kołem napędowym migracji (są to głównie: bezrobocie, brak perspektyw zawodowych i mieszkaniowych, otwieranie się europejskich rynków pracy, procesy globalizacji).

Liczba zameldowań wewnętrznych utrzymuje się na relatywnie stabilnym poziomie, wahania w tym zakresie nie przekraczają +/- 100 osób, tym samym za kierunek trendu odpowiedzialne są migracje wewnętrzne z gminy. Ujemne saldo migracyjne jest niewątpliwie tendencją niekorzystną, zwłaszcza jeśli przyjąć, że migracja taka z natury rzeczy dotyczy głównie osób w wieku przed i produkcyjnym. Takie ruchy migracyjne uznać można za naturalną mobilność społeczną do większych ośrodków miejskich.

Stopa bezrobocia w 2015 r. według danych GUS kształtuje się na poziomie 10,7%, gdzie w województwie łódzkim jest na poziomie 10,3%.

Tabela 5. Prognoza demograficzna dla powiatu sieradzkiego

Grupy wieku/rok	2018	2020	2025	2030
ogółem	117 633	116 644	113 961	110 786
wiek przedprodukcyjny	20 710	20 532	19 701	17 907
wiek produkcyjny	74 151	73 021	69 807	67 752
wiek poprodukcyjny	22 772	23 091	24 453	25 127
<i>mobilny</i>	44 526	42 859	38 899	35 179
<i>niemobilny</i>	29 625	30 162	30 908	32 573

Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Według prognoz Głównego Urzędu Statystycznego liczba ludności powiatu sieradzkiego będzie spadała, z obecnych 119 622 tys. do 110 786 tys. w 2030 roku. Liczba mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym będzie malała, zaś liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym będzie rosła co świadczy o starzeniu się społeczeństwa analizowanego powiatu. Wskaźnik ukazujący liczbę ludności niemobilnych również będzie rósł co w perspektywie generować będzie zwiększone zapotrzebowanie na transport publiczny. Długoterminowo powyższe wskaźniki pokazują niekorzystne demograficzne tendencje.

GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA

Analiza obszaru pod względem gęstości zaludnienia w poszczególnych gminach pozwala wskazać miejsca o największym potencjalnym zapotrzebowaniu na przewozy. Wśród gmin na obszarze powiatu sieradzkiego największą gęstością zaludnienia charakteryzuje się zdecydowanie gmina miejska Sieradz, gdzie przypada 841 osób na km². Pozostałe gminy charakteryzują się zbliżoną do siebie gęstością zaludnienia, aczkolwiek jest to kilkunastokrotnie niższa gęstość zaludnienia niż w gminie Sieradz. Drugą gminą pod tym względem jest gmina Błaszki, gdzie współczynnik ten jest już znacznie mniejszy – 74 osób na km². Jednostką z najmniejszą gęstością zaludnienia jest Gmina Klonowa gdzie na 1 km² przypada 31 mieszkańców.

Na poniższej mapie w sposób obrazowy przedstawiono różnice w gęstości zaludnienia występujące w poszczególnych gminach powiatu sieradzkiego. Założyć należy, że im wyższa gęstość zaludnienia tym większe zapotrzebowanie na przewozy.

Mapa 2. Gęstość zaludnienia



3.3. GOSPODARKA

W powiecie sieradzkim funkcjonuje 8 881 podmiotów gospodarczych (stan na koniec 2014 roku). W 2014 roku było 19 986 osób pracujących, które stanowiły 16,71% ogółu mieszkańców powiatu (jest to 26,50 % osób w wieku produkcyjnym).

Tabela 6. Struktura zatrudnienia w powiecie sieradzkim w 2014 roku

Wyszczególnienie	Pracujący ogółem	Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	Przemysł i budownictwo	Handel; naprawa pojazdów samochodowych; transport i gospodarka magazynowa; zakwaterowanie i gastronomia; informacja i komunikacja	Działalność finansowa i ubezpieczeniowa; obsługa rynku nieruchomości oraz pozostałe usługi
Powiat sieradzki	19 986	312	6 812	4 359	8 503
Gminy miejskie:					
Sieradz	11 930	#	3 654	#	5 760
Gminy miejsko-wiejskie:					
Błaszki	1 429	51	541	379	458
Warta	1 270	29	217	177	847
Złoczew	866	38	413	164	251
Gminy wiejskie:					
Brąszewice	440	36	208	39	157
Brzeźnio	791	#	309	#	179
Burzenin	293	5	71	39	178
Goszczanów	271	21	54	53	143
Klonowa	185	15	43	28	99
Sieradz	1 417	42	425	671	279
Wróblew	1 094	25	877	40	152

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

1,56% aktywnych zawodowo mieszkańców powiatu sieradzkiego pracuje w sektorze rolniczym (rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo), 34,08% w przemyśle i budownictwie, a 21,81 % w sektorze usługowym (handel, naprawa pojazdów, transport, zakwaterowanie i gastronomia, informacja i komunikacja) oraz 42,54 % pracuje w sektorze finansowym (działalność finansowa i ubezpieczeniowa, obsługa rynku nieruchomości).

Najwyższe zatrudnienie w powiecie 42,54% jest w działalności skategoryzowanej jako usługowej, finansowej, ubezpieczeniowej i obsługa rynku nieruchomości. Wpływ ma na to miasto Sieradz, gdzie w tym sektorze zatrudnienie wynosi 67,74%.

Łódzka Specjalna Strefa Ekonomiczna zajmuje powierzchnię 1339 ha i obejmuje swoim zasięgiem województwo łódzkie, wschodnią część województwa wielkopolskiego i zachodnią część województwa mazowieckiego. Oferuje zlokalizowane w centrum Polski, świetnie skomunikowane, atrakcyjne tereny pod inwestycje przemysłowe i wybrane usługi. Duży wybór działek inwestycyjnych, ulgi podatkowe oraz profesjonalne doradztwo w zakresie pomocy publicznej na inwestycje sprawiają, że Łódzka Strefa jest idealnym miejscem dla przedsiębiorców zainteresowanych rozwojem działalności.

Podstrefa Sieradz jest jedną z 44 podstref należących do Łódzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej i obejmuje swoją powierzchnią łącznie ponad 2 ha. Podstrefa jest wyodrębnionym obszarem na terenie miasta lub gminy, gdzie przedsiębiorcy mogą rozpocząć działalność na preferencyjnych warunkach i korzystać z pomocy publicznej.

W podstrefie Sieradz zainwestowali:

- Medana Pharma S.A. – branża farmaceutyczna
- CornetteUnderwear Sp. z o.o. Sp. k. – branża odzieżowa
- Ceramika Tubądzin III Sp. z o.o. sp. k. – branża ceramiczna
- Zarecki Foods Sp. z o.o. – branża spożywcza

Tabela 7. Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze regon w 2014 roku

WYSZCZEGÓLNIENIE	Ogółem	Sektor		Osoby prawne i jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej					Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą
		publiczny	prywatny	razem	w tym				
					spółki handlowe	spółki cywilne	spółdzielnie	fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne	
Powiat sieradzki	8 881	315	8 565	2 789	500	437	56	436	6 773

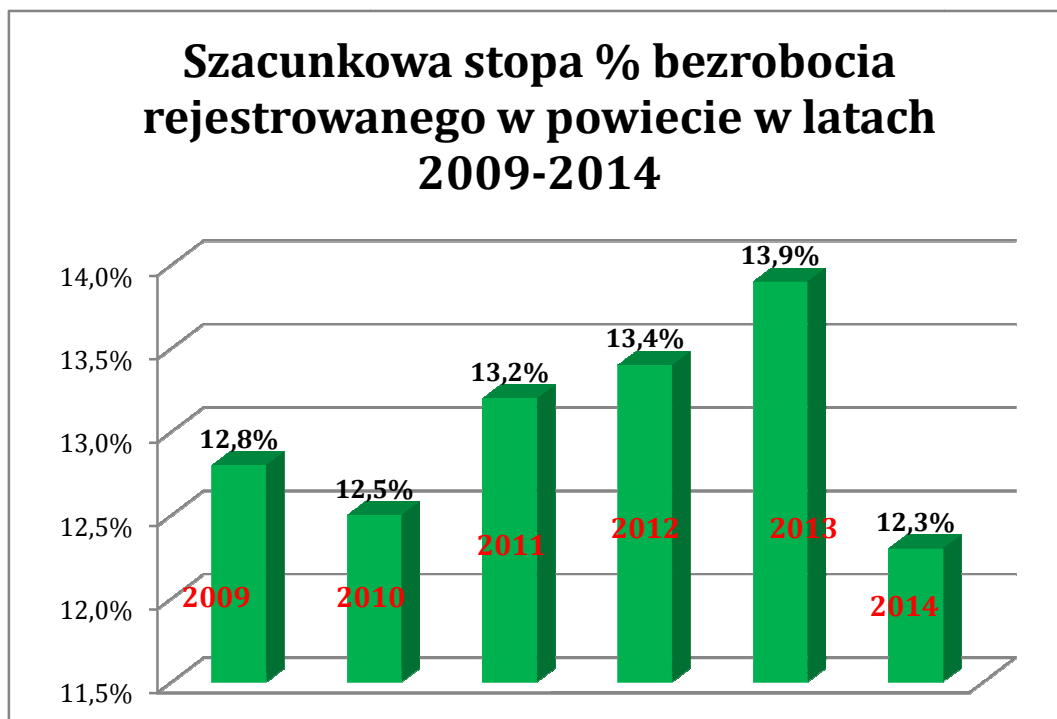
Gminy miejsko-wiejskie:									
Błaszki	808	23	784	148	37	32	6	34	660
Warta	785	35	750	200	27	40	6	69	585
Złoczew	490	18	472	111	18	29	4	21	379
Gminy wiejskie:									
Brąszewice	274	9	265	58	6	13	1	18	216
Brzeźnio	403	17	386	104	32	19	3	20	299
Burzenin	374	13	361	61	4	13	1	20	313
Goszczanów	259	15	244	54	8	7	2	17	205
Klonowa	142	9	133	35	6	7	1	9	107
Sieradz	696	11	685	120	22	29	2	24	576
Wróblew	309	11	298	83	18	14	3	28	226

Analizując strukturę podmiotów gospodarczych w powiecie sieradzkim dominuje sektor prywatny – spółki prawa handlowego i spółki cywilne, natomiast najwyższa jest liczba osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą.

Tendencja do prowadzenia indywidualnej działalności gospodarczej jest ważnym przejawem przedsiębiorczości. Ta najprostsza forma organizacyjnoprawna charakterystyczna jest raczej dla podmiotów małych i mikro. Jest też wciąż najbardziej popularnym rozwiązaniem w gospodarce. Im większa część społeczeństwa jest skłonna do uruchomienia tego typu aktywności gospodarczej, tym lepsza kondycja lokalnego rynku pracy. Po pierwsze, samozatrudnienie ogranicza poziom bezrobocia. Po drugie, część przedsiębiorców tworzy także miejsca pracy dla innych osób.

Sytuacja gospodarcza przekłada się bezpośrednio na lokalny rynek pracy – zarówno na poziomie wynagrodzenia, jak i bezrobocia czy wielkość zatrudnienia. W powiecie sieradzkim przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto wynosiło w 2014 roku 3 205,91 zł, co odpowiada 84,75 % przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w Polsce.

Wykres 2. Szacunkowa stopa bezrobocia rejestrowanego w powiecie sieradzkim



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

*Bezrobocie rejestrowane definiuje się jako stosunek liczby zarejestrowanych bezrobotnych do liczby ludności aktywnej ekonomicznie (zasobu siły roboczej danej populacji). Tak zdefiniowaną stopę bezrobocia rejestrowanego prezentujemy na tej stronie. Dane o bezrobociu na poziomie miast są szacowane w oparciu o stopę bezrobocia rejestrowanego dla powiatu oraz porównanie stosunku liczby bezrobotnych do ogółu ludności w wieku produkcyjnym w powiecie i mieście.

W powiecie sieradzkim na 1000 mieszkańców pracuje 167 osób. Jest to znacznie mniej od wartości dla województwa łódzkiego oraz znacznie mniej od wartości dla Polski. 50,2% wszystkich pracujących ogółem stanowią kobiety, a 49,8% mężczyźni. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w powiecie sieradzkim wynosi 3 205,91 PLN, co odpowiada 80,10% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w Polsce. Wydaje się, że potencjał podstrefy ekonomicznej nie jest jeszcze w pełni wykorzystany. Świadczy o tym relatywnie wysoki poziom bezrobocia i wynagrodzenie na poziomie 80 % przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce.

Tabela 8. Wartość całkowita oraz dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej realizowanych umów o dofinansowanie w ramach Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia 2007 – 2013 na terenie powiatu do końca 2014 r*.

	Ogółem w mln zł	w tym dofinansowanie ze środków EU w mln zł	na 1 mieszkańca w zł
OGÓŁEM	1 891,8	1 262,3	15785
Program operacyjny Infrastruktura i Środowisko	1 489,5	1 014,6	12429

Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka	62,3	32,4	520
Program Operacyjny Kapitał Ludzki	96,9	81,7	809
Regionalne Programy Operacyjne	243,1	133,6	2028

*dane szacunkowe; miejsce realizacji projektu zgodnie z umową o dofinansowanie; bez środków Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna

3.4. STREFA SPOŁECZNA

Na terenie powiatu sieradzkiego znajdują się przedszkola, szkoły podstawowe, gimnazja, licea ogólnokształcące, szkoły techniczne oraz szkoły policealne. W roku szkolnym 2014/2015 w do przedszkoli i oddziałów przedszkolnych uczęszczało 3 435 dzieci, w szkołach podstawowych uczyło się 7 220 uczniów, w szkołach gimnazjalnych 3 709, w zasadniczych szkołach zawodowych 723 uczniów, w liceach ogólnokształcących 2 175 uczniów, w technikach i ogólnokształcących szkołach artystycznych 1 180 uczniów, w szkołach policealnych 1 012 uczniów.

Powyższe informacje prowadzą do wniosku, że w powiecie jest około 19 454 osób uprawnionych do przejazdów ulgowych na podstawie legitymacji szkolnej - co stanowi około 16% mieszkańców powiatu sieradzkiego. Z szczegółowych analiz i prognoz dotyczących liczby uczniów w kolejnych latach można przewidywać, że liczba osób korzystających z ulg szkolnych w najbliższych latach utrzyma się na stałym poziomie.

Zgodnie z art. 17 ust. 3 cytowanej ustawy ustawodawca nakłada na gminę obowiązek zapewnienia bezpłatnego transportu lub zwrot kosztów przejazdu środkami komunikacji publicznej, jeżeli droga dziecka z domu do szkoły, w której obwodzie dziecko mieszka, przekracza odległości wymienione w art. 17 ust. 2.

Oczywiście gmina może ten obowiązek realizować z wykorzystaniem linii użyteczności publicznych, które prowadzi powiat. Pamiętać jednak należy, że warunkiem obligatoryjnym jest zapewnienie bezpłatnego transportu i opieki w czasie przewozu dziecka. Ważne jest aby transport był dopasowany rozkładowo do wyjazdów i powrotów dzieci. Jeśli gmina nie jest w stanie spełnić tych warunków za pomocą linii użyteczności publicznych, to powinna zorganizować dowóz samodzielnie, ewentualnie jako uzupełnienie formy transportu zbiorowego publicznego.

Wydatki na oświatę i wychowanie stanowiły 35,1% wydatków budżetu powiatu w 2014 roku.

Tabela 9. Edukacja w powiecie sieradzkim w roku szkolnym 2015/2016

Nazwa szkoły/placówki	Typ szkoły	Liczba uczniów
Szkoły/placówki publiczne		
I Liceum Ogólnokształcące im. Kazimierza Jagiellończyka w Sieradzu	liceum ogólnokształcące	534

II Liceum Ogólnokształcące im. S. Żeromskiego w Sieradzu	liceumogólnokształcące	548
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 1 w Sieradzu	liceumogólnokształcące	55
	technikum	566
	zasadniczaszkołazawodowa	175
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 2 w Sieradzu	technikum	399
	zasadniczaszkołazawodowa	217
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Warcie	liceumogólnokształcące	102
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Żłoczewie	liceumogólnokształcące	96
	technikum	103
	zasadniczaszkołazawodowa	70
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Błaszczach	liceumogólnokształcące	87
	technikum	31
	zasadniczaszkołazawodowa	99
Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Sieradzu	gimnazjum	28
	przedszkole	23
	szkołapodstawowa	38
	szkoła specjalna przysposabiająca do pracy dla uczniów z upośledzeniem umysłowym	34
	zasadniczaszkołazawodowa	32
Zespół Szkół Specjalnych w Warcie	gimnazjum	24
	szkołapodstawowa	39
	szkoła specjalna przysposabiająca do pracy dla uczniów z upośledzeniem umysłowym	18
Centrum Kształcenia Ustawicznego w Sieradzu	liceumogólnokształcące dla dorosłych	126
	szkoła policealna (ponadgimnazjalna) dla dorosłych	28
Szkoły niepubliczne		
Policealna Szkoła Centrum Nauki i Biznesu	szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	500

„Żak” w Sieradzu		
Trzyletnie Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych „Żak” w Sieradzu	liceumogólnokształcące	239
Policealna Szkoła Zawodowa „Żak” w Sieradzu	szkołapolicealna (ponadgimnazjalna)	65
Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych w Burzeninie	liceumogólnokształcące	16
Szkoła Służb Ochrony Osób i Mienia „GUARD”	szkołapolicealna (ponadgimnazjalna)	30
Trzyletnie Liceum Ogólnokształcące „Lider” w Złoczewie	liceumogólnokształcące	31
Szkoła Policealna „Lider” w Złoczewie	szkołapolicealna (ponadgimnazjalna)	12
Zespół Szkół Katolickich przy Parafii Rzymskokatolickiej Św. UrszuliLedóchowskiej w Sieradzu	gimnazjum	43
	liceum ogólnokształcące (dzieci lub młodzież)	9
	liceumogólnokształcące (dorośli)	37
	szkołapodstawowa	96
Sieradzki Zespół Szkół Społecznego Towarzystwa Oświatowego w Sieradzu	liceum ogólnokształcące (dzieci lub młodzież)	92
	liceumogólnokształcące (dorośli)	42

Źródło: Starostwo Powiatowe w Sieradzu, Wydział Spraw Społecznych, System Informacji Oświatowej.

Sieć dojazdowa do szkół to jeden z kluczowych determinantów planu transportowego publicznego.

Zaplecze kulturalno rozrywkowe powiatu sieradzkiego według danych GUS z 2014 r przedstawia się następująco:

- Biblioteki i filie 40,
- Muzea 4,
- Kina 1,
- Kluby sportowe 49,
- Domy i ośrodki kultury, kluby i świetlice 11.

Biorąc pod uwagę naturalny przyrost osób w wieku poprodukcyjnym, co wiąże się z wydłużeniem przeciętnej długości życia należy szacować długoterminowo wzrost wydatków w szeroko pojętym sektorze ochrony zdrowia , a co za tym idzie także wzrost zatrudnienia, w tym sektorze. Wzrosnie także znaczenie ośrodków zdrowia i pomocy społecznej jako generatorów ruchu.

Powiat sieradzki na pomoc społeczną i pozostałe zadania w zakresie polityki społecznej przeznaczył w 2014 roku 20,6 % środków budżetu powiatu. Biorąc pod uwagę naturalny przyrost osób w wieku poprodukcyjnym, co wiąże

się także z wydłużaniem przeciętnej długości życia należy szacować długoterminowo wzrost wydatków w szeroko pojętym sektorze ochrony zdrowia, a co za tym idzie także wzrost zatrudnienia. Jednocześnie te długoterminowe tendencje powinny znaleźć odzwierciedlenie w planowaniu transportu publicznego.

3.5. INFORMACJE OGÓLNE O GMINACH WCHODZĄCYCH W SKŁAD POWIATU SIERADZKIEGO

Mapa 3. Powiat sieradzki



Źródło: opracowanie własne

INFORMACJE O GMINACH WCHODZĄCYCH W SKŁAD POWIATU SIERADZKIEGO (DANE Z 2014 ROKU)

Wyszczególnienie	Sieradz gmina miejska	Błaszki gmina miejsko-wiejska	Warta gmina miejsko-wiejska	Złoczew w gmina miejsko-wiejska	Brąszewice gmina wiejska	Brzeźnio gmina wiejska	Burzenin gmina wiejska	Goszczanów gmina wiejska	Klonowa gmina wiejska	Sieradz gmina wiejska	Wróblew gmina wiejska
Powierzchnia w km	51	201	254	117	107	129	120	122	95	182	113
Ludność	43 071	14 866	12 880	7 257	4 526	6 338	5 600	5 626	2 962	10 387	6 109
Gęstość zaludnienia	841	74	51	62	42	49	47	46	31	57	54
Osoby w wieku przedprodukcyj	7 094	2 790	2 310	1 413	988	1 245	978	1 123	587	2 096	1 101

nym											
Osoby w wieku produkcyjnym	27 584	9 293	7 908	4 532	2 789	3 879	3 504	3 382	1 801	6 544	3 795
osoby w wieku poprodukcyjnym	8 393	2 783	2 662	1 312	479	1 214	1 118	1 121	574	1 747	1 213
Osoby pracujące	11 930	1 429	1 270	866	440	791	293	271	185	1 417	1 094
Przyrost naturalny	-1,48	-0,34	-2,56	0,41	-0,67	0,79	-3,73	-3,01	-1,01	-1,82	-1,64

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS



Sieradz to miasto w środkowej Polsce, w województwie łódzkim, w powiecie sieradzkim, położone na Nizinie Południowo wielkopolskiej, nad Wartą, w Kotlinie Sieradzkiej. Jest jednym z najstarszych miast w Polsce.

Przez Sieradz biegną drogi krajowe: nr 12, S8 i nr 83 oraz linia kolejowa nr 14. Powierzchnia miasta to 51,22km² z liczbą mieszkańców 43 071 tys.

Sieradz pełni rolę ważnego ośrodka administracyjno-gospodarczego w zachodniej części województwa łódzkiego. Przez miasto przebiegają: droga krajowa nr 14 relacji Łódź-Wrocław, droga krajowa nr 12 w kierunku na Kalisz i Poznań, droga krajowa nr 83 w kierunku na Turek oraz linia kolejowa wschód-zachód (Warszawa – Łódź – Sieradz - Ostrów Wlkp. – Poznań - Wrocław) o znaczeniu krajowym. W odległości 60 km od miasta znajduje się Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta.

Z Sieradza do Warszawy, Poznania, Wrocławia czy aglomeracji śląskiej – dużych miast i rynków zbytu – jest nie dalej niż 200 km. Łódź leży zaledwie 60 km od miasta – godzina jazdy samochodem lub pociągiem. A do granicy zachodniej i wschodniej jest odpowiednio: do Zgorzelca – 360 km, do Terespoła – 378 km.

To korzystne, centralne położenie w przyszłości ulegnie dalszej poprawie. Głównie za sprawą budowy drogi ekspresowej S-8, która przebiegając w bezpośrednim sąsiedztwie miasta, połączy autostrady A-4 i A-1. Dzięki tej inwestycji Sieradz uzyska bardzo dobre i szybkie połączenie z Wrocławiem, Łodzią, Warszawą, a docelowo z Niemcami i Litwą.

Powierzchnia Sieradza wynosi 51,22 km², co stanowi 3,5% powierzchni powiatu sieradzkiego. Od północy, wschodu i południa miasto graniczy z gminą Sieradz, a od zachodu z gminą Wróblew. Według fizyczno-

geograficznego podziału Kondrackiego miasto znajduje się na prowincji Nizin Środkowopolskich, obejmując dwa mezoregiony: Wysoczyznę Łaską na północnym-wschodzie oraz Kotlinę Sieradzką w centrum i na zachodzie.



Gmina i miasto Błaszki tworzą gminę wiejsko-miejską, należącą do powiatu sieradzkiego w województwie łódzkim. Gmina graniczy z gminami sieradzkimi: Goszczanów, Warta, Wróblew i Brąszewice oraz z gminami kaliskimi: Szczytniki i Brzeziny w województwie wielkopolskim. Gmina znajduje się w zachodniej części województwa łódzkiego w bliskim sąsiedztwie Sieradza i Kalisza, ponadlokalnych ośrodków o znaczącej roli gospodarczej. Posiada z tymi miastami połączenia komunikacyjne kolejowe i autobusowe. Miasto Błaszki znajduje się w odległości 21 km od Sieradza, 30 km od Kalisza i 79 km od Łodzi. W mieście krzyżują się drogi krajowe i wojewódzkie:

- DK nr 12 Kalisz - Sieradz
- DW 449 – Błaszki – Ostrzeszów
- DW 710 – Błaszki – Warta – Szadek – Konstantynów Łódzki (DK 71).

Najbliższa stacja kolejowa znajduje się 3,5 km od miasta. Odległość z Błazek do wybranych miast Polski wynosi: Wrocław - 127 km, Poznań - 156 km, Warszawa - 208 km.

Gmina ma charakter typowo rolniczy, należy do jednych z większych w regionie. Obszar miasta i gminy zajmuje 201,63 km² (użytki rolne stanowią: 84%, użytki leśne 9%) z liczbą mieszkańców 14 866 tys.

Na terenie gminy znajduje się rezerwat przyrody Wrząca. Utworzono go w 1995 r. w celu zachowania dla celów dydaktycznych i naukowych kwaśnej buczyny niżowej na granicy naturalnego występowania buka i jodły. Zajmuje powierzchnię 59,7 ha.



Warta – gmina miejsko – wiejska w powiecie sieradzkim. Warta to jedno z najstarszych miast w Polsce, leżące na lewym brzegu rzeki o tej samej nazwie.

Gmina Warta leży w zachodniej części województwa łódzkiego, w północnej części powiatu Sieradzkiego. Przez gminę przepływa rzeka Warta trzecia co do długości w Polsce, która wchodzi w skład dorzecza rzeki Odry. Gmina sąsiaduje z gminami: Pęczniew, Dobra, Goszczanów, Błaszki, Wróblew, Sieradz, Szadek, Zadzim.

Gmina Warta położona jest 60 km. na zachód od aglomeracji łódzkiej. Zajmuje obszar o powierzchni 253 km² z liczbą mieszkańców 12 880 tys.

Przez gminę przebiega droga krajowa nr 83, stanowiąca połączenie między Sieradzem a Turkiem, która krzyżuje się w miejscowości Warta z drogą wojewódzką nr 710, biegnącą z Łodzi w kierunku zachodnim.



Złoczew – Miasto i Gmina położone są w powiecie sieradzkim, województwa łódzkiego.

Gmina Złoczew sąsiaduje z gminami: Brzeźnio, Brąszewice, Klonowa, Ostrówek, Lututów, Konopnica oraz Burzenin. Miasto Złoczew jest siedzibą Gminy Złoczew. Gmina Złoczew jest jedną z 25 gmin miejsko – wiejskich w województwie łódzkim. Liczba mieszkańców gminy wynosi 7 593 osób.

Miasto położone w odległości 23 km na południe od Sieradza oraz 23 km na północ od Wielunia.

Gmina zajmuje obszar 118,02 km² (użytki rolne stanowią: 68%, użytki leśne: 23%) z liczbą mieszkańców 7 257 tys.

Na terenie gminy znajdują się następujące rezerwy przyrody :

rezerwat przyrody Nowa Wieś - chroni wielogatunkowe drzewostany liściaste z udziałem jodły i buka oraz stanowiska licznych roślin chronionych, zwłaszcza kwitnącego i owocującego bluszczu,

rezerwat przyrody Paza - chroni żyzną buczynę z rzadkimi roślinami w runie oraz pomnikowe buki.

Złoczew jest niewielkim ośrodkiem przemysłowym gdzie funkcjonują głównie zakłady przemysłu spożywczego (przetwórstwo mięsa i owocowo-warzywne) oraz niewielkie przedsiębiorstwa remontowo- budowlane.

Na terenie gminy Złoczew znajduje się część złoża węgla brunatnego o zasobności ok. 460 mln ton na głębokości 150–230 m. Złoże "Złoczew" zlokalizowane jest kilka km na południe od Złoczewa (na pograniczu powiatów wieluńskiego i sieradzkiego).

U granic miasta znajduje się węzeł drogowy kategorii "A", gdzie krzyżują się dwie drogi krajowe nr:

S8 relacji: Wrocław - Złoczew - Łódź - A1 - Warszawa - Białystok

45 relacji: S8 - Wieluń - Kluczbork - Opole - Racibórz (ulica Wieluńska)

Od strony południowo - zachodniej Złoczew skomunikowany jest z aglomeracją Wrocław drogą krajową nr 8, natomiast z kierunku północno - wschodniego z Łodzią drogą krajową nr 14. De facto Złoczew położony jest na skrzyżowaniu dróg krajowych nr 45 z Sieradza do Wielunia oraz nr 14 z Łodzi do Wrocławia.



Brąszewice – gmina wiejska w powiecie sieradzkim, województwa łódzkiego.

Gmina Brąszewice położona jest w zachodniej części powiatu sieradzkiego, w województwie łódzkim, na Wysoczyźnie Złoczewskiej wchodzącej w skład Niziny Wielkopolskiej. Sąsiaduje z gminami: Błaszki, Brzeźnio, Złoczew, Klonowa, Wróblew w województwie łódzkim oraz z gminami: Brzeziny i Czajków w województwie wielkopolskim.

Dzięki układowi dróg powiatowych gmina ma dogodne połączenie komunikacyjne z miastami takimi jak: Sieradz (około 30 km), Łódź (około 95km), Kalisz (około 60 km), Wieluń (około 40 km), Wrocław (około 130 km).

Gmina Brąszewice zajmuje obszar 106,33 km² (użytki rolne stanowią: 62%, użytki leśne: 35%.) z liczbą mieszkańców 4 526 tys.

Charakter gminy typowo rolniczy, ta forma działalności jest głównym źródłem utrzymania mieszkańców gminy.

Ponad połowę powierzchni gminy zajmuje Brąszewicki Obszar Chronionego Krajobrazu. Na terenie gminy znajduje się rezerwat przyrody Jaźwiny chroniący bór wilgotny z udziałem świerka i jodły naturalnego pochodzenia.

Układ komunikacyjny gminy tworzony jest przez sieć dróg o charakterze gminnym i powiatowym. Przez teren gminy nie przebiegają drogi o znaczeniu krajowym.



Brzeźnio gmina wiejska w powiecie sieradzkim, położona w odległości 14 km na południe od Sieradza.

Położona jest w zachodnio środkowej części województwa łódzkiego. Graniczy od północy z gminą Wróblew, od południa z miastem i gminą Złoczew, od wschodu z gminami Burzenin i Sieradz, od zachodu z gminą Brąszewice.

Centralną miejscowością gminy jest wieś Brzeźnio, w której zlokalizowane są obiekty użyteczności publicznej. Gmina posiada rzeźbę płaskorówninną, korzystną dla rolnictwa, dlatego wiodącą funkcją gminy jest rolnictwo i produkcja żywności.

Gmina Brzeźnio zajmuje obszar 128,73 km² (użytki rolne stanowią: 70%, użytki leśne: 23%) z liczbą mieszkańców 6 338 tys.

Przez obszar gminy przebiega droga ekspresowa S8 (przez następujące miejscowości: Barczew, Nową Wieś, Pyszków, Stefanów Ruskowski). Najważniejszą arterią komunikacyjną Gminy jest droga krajowa nr 14 relacji Łódź – Walichnowy, przebiegająca przez teren Gminy na odcinku o długości 10,5 km.

Fragment drogi krajowej nr 14 stanowi jedną z najważniejszych tras przelotowych przez województwo, której głównym zadaniem jest połączenie wszystkich miast aglomeracji łódzkiej, a także połączenie z Warszawą, Poznaniem, Wrocławiem i Gdańskiem.



Burzenin gmina wiejska położona w województwie łódzkim, w południowo – wschodniej części powiatu sieradzkiego. Sąsiaduje z gminami: Sieradz, Zapolice, Widawa, Konopnica, Złoczew, Brzeźnio.

Burzenin leży nad Wartą na skraju Parku Krajobrazowego Międzyrzecza Warty i Widawki. Miejscowość jest siedzibą gminy Burzenin.

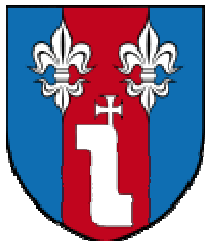
Duża wieś letniskowa o charakterze miasteczka, położona nad Wartą w odległości 17 km od Sieradza w kierunku pd.-wsch. Siedziba Urzędu Gminy. Ponad 50% ogólnej liczby ludności utrzymuje się z rolnictwa.

Gmina Burzenin zajmuje obszar 118,96 km² (użytki rolne stanowią: 71%, użytki leśne: 23%) z liczbą mieszkańców 5 600 tys.

W gminie istnieje udokumentowana baza surowcowa obejmująca złoża surowców mineralnych:

- fosforytów - o zasobach pozabilansowych nieprzewidzianych do eksploatacji;
- złoża węgla brunatnego - "Złoczew" stanowiące potencjalny obszar eksploatacji po wyczerpaniu się zasobów złóż "Bełchatów" i "Szczerców";
- wapieni "Majaczewice",
- kruszywa naturalne „Wola Będkowska”, Wola Będkowska I”, „Wola Będkowska II”, „Wola Będkowska – Cursus I”, „Wola Będkowska – Cursus II”, „Wolnica Grabowska”, „Kopanina”, „Wola Będkowska III”, „Wola Będkowska – Cursus III”, „Praźmów I”, „Praźmów II”, „Wolnica Grzybowska”, „Ligota”, „Szczawno”.

Przez teren Gminy przebiega droga wojewódzka nr 480 relacji Sieradz- Burzenin – Widawa. W Gminie nie występują drogi o charakterze krajowym. Przez Burzenin nie przebiega też infrastruktura kolejowa, najbliższa stacja znajduje się w Widawie, lub dalej w Sieradzu.



Gmina Goszczanów położona jest w województwie łódzkim, w północnej części powiatu sieradzkiego na północny - wschód od miasta Sieradz.

Zajmując 123 km², stanowi 9,8 % powierzchni powiatu. 71,25% obszaru gminy to użytki rolne, 5,98 % natomiast to użytki leśne. Liczba mieszkańców to 5 626 tys. Leży w obrębie Wysoczyzny Tureckiej, będącej częścią Niziny Południowo – Wielkopolskiej. Powierzchnia obszaru jest urozmaicona.

Gmina Goszczanów graniczy z gminami: Błaszki, Warta, Szczytniki, Kawęczyn, Dobra, Koźminek i Lisków. W skład regionu wchodzi 28 sołectw: Chlewo, Chwałęcice, Czerniaków, Gawłowice, Karolina – Lipcze – Olendry, Kaszew, Klonów, Lipcze Górne, Lipcze Wieś, Poniatów, Poniatówek, Poprężniki, Poradzew, Rzęzawy, Sokołów, Stojanów, Strachanów, Sulmów, Sulmówek, Świnice Kaliskie, Waclawów, Waliszewice, Wilczków, Wilkrzyce, Wola Tłomakowa, Wroniawy, Ziemięcín i 29 miejscowości, żadne jednak nie posiada praw miejskich.

Przez teren gminy przebiega 77,3 km dróg powiatowych oraz 44,5 km dróg gminnych. Nie ma natomiast żadnych dróg wojewódzkich, ani krajowych.



Gmina Klonowa położona jest w południowo – zachodniej części województwa łódzkiego i wchodzi w skład powiatu sieradzkiego.

Gmina Klonowa graniczy z gminami: Czajków z województwa wielkopolskiego, Złoczew, GALEWICE, Lututów i Brąszewice z województwa łódzkiego. W odległości 5 km. od miejscowości Klonowa przebiega droga krajowa nr 14, jednakże droga ta nie przebiega przez teren gminy. Na obszarze gminy nie ma dróg wojewódzkich.

Powierzchnia gminy wynosi 94,8 km² co stanowi 0,5% powierzchni obszarów wiejskich województwa i 6,7% powiatu sieradzkiego z liczbą mieszkańców 2 962 tys.

Gmina należy do typowo rolniczych. Siedziba gminy jest miejscowość Klonowa



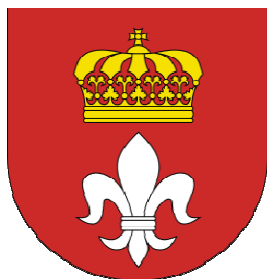
Gmina Wróblew położona jest w zachodniej części województwa łódzkiego, w środkowej części powiatu sieradzkiego, na zachód od miasta Sieradz. Sąsiaduje z pięcioma innymi gminami powiatu:

- od zachodu z m. i gm. Błaszki,
- od północy z m. i gm. Warta,
- od wschodu m. i gm. Sieradz,
- od południa gm. Brzeźno i Brąszewice.

Powierzchnia gminy wynosi 113,23 km², co stanowi ok. 7,58 % powierzchni powiatu i tylko 0,62 % powierzchni województwa. Ludność liczy 6 109 mieszkańców.

Przez środek gminy przebiega 11,5-kilometrowy odcinek drogi krajowej nr 12 Poznań – Kalisz – Sieradz, z którą bezpośrednio lub pośrednio łączą się inne połączenia drogowe mające charakter lokalny. Najważniejsze z nich to połączenie drogi powiatowej nr 83 z drogą krajową nr 14 (w osi północ-południe): Kościerzyn – Smardzew – Chartupia Wlk. – Drążna – Izabela. Przez południowo-wschodni narożnik obszaru gminy przebiegać ma 4-kilometrowy odcinek projektowanej autostrady A-8.

Przez teren gminy w osi wschód-zachód równoległe do drogi krajowej nr 12 przebiega linia kolejowa dwutorowa, zelektryfikowana Łódź Kaliska – Sieradz – Kalisz – Ostrów Wielkopolski ze stacją osobowo-towarową Sędzice. Stacja umożliwia łączność z ośrodkami miejskimi: Łódź, Sieradz, Kalisz, Wrocław.



Gmina Sieradz stanowi jednostkę samorządu terytorialnego o statusie gminy wiejskiej. Położona jest w zachodniej części województwa łódzkiego, w powiecie sieradzkim. Wschodnia granica gminy stanowi granicę powiatu sieradzkiego z powiatem zduńskowolskim.

Gmina Sieradz graniczy z 6 gminami:

- od północy z gminą miejsko-wiejską Warta (powiat sieradzki);
- od południa z gminą wiejską Burzenin (powiat sieradzki);
- od wschodu z gminą wiejską Zduńska Wola i gminą wiejską Zapolice (powiat zduńskowski);
- od zachodu z gminami wiejskimi Wróblew i Brzeźno (powiat sieradzki).

Gmina położona jest wokół miasta Sieradz, jednego z ważniejszych węzłów komunikacyjnych regionu łódzkiego, w tym szczególnie węzła drogowego.

Gminę przecinają łączące się w mieście Sieradz drogi krajowe i wojewódzkie, zapewniające połączenia drogowe z największymi miastami w Polsce.

Przez obszar gminy przebiega ponadto linia kolejowa znaczenia krajowego relacji: Łódź (Warszawa) – Sieradz – Kalisz – Ostrów Wielkopolski (Wrocław, Poznań). Zapewnia ona powiązania zewnętrzne w skali regionalnej i krajowej poprzez dworzec w Sieradzu oraz obsługę ruchu lokalnego poprzez stacje Sieradz- Męka i Męcka Wola.

Gmina Sieradz zajmuje powierzchnię 182 km², ludność liczy 10 387 mieszkańców.

Obszarowo gmina nie jest zwartym terenem, lecz stanowi otulinę miasta Sieradza. Przeważającą część tereny gminy Sieradz zajmują grunty użytkowane rolniczo i leśne, zajmując 94,12% jej powierzchni podczas gdy grunty zabudowane i zurbanizowane jedynie 3,01%.

Wyraźnie dominujący odsetek powierzchni użytków rolnych i lasów w całkowitej powierzchni gminy świadczy o znaczącej roli rolnictwa i leśnictwa na jej terenie.

4. ISTNIEJĄCA SIEĆ KOMUNIKACYJNA NA OBSZARZE POWIATU SIERADZKIEGO

4.1. ZEZWOLENIA WYDANE PRZEZ STAROSTĘ SIERADZKIEGO

Zapotrzebowanie komunikacyjne powiatu sieradzkiego zaspokaja na dzień dzisiejszy 61 linii regularnych obsługiwanych przez przewoźnika Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sieradz Sp. z o.o.

Liczba kursów w poszczególnych gminach rozkłada się podobnie w porównaniu do liczby linii komunikacyjnych.

Inną liczbę kursów uruchamia przewoźnik w dni powszednie, inną w soboty, inną w niedziele i święta, inną w dni nauki szkolnej, inną w wakacje i ferie.

Tabela 10. Zezwolenia wydane przez Starostę Sieradzkiego

przewoźnik	Nr zezwolenia	linia		
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919025	Sieradz	Wróblew - Kobierzyczo - Równa - Zawady - Błaszki - Żeliszaw - Gruszczyce - Wrząca - Gruszczyce - Niedoń "VIVA" 41 - Niedoń 11/12 - Jasionna 13	Jasionna
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919026	Sieradz	Smardzew - Wróblew - Wąglczew - Łubna - Gruszczyce - Wrząca - Gruszczyce - Niedoń "VIVA" - Niedoń	Jasionna
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919098	Sieradz	Sieradz/Armii Krajowej - Dworzec PKS - Sieradz/Chartupia Mała - Dzierlin - Biskupice - Małków - Warta - Cielce - Zielęcín - Krąków	Góra
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919086	Sieradz	Dzierlin - Biskupice - Małków - Wartę - Cielce - Ustków - Poniatów	Goszczanów
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919097	Sieradz	Sieradz/Armii Krajowej - Dworzec PKS - Dzierlin - Biskupice - Małków - Warta - Cielce - Poprężniki - Gawłowice - Poradzew - Goszczanów SKR.	Goszczanów
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919090	Sieradz	Biskupice - Warta - Tomisławice - Zakrzew - Jeziorsko - Ustków- Strachanów - Poniatów	Goszczanów
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919023	Sieradz	Wróblew - Błaszki - Kalinowa - Nacestawice - Chlewo - Rzężawy - Goszczanów - Wroniawy - Lipicze K/G 13	Goszczanów
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919036	Sieradz	Kłocko - Dębotęka - Zapole - Rusków - Barczew - Pyszków - Lipno - Strzałki	Burzenin
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919034	Sieradz	Kłocko - Dębotęka - Zapole - Rusków - Barczew - Świerki - Prażmów - Witów	Burzenin

PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919063	Sieradz	Targowa - Krak. Przedm. - Sieradz/Żeglina-Bogumińów - Wiechucice - Chojne - Bobrowniki - Tyczyn - Ligota - Witów - Burzenin - Majaczewice - Szczawno - Bładaczew - Wolnica Grabowska - Grabówka - Marianów	Brzeźnica
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919061	Sieradz	Targowa - Krak. Przedm. - Sieradz/Żeglina-Okręglica - Stoczki nż.- Stoczki - Redzeń - Witów - Burzenin Rynek - Majaczewice - Szczawno - Bładaczew - Wolnica Grabowska - Grabówka - Marianów	Brzeźnica
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919062	Sieradz	Targowa - Krak. Przedm. - Okręglica - Stoczki - Chojne - Bobrowniki - Tyczyn - Ligota - Witów - Burzenin - Majaczewice - Szczawno - Bładaczew - Wolnica Grabowska - Grabówka - Marianów	Brzeźnica
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919030	Sieradz	Smardzew - Kościerzyn - Rakowice - Chałupia Wielka - Rowy - Kliczków Wielki- Kliczków Mały - Bukowiec - Chajew - Wojtyszki	Brąszewice
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919130	Sieradz	Smardzew - Rakowice - Chałupia Wielka - Rowy - Kliczków Wielki- Złotowizna - Krzaki - Kliczków Mały - Bukowiec - Chajew - Wojtyszki	Brąszewice
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919064	Sieradz	Krak. Przedm. - Sieradz "Żeglina" - Bogumińów - Wiechutki - Wiechucice - Chojne - Borzewisko - Bobrowniki - Bobrowniki Pętla	Bobrowniki
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919099	Sieradz	Dzierlin - Biskupice - Baszków - Małków - Warta - Raczków - Orzeżyn skrz. - Kwasków - Smaszków - Błaszki - Kociołki - Błaszki Rynek	Błaszki
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919024	Sieradz	Wróblew skrz. - Koscierzyn - Wróblew - Wąglczew - Łubna - Cienia - Gruszczycy - Sarny - Żelistaw - Błaszki	Błaszki
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919027	Sieradz	Smardzew - Wróblew - Kobierzycko - Inczew - Tubądzin - Orzeżyn - Kwasków - Smaszków - Błaszki, rynek/pl. Sulwiń.23	Błaszki

PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919199	Sieradz	Sieradz/Armii Krajowej - Dworzec PKS - Dworzec PKP - Smardzew - Wróblew skrz. - Kościerzyn - Baszków - Małków - Warta - Raczków - Orzezynskrz. - Kwasków - Smaszków - Błaszki - Kociołki - Błaszki	Błaszki
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919100	Sieradz	Sieradz/Dworzec PKS - Dworzec PKP - Wróblew skrz. - Kościerzyn - Baszków - Małków - Warta - Głaniszew - garbów - Klinowa - Kociołki - Błaszki/Przemysłowa	Błaszki
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919054	Sieradz	Kłocko - Buczek - Dębołęka - Tumidaj - Próba - Zapole - Rembów - Nowa Wieś - Potok - Złoczew - Czarna - Zapowiednik - Broszki - Łuszczyn - Stolec	Biesiec
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919053	Sieradz	Kłocko - Buczek - Dębołęka - Tumidaj - Próba - Zapole - Rembów - Nowa Wieś - Potok - Złoczew - Czarna - Zapowiednik - Broszki - Koźliny - Stolec - Przylepka Kol.	Biesiec
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919020	Sieradz	Smardzew - Wróblew - Tubądzin - Równa - Błaszki - Stok Polski - Gruszyce - Wojków	Włocin Chudoba
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919019	Sieradz	Smardzew - Wróblew - Kobierzyczo - Równa - Błaszki - Stok Polski - Gruszyce - Wojków	Włocin Chudoba
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919089	Sieradz	Wartę - Ustków - Gawłowice - Goszczanów	Karolew
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919089	Warta	Goszczanów - Klonówek - Jeziorsko	Wola Tłomakowa/Karolew
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919049	Brąszewice	Czartoria - Godynice - Starce - Zwierzyniec - Ostrów - Brzeźnio - Rembów - Potok	Złoczew
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919092	Klonówek	Klonów - Czerniaków - Poddębina - Strachanów - Poniatów	Goszczanów

PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919431	Sieradz	Smardzew - Wróblew - Kobierzycko - Słomków Suchy i Mokry - Dziebędów - Bliźniew OSP - Sędzice - Wągłczew - Sadokrzyce - Dąbrówka-Gorzuchy - Wróblew Skrz. - Kościerzyn - Wróblew-Ocin - Wróblew Szkoła - Próchna - Próchna-Żurawiec - Wągłczew	Wągłczew
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919095	Sieradz	Dzierlin - Biskupice - Małków - Warta - Cielce - Góra - Zielęcín - Cielce - Poprężniki - Poradzew - Goszczanów - Sulmów - Sokołów - Wola Tłomakowa/Trzebień	Wola Tłomakowa/Karolew
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919331	Sieradz	Kłocko - Buczek - Drżąna - Chałupia Wielka - Tworkowizna - Rowy/kościół - Oraczew Mały - Oraczew Wielki - Dąbrówka Zgniła - Wróblew/szkoła - Słomków Suchy - Sędzice = Kobierzycko - Wróblew/szkoła - Próchna	Wągłczew
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919084	Sieradz	Sienkiewiczza - Uniejowska/cmentarz - Uniejowska/szkoła - Ruda - Mníchów - Ruda - Kolasa - Sucha - Nowa Sucha - Sucha - Grądy - Kamionaczyk - Kamionacz - Nobela - Włyń Kol. - Włyń/szkoła - Włyń - Warta 3 Maja/LO	Warta
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919133	Sieradz	Kłocko - Kol.Dąbrówka - Dąbrówka Sieradzka - Kuśnie - Dąbrowa Wielka - Kalinki szkoła - Sokołów - Okręglica Pętla	Stoczki
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919037	Sieradz	Kłocko - Buczek - Dębołęka - Tumidaj zajazd - Brzeźnio kol. - Brzeźnio - Zapole - Barczew skrz. - Barczew - Staefanów Barczewski II - Pyszków - Wierzbowa - Lipno - Wierzbowa - Pyszków - Rembów - Brzeźno - Pustalniknż - Krzaki - Kocia Góra nż. - Kliczków Kol. II - Kliczków Wielki - Kliczków Kol. I - Kliczków Mały - Bednarskie - Gęsina - Wola Brzeźniowska - Brzeźnio - Zapole - Rusków Wieś - Staefanów Ruskowski	Staefanów Ruskowski
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919132	Sieradz	Sieradz dw. PKS/Jana Pawła II - ul.Oksińskiego - ul. Sadowa - Jeziory/OSP - Kłocko - Kłocko III - Kłocko OSP - Kłocko Kościół - Sieradz Gimnazjum - Sieradz dw. PKS Jana Pawła II	Sieradz

PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919029	Sieradz	Kłocko - Buczek - Dębołęka - Brzeźnio - Ostrów - Zwierzyniec nż. - Chajew Kol. - Chajew - Bukowiec - Kliczków Mały - Kliczków Wielki - Rowy - Chartupia Wielka - Drążna - Buczek - Kłocko - Sieradz Jana Pawła II/Szpital - Sieradz Dw. PKS	Sieradz
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919189	Warta	Augustynów - Cielce - Socha - Zadąbrów - Jeziorsko - Wola Miłkowska - Klonów - Kaszew - Poniatów - Goszczanów - Sulmów	Wola Tłomakowa/Karolew
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919060	Sieradz	Krak. Przedm. - Żeglina - Bogumiłów - Chojne - Borzewisko - Bobrowniki - Tyczyn - Ligota - Witów - Burzenin - Majaczewice - Szczawno - Biadaczew - Niechmirów - Wolnica Niechm. - Niechmirów - Kamionka - Gronów - Brzeźnica Las - Gronówek - Szklana Huta	Złoczew
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919059	Sieradz	Stoczki - Chojne - Burzenin - Kamionka - Gronów - Brzeźnica - Gronówek - Złoczew	Złoczew
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919058	Sieradz	Stoczki - Chojne - Burzenin - Niechmirów - Stolec - Broszki - Czarna	Złoczew
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919231	Sieradz	Smardzew - Wróblew skrz. - Kościerzyn - Wróblew skrz. - Edmundów - Rakowice - Chartupia Wielka - Oraczew - Dąbrówka - Gorzuchy - Sadokrzyce - Wągłczew - Próchna - Wróblew Szkoła	Wróblew
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919195	Sieradz	Dzierlin - Biskupice - Małków - Warta - Cielce - Góra - Zielęcín - Cielce - Poprężniki - Poradzew - Goszczanów - Sulmów - Sokołów	Wola Tłomakowa/Karolew
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919131	Sieradz	Kłocko - Buczek - Drążna - Chartupia Wielka - Tworkowizna - Rowy/kościół - Oraczew Mały - Oraczew Wielki - Dąbrówka Zgniła - Wróblew/szkoła - Smardzew - Łosieniec - Chartupia Mała/kościół	Sieradz
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919232	Sieradz	Grabowiec - Rzechtę - Podłężyce	Sieradz

PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919031	Sieradz	Kłocko - Buczek - Drążna - Chartupia Wielka - Oraczew I 07 - Oraczew Mały - Rowy - Tworkowizna - Chartupia Wielka - Rakowice - Edmundów 25 - Wróblew skrz. - Wróblew - Kościerzyn - Smardzew - Sieradz Dw/PKP, Rondo, Dw/PKS	Sieradz
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919031	Sieradz	Kłocko - Buczek - Drążna - Chartupia Wielka - Oraczew I 07 - Oraczew Mały - Rowy - Tworkowizna - Chartupia Wielka - Rakowice - Edmundów 25 - Wróblew skrz. - Wróblew - Kościerzyn - Smardzew - Sieradz Dw/PKP, Rondo, Dw/PKS	Sieradz
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919038	Sieradz	Kłocko - Buczek - Dębołęka - Brzeźnio - Krzaki - Kliczków Wielki - Kliczków Mały - Bukowiec - Kliczków Mały - Gęsina - Wola Brzeźniowska - Przedgórze - Brzeźnio - Dębołęka - Buczek - Kłocko	Sieradz
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919068	Sieradz	Sienkiewicza - Sienkiewicza/Woźniki - Uniejowska/cmentarz - Uniejowska/szkoła - Czrtki - Miedźno- Rafałówka - Rossoszyca - Miedze	Rozdząły
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919041	Sieradz	Kłocko - Buczek - Dębołęka - Brzeźnio Kol. - Brzeźnio - Rybnik - Ostrów - Zwierzyniec rondo - Starce - Godynice	Przedtęczce
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919233	Sieradz	Sieradz ul. Targowa - Krak. Przedm. 22 - Dąbrówka Sieradzka - Dąbrowa Wielka - Kalinki Szkoła - Sokołów - Okręglica Kol - Okręglica Pętla	Okręglica
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919033	Sieradz	Kłocko - Dąbrówka Sieradzka - Dąbrowa Wielka - Sokołów - Okręglica Kol.	Okręglica
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919032	Sieradz	Kłocko - Buczek - Kuśnie - Dąbrowa Wielka - Sokołów - Okręglica Kol.	Okręglica
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919159	Sieradz	Sieradz ul. Krak. Przedm.22 - Dąbrówka k/Sieradza - Dąbrowa Wielka - Kalinki Szkoła - Sokołów - Okręglica Kol. - Okręglica Pętla - Chojne - Ligota - Burzenin - Biadaczew	Niechmirów

PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919043	Sieradz	Kłocko - Buczek - Dębołęka - Tumidaj - Brzeźnio - Podcabaje - Ostrów - Szczesie - Czartoria - Ciołki 12 - Brąszewice ul. Parkowa, ul. Żychty - Błota - Błota OSP - Kuźnica Zagrzebska	Kuźnica Błońska
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919044	Sieradz	Kłocko - Buczek - Dębołęka - Tumidaj - Zapole - Nowa Wieś - Złoczew - Uników - Owieczki - Klonowa - Sójki - Kuźnica Zagrzebska II - Kuxnica Zagrzebska I	Kuźnica Błońska
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919091	Sieradz	Charłupia Mała - Dzierlin - Biskupice - Małków - Warta - Proboszczowice - Tomisławice - Zakrzew - Jeziorsko - Wola Miłkowska - Klonów - Zakrzew - Warta	Klonówek
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919028	Sieradz	Smardzew - Rakowice - Charłupia Wielka - Rowy - Kliczków Wielki - Kliczków Mały - Bukowiec - Chajew - Brąszewice - Błota - Kuźnica Zagrzebska - Kuźnica Błońska - Sójki - Huta Klonowska	Klonowa
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919142	Sieradz	Kłocko - Buczek - Dębołęka - Brzeźnio - Ostrów - Zwierzyniec/rondo - Starce - Godynice - Przedłęczce - Godynice - Czartoryja - Brąszewice - Błota - Kuźnica Zagrzebska 1 - Kuźnica Błońska - Kuźnica Zagrz. nr 15 - Sójki - Huta Klonowska nż.	Klonowa
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919042	Sieradz	Kłocko - Buczek - Dębołęka - Brzeźnio - Ostrów - Zwierzyniec - Szczesie - Czartoria - Ciołki - Brąszewice - Błota - Kuźnica Zagrzebska I - Kuźnica Zagrzebska II - Sójki - Kiełbasy - Huta Klonowska 02	Klonowa
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919039	Sieradz	Kłocko - Buczek - Dębołęka - Brzeźnio - Ostrów - Szczesie - Czartoryja - Ciołki - Brąszewice - Wiertelaki - Żuraw - Trzcinka	Kamieniki
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Sieradz Sp. z o.o.	919040	Sieradz	Kłocko - Buczek - Dębołęka - Brzeźnio - Ostrów - Zwierzyniec rondo - Starce - Godynice - Czartoryja - Ciołki - Brąszewice - Wiertelaki - Żuraw - Trzcinka	Kamieniki

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa powiatowego w Sieradzu

5. DETERMINANTY ROZWOJU TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA OBSZARZE OBJĘTYM PLANEM

5.1. KONCEPCJA PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA KRAJU 2030*

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030), przyjęta przez rząd w grudniu 2011 r., (Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dn. 13 grudnia 2011 r.; Monitor Polskich dnia 27 kwietnia 2012 r., poz. 252) jest najważniejszym dokumentem strategicznym dotyczącym zagospodarowania przestrzennego kraju. W dokumencie:

- przedstawiono wizję zagospodarowania przestrzennego kraju do 2030 roku,
- określono cele i kierunki polityki przestrzennego zagospodarowania kraju,
- wskazano zasady, według których działalność człowieka powinna być realizowana w przestrzeni.

Dokument ten wskazuje na potrzebę wzrostu mobilności przestrzennej wynikającej z dokonujących się zmian demograficznych w połączeniu z aktywizowaniem zasobów pracy. Rozwiązania w aspekcie zarządzania w miastach oraz rozwój transportu zbiorowego wpływać mają pozytywnie na rozwój najsilniejszych gospodarczo ośrodków i ich obszarów funkcjonalnych. Dlatego też poprzez zwiększenie zapotrzebowania na usługi transportowe należy upowszechnić dostępność do nich poprzez zmiany struktury systemu transportowego, przyczyniające się do dalszego wzrostu znaczenia kolejowych przewozów pasażerskich na poziomie międzyregionalnym oraz przewozów między aglomeracyjnymi i aglomeracyjnymi oraz przewozów miejskich, z uwzględnieniem ekologicznych systemów transportu zbiorowego.

Uchwała zwraca także uwagę na aspekty ekologiczne, w tym alternatywne źródła napędu, silniki konwencjonalne spełniające najwyższe normy emisji spalin, a także kładzie nacisk na wykorzystanie potencjału transportu szynowego.

Ponadto obszary o najniższym dostępie do usług, przede wszystkim w aspekcie wsparcia rozwoju obszarów wiejskich, powinny mieć zapewnioną m.in. dostępność do transportu zbiorowego i jego rozwój, a także rozwój infrastruktury transportowej.

5.2. USTALENIA KRAJOWEGO PLANU TRANSPORTOWEGO

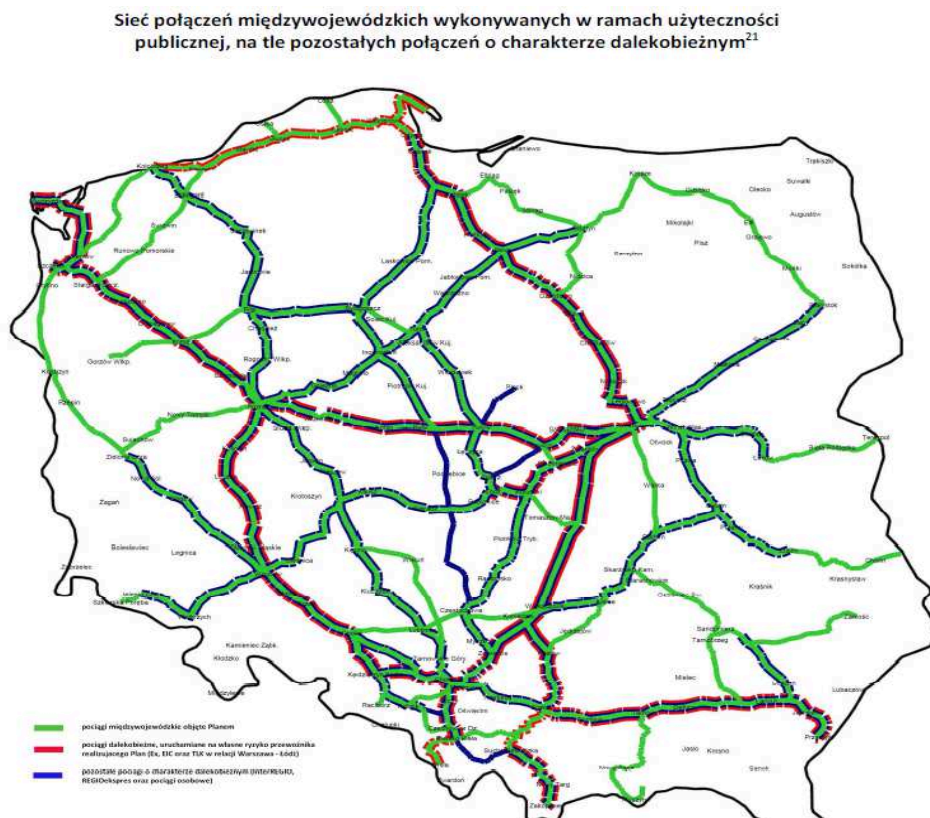
Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, przyjęty został Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r.

Minister właściwy ds. transportu jest organizatorem przewozów o charakterze użyteczności publicznej jedynie w transporcie kolejowym. W związku z tym zapisy Krajowego Planu Transportowego nie dotyczą potrzeb przewozowych mieszkańców na poziomie powiatowym.

Poniżej przedstawiona jest część sieci połączeń międzywojewódzkich wykonywanych w ramach użyteczności publicznej na obszarze powiatu pabianickiego zgodnie z zapisami krajowego planu transportowego.

Zgodnie z krajowym planem transportowym linie o charakterze użyteczności publicznej to połączenie Warszawa Centralna – Łódź Kaliska – Ostrów Wlkp. – Wrocław Główny.

Mapa 4. Linie o charakterze użyteczności publicznej wyznaczone w krajowym planie transportowym



Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego” - Krajowy Plan Transportowy

5.3. USTALENIA WOJEWÓDZKIEGO PLANU TRANSPORTOWEGO

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030, został przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 27 października 2015 r. Nr XVII/178/15.

W opracowaniu wskazano rozwiązania w obszarze przewozów pasażerskich na terenie województwa łódzkiego, w tym przede wszystkim określono sieć transportową, na której organizator (województwo łódzkie) jest zobowiązany do organizowania przewozów publicznych.

Planowana sieć komunikacyjna, na której województwo łódzkie planuje organizować przewozy, została opracowana w kontekście zapewnienia spójnej sieci transportowej umożliwiającej:

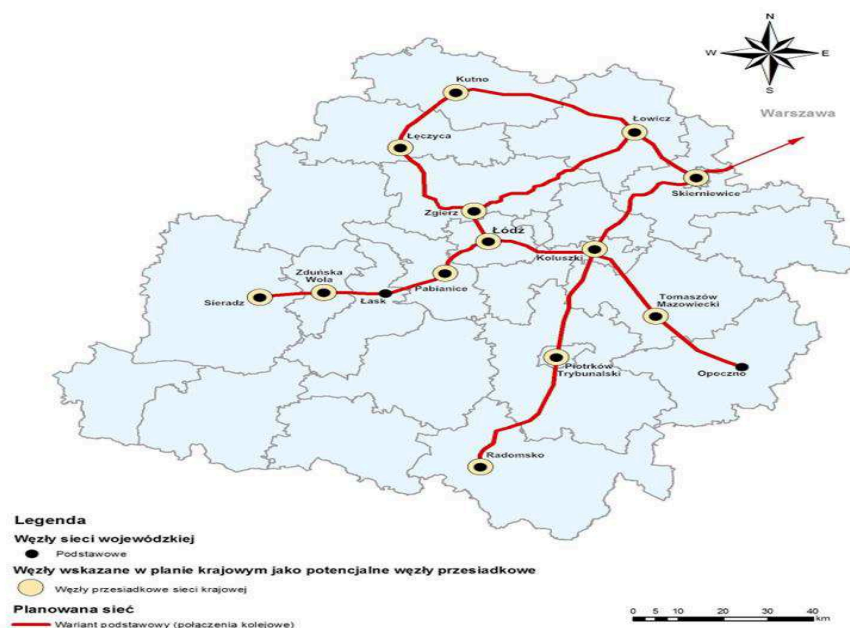
- prowadzenie obsługi jak największych potoków podróżnych oraz obsługi obszarów mających uzasadnienie społeczne, o charakterze ponadregionalnym z uwzględnieniem dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego,

- zapewnienie korzystnej oferty z punktu widzenia trasy i czasu transportu,
- komunikowanie 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 5. Wariant podstawowy



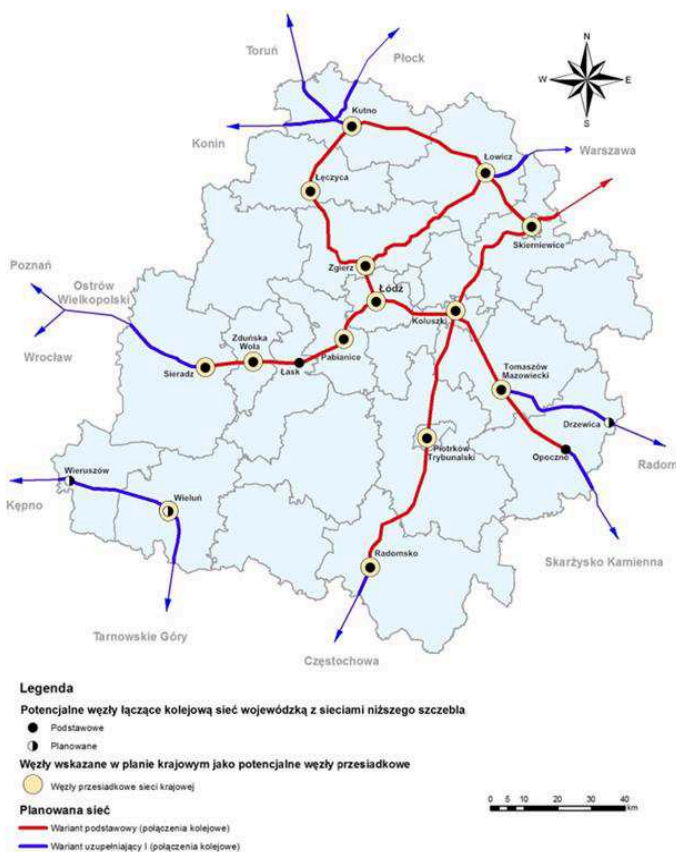
Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030

Wariant uzupełniający I określa połączenia wychodzące poza województwo łódzkie i jego realizacja jest zależna od porozumień lub uzgodnień z sąsiednimi województwami. Przewiduje się możliwość przedłużenia linii:

- Łódź – Sieradz do granicy województwa wielkopolskiego (kierunek Wrocław/Poznań),
- Łódź – Kutno do granicy województwa kujawsko-pomorskiego (kierunek Toruń),

- Łódź – Tomaszów Mazowiecki – Opoczno do granicy województwa świętokrzyskiego (kierunek Skarżysko-Kamienna),
 - Łódź – Piotrków Trybunalski – Radomsko do granicy województwa śląskiego (kierunek Częstochowa),
 - Kutno – Łowicz do granicy województwa mazowieckiego (kierunek Warszawa),
- a także utworzenia linii:
- Wieluń – Wieruszów - granica województwa wielkopolskiego (kierunek Kępno),
 - Wieluń – granica województwa opolskiego (kierunek Tarnowskie Góry),
 - Łódź – Koluszki – Tomaszów Mazowiecki – Drzewica – granica województwa mazowieckiego (kierunek Radom),
 - Kutno – granica województwa mazowieckiego (kierunek Płock),
 - Kutno – granica województwa wielkopolskiego (kierunek Konin).

Mapa 6. Wariant uzupełniający



Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030

Wariant uzupełniający II określa możliwe do uruchomienia linie autobusowe łączące miasta powiatowe leżące poza wojewódzką siecią połączeń kolejowych.

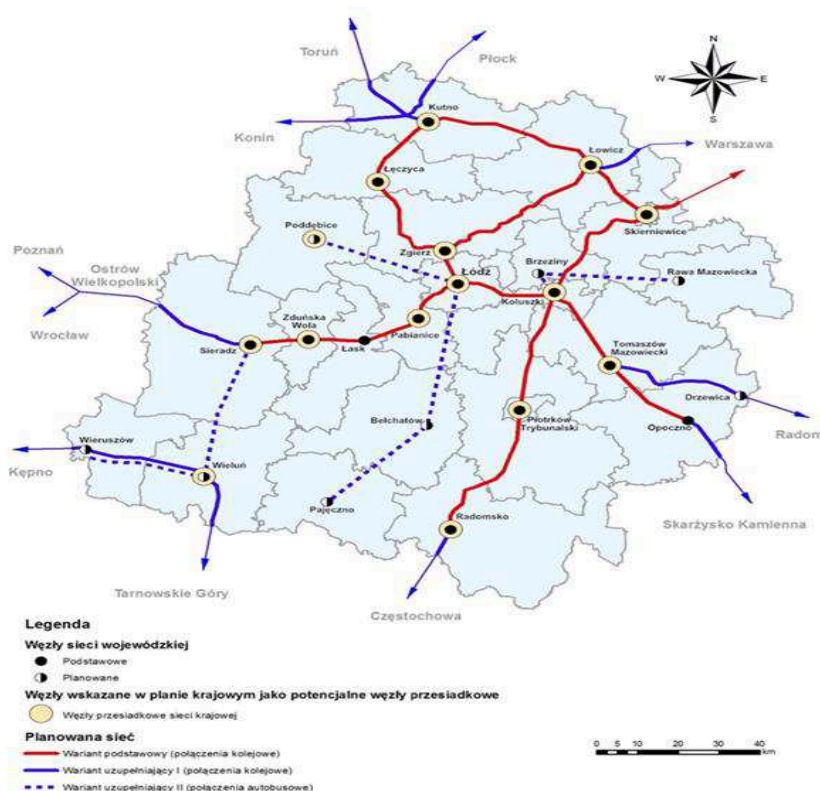
Wariant uzupełniający II może, po przeprowadzeniu stosownej analizy, rozszerzyć wariant podstawowy lub wariant uzupełniający I poprzez uruchomienie wojewódzkich drogowych przewozów publicznych na wybranych kierunkach w sytuacji, kiedy spełnione zostaną następujące warunki:

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

Wariant ten przewiduje możliwość uruchomienia przewozów na liniach:

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

Mapa 7. Wariant uzupełniający II



Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030

SIEĆ KOLEJOWA

Gęstość sieci kolejowej w województwie łódzkim wynosi 5,8 km na 100 km², co daje 10 miejsce w Polsce. Wskaźnik długości sieci na 10 tysięcy mieszkańców wynosi 4,2 km, co daje jeszcze odleglejsze – 14 miejsce wśród województw. Obecnie na terenie czterech powiatów nie jest dostępna kolej pasażerska (poddębicki, rawski, bełchatowski i pajęczański); z kolejnych dwóch powiatów (wieruszowski i wieluński), mimo obecności kolei, nie ma możliwości dojazdu do Łodzi. Wszystkie siedziby powiatów posiadających dostęp do kolei, z wyjątkiem Brzeziny, posiadają stację kolejową na obszarze miasta.

W dokumencie, określono również wytyczne dla tworzenia węzłów przesiadkowych. Wskazano trzy obszary integracji w ramach węzła:

- infrastruktury – stworzenie spójnej, jednolitej przestrzeni, z łatwo rozpoznawalnymi wszystkimi elementami węzła,
- informacji – zintegrowanie informacji pasażerskiej dotyczącej wszystkich możliwości podróżowania z węzła: komunikacji dalekobieżnej i lokalnej, autobusowej i kolejowej, taxi, parkingów,
- rozkładów jazdy – jawne skomunikowanie kursów różnych linii i gałęzi transportu.

Określono również miejscowości, w których będą zlokalizowane węzły przesiadkowe. Dla wyznaczenia potrzeb przewozowych wykonano model transportowy województwa łódzkiego. Obszar województwa podzielono na 29 obszarów, dla których zamodelowano potencjały wyjazdowe, przy wykorzystaniu danych społecznych, gospodarczych oraz dane o aktualnych wielkościach przewozów.

WĘZŁY TRANSPORTOWE

Węzły przesiadkowe zostały zlokalizowane w miastach, w których istnieje możliwość przesiadki pomiędzy liniami sieci wojewódzkiej oraz w najważniejszych miejscowościach na trasie tych linii. Ponadto zaznaczono węzły wskazane w krajowym planie transportowym jako potencjalne węzły przesiadkowe. Wykaz węzłów znajduje się w poniższej tabeli.

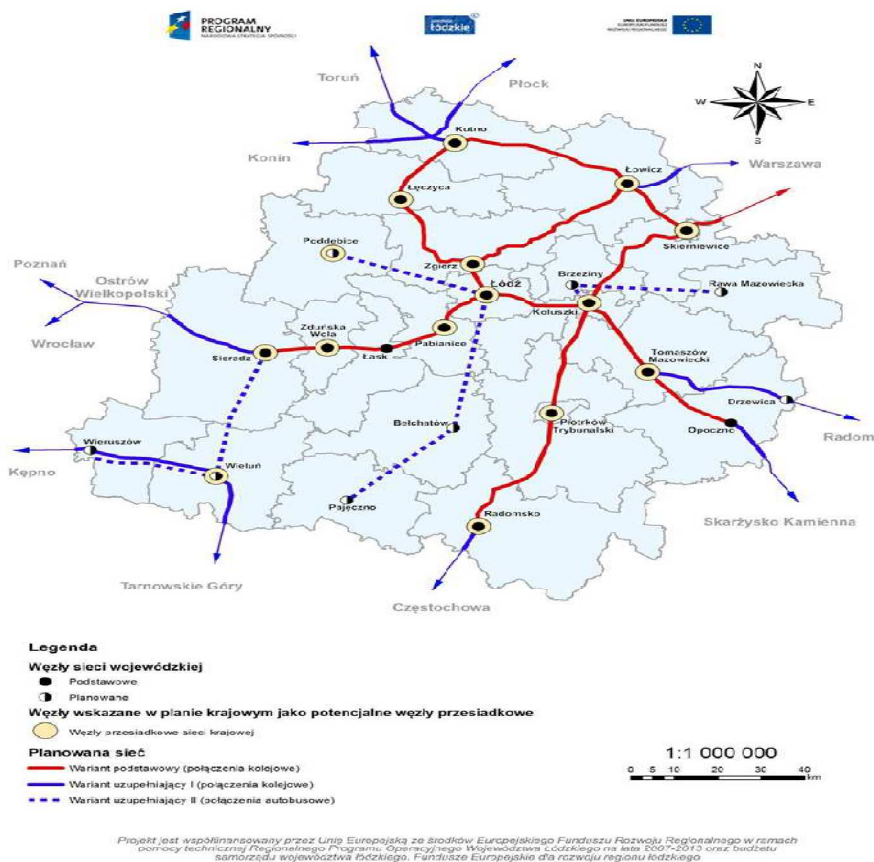
Tabela 11. Rodzaje węzłów przesiadkowych w sieci transportowej województwa łódzkiego

Miejscowość	Węzły wskazane w planie krajowym jako potencjalne węzły przesiadkowe	Węzły sieci wojewódzkiej
Bełchatów		x
Brzeziny		x
Drzewica		x
Koluszki	x	x
Kutno	x	x
Łask		x

Łęczyca	x	x
Łowicz	x	x
Łódź	x	x
Opoczno		x
Pabianice	x	x
Pajęczno		x
Piotrków Trybunalski	x	x
Poddębice	x	x
Radomsko	x	x
Rawa Mazowiecka		x
Sieradz	x	x
Skierniewice	x	x
Tomaszów Mazowiecki	x	x
Wieluń	x	x
Wieruszów		x
Zduńska Wola	x	x
Zgierz	x	x

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030

Mapa 8. Planowane sieci komunikacyjne



Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030

W przyszłości (w perspektywie kilkunastu lat) przewiduje się wzrost liczby odbywanych podróży, a także wzrost średniej ich długości. Podział tych podróży na transport indywidualny i zbiorowy będzie zależny od rozwoju infrastruktury i kompleksowości organizacji komunikacji publicznej.

STRATEGICZNE WĘZŁY PRZESIADKOWE

Pod pojęciem strategiczny węzeł przesiadkowy należy rozumieć miejsce, w którym następuje intensywne przesiadanie się pasażerów transportu publicznego i indywidualnego. Celem do którego powinien dążyć powiat sieradzki powinno być stworzenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego umożliwiającego korzystanie ze wszystkich dostępnych środków transportu na tym obszarze. Celem pośrednim, aby doprowadzić do takiego stanu rzeczy jest stworzenie multimodalnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

W opisywanych węzłach dochodzi do integracji usług publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu tj. komunikacji kołowej (autobusowej, samochodowej, rowerowej) oraz kolejowej. Stąd też w pierwszej kolejności należy wyznaczyć i tworzyć tego typu multimodalne centra przesiadkowe w sąsiedztwie czynnych dworców autobusowych **z dostępem do komunikacji autobusowej** – oraz dworców kolejowych. Pozwala to integrować ze sobą rozkłady jazdy oraz system informacji pasażerskiej.

W bezpośrednim sąsiedztwie węzłów przesiadkowych tworzy się również popularne szczególnie w większych aglomeracjach parkingi typu Park&Ride, Bike&Ride, Kiss&Ride itp.

W systemie transportu publicznego w Powiecie sieradzkim proponuje się wskazanie Dworca kolejowego i autobusowego w Sieradzu jako węzeł przesiadkowy.

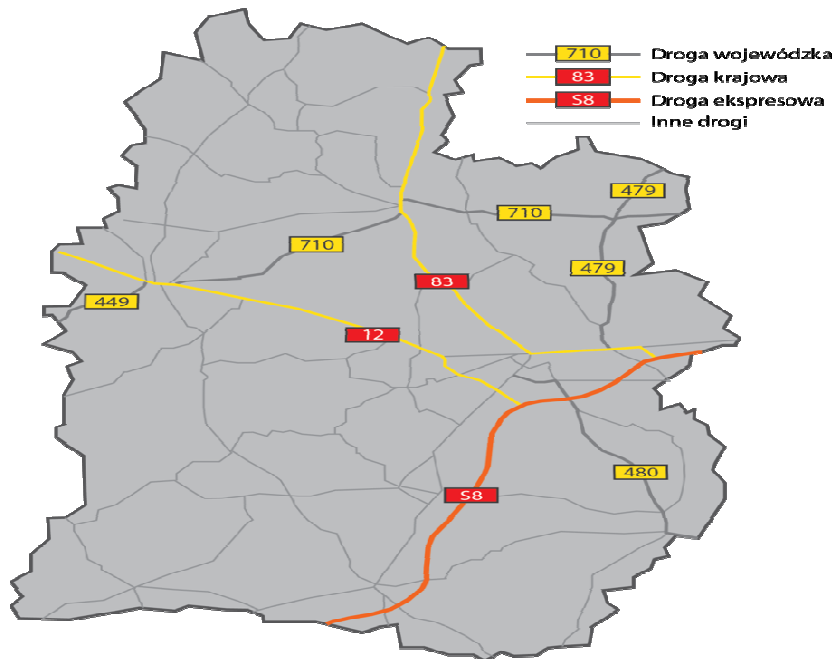
Wymieniony wyżej węzeł przesiadkowy jest strategiczny nie tylko ze względu na swoje położenie w powiecie, lecz także dlatego że w jego obrębie znajdują się szkoły, zakłady pracy i miejsca użyteczności publicznej, z których korzystają mieszkańcy powiatu. Z tego punktu widzenia istotne jest również posiadanie przez wymieniony węzeł połączeń, wychodzących poza obszar powiatu. Biorąc pod uwagę prognozy życia ludności zamieszkującej teren powiatu sieradzkiego, wskazane wyżej węzły są wystarczające dla potrzeb i liczby osób korzystających z komunikacji publicznej.

5.4. UKŁAD DROGOWY

Dobrze rozwinięty układ drogowy jest podstawowym czynnikiem decydującym o dostępności zewnętrznej i wewnętrznej powiatu. Przez powiat przechodzą następujące drogi:

- **Droga Krajowa nr 12** - Granica Państwa – Łęknica – Żary - Żagań –Szprotawa – Przemków – Radwanice - Drożów (Droga 3) – Głogów – Szlichtyngowa – Wschowa – Leszno – Gostyń – Jarocin – Pleszew – Kalisz – Błaszki – Sieradz – Łask – Rzgów – Piotrków Trybunalski – Sulejów – Opoczno – Przysucha – Radom – Zwoleń – Puławy – Kurów – Lublin – Piaski – Chełm – Dorohusk – Granica Państwa
- **Droga Krajowa nr 83** – Turek – Dobra – Sieradz
- **Droga Ekspresowa S8** - Kobierzyce – A8 (Wrocław) A8 (Psie Pole) – Kępno – Sieradz – A1 (Łódź) A1(Piotrków Trybunalski) – Rawa Mazowiecka – S2 (Opacz) S2 (Konotopa) – Warszawa – Ostrów Mazowiecka – Zambrów – S19 (Choroszcz)
- **Droga Wojewódzka nr 480** - Sieradz - Widawa - Szczerców - od km 0+000 do km 19+434 - dł. 19,434 km
- **Droga Wojewódzka nr 479** - Sieradz - Rossoszycza - od km 117+116 do km 29+050 - dł. 11,934 km
- **Droga Wojewódzka nr 449** - Syców - Błaszki - od km 64+821 do km 70+868 km - dł. 6,047 km
- **Droga Wojewódzka nr 710** - Szadek - Warta - Błaszki - od km 45+212 do km 74+894 - dł. 29,682 km

Mapa 9. Mapa drogowa powiatu sieradzkiego



Źródło: opracowanie własne

DROGI POWIATOWE NA OBSZARZE OBJĘTYM PLANEM

Tabela 12. Wykaz dróg powiatowych

Nr drogi	Miejsce początek / koniec drogi	Gmina
1700	Sieradz (ul. Borek) – początek drogi	Sieradz miasto
1700	Ruda – Kamionaczyk	Sieradz
1700	Kamionacz, Włyń, Dzierżazna, Glinno – koniec drogi	Warta
1701	Wandalin – początek drogi	Złoczew
1701	Owieczki, Klonowa, Leliwa, Klonówka – koniec drogi	Klonowa
1702	skrzyżowanie z drogą nr 1701 – początek drogi, Lipicze, Stara Wieś, Króle	Klonowa
1703	Klonówka – początek drogi	Klonowa
1703	Godynice, Starce, skrzyżowanie z drogą nr 1705 – koniec drogi	Brąszewice
1704	Burzenin – początek drogi, Szczawno, Niechmirów, Wolnica Niechmirowska – koniec drogi	Burzenin
1705	Burzenin – początek drogi, Strzałki	Burzenin

1705	Lipno	Brzeźnio
1705	Huta Szklana, Złoczew (ul. Burzenińska, ul. Błaszowska), Stanisławów, Rybnik	Złoczew
1705	Zwierzyniec	Brzeźnio
1705	Jesionna, Niedoń, Gruszczyce – koniec drogi	Błaszki
1706	Kuźnica Zagrzebska – początek drogi,	Klonowa
	Klonowa – koniec drogi	
1707	Kuźnica Zagrzebska – początek drogi	Klonowa
1707	Błota, Brąszewice, Bukowiec	Brąszewice
1707	Kliczków Mały, Kliczków Wielki – koniec drogi	Brzeźnio
1708	Wiechucice – początek drogi, Chojne, Bobrowniki	Sieradz
1708	Tyczyn, Witów, Kopanina, Wola Będkowska	Burzenin
1708	Barczew, Zapole, Brzeźnio, Zwierzyniec	Brzeźnio
1708	Brąszewice, Pipie	Brąszewice
1708	Kije, Włocin – koniec drogi	Błaszki
1709	Równa – początek drogi, Gruszczyce, Wojków, Włocin, granica województwa (Chudoba) – koniec drogi	Błaszki
1710	Niedoń – początek drogi, Wojków,	Błaszki
	Stok Polski (granica województwa) – koniec drogi	
1711	Brzeźnio – początek drogi, Gęsina,	Brzeźnio
	Kliczków Wielki – koniec drogi	
1712	skrzyżowanie z drogą nr 1711 – początek drogi, Krzaki, Kliczków Wielki	Brzeźnio
1712	Rowy, Chartupia Wielka	Wróblew
1712	Kłocko – koniec drogi	Sieradz
1713	Dąbrowa Wielka – początek drogi, Kuśnie, Buczek	Sieradz
1713	Izabela, Drzązna, Chartupia Wielka, Smardzew, Kościerzyn	Wróblew
1713	Baszków – koniec drogi	Sieradz
1714	Smardzew – początek drogi, Łosieniec, Chartupia Mała, Dzierlin – koniec drogi	Sieradz

1715	Huta Szklana – początek drogi, Gronówek	Złoczew
1715	Gronów, Niechmirów – koniec drogi	Burzenin
1716	Złoczew (ul. Cmentarna) – początek drogi, Miklesz, Biesiec	Złoczew
1716	Niechmirów – koniec drogi	Burzenin
1717	Gronówek – początek drogi, Biadaczew – koniec drogi	Burzenin
1718	Gronów – początek drogi	Burzenin
1718	Biesiec, Stolec, Dąbrowa Miękka – koniec drogi	Złoczew
1719	Baszków – początek drogi	Warta
1719	Słomków Suchy, Wąglczew	Wróblew
1719	Łubna, Gruszczyce, Sarny, Błaszi (ul. Pułaskiego)	Błaszi
1720	Wróblew – początek drogi	Wróblew
	Sadokrzyce – koniec drogi	
1721	Wąglczew – początek drogi, Sadokrzyce,	Wróblew
	Charłupia Wielka – koniec drogi	
1722	Gorzuchy – początek drogi	Wróblew
	Rowy – koniec drogi	
1723	Słomków Mokry – początek drogi, Tubądzin	Wróblew
1723	Gołuchy, Bartochów – koniec drogi	Warta
1724	Orzeżyn – początek drogi	Warta
1724	Dziebędów – koniec drogi	Wróblew
1725	Sieradz (ul. Oksińskiego) – początek drogi, ul. Droga Dąbrowska, Dąbrowa Wielka, Sokołów	Sieradz
1725	Wola Będkowska, Będków,	Burzenin
	skrzyżowanie z drogą nr 1705 – koniec drogi	
1726	Sokołów – początek drogi	Sieradz
	Okręglica – koniec drogi	
1727	Brzeźnio – początek drogi, Rembów, Pyszków,	Brzeźnio
	Lipno – koniec drogi	

1728	Barczew – początek drogi, Stefanów Barczewski,	Brzeźnio
	Pyszków – koniec drogi	
1729	Brzeźnio – początek drogi, Tumidaj – koniec drogi	Brzeźnio
1730	Godynice – początek drogi	Brąszewice
1730	Grójec Wielki, WilkołekUnikowski, Uników – koniec drogi	Złoczew
1731	Stara Wieś – początek drogi, Czartoria,	Brąszewice
	Godynice – koniec drogi	
1732	Błaszki (Plac Sulwińskiego) – początek drogi,	Błaszki
	ul. Kościuszki, Golków, Sędzimirowice	
1732	Chwałęcice, Chlewo, Rzęzawy, Goszczanów, Kaszew, Ziemięcin – koniec drogi (granica województwa)	Goszczanów
1733	Błaszki (ul. Przemysłowa) – początek drogi, Kociołki, Kalinowa, Morawki, Sędzimirowice – koniec drogi	Błaszki
1734	Warta (ul. Kaliska) – początek drogi, Głaniszew	Warta
1734	Kalinowa, Golków, Skalmierz – koniec drogi (granica woj.)	Błaszki
1735	skrzyżowanie z drogą nr 1737 – początek drogi, Zielęcin, Góra	Warta
1735	Kalinowa – koniec drogi	Błaszki
1736	Poddebina – początek drogi, Ustków, Cielce,	Warta
	Góra – koniec drogi	
1737	Warta (Plac Błog. Ojca Rafała) – początek drogi,	Warta
	ul. Cielecka, Cielce	
1737	Chlewo – koniec drogi	Błaszki
1738	Mroccki (granica woj.) – początek drogi,	Błaszki
	Chwałęcice – koniec drogi	
1739	Świnice Kaliskie (granica woj.) – początek drogi, Chlewo	Błaszki
1739	Krąków – koniec drogi	Warta
1740	Ciepielów (granica woj.) – początek drogi, Sokołów, Karolina, Ziemięcin, Klonów – koniec drogi	Goszczanów
1741	Kaszew – początek drogi, Klonów	Goszczanów

1741	Wola Miłkowska, Maszew – koniec drogi	Warta
1742	Karolew (granica woj.) – początek drogi, Sulmów, Goszczanów, Powiatów	Goszczanów
1742	Poddębina, Jeziorsko – koniec drogi	Warta
1743	Rzechta – początek drogi	Sieradz
	Stawiszcze – koniec drogi	
1744	Poradzew – początek drogi, Poprężniki	Goszczanów
1744	Ustków, Tądów Dolny – koniec drogi	Warta
1745	Poprężniki – początek drogi	Goszczanów
1745	Cielce – koniec drogi	Warta

Źródło: Starostwo Powiatowe w Sieradzu

5.5. TRANSPORT INDYWIDUALNY

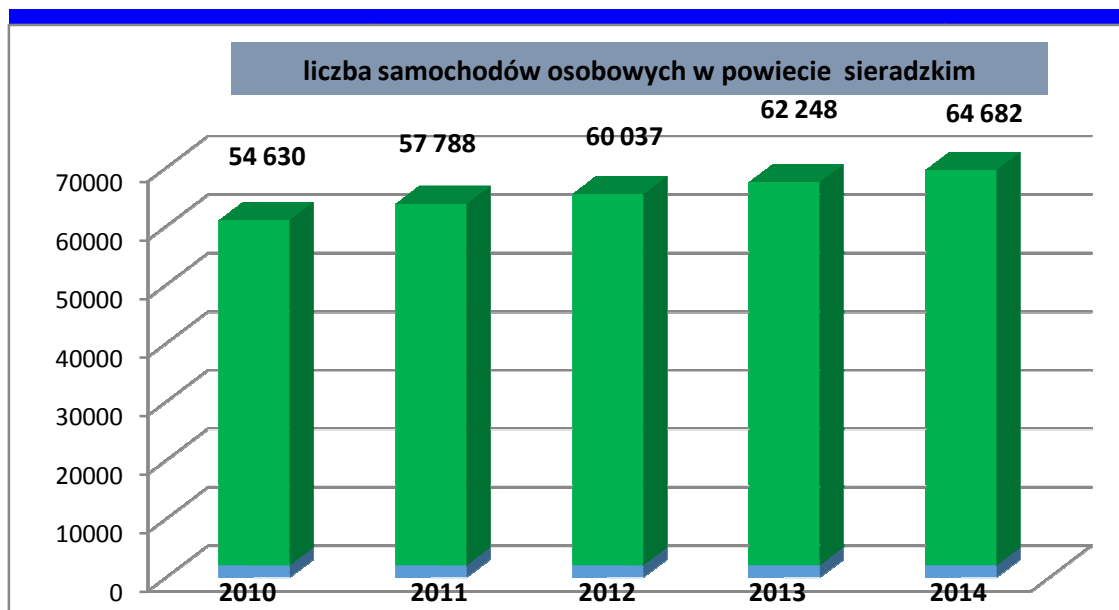
Celem nadrzędnym planu transportowego jest zapewnienie podstawowych połączeń komunikacyjnych dla mniej mobilnych mieszkańców.

Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie sieradzkim w 2010 roku wynosiła 54 630 podczas gdy w 2014 roku ta liczba powiększyła się do 64 682 pojazdów, co stanowi umiarkowany wzrost 15,5% na przestrzeni 5 lat.

Komunikacja indywidualna w powiatach o słabo rozwiniętej komunikacji publicznej jest często wybieranym, alternatywnym środkiem przemieszczania się.

Celem jest między innymi poprawa, jakości i konkurencyjności transportu publicznego stąd duże wyzwanie stanowi wzrastająca liczba samochodów osobowych. Zwiększająca się liczba pojazdów ma również duży wpływ na stan nawierzchni dróg.

Wykres 3. Liczba samochodów osobowych w powiecie sieradzkim



Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Zaobserwować można systematyczny wzrost liczby pojazdów mechanicznych w powiecie sieradzkim. Za tym wzrostem powinien podążać rozbudowa dróg i węzłów komunikacyjnych.

5.6. REGIONALNY OSOBOWY TRANSPORT KOLEJOWY

Województwo łódzkie ma obecnie podpisane umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym z dwoma przewoźnikami – operatorami:

- Przewozy Regionalne Sp. zo.o.,
- Łódzka Kolej Aglomeracyjna.

Przez Sieradz przebiega linia kolejowa nr 14 relacji Łódź Kaliska – Tuplice. Z dworca głównego w Sieradzu codziennie odjeżdża około **70** pociągów.

Połączenia bezpośrednie realizowane są do następujących miast:

- Łódź Kaliska – 18 (połączeń realizowanych przez Łódzką Kolej Aglomeracyjną Sp. z o.o., Przewozy Regionalne Sp. z o.o., PKP Intercity S.A.),
- Wrocław – 6 (połączeń realizowanych przez Przewozy Regionalne Sp. zo.o., PKP Intercity S.A.),
- Poznań – 4 (połączenia realizowane przez Przewozy Regionalne Sp. zo.o.),
- Jelenia Góra – 2 (połączenia realizowane przez PKP Intercity S.A.),
- Ostrów Wielkopolski – 12 (połączeń realizowanych przez Przewozy Regionalne Sp. z o.o., PKP Intercity S.A.),
- Białystok – 2 (połączenia realizowane przez PKP Intercity S.A.),

- Lublin – 1 (połączenie realizowane przez PKP Intercity S.A.),
- Warszawa - 3 (połączenia realizowane przez PKP Intercity S.A.).
- Kalisz – 13 (połączeń realizowanych przez Przewozy Regionalne Sp. z o.o., PKP Intercity S.A.),

Spółka „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o. powstała 10 maja 2010 roku. Jej powołanie miało na celu zapewnienie efektywnej organizacji i funkcjonowania pasażerskiego ruchu kolejowego w regionie łódzkim.

Zadaniem Spółki jest wykonywanie zadania własnego województwa z zakresu gospodarki komunalnej o charakterze użyteczności publicznej, którego celem jest bieżące i nieprzerwane zaspokajanie zbiorowych potrzeb ludności w drodze świadczenia usług powszechnie dostępnych, o których mowa w art. 14 ust. 1 pkt 10 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa. Spółka wykonuje zadania o charakterze wojewódzkim w zakresie transportu zbiorowego oraz jego funkcjonowania.

Wykonywanie przewozów odbywa się na podstawie i w ramach umowy zawartej z Samorządem Województwa Łódzkiego jako organem administracji publicznej zobowiązanym (na podstawie Art. 7 pkt. 1 ust. 5 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010r.) do organizowania i dotowania regionalnych kolejowych przewozów osób wykonywanych w ramach świadczenia usług publicznych.

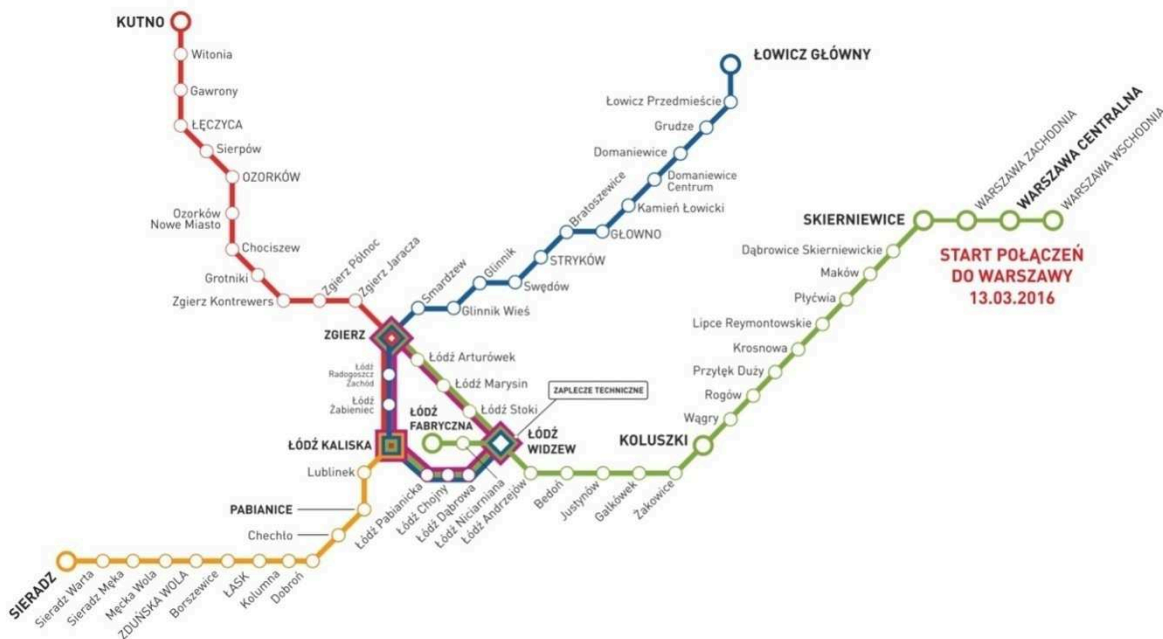
Projekt pn. "Budowa systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej" realizowany jest w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Projekt ma na celu zahamowanie trwałego trendu spadku pasażerskich przewozów kolejowych, następnie poprzez poprawę dostępności komunikacji publicznej, pozyskanie nowych pasażerów, przejęcie części pasażerów z komunikacji indywidualnej zwiększenie udziału transportu zbiorowego, zwłaszcza transportu kolejowego będącego jednym z najbardziej przyjaznych środowisku rodzajów transportu. W efekcie projekt ma zapewnić pozytywne oddziaływanie na środowisko i umożliwić zrównoważony rozwój transportu poprzez stworzenie atrakcyjnego, nowoczesnego i mobilnego łańcucha podróży, dostępnego dla różnych grup użytkowników komunikacji, wykorzystującego intermodalność, zalety transportu szynowego – wysoką prędkość komunikacyjną w obszarze zurbanizowanym, węzły przesiadkowe, atrakcyjny system informacji pasażerskiej.

Łódzka Kolej Aglomeracyjna i PKP Intercity, w pierwszym kwartale 2016 roku zawarły porozumienie, na mocy którego prowadzą wzajemną sprzedaż biletów.

Dzięki zawartemu porozumieniu PKP intercity dołącza do grupy przewoźników, w których kasach możecie nabyć bilety na przejazdy Łódzką Koleją Aglomeracyjną. Co istotniejsze także w kasach ŁKA można od teraz kupić bilety jednorazowe ale i okresowe na pociągi PKP Intercity. To szczególnie ważne dla osób które łączą podróż pociągami ŁKA i IC, zwłaszcza jeśli przejazd ŁKA traktowany jest jako dojazdowy do dalszej podróży koleją IC.

Mapa 10. Mapa połączeń kolejowych Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej



Źródło: www.ikalodzkie.pl/mapa_polaczen/

Dodać trzeba, że 15 czerwca 2014 r. z inicjatywy samorządów i Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej utworzono zintegrowaną taryfę biletową pn. „Wspólny Bilet Aglomeracyjny (WBA)

W chwili obecnej wystarczy tylko jeden bilet na podróżowanie wszystkimi środkami sieradzkiej i łódzkiej komunikacji miejskiej we wszystkich strefach taryfowych, pociągami Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej i Przewozów Regionalnych

w wybranych strefach kolejowych oraz taską, zduńskowolską, sieradzką lub zgierską komunikacją miejską. To Wspólny Bilet Aglomeracyjny, kodowany na imiennych kartach „Migawkach”.

Wspólny Bilet Aglomeracyjny (WBA) to specjalna oferta zintegrowanej taryfy biletowej, skierowana do osób korzystających z przejazdów komunikacją miejską w Łodzi, Sieradzu, Pabianicach, Zgierzu, Łasku, Zduńskiej Woli, Strykowie, Głownie i Łowiczu oraz pociągami Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej i Przewozów Regionalnych.

Tabela 13. Taryfa biletowa

zakres obowiązywania	normalny	ulgowy
Sieradz - Łódź	280	140
Sieradz - Łódź (z komunikacją MPK Sieradz, MZK Pabianice, MUK Zgierz	310	155

Źródło: www.lka.lodzkie.pl

5.7. WPLYW TRANSPORTU NA ŚRODOWISKO

5.7.1. KORZYSTANIE ZE ŚRODOWISKA NATURALNEGO

Transport ma znaczący i bezpośredni wpływ na człowieka i środowisko naturalne. Główne negatywne oddziaływania to emisja spalin, drgań i hałasu. Analizy pomiarowe prowadzone na terenie Unii Europejskiej wskazują, że główne zanieczyszczenia trafiają w pierwszej kolejności z transportu drogowego, potem zaś z transportu kolejowego.

Podejmowane są, więc działania zmierzające do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu, w szczególności emisji zanieczyszczeń do atmosfery, które wywołują szkody dla środowiska oraz zdrowia ludzi, a także wpływ działalności transportowej na zmiany klimatyczne.

Istnieje potrzeba zastosowania metod organizacyjnych i technologicznych zmierzających do ochrony środowiska w transporcie, ograniczania ruchu czy też wykorzystywania środków transportu mniej szkodliwych dla otoczenia. Niezbędną funkcję pełni też promowanie idei zrównoważonego rozwoju transportu polegającego na zaspokojeniu potrzeb człowieka przy jednoczesnym dbaniu o jego bezpieczeństwo, a także zachowaniu walorów środowiska.

Transport drogowy przyczynia się do degradacji środowiska naturalnego i negatywnie oddziałuje na samego człowieka. W skutek spalania paliw jest on źródłem emisji tlenków azotu, tlenku węgla, nie metanowych lotnych związków organicznych oraz pyłów. Odpowiada również za emisję prekursorów ozonu troposferycznego oraz emisję, CO₂ i innych gazów cieplarnianych.

Oddziaływanie transportu kolejowego na środowisko sprowadza się przede wszystkim do emisji hałasu i drgań oraz zanieczyszczeń (z pojazdów o napędzie spalinowym), jest jednakże nieporównywalnie mniejsze niż w przypadku transportu drogowego.

Odpowiednie regulacje prawne w Polsce jak i w Europie stanowią jeden z najistotniejszych instrumentów ograniczających szkodliwy wpływ transportu na środowisko.

Instrumentem, ograniczającym negatywny wpływ działalności transportowej są Europejskie normy emisji substancji szkodliwych.

Poniżej w tabelach zestawiono określone europejskim standardem emisji spalin dopuszczalne wartości emisji do atmosfery: tlenków azotu (NO_x), węglowodorów (HC), tlenków węgla, (CO) oraz cząstek stałych (PM). Standardy te dotyczą nowych pojazdów sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej, w szczególności: samochodów osobowych i ciężarowych, autobusów, ciągników i maszyn rolniczych, kolejowych pojazdów trakcyjnych oraz statków śródlądowych.

DOPUSZCZALNE WARTOŚCI SPALIN W POSZCZEGÓLNYCH NORMACH DLA WSKAZANYCH RODZAJÓW POJAZDÓW**Tabela 14. Dopuszczalne wartości spalin w poszczególnych normach dla pojazdów z silnikiem benzynowym**

EURO. [g/km]	1	2	3	4	5	6
CO	2,72	2,2	2,3	1	1	1
HC	-	-	0,2	0,1	0,1	0,1
NOx	-	-	0,15	0,08	0,06	0,06
HC+NOx	0,97	0,5	-	-	-	-
PM	-	-	-	-	0,05	0,05

Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (EURO 5 i EURO 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów.

Tabela 15. Dopuszczalne wartości spalin w poszczególnych normach dla pojazdów z silnikiem wysokoprężnym

URO. [g/km]	1	2	3	4	5	6
CO	3,16	1	0,64	0,5	0,5	0,5
HC	-	0,15	0,6	0,5	0,5	0,5
NOx	-	0,55	0,5	0,25	0,18	0,8
HC+NOx	1,13	0,7	0,56	0,3	0,23	0,17
PM	0,14	0,08	0,05	0,009	0,005	0,005

Źródło: j.w.

Tabela 16. Dopuszczalne wartości spalin w poszczególnych normach dla pojazdów dwukołowych

EURO. [g/km]	1	2	3
CO	13	5,5	2
HC	3	1	0,3
NO	0,3	0,3	0,15

Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (EURO 5 i EURO 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów.

W Polsce ochrona środowiska, jako istotne zagadnienie jest regulowana nie tylko konstytucyjnie, ale też w szeregu regulacjach prawnych, które bezpośrednio bądź pośrednio odnoszą się do obowiązków poszczególnych podmiotów w tym zakresie. Do najważniejszych regulacji prawnych w zakresie oddziaływania transportu na środowisko zaliczamy:

- a) Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r.: Prawo ochrony środowiska, Dz.U. z 2008 nr 25 poz. 150,
- b) Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, Dz.U. z 2009 nr 151 poz. 1220,
- c) Ustawa z dnia 3 października 2008 r.: o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko Dz.U. z 2008 nr 199 poz. 1227.
- d) Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025., 27 czerwca 2005 Warszawa.

Aktualny stan ekologiczny powiatu sieradzkiego oraz jego perspektywy opisane są w następujących dokumentach:

1. Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami objętych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu, położonych wzdłuż dróg wojewódzkich województwa łódzkiego, po których przejeżdża ponad 3 000 000.
2. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego do 2030 roku.
3. Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego
4. Strategia Rozwoju Powiatu Sieradzkiego na lata 2015-2020.
5. Program Ochrony Środowiska dla województwa łódzkiego.
6. Program ochrony powietrza dla strefy w województwie łódzkim w celu osiągnięcia poziomu docelowego ozonu przyziemnego. Strefa Łódzka. Kod strefy PL1002.

5.7.2. EMISJA SPALIN

Podstawą prawną monitoringu powietrza jest Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska (tekst jednolity Dz.U. z 2013 r., poz. 1232 z późn. zmianami).

Ocena, jakości powietrza w województwie łódzkim prowadzona jest przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Łodzi dla następujących substancji: SO₂, NO₂, NO_x, CO, C₆H₆, O₃, pyłu zawieszonego PM₁₀, zawartości Pb, As, Cd, Ni i B(a)P w pyłe zawieszonym PM₁₀ oraz dla pyłu PM_{2,5}.

Główną metodą określającą stan jakości powietrza są pomiary natężenia emisji zanieczyszczenia powietrza. W województwie łódzkim działają trzy sieci pomiarowe:

- sieć pomiarów automatycznych (ciągłych),
- sieć pomiarów manualnych (dobowych),
- sieć pomiarów pasywnych (miesięcznych).

Na podstawie wyników pomiarów wykonywane są roczne oraz pięcioletnie oceny jakości powietrza.

Głównymi źródłami emisji zanieczyszczeń powietrza według Oceny pięcioletniej jakości powietrza w latach 2009-2013 (Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Łodzi) w Aglomeracji Łódzkiej jest emisja niska z indywidualnego ogrzewania lokali mieszkalnych (spalanie węgla kamiennego). Druga co do znaczenia dla jakości powietrza grupą emisji jest emisja komunikacyjna z transportu kołowego. Największa emisja komunikacyjna zlokalizowana jest wzdłuż głównych arterii komunikacyjnych miast Aglomeracji. Związana jest ona zarówno z ruchem lokalnym (pomiędzy Łodzią oraz miastami satelickimi), jak również z tranzytem (skrzyżowanie głównych krajowych szlaków drogowych północ-południe oraz wschód-zachód).

Tabela 17. Średnia roczna emisja punktowa głównych zanieczyszczeń w województwie łódzkim w latach 2009-2013

średnia roczna emisja w latach 2009-2013 (Mg/a)				
SO ₂	NO ₂	CO	pył	razem
83 793,60	54 508,30	22 402,50	4 896,50	165 600,90

Źródło: dane z Urzędu Wojewódzkiego w Łodzi i Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Łodzi

Głównym źródłem emisji siarki w województwie łódzkim jest energetyka zawodowa. Udział emisji punktowej w województwie

w latach 2009-2012 wyniósł średnio 85,4%.

Znaczna część emisji punktowej dwutlenku siarki pochodzi z wysokich emitentów.

Drugim ważnym źródłem emisji SO₂ są indywidualne systemy grzewcze. Udział tego źródła szacuje się w latach 2009-2012 średnio na 13,9%. Należy wziąć pod uwagę, że emisja ta jest skumulowana w sezonie grzewczym i emitowana z niskich emitentów w strefie o dużej gęstości zaludnienia.

Udział dwutlenku azotu NO₂ szacowany w latach 2009-2012 na średnim poziomie 73,9%. Analogicznie do SO₂ dwutlenek azotu emitowany jest głównie przez wysokie emitory. Drugim ważnym źródłem emisji NO₂ jest ruch samochodowy. Jego udział w emisji całkowitej w województwie w latach 2009-2012 wyniósł średnio 21,6%.

CO tlenek węgla – w latach 200-2012 największy udział w emisji tlenku węgla miała emisja liniowa – średnio 41%, udział emisji powierzchniowej w latach 2009-2012 wyniósł średnio 39,5% oraz punktowej 19,5%.

Udział pyłu w zanieczyszczeniu dominuje z emisji indywidualnych systemów ogrzewania, w latach 2009-2012 średnio 65,3%. Ruch drogowy emituje średnio 18,1% pyłu, emitory punktowe średnio 12,5% a rolnictwo średnio 8,5%.

Do obiektów szczególnie szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi w województwie łódzkim zaliczyć trzeba Elektrownię Bełchatów PGE, Kopalnię Węgla Brunatnego Bełchatów PGE, Zespół Elektrociepłowni w Łodzi (Dalkia S.A.), Grupową Oczyszczalnię ścieków w Łodzi.

Na przestrzeni ostatnich lat w województwie łódzkim odnotowywane są przekroczenia poziomów normatywnych wartości stężeń. Najwięcej przekroczeń górnego progu oszacowania oraz wartości dopuszczalnego poziomu stężenia substancji w powietrzu zanotowano dla pyłu zwieszono PM₁₀ B (a)P w pyłe PM₁₀, w pyłe PM_{2,5}. Przekroczenie górnego progu oszacowania (GPO) ze względu na ochronę zdrowia dla pozostałych zanieczyszczeń wystąpiło tylko na terenie Aglomeracji Łódzkiej. Wartość górnych progów oszacowania (GPO) określone ze względu na ochronę roślin były przekraczane wyłącznie w przypadku stężenia ozonu na całym obszarze województwa łódzkiego, z wyłączeniem obszaru Aglomeracji Łódzkiej (która została wyłączona z klasyfikacji pod względem ochrony roślinna podstawie zapisów w rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie oceny jakości powietrza).

Bardzo dynamicznie narasta problem z zanieczyszczeniami transportowymi. W województwie łódzkim wskaźnik wzrostu ruchu w latach 2005-2010 na drogach międzynarodowych wyniósł 1,20, a na pozostałych drogach krajowych 1,15. Wzrost liczby pojazdów na drogach, zły stan nawierzchni oraz powstawanie nowych odcinków dróg wiążą się ze wzrostem emisji pyłu i benzo(a)pirenu. . Emisja pyłu PM₁₀ powstaje głównie z zabrudzenia jezdni i ścierania się opon, a poziom stężeń zależy od jakości nawierzchni jezdni, ilości pojazdów, ich wagi, sposobu utrzymania jezdni. Natomiast źródłem emisji benzo(a)pirenu jest spalanie paliw w silnikach spalinowych.

W województwie łódzkim stworzony został Program Ochrony Powietrza, który ma na celu poprawę jakości powietrza w obszarach, gdzie ogólny poziom zanieczyszczeń został przekroczony.

Na terenie Powiatu programem zostało objęte miasto Sieradz. Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Łodzi objął te jednostki Programem Ochrony Powietrza ze względu na przekroczenia dopuszczalnego pyłu zawieszono PM oraz poziomu dopuszczalnego benzopirenu zawieszono w pyłe PM.

Wyniki obliczeń modelowych i przeprowadzone analizy pokazują, iż podstawowym problemem w strefie aglomeracji łódzka jest ogrzewanie komunalne, w szczególności piece o niskiej sprawności w zabudowie wielorodzinnej oraz ogrzewanie centralne indywidualne, w tym kominkowe w domach jednorodzinnych. Taka struktura czynników grzewczych związana jest z sytuacją ekonomiczną ludności oraz z polityką energetyczną

państwa. Wysokie ceny gazu, prądu i oleju opałowego zniechęcają, zwłaszcza osoby prywatne, do korzystania z tego typu ogrzewania. Często do celów grzewczych wykorzystywane są odpady, których spalanie jest niezmiernie szkodliwe dla zdrowia.

W działaniach naprawczych dla benzo(a)pirenu przyjęto zakres działań ustalonych dla ograniczenia emisji pyłu zawieszonego PM10.

W związku z powyższym założono, że najkorzystniejszym rozwiązaniem będzie ograniczenie emisji z ogrzewania indywidualnego poprzez podłączenie budynków ogrzewanych węglem do sieci ciepłowniczej lub w przypadku braku przesłanek technicznych i ekonomicznych wymiana nieekologicznych źródeł ciepła na wysokosprawne ekologiczne (gaz, prąd) lub źródła odnawialne.

Podłączenie do miejskiej sieci ciepłowniczej lub założenie ogrzewania gazowego wymaga często rozbudowy sieci ciepłowniczej lub gazowej.

Wymiana źródeł ciepła ma zostać zrealizowana poprzez wymianę przestarzałych konstrukcyjnie źródeł ciepła na posiadające certyfikaty energetyczno – emisyjne („znak bezpieczeństwa ekologicznego”) wysokosprawne źródła ciepła opalane: paliwami gazowymi (w szczególności: kotły kondensacyjne, konwencjonalne niskotemperaturowe), olejem opałowym lekkim, bądź zasilane w energię cieplną z źródeł energii odnawialnej (odpowiadających normom polskim i europejskim), ewentualnie paliwami stałymi spalnymi w kotłach, których konstrukcje, przy obsłudze i podawaniu paliwa stałego zgodnie z DTR tych kotłów uniemożliwiają spalanie paliw niekwalifikowanych.

Niestety założenia z Programu Ochrony Powietrza dla pyłu nie są wystarczające dla obniżenia stężeń benzo(a)pirenu, gdyż nadal po ich wdrożeniu występują przekroczenia wartości poziomu dopuszczalnego tego zanieczyszczenia.

W zakresie działań związanych z ochroną środowiska Plan Transportowy może wspomagać dalsze zmniejszanie poziomu emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych poprzez promowanie działań, mających na celu:

- 1) poprawę jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych,
- 2) popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego),
- 3) promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej,
- 4) stworzenie nowych parkingów w celu wprowadzenia parkingów „Parkuj i Jedź” w okolicach węzłów przesiadkowych w ramach istniejących parkingów,
- 5) eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe),
- 6) działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu),

- 7) modernizację dróg i ulic oraz rozbudowę obwodnic i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów gęstej zabudowy,
- 8) poprawę stanu technicznego pojazdów i autobusów komunikacji publicznej (np. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO),
- 9) zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.

Plan Transportowy omawia charakterystykę ogólną obszaru oraz jego charakterystykę komunikacyjną, a także zasady organizacji rynku przewozów. Dokument wskazuje istotne – z punktu widzenia zapewnienia ciągłości wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej – połączenia spośród istniejącej sieci komunikacyjnej obszaru.

Plan Transportowy stanowi, więc jedynie ocenę istniejącej sieci komunikacyjnej, ze wskazaniem sposobu efektywnego jej wykorzystania oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego; jest to, więc dokument wtórny wobec wcześniej obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych zarówno jednostek samorządu terytorialnego (województw, powiatów, gmin), jak i urzędów administracji centralnej (jak np. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad czy Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi) i nie ustala ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć, mogących oddziaływać na środowisko. Skutki oddziaływania na środowisko naturalne są natomiast każdorazowo elementem oceny dopuszczalności konkretnej inwestycji do realizacji.

5.7.3. EMISJA HAŁASU

Hałas to każdy dźwięk, który w danych warunkach jest określany jako szkodliwy, uciążliwy lub przeszkadzający, niezależnie od jego parametrów fizycznych, jest on uważany za czynnik zanieczyszczający środowisko. Dopuszczalne wartości natężenia hałasu w środowisku. Określono je w załączniku do Rozporządzenia Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 13 maja 1998 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. Nr 66, poz. 436), które zgodnie z ustawą z dnia 19 grudnia 2002 roku o zmianie ustawy o odpadach oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 7, poz. 78), obowiązują do 30 czerwca 2004 roku.

Ochrona przed hałasem polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska, w szczególności poprzez utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub, co najmniej na tym poziomie oraz na zmniejszeniu poziomu hałasu, tam gdzie on przekracza dopuszczalne wartości, co najmniej do ich poziomu. Na terenach nie wyszczególnionych w załączniku do w/w Rozporządzenia, dopuszczalny poziom hałasu określa się, przyjmując wartości dopuszczalne dla terenów o zbliżonym przeznaczeniu.

W rozporządzeniu określono także standardy emisyjne dla takich obiektów jak drogi lub linie kolejowe, jak i poziom hałasu w środowisku powodowanego przez linie elektromagnetyczne oraz starty, lądowania i przeloty statków powietrznych.

Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie poziomu hałasu pojazdów silnikowych z dnia 09.12.2011 nakazuje obniżenie emisji hałasu nowych pojazdów osobowych o 4 dB, a ciężarowych o 3 dB w ciągu

pięciu lat. Istotne dla emisji hałasu będzie też stopniowe wprowadzanie pojazdów hybrydowych (szacuje się ich udział na 5 do 20% w roku 2030) oraz elektrycznych (szacuje się ich udział na 11 do 30% w roku 2030).

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t. jedn. Dz. U. z 2014 r. poz. 112) poniższa tabela obrazuje dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez poszczególne grupy źródeł hałasu, z wyłączeniem hałasu powodowanego przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych oraz linie elektroenergetyczne, wyrażone wskaźnikami LAeq D i LAeq N, które to wskaźniki mają zastosowanie do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska, w odniesieniu do jednej doby.

Tabela 18. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku

Lp.	Rodzaj terenu	Dopuszczalny poziom hałasu w [dB]			
		Drogi lub linie kolejowe		Pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu	
		L Aeq D	L Aeq N	L Aeq D	L Aeq N
		przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom	przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom	przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom kolejno po sobie następującym	przedział czasu odniesienia równy 1 godzinie korzystnej nocy
1.	a) Strefa ochronna „A” uzdrowiska	50	45	45	40
	b) Tereny szpitali poza miastem				
2.	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	55	50	50	40
	b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży ¹				
	c) Tereny domów opieki społecznej				
	d) Tereny szpitali w miastach				
3.	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego	60	50	55	45
	b) Tereny zabudowy zagrodowej				
	c) Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe ¹				
	d) Tereny mieszkaniowo-usługowe				
4.	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców ²	65	55	55	45

(*)W przypadku niewykorzystywania tych terenów zgodnie z ich funkcją w porze nocy, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu określony dla pory nocy.

*(**)Strefa śródmiejska miast powyżej 100 tys. mieszkańców to teren ze zwartej zabudowy mieszkaniowej i koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych. W przypadku miast, w których występują dzielnice o liczbie mieszkańców pow. 100 tys., można wyznaczyć w tych dzielnicach strefę śródmiejską, jeżeli charakteryzuje się ona zwartą zabudową mieszkaniową z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych.*

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 r. Nr 120, poz. 826) oraz Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 października 2010 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2012 r., poz. 1109).

Oznacza to, że dla obszarów, na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny, wojewoda lub rada powiatu (w zależności od kompetencji) tworzy program działań, którego celem jest dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego. W związku ze stwierdzoną uciążliwością akustyczną hałasów komunikacyjnych Państwowy Zakład Higieny opracował skalę subiektywnej uciążliwości zewnętrznych tego rodzaju hałasów. Zgodnie z dokonaną klasyfikacją uciążliwość hałasów komunikacyjnych zależy od wartości poziomu

równoważnego LAeq i wynosi odpowiednio:

- mała uciążliwość LAeq < 52 dB
- średnia uciążliwość 52 dB < LAeq < 62 dB
- duża uciążliwość 63 dB < LAeq < 70 dB
- bardzo duża uciążliwość LAeq > 70 dB.

O klimacie akustycznym danego środowiska decydują źródła, które ten hałas wytwarzają. Przyjmując za podstawę grupy wytwarzających go źródeł wyróżnia się 3 główne rodzaje hałasu:

- hałas przemysłowy powodowany przez urządzenia i maszyny w obiektach przemysłowych i usługowych,
- hałas komunikacyjny pochodzący od wszelkich środków transportu drogowego, kolejowego i lotniczego;
- hałas komunalny występujący w budynkach mieszkalnych, szczególnie wielorodzinnych i w obiektach użyteczności.

HAŁAS DROGOWY

W ostatnich latach nastąpił gwałtowny rozwój motoryzacji, a wraz z nim wzrosło negatywne oddziaływanie transportu na środowisko w postaci hałasu drogowego, który jest poważnym źródłem zakłóceń klimatu akustycznego środowiska. Na poziom hałasu drogowego ma wpływ szereg czynników związanych z ruchem pojazdów i parametrami drogi. Najważniejsze z nich to:

- natężenie ruchu związane bezpośrednio ze znaczeniem drogi w układzie komunikacyjnym,
- struktura ruchu (udział pojazdów ciężkich i hałaśliwych),
- średnia prędkość pojazdów i ich stan techniczny,

- płynność ruchu,
- pochylenie podłużne drogi, łuki,
- rodzaj i stan nawierzchni.

Do największych problemów komunikacyjnych wpływających na zwiększający się hałas należą:

- brak obwodnic w miastach, gdzie ruch tranzytowy nakłada się z ruchem lokalnym, duża ilość skrzyżowań i wąskie ulice zmniejszające płynność jazdy (częste zatrzymania i ruszanie pojazdów),
- nieprzystosowanie nawierzchni do występującego obecnie natężenia ruchu i obciążenia (duży udział pojazdów ciężarowych) powoduje szybkie niszczenie nawierzchni, a tempo modernizacji i budowy nowych dróg nie może nadążyć za wzrostem liczby pojazdów.

Przez obszar miasta Sieradza przebiegają 3 drogi krajowe (o łącznej długości ~18,0 km) i 2 wojewódzkie (~8,0 km) przenoszące znaczny ruch samochodowy z dużym udziałem pojazdów ciężarowych. Drogi te przebiegają następującymi ulicami miasta:

Drogi krajowe:

- droga nr 12 relacji gr. państwa - Żagań - Kalisz - Błaszki – Sieradz – Łask – Piotrków

Tryb. – Opoczno – Puławy – gr. państwa (ul. POW i ul. Sienkiewicza)

- droga nr 14 relacji Łowicz - Łódź – Sieradz – Złoczew – Walichnowy (ul. Sienkiewicza i ul. Jana Pawła II)

- droga nr 83 relacji Turek – Warta – Sieradz (ul. Wojska Polskiego)

Drogi wojewódzkie:

- droga nr 480 relacji Sieradz – Widawa - Szczerców (ul. 1-go Maja i Krakowskie Przedmieście)

- droga nr 479 relacji Dąbrówka – Sieradz (ul. Uniejowska).

POMIARY HAŁASU DROGOWEGO

Największą uciążliwość hałasową stanowią drogi krajowe, które przenosząc znaczny ruch tranzytowy, przebiegają przez obszary zainwestowane (osiedli mieszkaniowych) i zbiegają się w centrum miasta. W 2002 roku WIOŚ przeprowadził pomiary hałasu komunikacyjnego przy drodze krajowej nr 14 w 3 punktach pomiarowych w Sieradzu. Poziom dźwięku w zależności od punktu pomiarowego przekraczał dopuszczalne poziomy od 14 do 20 dB. Szczególnie wysokie przekroczenie wystąpiły przy budynkach szpitalnych, w związku z obniżeniem poziomów dopuszczalnych dla terenów szpitali w mieście (Raport o stanie środowiska w województwie łódzkim w 2002 roku):

- ul. Sienkiewicza (przy szpitalu) – 73,8 dB przy średnim natężeniu 974 poj/h

- ul. Jana Pawła II (przy Al. Pokoju) – 74,3 dB przy średnim natężeniu 1252 poj/h
- ul. Jana Pawła II (przy szpitalu) - 75,8 dB przy średnim natężeniu 1068 poj/h.

W roku 2013, w oparciu o wytyczne GIOŚ dotyczące wyznaczania punktów pomiarowych i zgodnie z „Programem państwowego monitoringu środowiska województwa łódzkiego na lata 2013-2015” zostały wykonane pomiary hałasu w punktach pomiarowych na obszarze Sieradza:

- punkt pomiarowy dla określenia wskaźnika długookresowego (S 1) – ul. Wojska Polskiego – jest ona fragmentem drogi krajowej nr 83 i pozostaje w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Łodzi. Pomiarami został objęty odcinek o długości ok. 1 km leżący pomiędzy ulicami Adama Mickiewicza i Dzigorzewską. Wzdłuż ulicy znajduje się mieszana zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i usługowa. Punkt pomiarowy zlokalizowano po północnej stronie ulicy Wojska Polskiego na parkingu należącym do Jednostki Wojskowej w Sieradzu.
- pomiar jednodobowy (S 2) – ul. Targowa znajduje się w centrum Sieradza. Ulica ta stanowi fragment drogi powiatowej 1754E (w zarządzie Powiatowego Zarządu Dróg w Sieradzu), wzdłuż ulicy położona jest mieszana zabudowa jednorodzinna, wielorodzinna i usługowa. Do pomiarów został wytypowany odcinek znajdujący się pomiędzy ulicą 23 Stycznia i ulicą Krakowskie Przedmieście o długości 0,3 km. Punkt pomiarowy położony był po południowej stronie ulicy Targowej na terenie posesji nr 9 należącej do Rejonu Dróg Wojewódzkich w Sieradzu.
- pomiar jednodobowy (S 3) – ul. Krakowskie Przedmieście położona jest w południowo-wschodniej części Sieradza w otoczeniu luźnej zabudowy jednorodzinnej i usługowej. Ulicą poprowadzony jest fragment drogi wojewódzkiej nr 480 (Sieradz – Szczerców), która pozostaje w zarządzie Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Łodzi. Pomiarami został objęty odcinek od ulicy 1 Maja do granic miasta wynoszący 1,6 kilometra. Punkt pomiarowy umieszczono na posesji nr 126 znajdującej się po zachodniej stronie ulicy.
- pomiar jednodobowy (S 4) – ul. Uniejowska położona jest w północno-wschodniej części Sieradza i stanowi fragment drogi wojewódzkiej nr 479 (Sieradz – Poddębice) i pozostaje w gestii Zarządu Dróg Wojewódzkich w Łodzi. Wzdłuż ulicy znajduje się luźna zabudowa jednorodzinna, zagrodowa oraz usługowa. Pomiary dotyczą odcinka o długości 2,1 kilometra leżącego pomiędzy ulicami Henryka Sienkiewicza i Borek. Punkt pomiarowy umieszczony został po wschodniej stronie ulicy na wysokości numeru 172 na ternie parkingu przy cmentarz.

Mapa 11. Lokalizacja punktów pomiaru hałasu w Sieradzu

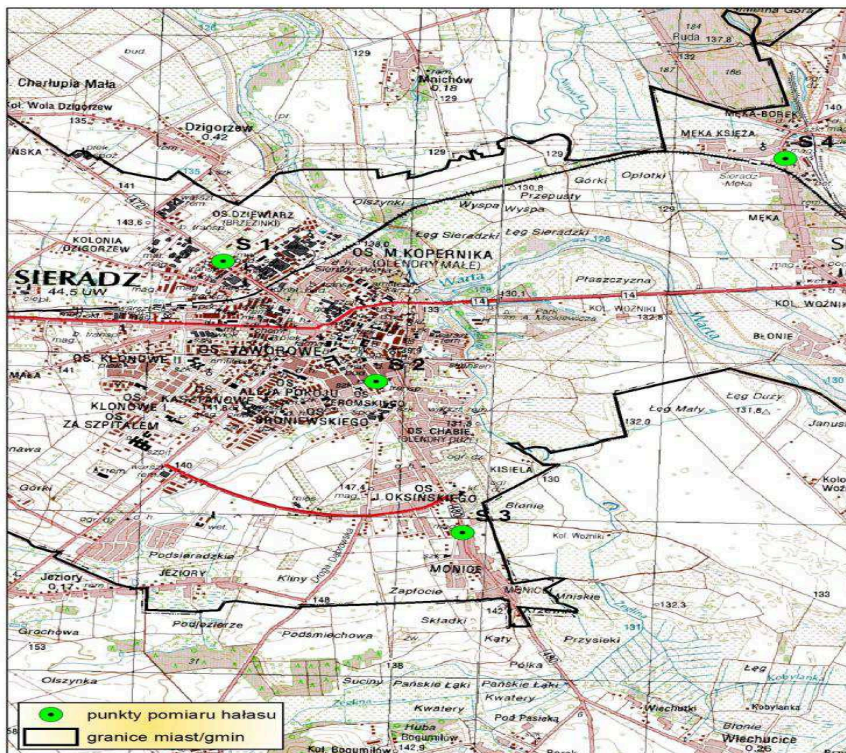
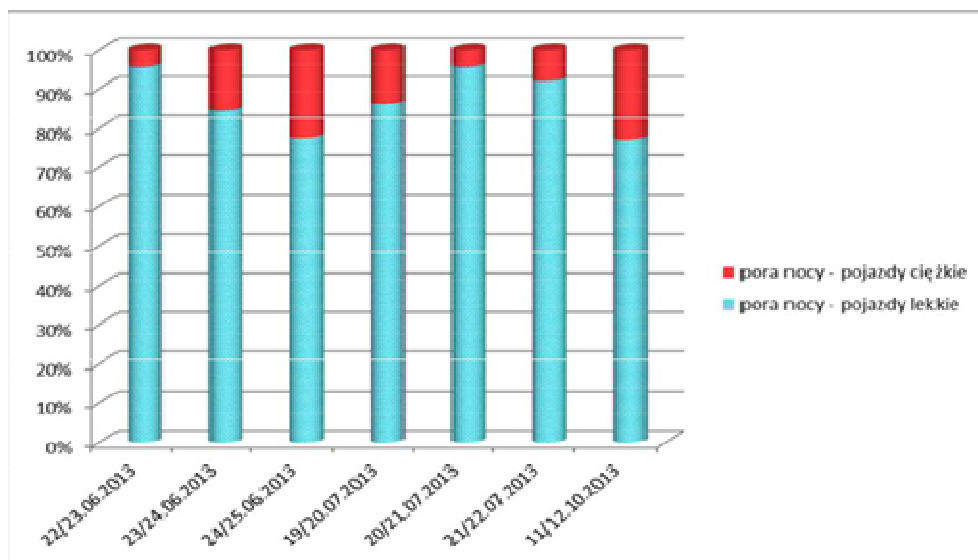
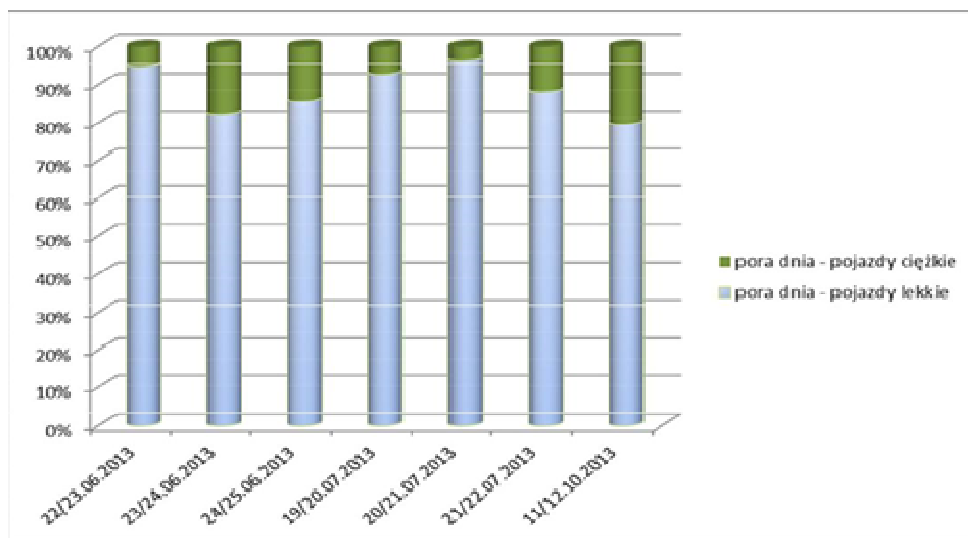


Tabela 19. Wyniki pomiarów hałasu oraz natężenie ruchu w punkcie S1 w Sieradzu, ul. Wojska Polskiego (S 1):

L.p.	Data pomiaru	Zmierzone poziomy			Pora doby	Natężenie ruchu		
		hałasu				lekkie	ciężkie	razem
		^L Aeq D16	^L AeqW	^L AeqN				
[dB]			[poj./T]					
1	22/23.06.201 3	62,7	64,7	61,1	dzień	5823	305	6128
					noc	1381	66	1447
2	23/24.06.201 3	66,3	67,5	62,6	dzień	10018	2134	12152
					noc	1161	216	1377
3	24/25.06.201 3	66,3	63,4	63,3	dzień	10358	1748	12106
					noc	750	214	964

4	19/20.07.201 3	64,8	65,7	61,1	dzień	6979	529	7508
					noc	950	154	1104
5	20/21.07.201 3	63,5	66,6	60,4	dzień	5497	197	5694
					noc	1044	50	1094
6	21/22.07.201 3	66,8	65,0	61,5	dzień	9070	1227	10297
					noc	2161	187	2348
7	11/12.10.201 3	63,6	65,2	57,9	dzień	9455	2421	11876
					noc	781	229	1010

Wykres 4. Udziały ilości samochodów lekkich i ciężkich w strumieniu pojazdów w punkcie przy ulicy Wojska Polskiego w Sieradzu w porze dnia i porze nocy.



Wartości poziomu hałasu w środowisku, zarejestrowane w punkcie pomiarowym znajdującym się przy ulicy Wojska Polskiego tylko dla jednej doby pomiarowej przekroczyły poziom dopuszczalny dla pory dnia o 1,3 dB. Dla pory nocy poziom dopuszczalny przekroczony był dla każdej doby pomiarowej – przekroczenie to waha się od 5,1 dB do 7,3 dB. Udział pojazdów ciężkich w strumieniu pojazdów w porze dnia oscyluje od 3% do 20%, w porze nocy między 5% a 23%, jednak nie widać bezpośredniego związku pomiędzy rejestrowanymi wartościami poziomu hałasu a liczbą pojazdów ciężkich w strumieniu pojazdów.

Obliczona wartość wskaźnika długookresowego L_{DWN} wynosi 69,1 dB. Dopuszczalna wartość długookresowego poziomu dźwięku w środowisku wynosząca 68 dB jest przekroczona o 1,1 dB.

Zmierzone poziomy hałas oraz natężenia ruchu w punktach pomiaru jednodobowego w Sieradzu

L.p.	Oznaczenie punktu	Lokalizacja punktu	Data pomiaru	Pora doby	L _{Aeq}	Natężenie ruchu	Udział poj. ciężkich
					[dB]	[poj/T]	[%]
1	S 2	ul. Targowa 9	16/17.07.2013	dzień	61,6	6693	5
				noc	52,3	311	5
2	S 3	ul. Krakowskie Przedmieście 126	24/27.07.2013	dzień	63,5	6000	8
				noc	57,8	497	13
3	S 4	ul. Uniejowska 172	19/20.11.2013	dzień	64,2	5715	16
				noc	56,2	452	25

Dla pory dnia w punktach jednodobowych położonych na terenie Sieradza nie stwierdzono przekroczeń poziomu dopuszczalnego hałasu emitowanego do środowiska. W porze nocy przekroczenia zostały zarejestrowane w punktach przy ulicy Krakowskie Przedmieście – przekroczenie o 1,8 dB i przy ulicy Uniejowskiej – o 0,2 dB. Na ulicy Targowej nie ma przekroczeń poziomu dopuszczalnego w porze nocy. Przekroczenia te mogą być związane z udziałem pojazdów ciężkich w strumieniu pojazdów w porze nocy – w punkcie S 3 wyniósł on 13%, a w punkcie S 4 – 25%.

HAŁAS KOLEJOWY

W Sieradzu źródłem hałasu kolejowego jest przebiegająca na kierunku wschód - zachód ważna w układzie krajowym linia kolejowa relacji Łódź (Warszawa) – Sieradz – Kalisz – Ostrów Wlkp. (Wrocław). Jest to linia dwutorowa, zelektryfikowana. Zapewnia połączenia z Warszawą, Aglomeracją Łódzką oraz z województwem wielkopolskim i dolnośląskim. Długość linii w granicach miasta wynosi 7,6 km. Na terenie miasta zlokalizowana jest 1 stacja i 2 przystanki kolejowe pasażerskie Sieradz-Męka i Sieradz Warta oraz 1 stacja towarowo – przeładunkowa. Linia kolejowa jest oddalona od głównych koncentracji zainwestowania dzielnic południowych miasta.

Hałas kolejowy najbardziej odczuwalny jest wzdłuż linii kolejowej oraz w pobliżu stacji kolejowych, szczególnie w porze nocnej. Uciążliwość ta w dużym stopniu zależy od częstotliwości przejazdu pociągów, ich prędkości, stanu

torowiska oraz usytuowania torowiska (nasyp, wykop). Hałas kolejowy jest najłatwiej tolerowanym hałasem komunikacyjnym.

Ochrona przed hałasem (zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska poprzez:

- utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie,
- zmniejszenie poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany.

Najważniejszym celem na najbliższe lata w zakresie ochrony środowiska przed hałasem komunikacyjnym jest obniżenie poziomu hałasu oddziałującego na mieszkańców do poziomu dopuszczalnego. Ograniczenie uciążliwości hałasu drogowego powinno być realizowane poprzez:

- kierowanie ruchu tranzytowego, z dala od obszarów o intensywnej zabudowie, poprzez budowę obwodnic,
- modernizację nawierzchni dróg – stosowanie tzw. „cichych nawierzchni” oraz przystosowanie najbardziej obciążonych dróg krajowych do standardu unijnego 11,5 ton/oś,
- odpowiednią organizację ruchu w celu zapewnienia płynności ruchu pojazdów (zmniejszenie ilości zatrzymań),
- stosowanie zabezpieczeń przed hałasem w postaci ekranów akustycznych, wałów
- ziemnych, pasów zieleni izolacyjnej,
- wprowadzanie ograniczenia prędkości w obszarach zabudowanych,
- podniesienia standardu pojazdów uczestniczących w ruchu i eliminowaniu z ruchu pojazdów mechanicznych będących w złym stanie technicznym i nie odpowiadających normom,
- wytyczanie atrakcyjnych szlaków i ścieżek rowerowych zachęcających do rezygnacji z poruszania się pojazdami samochodowymi.
- wprowadzenie odpowiednich zabezpieczeń wzdłuż terenów przemysłowych, tras komunikacji kolejowej i kolejowej bezpośrednio sąsiadującej z terenami zabudowy mieszkaniowej (ekrany akustyczne, zieleni izolacyjna, nasypy).
- budowę obwodnicy w celu eliminacji ruchu tranzytowego w centrum miasta.
- budowę lub wytyczanie atrakcyjnych ciągów pieszych i ścieżek rowerowych zachęcających do rezygnacji z poruszania się samochodami.
- wymianę taboru komunikacji zbiorowej na nowoczesny charakteryzujący się zdecydowanie mniejszą hałaśliwością.

- wprowadzenie odpowiednich technologii i zabezpieczeń dotyczących obiektów przemysłowych, urządzeń i maszyn.
- uwzględnianie w planach zagospodarowania przestrzennego terenów buforowych między terenami przemysłowo – usługowymi a terenami zabudowy mieszkaniowej oraz rozgęszczenie zwartej zabudowy (zwłaszcza mieszkaniowej).

Program ochrony środowiska jako cel przyjmuje:

Zmniejszenie zagrożenia mieszkańców powiatu ponadnormatywnym hałasem emitowanym zwłaszcza przez środki transportu wskazując jako niezbędne, m. in. następujące zadania w zakresie hałasu drogowego:- budowa nowych odcinków dróg (budowa obwodnic),

- modernizacja nawierzchni dróg, szczególnie na odcinkach o złym stanie technicznym,
- optymalizacja przebiegu tras komunikacyjnych i ruchu, m.in. przez zwiększanie płynności,
- opracowanie map akustycznych dla dróg i linii kolejowych o największym natężeniu,
- monitoringu hałasu w środowisku, szczególnie na terenach będących pod wpływem oddziaływania określonej kategorii dróg,
- budowa ekranów akustycznych oraz tworzenie pasów zwartej zieleni izolacyjnej wzdłuż dróg o dużym natężeniu.
- wymiana okien na dźwiękoszczelne w budynkach zlokalizowanych przy drogach o dużym natężeniu,
- ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania w pobliżu dróg, gdzie nie ma możliwości zastosowania technicznych rozwiązań walki z hałasem,
- uwzględnianie wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w planowaniu przestrzennym.

6. OCENA I PROGNOZA SPOŁECZNYCH POTRZEB PRZEWOZOWYCH W TRANSPORCIE PUBLICZNYM

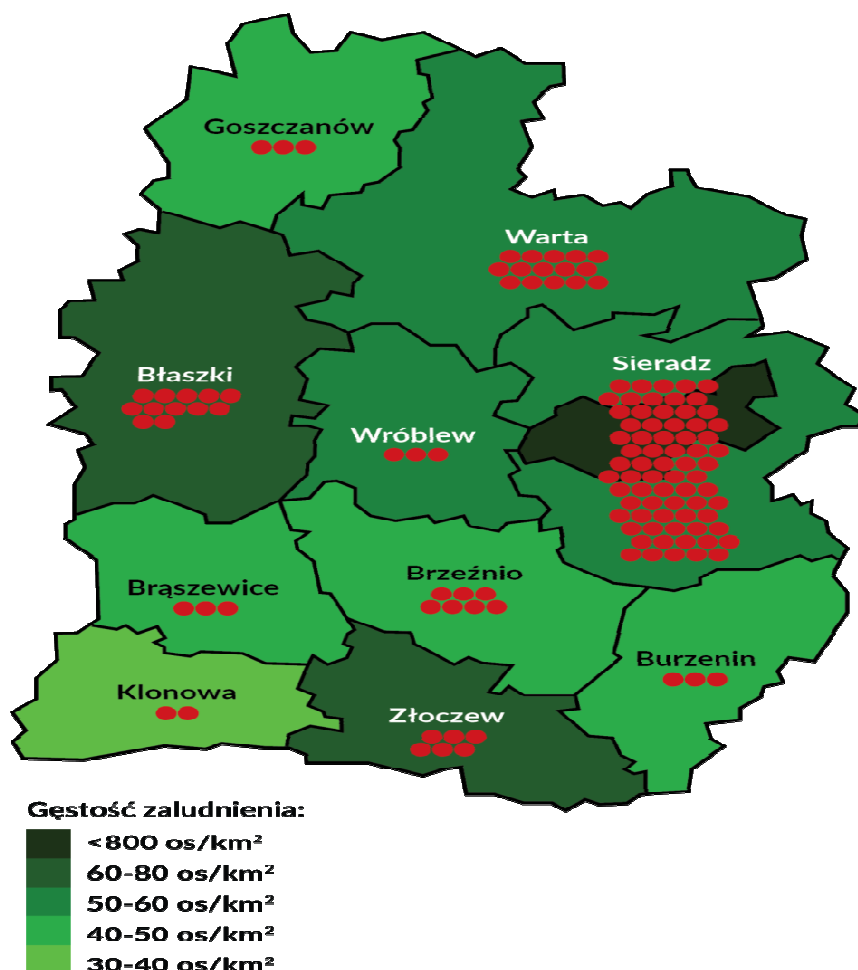
6.1. OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH

Na podstawie wcześniej zaprezentowanych informacji dotyczących charakterystyki demograficznej, społecznej oraz gospodarczej powiatu można wskazać miejsca do których dojazd powinien być zagwarantowany i ocenić potrzeby przewozowe mieszkańców. Ponieważ przedmiotem niniejszego opracowania są przewozy powiatowe, dlatego analizie zostały poddane połączenia komunikacyjne, które przebiegają przez obszar przynajmniej dwóch gmin.

Na poniższej mapie wskazano granatowymi kropkami liczbę i lokalizację najważniejszych obiektów użyteczności publicznej na tle gęstości zaludnienia, które generują ruch na poziomie powiatu (generatory ruchu). Stanowią one główny cel podróży mieszkańców powiatu sieradzkiego.

Poniższa mapa pokazuje, że największym generatorem ruchu jeśli chodzi o cel podróży jest miasto Sieradz.

Mapa 12. Gęstość zaludnienia na 1 km² na tle lokalizacji obiektów użyteczności publicznej



Źródło: opracowanie własne

Generatory ruchu są to najważniejsze obiekty użyteczności publicznej, które generują ruch na poziomie powiatu.

Stanowią one główny cel podróży mieszkańców powiatu sieradzkiego. W Sieradzu znajduje się największa liczba placówek o charakterze użyteczności publicznej, do których dostęp zależy w dużej mierze od dobrze zorganizowanego transportu publicznego. Dlatego najistotniejsze jest połączenie wszystkich gmin wchodzących w skład powiatu z miastem Sieradz, ponieważ to na jego terenie jak już wspomniano na początku znajduje się największa liczba obiektów użyteczności publicznej oraz szkół.

Ze względu na częsty charakter podróży, czyli miejsce zamieszkania - miejsce nauki bądź miejsce pracy oraz relacji odwrotnej, czyli miejsce nauki bądź miejsce pracy - miejsce zamieszkania potrzeby komunikacyjne mieszkańców różnią się w zależności od pory i dnia tygodnia. W dni robocze (poniedziałek-piątek) występuje większe natężenie liczby podróżnych na poszczególnych trasach związane z koniecznością dotarcia do pracy bądź szkoły i na odwrót. Tą samą zależność można przypisać częstotliwości podróżowania ze względu na porę dnia. Większe natężenie ludzi podróżujących można zaobserwować w godzinach szczytu porannego 7: 00-9: 00 oraz w godzinach szczytu popołudniowego 15:00-17:00

6.2. NAJWAŻNIEJSZE GENERATORY RUCHU W POWIECIE SIERADZKIM

W perspektywie wyznaczenia linii o charakterze użyteczności publicznej należy wziąć pod uwagę obiekty stale generujące ruch plus dodatkowo jak najwięcej punktów ruchu zmiennego.

Kategoryzując generatory ruchu można podzielić je na generatory o natężeniu ruchu stałym i zmiennym. Generatorami ruchu o natężeniu stałym są szkoły, zakłady pracy, urzędy oraz ośrodki zdrowia i szpitale. Natężenie ruchu zmienne dotyczy ośrodków turystycznych i sportowych, oraz sklepów i centrów handlowych.

W przypadku sklepów i centrów handlowych natężenie ruchu obserwuje się w weekendy i w okresach przedświątecznych.

Wyróżniono następujące rodzaje generatorów ruchu: przedszkola, szkoły, urzędy, sklepy, szpitale i ośrodki zdrowia i zakłady pracy.

Tabela 20. Wykaz Przedszkoli

gmina	nazwa	adres
Sieradz	Przedszkole nr 1	Plac Wojewódzki 2 n 98-200 Sieradz
Sieradz	Przedszkole nr 2	Rycerska 1 98-200 Sieradz
Sieradz	Przedszkole nr 4	Piłsudskiego 5a 98-200 Sieradz
Sieradz	Przedszkole nr 6	Zajęcza 1 98-200 Sieradz
Błaszki	Przedszkole Samorządowe Baśniowa Kraina w Błaszczach	Pomorska 1 98-235 Błaszki

Barczew	Publiczne Przedszkole 0 0	98-275 Barczew
Brąszewice	Publiczne Przedszkole w Brąszewicach 8A	98-277 Brąszewice
Goszczanów	Publiczne Przedszkole w Goszczanowie	Kaliska 5a 98-215 Goszczanów
Sieradz	Przedszkole Niepubliczne Zgromadzenia Sióstr Urszulanek SJK im. św. Urszuli Ledóchowskiej	Krakowskie Przedmieście 123 98-200 Sieradz
Sieradz	Przedszkole nr 15	KOLIBA-STACHECKIEGO 3 98-200 Sieradz
Sieradz	Przedszkole nr 3	Łokietka 27a 98-200 Sieradz
Sieradz	Przedszkole nr 5	Jana Pawła II 41 98-200 Sieradz
Klonowa	Przedszkole Publiczne w Klonowe	Złoczewska 4 98-273 Klonowa
Gruszczyce	Przedszkole Samorządowe w Gruwszczycach 21	98-235 Gruszczyce
Wróblew	Publiczne Przedszkole im. Wróbelka Elemelka we Wróblewie 55	98-285 Wróblew
Burzenin	Publiczne Przedszkole w Burzeninie	Sieradzka 11 98-260 Burzenin
Warta	Publiczne Przedszkole w Warcie	Koźmińska 11 98-290 Warta
Złoczew	Publiczne Przedszkole w Złoczewie	Kilńskiego 44 98-270 Złoczew
Burzenin	Publiczne Przedszkole w Waszkowskiem	98-260 Burzenin
Brzeźnio	Publiczne Publiczne Przedszkole im. Przyjaciół Kubusia Puchatka w Brzeźniu	Szkolna 2B 98-275 Brzeźnio

źródło: Opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych ze Starostwa Powiatowego

Tabela 21. Wykaz Placówek Oświatowych

gmina	nazwa	adres
Sieradz	I Liceum Ogólnokształcące im. Kazimierza Jagiellończyka	Żwirki i Wigury 3 98-200 Sieradz
Sieradz	II Liceum Ogólnokształcące im. Stefana Żeromskiego w Sieradzu	Żeromskiego 8 98-200 Sieradz
Sieradz	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 1 w Sieradzu	Piłsudskiego 5 98-200 Sieradz
Sieradz	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 2 w Sieradzu	Zamkowa 15 98-200 Sieradz
Błaszki	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Błazkach	pl. Sulwińskiego 31 98-235 Błaszki
Warta	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Warcie	3 Maja 29 98-290 Warta
Złoczew	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Złoczewie	ul. Szeroka 1/7 98-270 Złoczew
Sieradz	Centrum Kształcenia Ustawicznego w Sieradzu	Mickiewicza 4 98-200 Sieradz
Sieradz	Centrum Edukacji Zawodowej w Sieradzu	Leszka Czarnego 2 98-200 Sieradz
Sieradz	Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Sieradzu	Krakowskie Przedmieście 58 98-200 Sieradz
Warta	Zespół Szkół Specjalnych w Warcie	3 Maja 29 98-290 Warta
Sieradz	Zespół Placówek Wychowania Pozaszkolnego w Sieradzu	Tysiąclecia 3 98-200 Sieradz
Sieradz	Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Sieradzu	pl. Wojewódzki 3 (budynek Starostwa Powiatowego, V piętro) 98-200 Sieradz
Warta	Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Warcie	3 Maja 29 98-290 Warta
Warta	Zespół Szkół Specjalnych w Warcie	3-go Maja 29 98-200 Warta

źródło: Opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych ze Starostwa Powiatowego

Tabela 22. Wykaz urzędów i Instytucji publicznych

gmina	nazwa	adres
Sieradz	Biuro Wystaw Artystycznych w Sieradzu	Kościuszki 3 98-200 Sieradz
Warta	Placówka Opiekunco Wychowawcza w Rafałówce	Rafałówka 2, 98-290 Warta
Warta	Placówka Opiekunco Wychowawcza w Tomisławicach	Tomisławice 16 98-290 Warta
Sieradz	Dom Pomocy Społecznej w Biskupicach	Biskupice 72 98-200 Sieradz
Sieradz	Dom Pomocy Społecznej w Sieradzu	Armii Krajowej 34 98-200 Sieradz
Sieradz	Muzeum Okręgowe w Sieradzu	Dominikańska 2 98-200 Sieradz
Sieradz	Poradnia Psychologiczno - Pedagogiczna w Sieradzu	Plac Wojewódzki 3 98-200 Sieradz
Warta	Poradnia Psychologiczno - Pedagogiczna w Warcie	3 - go Maja 29 98-290 Warta
Sieradz	Powiatowa Biblioteka Publiczna im. Władysława Broniewskiego w Sieradzu	Żwirki i Wigury 4 98-200 Sieradz
Sieradz	Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Sieradzu	Plac Wojewódzki 3 98-200 Sieradz
Sieradz	Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjno - Kartograficznej w Sieradzu	Wareńczyka 1 98-200 Sieradz
Sieradz	Powiatowy Urząd Pracy	Plac Wojewódzki 3 98-200 Sieradz
Sieradz	Powiatowy Zarząd Dróg	Plac Wojewódzki 3 98-200 Sieradz

Sieradz	Specjalny Ośrodek Szkolno - Wychowawczy im. Janusza Korczaka w Sieradzu	Krakowskie Przedmieście 58 98-200 Sieradz
Warta	Zespół Obsługi Ekonomiczno - Administracyjnej Szkół i Placówek Oświatowo - Wychowawczych w Warcie	3 Maja 29 98-290 Warta
Warta	Środowiskowy Dom Samopomocy	Rożdżały 7 98-290 Warta
Sieradz	Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Sieradzu	T. Grzesika R. Piwnika 1 98-200 Sieradz
Sieradz	Urząd Skarbowy	Spółdzielcza 3 98-200 Sieradz
Sieradz	Urząd Miasta Sieradza	Plac Wojewódzki 1 98-200 Sieradz
Sieradz	Urząd Gminy Sieradz	Armii Krajowej 5 98-200 Sieradz
Sieradz	Poczta Polska	Aleja Pokoju 5 98-200 Sieradz

źródło: Opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych ze Starostwa Powiatowego

Tabela 23. Wykaz placówek służby zdrowia

gmina	nazwa	adres
Sieradz	Szpital Wojewódzki im. Prymasa Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Sieradzu	Armii Krajowej 7 98-200 Sieradz
Sieradz	Wojewódzki Szpital Opieki Długoterminowej i Hospicyjnej w Sieradzu	Nenckiego 2 98-200 Sieradz
Warta	Samodzielny Publiczny Rehabilitacyjno-Leczniczy Zakład Opieki Zdrowotnej dla Dzieci w Rafałówce	Rafałówka 98 -290 Warta
Warta	Centrum Psychiatryczne w Warcie	Sieradzka 3 98 – 290 Warta
Warta/Burzenin	Dom Pomocy Społecznej w Sieradzu z filiami w Witowie i w Rożdżałach	Witów 99 98-260 Burzenin Rozdżały 7 98-290 Warta
Sieradz	NZOZ „STACJA DIALIZ”	Armii Krajowej 7 98-200 Sieradz
Sieradz	Centrum Kardiologii Inwazyjnej i Angiologii SIERADZ	Armii Krajowej 7 98-200 Sieradz
Sieradz	NZOZ „Eskulap”	Ks. J. Popiełuszki 2 98-200 Sieradz
Warta	NZOZ „Medyk”	Przedwiośnie 36/38 98-290 Warta
Warta	NZOZ „Centrum”	Koźmińska 9 98-290 Warta
Sieradz	Zakład Karny	Orzechowa 5 98-200 Sieradz
Brąszewice	NZOZ Poradnia Medycyny Rodzinnej	Brąszewice 26 98-277 Brąszewice
Brzeźnio	NZ POZ „POLIMED”	Wspólna 37 98-275 Brzeźnio
Goszczanów	N ZOZ Poradnia Medycyny Rodzinnej	Goszczanów 48 98-215 Goszczanów
Złoczew	NZOZ „Medyk”	Burzenińska 4 98-270 Złoczew
Złoczew	NZOZ „Rodzinny Doktor”	Ogrodowa 17, 98-270 Złoczew
Sieradz	NZOZ „TUTUS”	Pułaskiego 2/4 98-200 Sieradz

Sieradz	Centrum Medyczne PRIMAMED	POW 27 a 98-200 Sieradz
Sieradz	NZOZ „AMICUS”	Bohaterów Września 61 98-200 Sieradz
Sieradz	NZOZ „Medicus”	Jana Pawła II 12 98-200 Sieradz
Sieradz	Dom Pomocy Społecznej dla dzieci	Dominikańska 16 98-200 Sieradz
Sieradz	NZOZ „Zdrowie”	Al. Pokoju 7 98-200 Sieradz
Wróblew	SP ZOZ GOZ Wróblew 11	Wróblew 11 98-285 Wróblew
Sieradz	NZOZ „Alfa”	Krakowskie Przedmieście 10 98-200 Sieradz
Błaszki	NZOZ „Ośrodek Zdrowia”	Kalinowa 107 a 98 – 235 Błaszki
Błaszki	NZOZ „Przychodnia”	Sieradzka 59 98 – 235 Błaszki
Błaszki	N ZOZ „Clinica”	Gruszczyce 111 98-235 Błaszki
Błaszki	N ZOZ „Centromed”	Pułaskiego1 98-235 Błaszki
Burzenin	Gminny Ośrodek Zdrowia w Burzeninie	Ul. Polna 19 98-260 Burzenin

źródło: Opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych ze Starostwa Powiatowego

Tabela 24. Wykaz zakładów pracy

gmina	nazwa	adres
Sieradz	Zakład Usługowo-Produkcyjny Witold Marcinkowski	ul. Adama Mickiewicza 6
Sieradz	Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Usługowo-Handlowe AWER, Rosiakowie, Spółka Jawna	ul. Wyzwolenia 3
Sieradz	ECOINVEST S.A.	ul. Adama Mickiewicza 6
Sieradz	Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Spółka z o.o.	ul. Spółdzielcza 4
Sieradz	"ATRAKCJA" Sp. z o.o.	ul. Zakładników 7
Sieradz	MEDANA PHARMA S.A.	ul. Władysława Łokietka
Sieradz	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Sieradzu Sp. z o.o.	ul. Jana Pawła II 63
Sieradz	"ZDROWIE" Sp. z o.o.	ul. Aleja Pokoju 7
Sieradz	Kopalnie i Hurtownie Granitów "SKALIMEX-GRANTIN" Sp. z o.o.	ul. Polskiej Organizacji Wojskowej 132
Sieradz	"P.R.P.-POLSKA" Sp. z o.o.	ul. Adama Mickiewicza 4
Sieradz	Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowo-Usługowe "PROJNAD" Sp. z o.o.	ul. Wojska Polskiego 73
Sieradz	Okręgowa Spółdzielnia Mleczarska WART-MILK	ul. Wojska Polskiego 41/45
Sieradz	"TERPLAST" Sp. z o.o. Zakłady Przetwórstwa Tworzyw Sztucznych	ul. Władysława Łokietka 8
Sieradz	Sieradzka Spółdzielnia Mieszkaniowa	ul. marsz. Józefa Piłsudskiego 5b
Sieradz	"ATEST" - Krzysztof Biernat i Dariusz Kobierski - Spółka Jawna	ul. Zakładników 36
Sieradz	Przedsiębiorstwo Produkcyjno Handlowe "MARK-BUD" Sp. z o.o. w upadłości likwidacyjnej	ul. Ignacego Paderewskiego 2
Sieradz	"Zakład Ochrony Mienia" Sp. z o.o.	ul. Tadeusza Kościuszki 6
Sieradz	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sieradz Sp. z o.o.	ul. Wojska Polskiego 63
Sieradz	"HIKS" Spółka Cywilna WysotaHierominWysota Krzysztof	ul. Jana Pawła II 63

Sieradz	Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o.	ul. Górka Kłocka 14
Sieradz	Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Sieradzu	ul. 3 Maja 7
Sieradz	Zakłady Mechaniczne "CHEMITEX" Sp. z o.o.	ul. Adama Mickiewicza 4
Błaszki	Przedsiębiorstwo - Produkcyjno - Handlowe S i A Pietrucha Andrzej Pietrucha	ul. Przemysłowa 10
Błaszki	Parapety Sp. z o.o.	ul. Przemysłowa 10
Błaszki	Justyński, Szczepaniak, Żebrowski Spółka Jawna	ul. Przemysłowa 6
Łubna-Jakusy	Firma Kamieniarska " KRAWCZYK "Kamila Krawczyk - Wyrębska	Łubna-Jakusy 41
Równa	AGROSAD - J. Wróbel, R. Wróbel - Spółka Jawna	Równa 28
Brąszewice	FIRMA ABEL Spółka Jawna Wysota	ul. Górna 8
Brzeźnio	GAL-DRUK Drukarnia Krzysztof Łużyński	ul. Wspólna 26
Dębołęka	Ośrodek Hodowli Zarodowej Dębołęka Sp. z o.o.	Dębołęka 72
Zapole	Sommer Polska Sp. z o.o.	Zapole 79/4
Pustelnik	Przedsiębiorstwo Produkcyjno -Handlowe "GENESIS" Spółka Cywilna	NN
Poniatów	PWR Poland Sp. z o.o.	Poniatów 13 a
Klonowa	Zakład Robót Inżynieryjnych i Budowlanych S.C. Nowakowski i Stempień	Klonowa 24
Dzierlin	Rolnicza Spółdzielnia Produkcyjna w Dzierlinie w Likwidacji	Dzierlin 65
Grabowiec	ARSEN Sp. z o.o. Spółka Komandytowa	Grabowiec 5a
Warta	GMINNA SPÓŁDZIELNIA "SAMOPOMOC CHŁOPSKA" w Warcie	ul. Kaliska 7
Tubądzin	"CERAMIKA TUBĄDZIN" Sp. z o.o.	Tubądzin 31

Złoczew	ZPIHM "ZŁOTEX" - Aleksandrowiczowie, Chojnaccy– Spółka Jawna	ul. Jana Kilińskiego 1
Broszki	"BOROWINA" Zakład Mięсны Podsiadły Spółka Jawna	Broszki 34
Błaszki	Justyński, Szczepaniak, Żebrowski Spółka Jawna	ul. Przemysłowa 6
Błaszki	Zakład Budowlany Henryk Mocny	ul. Przemysłowa 29
Domaniew	SIDROG Sp. z o.o.	Domaniew 9
Błaszki	Kalinowa Sp. z o.o. Hodowla Roślin	Kalinowa 99
Wróblew	Przedsiębiorstwo Drobiarskie Grzegorz Wyłębski	Wróblew 26

źródło: Opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych ze Starostwa Powiatowego

7. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU

7.1. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU WYNIKAJĄCE ZE STRATEGII ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Pożądaný standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien w optymalnym stopniu uwzględniać oczekiwania użytkowników i organizatora transportu publicznego, biorąc pod uwagę zarówno aktualny stan świadczenia tych usług jak i możliwości inwestycyjne, wynikające z wysokości środków dostępnych na finansowanie rozwoju systemu transportu publicznego i czasu przewidzianego na osiągnięcie założonego standardu.

W poniższej tabeli przedstawiono najważniejsze postulaty przewozowe oraz pożądaný poziom ich realizacji, który determinuje później preferencje dotyczące wyboru rodzaju środka transportu.

Tabela 25 Postulaty przewozowe oraz poziom ich realizacji

POSTULAT PRZEWOZOWY	POŻĄDANY POZIOM REALIZACJI USŁUG
DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ	<p>Utrzymanie liczby przystanków odpowiadających potrzebom komunikacyjnym mieszkańców powiatu sieradzkiego.</p> <p>Budowa zatok przystankowych w miejscach, które tego wymagają.</p> <p>Zwiększenie udziału przystanków posiadających wiaty.</p> <p>Budowa nowych przystanków w lokalizacjach odpowiadających potrzebom mieszkańców obszaru.</p>
CZĘSTOTLIWOŚĆ KURSWANIA POJAZDÓW	<p>Utrzymanie wysokiej częstotliwości kursowania pojazdów na liniach o większym natężeniu podróży.</p> <p>Dostosowanie częstotliwości kursowania pojazdów do potrzeb mieszkańców powiatu w szczególności tych podróżujących komunikacją do miejsc pracy i szkół</p>

	<p>ponadgimnazjalnych.</p> <p>Utrzymanie wysokiej częstotliwości kursowania pojazdów w godzinach szczytu porannego i popołudniowego.</p>
BEZPOŚREDNIOŚĆ POŁĄCZENIA	<p>Zapewnienie jak największej ilości połączeń bezpośrednich zgłaszanych w postulatach przez mieszkańców, (jeśli ich uruchomienie jest zasadne).</p> <p>Zapewnienie połączeń bezpośrednich pomiędzy sąsiadującymi ze sobą siedzibami władz gmin i miast.</p>
INFORMACJA	<p>Wyposażenie przystanków w:</p> <p>Rozkłady jazdy</p> <p>Obowiązujące opłaty za przejazd</p> <p>Obowiązujące uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego</p> <p>Regulamin przewozu osób środkami publicznego transportu zbiorowego.</p>
OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO	<p>Postulaty zawarte w Planie Transportowym mogą pozytywnie wpływać na zwiększenie ochrony środowiska naturalnego poprzez:</p> <p>poprawę, jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych,</p> <p>popularyzację środków transportu zbiorowego,</p> <p>promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej,</p> <p>eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe),</p> <p>zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.</p>
DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	<p>Komunikacja publiczna powinna uwzględniać również potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej poprzez:</p> <p>eksploatację autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkami inwalidzkimi lub dziecięcymi i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków,</p> <p>zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu lub budowanie przystanków o platformach niższych o 3-4 cm względem linii nadwozia pojazdu, co uczyni różnicę poziomów akceptowalną dla osób niepełnosprawnych oraz ograniczy ryzyko uszkodzeń autobusów o krawędzie peronów przystankowych),</p> <p>stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej,</p> <p>wprowadzenie rampy wjazdowej w pojazdach dla wózków inwalidzkich oraz dla wózków dziecięcych,</p> <p>wyznaczenie bezpiecznych miejsc w pojeździe dla wózków inwalidzkich i wózków dziecięcych,</p> <p>zapowiedź następnego przystanku wewnątrz pojazdu - głosową i elektroniczną (wyświetlacze).</p>

Dostosowany do powyższych zasad i standardów, system transportu publicznego zapewnia sprawną obsługę pasażerów, uzyskując w ich oczach pozytywne oceny, jak również umożliwia sprawne i punktualne poruszanie się po całym obszarze objętym planem transportowym.

Warto podkreślić, że dla oceny całego systemu transportu publicznego jest bardzo ważne, by przyjęty standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, skutkowało rozwiązaniami, w wyniku, których cały system zostanie uznany przez użytkowników za system transportu publicznego przyjazny dla pasażerów.

STANDARDY JAKOŚCIOWE TABORU

Duży wpływ na wysoki poziom standardu świadczonych usług oraz postrzeganie transportu publicznego ma jakość taboru. Ogólnie rzecz ujmując, tabor do obsługi komunikacji publicznej powinien charakteryzować się następującymi cechami:

- tabor przyjazny dla ludzi, w tym niepełnosprawnych – pojazd z niską podłogą, co najmniej w I i II drzwiach (autobusy niskopodłogowe / nisko wejściowe),
- tabor ekologiczny - niskoemisyjny i bezemisyjny,
- tabor o odpowiednim komforcie dla pasażera - udział miejsc siedzących, miejsca dla wózków dziecięcych, inwalidzkich i rowerów, dobra wentylacja, klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, wyposażenie w wewnętrzną informację pasażerską, automaty biletowe,
- nowy tabor do obsługi linii na brygadach całodziennych, z dopuszczeniem ze względów ekonomicznych do obsługi brygad dwurazowych (szczytowych) odpowiedniej klasy taboru używanego.

Powinno dążyć się do uzyskania średniej wieku taboru maksymalnie 6 lat i do eksploatacji autobusów do 16 lat lub do maksymalnego przebiegu 1.200.000 km.

Bardzo istotnym elementem, bez którego nie można wprowadzać nowoczesnego taboru, jest odpowiednie zaplecze do jego obsługi. Zaplecze takie, to przede wszystkim:

- miejsce postoju taboru - odpowiednie stanowiska, funkcjonalnie rozlokowane,
- stanowiska napraw,
- stanowiska bezpiecznego tankowania pojazdów,
- odpowiedniej klasy myjnia,
- budynek administracyjno-socjalny z odpowiednim wyposażeniem,
- miejsce składowania materiałów eksploatacyjnych i niebezpiecznych,
- odpowiedniej klasy miejsce składowania materiałów poeksploatacyjnych i niebezpiecznych.

Program modernizacji taboru wykorzystywanego przez Operatora publicznego transportu zbiorowego powinien, być nastawiony na doposażanie komunikacji międzymiastowej w autobusy charakteryzujące się ponadto m.in.:

posiadaniem dodatkowych elementów, niezbędnych zwłaszcza dla obsługi osób starszych i niepełnosprawnych (niewidomych, niedosłyszących), takich jak:

- tablice elektroniczne zewnętrzne z kierunkiem jazdy,
- głosowa zapowiedź kolejnych przystanków wewnątrz autobusu,
- układem drzwi 2-2-0, 1-2-0 czyli bez ostatnich drzwi.

7.2. DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ

Zgodnie z art. 15 ust.1 pkt 6 i 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega na określeniu:

- Przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych operatorom i przewoźnikom oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów; określenie to powinno nastąpić w formie uchwały podjętej przez organ stanowiący danej jednostki samorządowej (art. 15 ust. 2);
- Przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów(np. poprzez zamieszczenie stosownej informacji na stronie internetowej lub w inny sposób zwyczajowo przyjęty).

W podjętej uchwale jednostka samorządu terytorialnego może rozstrzygnąć, które z obiektów będą udostępnione wszystkim operatorom i przewoźnikom, a do których dostęp będzie ograniczony wyłącznie na rzecz przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Rozwiązanie to może służyć organizatorom komunikacji miejskiej

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. Nr 117, poz. 684) przewiduje, że część tekstowa planu transportowego może zawierać dodatkowe informacje, w tym przewidywane udostępnianie operatorom lub operatorom i przewoźnikom przystanków komunikacyjnych i dworców położonych na obszarze właściwości danego organizatora. Oznacza to, że na etapie planowania organizacji rynku przewozów pasażerskich właściwy organizator może przewidzieć czy i w jakim zakresie planuje udostępnić obiektyprzystankowe:

- Wszystkim podmiotom realizującym przewozy pasażerskie na danym obszarze,
- Wyłącznie operatorom.

W chwili obecnej zgodnie z Uchwałą NR XV/98/2015 Rady Powiatu Sieradzkiego z dnia 2015 roku) w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych na terenie powiatu, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Sieradzki udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów zmienioną Uchwałą Nr XLVIII/354/2014 Rady Powiatu Sieradzkiego z dnia 30 września 2014 r., przystanki

komunikacyjne na terenie Powiatu Sieradzkiego, których właścicielem lub zarządzającym Powiat Sieradzki, udostępnione dla operatorów i przewoźników, są w poniższej tabeli.

Tabela 26. Wykaz przystanków komunikacyjnych , których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Sieradzki, udostępnionych przewoźnikom i operatorom

L.p.	Pełna nazwa	Kategoria drogi	Gmina	Nr przystanku
1	Sieradz, ul. Szlachecka x 4 , 2xP, 2xL	powiatowa	Miasto Sieradz	01,02,03,04
2	Sieradz, ul. Mickiewicza x 4, 2xP, 2xL	powiatowa	Miasto Sieradz	05,06,07,08
3	Sieradz, ul. Broniewskiego x 4 2xL ,2xP	powiatowa	Miasto Sieradz	09,10,11,12,
4	Sieradz, ul. Targowa x 2 ,1xL , 1xP	powiatowa	Miasto Sieradz	13,14,
5	Sieradz, ul. Wyzwolenia x 2, 1xP ,1xL	powiatowa	Miasto Sieradz	15,16,
6	Sieradz, ul. Aleja Grunwaldzka x 4,2xP i 2xL	powiatowa	Miasto Sieradz	18,19,20,21,
7	Sieradz, ul. Krakowskie Przedmieście x 6 3xP , 3xL od strony ul.	powiatowa	Miasto Sieradz	22,23,24,25,26,27,28,
8	Sieradz, ul. Oksińskiego x 5 ,3xP, 2xP od ul.K.	powiatowa	Miasto Sieradz	29,30,31,32,33,
9	Sieradz, ul. Sadowa x 2 PiL	powiatowa	Miasto Sieradz	34,35,
10	Sieradz, ul. Wołodyjowskiego x4,2xL, 2xP	powiatowa	Miasto Sieradz	36,37,38,39,
11	Sieradz, ul. Sosnowa x 5 ,2xL ,3xP od DK-12	powiatowa	Miasto Sieradz	40,41,42,43,44,
12	Sieradz, ul. Elewatorowa x 1L od DK-12	powiatowa	Miasto Sieradz	45
13	Sieradz, ul. Polna x 1P od ul.Al.Pokoju,	powiatowa	Miasto Sieradz	46
14	Sieradz, ul. Zajęcza x 1L od DK-14	powiatowa	Miasto Sieradz	47
15	Sieradz, ul. Aleja Pokoju x 1L od DK-	powiatowa	Miasto Sieradz	48
16	Sieradz, ul. Piłsudskiego x 3 ,2xP, 1xL od DK-12	powiatowa	Miasto Sieradz	49,50,51,
17	Sieradz, ul. Żwirki i Wigury x 1L od DK-12	powiatowa	Miasto Sieradz	52
18	Sieradz, ul. Toruńska x 1L od DK-12	powiatowa	Miasto Sieradz	53
19	Sieradz, ul. Kościuszki x 1L od ronda	powiatowa	Miasto Sieradz	54
20	Sieradz, ul. Widawska x 4 ,2xL , 2xP	powiatowa	Miasto Sieradz	55,56,57,58,
21	Sieradz, ul. Armii Krajowej x 6, 3xL ,3xP	powiatowa	Miasto Sieradz	59,60,61,62,63,64,
22	Sieradz, ul. Sikorskiego x 2 ,L i P	powiatowa	Miasto Sieradz	65,66,
23	Błota x 1*	powiatowa	Brąszewice	1
24	Brąszewice, ul. Żychty x 1*	powiatowa	Brąszewice	2
25	Brąszewice, ul. Sieradzka x 1*	powiatowa	Brąszewice	3
26	Brąszewice, ul. Parkowa x 1*	powiatowa	Brąszewice	4
27	Brąszewice. ul. Starowiejska x 1*	powiatowa	Brąszewice	5
28	Brąszewice, ul. Zabrodzie x 2	powiatowa	Brąszewice	06, 07
29	Bukowiec Kolonia x 1*	powiatowa	Brąszewice	8
30	Bukowiec x 1*	powiatowa	Brąszewice	9
31	Chajew x 1*	powiatowa	Brąszewice	10
32	Chajew Kolonia x 1*	powiatowa	Brąszewice	11
33	Ciołki x 1*	powiatowa	Brąszewice	12
34	Czartoria x 2*	powiatowa	Brąszewice	13,14,
35	Godynice x 1*	powiatowa	Brąszewice	15
36	Kamienniki x 2*	powiatowa	Brąszewice	16,17,
37	Starce x 1*	powiatowa	Brąszewice	18
38	Szczesie x 2*	powiatowa	Brąszewice	19,20,
39	Trzcinka x 2*	powiatowa	Brąszewice	21,22,
40	Wiertelaki x 1*	powiatowa	Brąszewice	23
41	Wojtyszki x 1*	powiatowa	Brąszewice	24
42	Zwierzyniec x 1*	powiatowa	Brąszewice	25
43	Żuraw x 1*	powiatowa	Brąszewice	26
44	Chajew, Szkoła *	powiatowa	Brąszewice	27
45	Kamieniki skrzyż *	powiatowa	Brąszewice	28
46	Brąszewice, ul Zabrodzie *	powiatowa	Brąszewice	29
47	Witów x 1*	powiatowa	Burzenin	1
48	Ligota x 1*	powiatowa	Burzenin	2

49	Tyczyn x 3*	powiatowa	Burzenin	03,04,05,
50	Kopanina x 1*	powiatowa	Burzenin	6
51	Prażmów x 1*	powiatowa	Burzenin	7
52	Wola Będkowska x 2*	powiatowa	Burzenin	08,09,
53	Witów x 1*	powiatowa	Burzenin	10
54	Strzałki x 2*	powiatowa	Burzenin	11,12,
55	Będków x 3*	powiatowa	Burzenin	13,14,15,
56	Majaczewice x 1*	powiatowa	Burzenin	16
57	Szczawno x 2*	powiatowa	Burzenin	17,18,
58	Biadaczew x 1*	powiatowa	Burzenin	19
59	Waszkowskie x 2*	powiatowa	Burzenin	20,21,
60	Kolonia Niechmirów x 1*	powiatowa	Burzenin	22
61	Niechmirów x 1*	powiatowa	Burzenin	23
62	Wolnica Niechmirowska x 1*	powiatowa	Burzenin	24
63	Biadaczew x 1*	powiatowa	Burzenin	25
64	Grabówka x 2*	powiatowa	Burzenin	26,27,
65	Marianów x 1*	powiatowa	Burzenin	28
66	Brzeźnica x 2*	powiatowa	Burzenin	29,30,
67	Rokitowiec x 1*	powiatowa	Burzenin	31
68	Gronów x 1*	powiatowa	Burzenin	32
69	Kamionka x 1*	powiatowa	Burzenin	33
70	Tyczyn Kol. *	powiatowa	Burzenin	34
71	Świerki *	powiatowa	Burzenin	35
72	Burzenin, S K R *	powiatowa	Burzenin	36
73	Strzałki Sękowskie *	powiatowa	Burzenin	37
74	Sęk *	powiatowa	Burzenin	38
75	Ręszew *	powiatowa	Burzenin	39
76	Wolnica Grabowska *	powiatowa	Burzenin	40
77	Brzeźnica Las *	powiatowa	Burzenin	41
78	Tyczyn Kol. *	powiatowa	Burzenin	42
79	Wrząca *	powiatowa	Błaszki	01,02,
80	Wojków *	powiatowa	Błaszki	03,04,
81	Włocin Wieś x 1*	powiatowa	Błaszki	5
82	Włocin Chudoba x 1*	powiatowa	Błaszki	6
83	Włocin Kopacz x 1*	powiatowa	Błaszki	7
84	Grzymaczew x 1*	powiatowa	Błaszki	8
85	Stok Polski x 2*	powiatowa	Błaszki	09,10,
86	Niedoń x 2*	powiatowa	Błaszki	11,12,
87	Jasionna x 1*	powiatowa	Błaszki	13
88	Błaszki, ul. Przemysłowa x 1*	powiatowa	Błaszki	14
89	Kokoszki x 1*	powiatowa	Błaszki	15
90	Kociołki x 1*	powiatowa	Błaszki	16
91	Kalinowa x 1*	powiatowa	Błaszki	17
92	Morawki x 1*	powiatowa	Błaszki	18
93	Sędzimirowice x 1*	powiatowa	Błaszki	19
94	Nacesławice x 1*	powiatowa	Błaszki	20
95	Golków x 1*	powiatowa	Błaszki	21
96	Skalmierz x 1*	powiatowa	Błaszki	22
97	Błaszki, Rynek Pl. Sulwińskiego *	powiatowa	Błaszki	23
98	Łubna Jarosłaj *	powiatowa	Błaszki	24
99	Łubna x2*	powiatowa	Błaszki	25
100	Cienia Wielka x2*	powiatowa	Błaszki	26
101	Gruszczycy, Ośrodek *	powiatowa	Błaszki	27,28,
102	Gruszczycy, Szkoła *	powiatowa	Błaszki	29,30,
103	Sarny *	powiatowa	Błaszki	31,32,
104	Żeliszew *	powiatowa	Błaszki	33,34,
105	Chrzanowice *	powiatowa	Błaszki	35,36,

106	Równa, Szkoła *	powiatowa	Błaszki	37
107	Wrząca, Sad *	powiatowa	Błaszki	38
108	Kol. Włocin I *	powiatowa	Błaszki	39
109	Włocin Kopacz II *	powiatowa	Błaszki	40
110	Niedoń „VIVA” *	powiatowa	Błaszki	41
111	Domaniew k/Błaszek *	powiatowa	Błaszki	42
112	Garbów *	powiatowa	Błaszki	43
113	Orzeżyn *	powiatowa	Błaszki	44
114	Kłocko x 9*	powiatowa	Sieradz	01,02,03,04,05,06,07,08,09,
115	Kalinki x 1*	powiatowa	Sieradz	10
116	Łosieniec x 1	powiatowa	Sieradz	11
117	Okręglica x 2	powiatowa	Sieradz	12,13,
118	Podłęzycze x 3*	powiatowa	Sieradz	14,15,16,
119	Rzechta x 4*	powiatowa	Sieradz	17,18,19,20
120	Ruda x 4*	powiatowa	Sieradz	21,22,23,24,
121	Sokołów x 2*	powiatowa	Sieradz	25,26,
122	Tyczyn x 1*	powiatowa	Sieradz	27
123	Wiechutki x 2*	powiatowa	Sieradz	28,29,
124	Wiechucice x 3*	powiatowa	Sieradz	30,31,32,
125	Chartupia Mała, Szkoła *	powiatowa	Sieradz	33
126	Dąbrowa Wielka – Kozy *	powiatowa	Sieradz	34
127	Kuźnie, Działki *	powiatowa	Sieradz	35
128	Okręglica, Pętla *	powiatowa	Sieradz	36
129	Ruda, M O W *	powiatowa	Sieradz	37
130	Ruda, O S P *	powiatowa	Sieradz	38
131	Sokołów Kol. *	powiatowa	Sieradz	39
132	Drżazna x 3*	powiatowa	Wróblew	01,02,03,
133	Inczew x 1*	powiatowa	Wróblew	4
134	Józefów Mały x 1*	powiatowa	Wróblew	5
135	Kościeryn x 1*	powiatowa	Wróblew	6
136	Oraczew I x 1*	powiatowa	Wróblew	7
137	Oraczew II x 1*	powiatowa	Wróblew	8
138	Oraczew skrzyżowanie x 1	powiatowa	Wróblew	9
139	Oraczew Mały x 1*	powiatowa	Wróblew	10
140	Rakowice x 1*	powiatowa	Wróblew	11
141	Rowy x 1*	powiatowa	Wróblew	12
142	Rowy – Pustki x 1*	powiatowa	Wróblew	13
143	Rowy – Kaplica x 1*	powiatowa	Wróblew	14
144	Sadokrzyce x 1*	powiatowa	Wróblew	15
145	Sędzice x 1*	powiatowa	Wróblew	16
146	Słomków Mokry skrzyż. X1	powiatowa	Wróblew	17
147	Tubądzin x 1*	powiatowa	Wróblew	18
148	Tworkowizna I x 1*	powiatowa	Wróblew	19
149	Tworkowizna II x 1*	powiatowa	Wróblew	20
150	Wąglczew x 1*	powiatowa	Wróblew	21
151	Wróblew Skrzyżowanie II x 1*	powiatowa	Wróblew	22
152	Wróblew Szkoła x 1*	powiatowa	Wróblew	23
153	Wróblew przejazd kolejowy *	powiatowa	Wróblew	24
154	Edmundów *	powiatowa	Wróblew	25
155	Kobierzycko, Olendry *	powiatowa	Wróblew	26
156	Sędzice, P K P *	powiatowa	Wróblew	27
157	Sędzice, Kapliczka *	powiatowa	Wróblew	28
158	Chartupia Wielka x 2*	powiatowa	Wróblew	29,30,
159	Kielbasy *	powiatowa	Klonowa	1
160	Huta Klonowska x 1*	powiatowa	Klonowa	2
161	Klonowa 1 x 1*	powiatowa	Klonowa	3
162	Klonowa 2, ul. Złoczewska x 1*	powiatowa	Klonowa	4

163	Klonowa 3;4, ul. Długa x 2*	gminna	Klonowa	05,06,
164	Klonówka x 1*	powiatowa	Klonowa	7
165	Kuźnica Błońska x 1*	powiatowa	Klonowa	8
166	Kuźnica Zagrzebska 1 x 1*	powiatowa	Klonowa	9
167	Kuźnica Zagrzebska 2 x 1*	powiatowa	Klonowa	10
168	Leliwa 1 x 1*	powiatowa	Klonowa	11
169	Leliwa 2 x 1*	powiatowa	Klonowa	12
170	Lipicze 1 x 1*	gminna	Klonowa	13
171	Lipicze 2 x 1*	powiatowa	Klonowa	14
172	Owieczki x 1*	powiatowa	Klonowa	15
173	Króle x 1*	powiatowa	Klonowa	16
174	Zatyle x 1*	powiatowa	Klonowa	17
175	Zatyle – Niemojew x 1*	powiatowa	Klonowa	18
176	Sójki x 1*	powiatowa	Klonowa	19
177	Ziemięcín II x 1*	powiatowa	Goszczanów	1
178	Ziemięcín x 2*	powiatowa	Goszczanów	02,03,
179	Kaszew x 1*	powiatowa	Goszczanów	4
180	Wroniawy x 1*	powiatowa	Goszczanów	5
181	Goszczanów x 2*	powiatowa	Goszczanów	06,07,
182	Rzęzawy x 1*	powiatowa	Goszczanów	8
183	Chlewo x 1*	powiatowa	Goszczanów	9
184	Chwałęcice x 2*	powiatowa	Goszczanów	10,11,
185	Wilczków x 1*	powiatowa	Goszczanów	12
186	Lipicze x 1*	powiatowa	Goszczanów	13
187	Sokołów x 1*	powiatowa	Goszczanów	14
188	Sokołów II x 1*	powiatowa	Goszczanów	15
189	Klonów x 1*	powiatowa	Goszczanów	16
190	Poniatów x 1*	powiatowa	Goszczanów	17
191	Strachanów x 1*	powiatowa	Goszczanów	18
192	Goszczanów las x 1*	powiatowa	Goszczanów	19
193	Sulmów x 1*	powiatowa	Goszczanów	20
194	Wola Tłomakowa x 1*	powiatowa	Goszczanów	21
195	Wola Tłomak. – Trzebienie x 1	powiatowa	Goszczanów	22
196	Poradzew x 1	powiatowa	Goszczanów	23
197	Gawłowice x 1*	powiatowa	Goszczanów	24
198	Poprężniki nż x 1	powiatowa	Goszczanów	25
199	Goszczanów SKR x 1*	powiatowa	Goszczanów	26
200	Waliszewice x 1	powiatowa	Goszczanów	27
201	Wilkszyce x 1*	powiatowa	Goszczanów	28
202	Chlewo x 1*	powiatowa	Goszczanów	29
203	Świnice Kaliskie x 1*	powiatowa	Goszczanów	30
204	Sulmówek x 1*	powiatowa	Goszczanów	31
205	Sulmów II x 1*	powiatowa	Goszczanów	32
206	Sokołów x 1*	powiatowa	Goszczanów	33
207	Poprężniki x 1*	powiatowa	Goszczanów	34
208	Poradzewnż x 1*	powiatowa	Goszczanów	35
209	Stojanów *	powiatowa	Goszczanów	36
210	Klonów nż*	powiatowa	Goszczanów	37
211	Poniatów pos. 72*	powiatowa	Goszczanów	38
212	Wola Tłomakowa – Karolew*	powiatowa	Goszczanów	39
213	Wacławów*	powiatowa	Goszczanów	40
214	Brzeźnio*	powiatowa	Brzeźnio	1
215	Kliczków – Kolonia x 1	powiatowa	Brzeźnio	2
216	Kliczków Mały I x 1*	powiatowa	Brzeźnio	3
217	Kliczków Mały II x 1*	powiatowa	Brzeźnio	4
218	Kliczków Wielki x 2*	powiatowa	Brzeźnio	05,06,
219	Krzaki x 1*	powiatowa	Brzeźnio	7

220	Lipno x 1*	powiatowa	Brzeźnio	8
221	Ostrów x 2*	powiatowa	Brzeźnio	09,10,
222	Podcabaje x 1*	powiatowa	Brzeźnio	11
223	Przedgórze x 1*	powiatowa	Brzeźnio	12
224	Pustelnik x 1*	powiatowa	Brzeźnio	13
225	Pyszków x 2*	powiatowa	Brzeźnio	14,15,
226	Rembów x 1*	powiatowa	Brzeźnio	16
227	Rydzew x 1*	powiatowa	Brzeźnio	17
228	Stefanów Barczewski Pierw. x 1*	powiatowa	Brzeźnio	18
229	Stefanów Barczewski Drugi x 1*	powiatowa	Brzeźnio	19
230	Tumidaj x 188*	powiatowa	Brzeźnio	20
231	Wierzbowa x 1*	powiatowa	Brzeźnio	21
232	Wola Brzeźniowska x 1*	powiatowa	Brzeźnio	22
233	Lipno x 1*	powiatowa	Brzeźnio	23
234	Zapole x 2*	powiatowa	Brzeźnio	24,25,
235	Tumidaj x 1*	powiatowa	Brzeźnio	26
236	Bednarskie*	powiatowa	Brzeźnio	27
237	Ostrów II*	powiatowa	Brzeźnio	28
238	Pyszków, Kościół*	powiatowa	Brzeźnio	29
239	Stefanów Barcz. Pierwszy nż*	powiatowa	Brzeźnio	30
240	Grójec Wielki I x 2*	powiatowa	Złoczew	01,02,
241	Pieczyska x2*	powiatowa	Złoczew	03,04,
242	Robaszew x 1*	powiatowa	Złoczew	5
243	Szklana Huta x 1*	powiatowa	Złoczew	6
244	Gronówek x 3*	powiatowa	Złoczew	07,08,09,
245	Burdynówka x1*	powiatowa	Złoczew	10
246	Złoczew, ul. Szeroka x 2*	powiatowa	Złoczew	11,12,
247	Złoczew, ul. Cegielniana x1*	powiatowa	Złoczew	13
248	Złoczew ul. Błazkowska x1*	powiatowa	Złoczew	14
249	Grójec Wielki II x2	powiatowa	Złoczew	15,16,
250	Biesiec*	powiatowa	Złoczew	17
251	Przylepka Kol. x1*	powiatowa	Złoczew	18
252	Stolec x2*	powiatowa	Złoczew	19,20,
253	Koźliny x2*	powiatowa	Złoczew	21,22,
254	Broszki x2	powiatowa	Złoczew	23,24,
255	Zapowiednik x1*	powiatowa	Złoczew	25
256	Czarna x2*	powiatowa	Złoczew	26,27,
257	Augustynów II x 1*	powiatowa	Warta	1
258	Cielce x 2*	powiatowa	Warta	02,03,
259	Dzierżązna x 1	powiatowa	Warta	4
260	Glinno I x 1*	powiatowa	Warta	5
261	Glinno II x 1*	powiatowa	Warta	6
262	Glinno III Klub x 1*	powiatowa	Warta	7
263	Głaniszew x 1*	powiatowa	Warta	8
264	Góra x 1*	powiatowa	Warta	9
265	Jeziorsko II x 1*	powiatowa	Warta	10
266	Kamionacz x 1*	powiatowa	Warta	11
267	Krąków x 1*	powiatowa	Warta	12
268	Maszew x 1*	powiatowa	Warta	13
269	Nobela x 1*	powiatowa	Warta	14
270	Piotrowice x 1*	powiatowa	Warta	15
271	Poddębina x 1*	powiatowa	Warta	16
272	Socha x 1*	powiatowa	Warta	17
273	Ustków x 1*	powiatowa	Warta	18
274	Warta, ul. Plac Bł. Oj. Rafała x 1*	powiatowa	Warta	19
275	Warta, ul. Cielecka 41 *	powiatowa	Warta	20
276	Warta, ul. Przedwiośnie x 1*	powiatowa	Warta	21

277	278 Włyń 1 x 1*	powiatowa	Warta	22
278	Włyń Kolonia x 1*	powiatowa	Warta	23
279	Wola Miłkowska x 2*	powiatowa	Warta	24,25,
280	Wola Zadąbrowska NW x 1*	powiatowa	Warta	26
281	Zadąbrów Rudunek x 1*	powiatowa	Warta	27
282	Zadąbrów Wiatraki x 1*	powiatowa	Warta	28
283	Zielęcín x 2*	powiatowa	Warta	29,30,
284	Żerechów x1*	powiatowa	Warta	31
285	Cielce I*	powiatowa	Warta	32
286	Cielce II*	powiatowa	Warta	33
287	Kraków nż*	powiatowa	Warta	34
288	Wola Miłkowska II*	powiatowa	Warta	35

źródło: opracowanie własne na podstawie danych pozyskanych z Powiatu Sieradzkiego¹

LEGENDA:

*przystanek dwustronny , L przystanek lewy , P przystanek prawy , nr przystanków liczby parzyste strona prawa, liczby nieparzyste strona lewa.

7.3. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU W PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM UWZGLĘDNIAJĄCE INFRASTRUKTURĘ TRANSPORTOWĄ

Powiat poprzez swoją jednostkę - Powiatowy Zarząd Dróg w Sieradzu zrealizował bardzo wiele inwestycji usprawniających system komunikacyjny w powiecie sieradzkim.

Plan wydatków na 2016 rok zakłada wiele inwestycji drogowych – m.in.

- przebudowę ul. Reymonta i al. Grunwaldzkiej w Sieradzu i remont drogi Brzeźnio-Lipno. Suma planowanych wydatków majątkowych Powiatu na 2016 rok wyniesie 13 410 986 zł. Uchwała Nr XXII/162/2016 Rady Powiatu Sieradzkiego z dnia 07 czerwca 2016 roku w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie z Gminą Miasto Sieradz umowy o współpracy partnerskiej przy realizacji zadania pod nazwą: „Przebudowa ulicy Reymonta i Alei Grunwaldzkiej w Sieradzu”

W ramach realizacji tego zadania Powiat Sieradzki podjął współpracę z Gminą Miasto Sieradz, na terenie której znajduje się wnioskowany ciąg dróg. Miasto na realizację powyższej inwestycji zaoferowało pomoc finansową w wysokości 1 711 500 zł, co stanowi 31 proc. wkładu własnego Powiatu. Inwestycja ta została zgłoszona do dofinansowania w ramach Programu Rozwoju Gminnej i Powiatowej Infrastruktury Drogowej.

Jej zakres obejmie: ul. Reymonta – przebudowę nawierzchni jezdni, wykonanie ciągu pieszo-rowerowego, przebudowę chodnika, przebudowę i budowę zjazdów, budowę zatoki autobusowej, oświetlenia ulicznego, odcinka kanalizacji deszczowej, usunięcie niezbędnych kolizji i wykonanie nowego oznakowania; al. Grunwaldzka – wykonanie ścieżki rowerowej oraz chodnika po obu stronach jezdni, wykonanie parkingu między skrzyżowaniami z

¹ Załącznik do Uchwały Nr XV/98/2015 Rady Powiatu Sieradzkiego z dnia 22 grudnia 2015 r.

ul. Jana Pawła II i Jagiellońską, wykonanie oznakowania aktywnego w al. Grunwaldzkiej i wykonanie nowego oznakowania.

- przebudowę mostu (na rzece Oleśnicy) wraz z drogą dojazdową w Niechmirowie w gminie Burzenin. Most leży w ciągu drogi powiatowej ze Szczawna do granicy powiatu (w kierunku powiatu wieluńskiego), Uchwała Nr XVIII/111/2016 Rady Powiatu Sieradzkiego z dnia 10 lutego 2016 roku w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie z Gminą Burzenin umowy o współpracy partnerskiej przy realizacji zadania pod nazwą: „Przebudowa mostu w msc. Niechmirów wraz z drogą dojazdową”,

- przebudowę (pierwszy etap) drogi powiatowej Brzeźnio-Lipno w gminie Brzeźnio. Uchwała Nr XI/74/2015 Rady Powiatu Sieradzkiego z dnia 16 października 2015 w sprawie ujęcia w budżecie Powiatu Sieradzkiego na rok 2016 przy partnerstwie Gminy Brzeźnio zadania pod nazwą: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1727E Brzeźnio - Lipno - etap I od km 0+000 do km 2+244,70”.

Jej zakres obejmie poszerzenie drogi, przebudowę skrzyżowań drogi powiatowej z drogami gminnymi, budowę chodnika, wykonanie poboczy z destruktu bitumicznego, przebudowę i budowę zjazdów, budowę zatok autobusowych, wykonanie zatok postojowych w miejscowości Brzeźnio, budowę odcinka kanalizacji deszczowej wraz z wykonaniem nowych wpustów oraz wymianą istniejących, przebudowę rowów drogowych, budowę przepustów pod zjazdami i wykonanie nowego oznakowania. Łączny koszt tej inwestycji wyniesie 4 120 386 29 zł. W remoncie udział finansowy będzie miała również Gmina Brzeźnio.

- przebudowę w gminie Błaszki drogi Marianów-Włocin, Uchwała Nr XVIII/112/2016 Rady Powiatu Sieradzkiego z dnia 10 lutego 2016 roku w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie umowy z Gminą i Miastem Błaszki umowy o współpracy partnerskiej przy realizacji zadania pod nazwą: „Przebudowa odcinka drogi powiatowej nr 1708E Marianów – Włocin”,

– wykup gruntów w gminie Goszczanów pod przebudowę drogi Goszczanów-Poprężniki, będącą pierwszym etapem modernizacji ciągu dróg powiatowych Goszczanów-Warta.

Dlatego infrastruktura transportowa również w pewnym stopniu determinuje wybór środka transportu. Powiat ma wpływ szczególnie na wielkość inwestycji w drogi powiatowe. Stąd też poprawiając infrastrukturę drogową wpływa się na poprawę konkurencyjności przewozów kołowych w powiecie.

W celu bliższego poznania preferencji komunikacyjnych mieszkańców powiatu sieradzkiego w dniach od 4 do 6 lipca przeprowadzono badania ankietowe na próbie około 200 mieszkańców powiatu sieradzkiego, które są omówione poniżej.

BADANIA ANKIETOWE PREFERENCJI WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU

Badania zostały przeprowadzone wśród pasażerów, co wiąże się z uzyskaniem miarodajnej próby do poznania preferencji użytkowników komunikacji zbiorowej. Poniższe zestawienie obrazuje miejsce zamieszkania respondentów, którzy wzięli udział w badaniu.

Z przeprowadzonych badań można wywnioskować, że niemal połowa respondentów tj. 42,47% pochodzi z gminy Sieradz.

Tabela 27. Miejsce zamieszkania respondentów

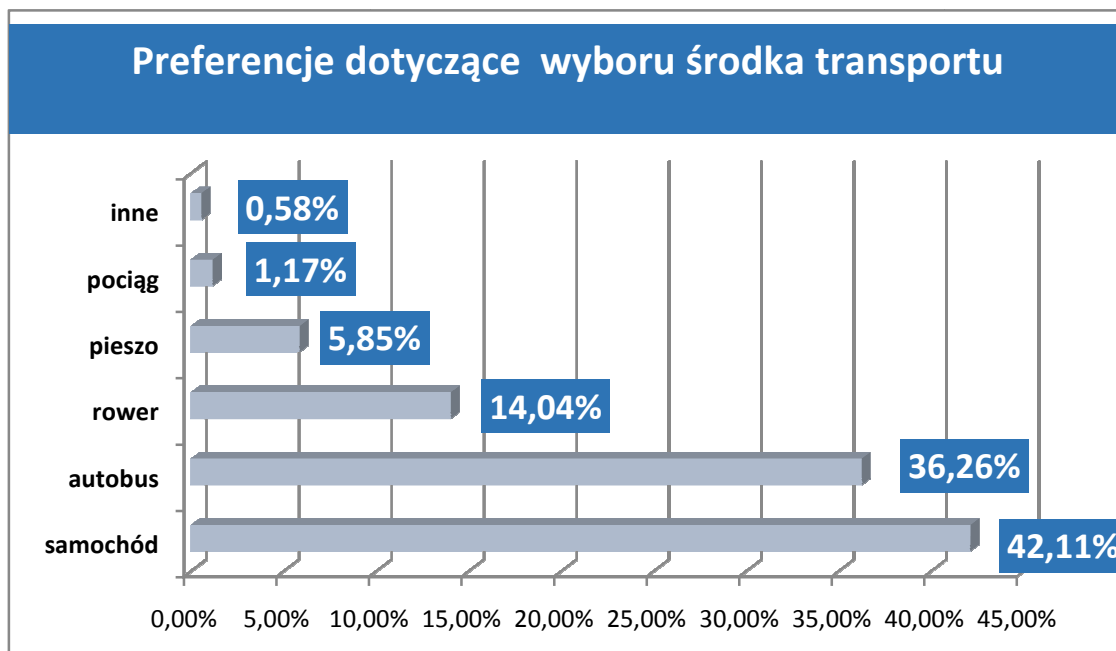
Lp.	Miejsce zamieszkania	Liczba wskazań (proc.)
1	Sieradz	42,47%
2	Warta	9,59%
3	Złoczew	8,22%
4	Błaszki	6,85%
5	Rososzyce	6,85%
6	Inczew	5,48%
7	Biskupice	2,74%
8	Bogumiły	2,74%
9	Dąbrowa Wielka	2,74%
10	Kliczków Mały	2,74%
11	Wróblew	2,74%
12	Brąszewice	1,37%
13	Okręglica	1,37%
14	Owieczki	1,37%
15	Potok	1,37%
16	Ruda	1,37%

Źródło: opracowanie własne

Najczęściej wybieranym środkiem transportu przez respondentów okazał się samochód. Wskaźnik ten osiąga wysoki poziom (42,11 proc.), przy 36,26 proc. wskazań dla autobusu. Przyczyn takiego stanu rzeczy należy upatrywać w niekonkurencyjnej ofercie przewozowej przewoźników funkcjonujących na terenie powiatu sieradzkiego. Jedynie 31,17proc. ankietowanych wybrało pociąg jako najczęstszy środek transportu co można uzasadnić niezbyt szeroką siatką połączeń kolejowych, do których mieszkańcy powiatu sieradzkiego mają dostęp.

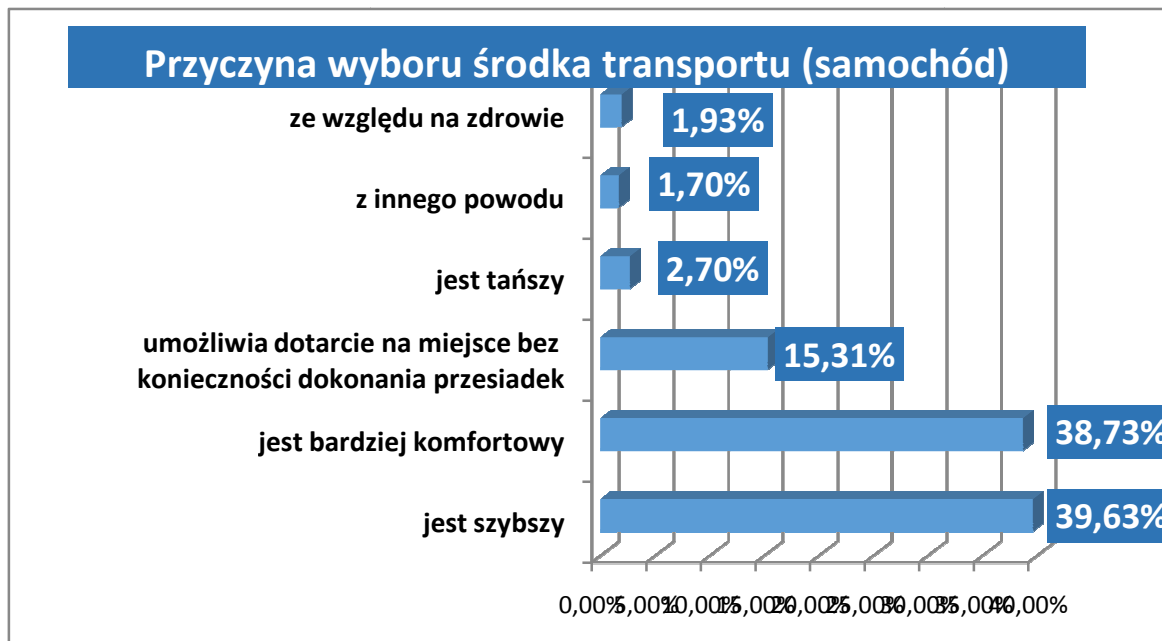
Zaskakująco często podróż na terenie powiatu sieradzkiego odbywa się rowerem (14,04 proc.), pieszo przemieszcza się wśród badanych 5,85% respondentów.

Wykres 5. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu



Źródło: opracowanie własne

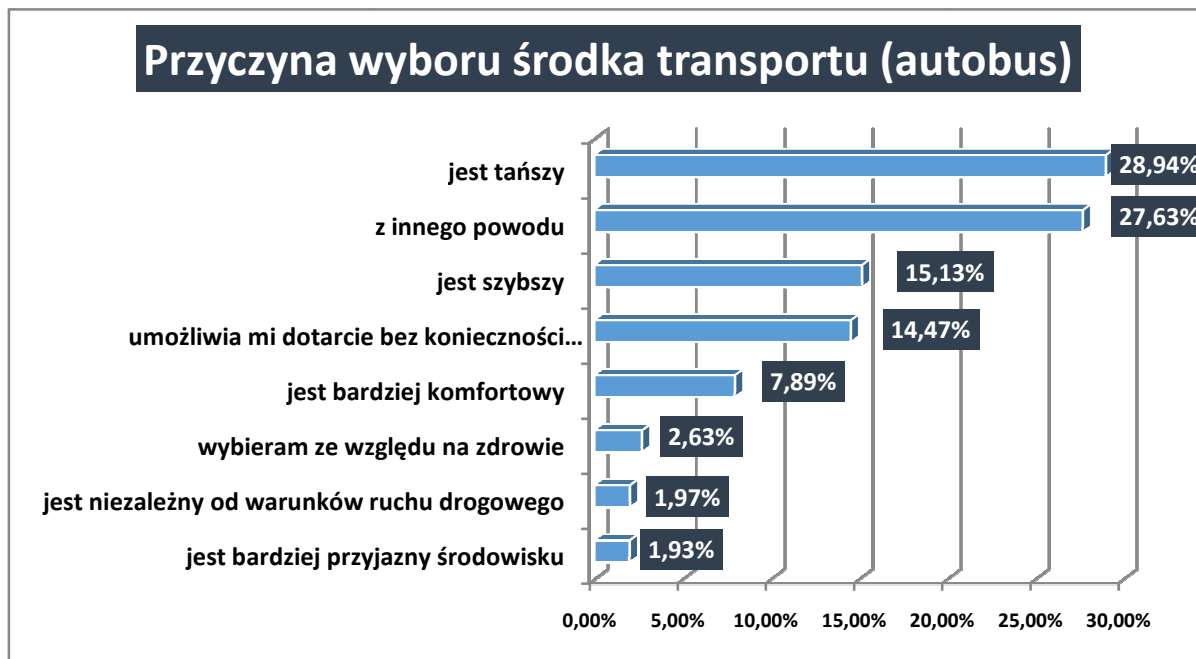
Wykres 6. Przyczyna wyboru środka transportu (samochód)



Źródło: opracowanie własne

Respondenci wskazujący samochód, jako podstawowy środek transportu najczęściej podawali, że decydują się na niego, przede wszystkim ze względu na to, że jest szybszy (39,63 proc.) oraz bardziej komfortowy (38,73 proc.). Dla, ponad co szóstej osoby ten rodzaj transportu umożliwia dotarcie na miejsce bez konieczności dokonania przesiadek (15,31proc.). Z kolei w przypadku 2,70 proc. respondentów samochód jest wybierany ze względów oszczędnościowych. Ze względu na zdrowie autobus wybrało 1,93 proc. Z innego powodu- taką odpowiedź zaznaczyło 1,70 proc. ankietowanych. Nikt spośród osób ankietowanych swoją decyzję nie opiera na przesłankach środowiskowych oraz że samochód jest niezależny od warunków ruchu drogowego.

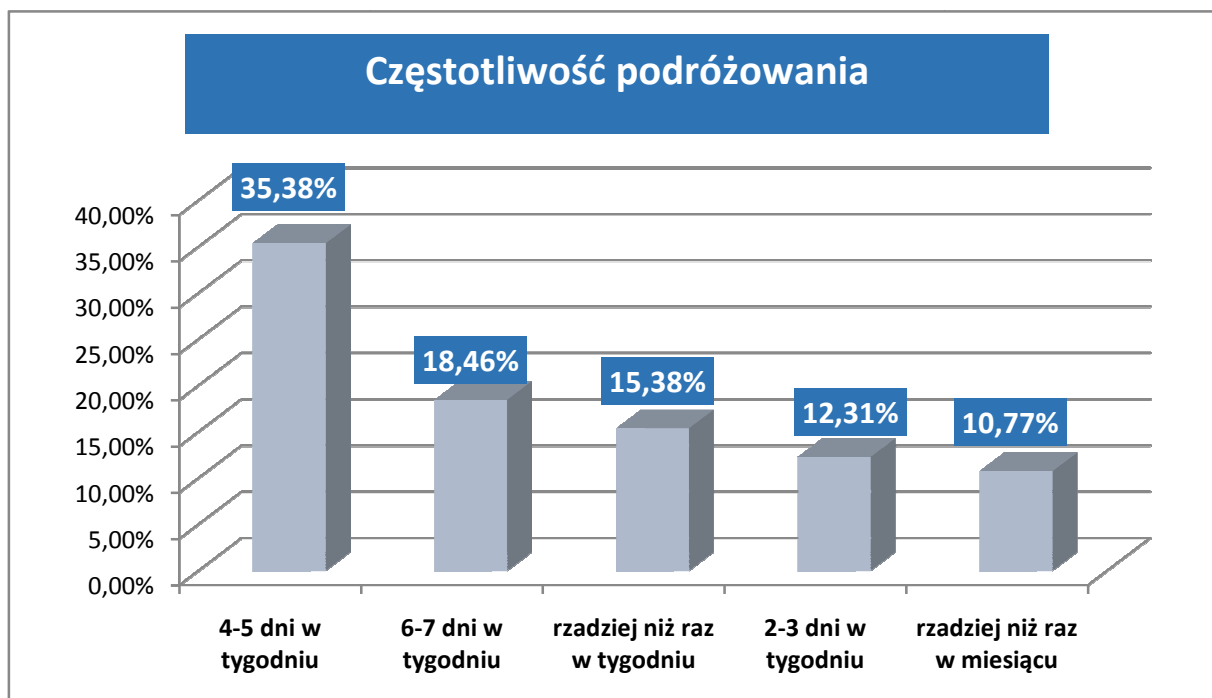
Wykres 7. Przyczyna wyboru środka transportu (autobus)



Źródło: opracowanie własne

Respondenci wskazujący autobus, jako podstawowy środek transportu najczęściej podawali, że decydują się na niego, przede wszystkim ze względu na to, że jest tańszy od pozostałych środków transportu. Takie wskazanie zadeklarowało 28,94 proc. respondentów. Lekko ponad 27 proc. wybiera ten środek transportu „z innego powodu”- w tym najczęściej przez brak samochodu lub uprawnień do jego kierowania. Dla więcej, niż co szóstej osoby ankietowanej było to również rozwiązanie szybsze. Niewiele mniejszy odsetek ankietowanych (14,47 proc.) uważa, że autobusem dotrą do celu bez konieczności przesiadek. Z kolei, blisko co dwunasta osoba wskazywała na uwarunkowania związane z komfortem podróży (7,89 proc.). Pozostałe odpowiedzi cieszyły się marginalnym zainteresowaniem ankietowanych.

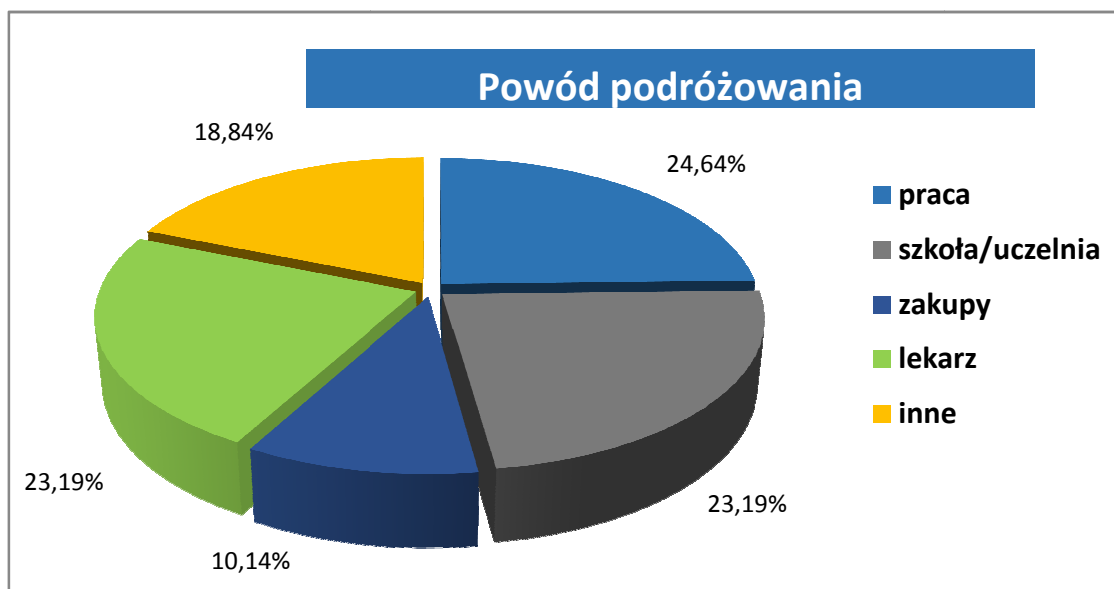
Wykres 8. Częstotliwość podróżowania



Źródło: opracowanie własne

Z przeprowadzonych badań wynika, że 35,38 proc. ankietowanych korzysta z transportu publicznego 4-5 dni w tygodniu. 2-3 dni w tygodniu korzysta z komunikacji publicznej 12,31 proc. respondentów. Jedna na piętnaście osób biorących udział w ankiecie korzysta z komunikacji publicznej rzadziej niż raz w miesiącu (15,38 proc.), rzadziej niż raz w miesiącu podróżuje 10,77 proc. badanych.

Wykres 9. Powód podróżowania

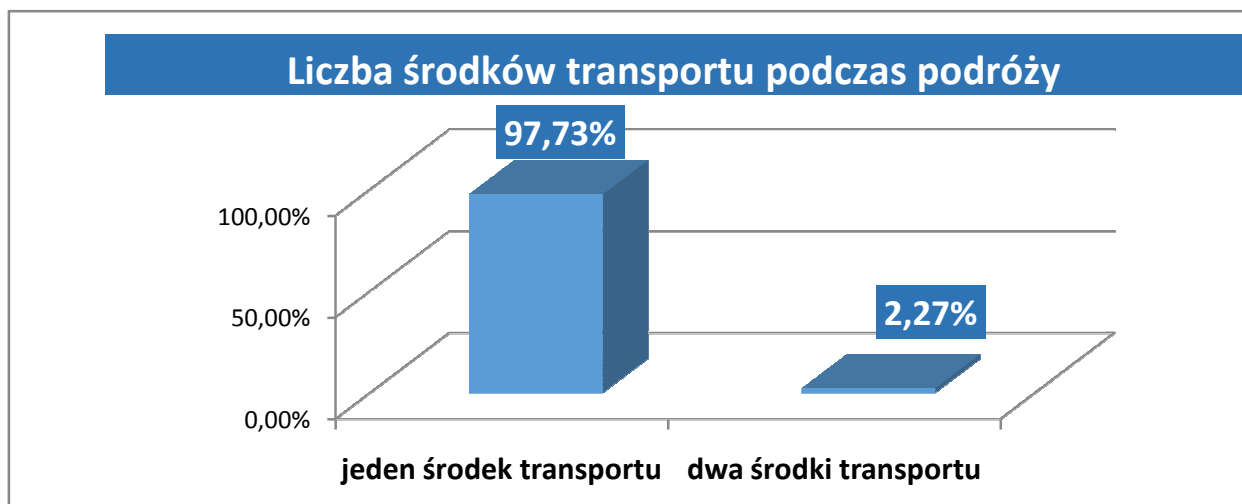


Źródło: opracowanie własne

Powód podróży jest silnie skorelowany ze statusem zawodowym i częstością podróży. Cel podróży uczniów i osób pracujących jest oczywisty, natomiast emeryci jeżdżą głównie na zakupy lub do lekarza.

LICZBA ŚRODKÓW TRANSPORTU PODCZAS PODRÓŻY

Wykres 10. Liczba środków transportu podczas podróży



Źródło: opracowanie własne

7.4. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU WYNIKAJĄCE Z POTRZEB OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH

Starzenie się społeczeństwa jest procesem postępującym w całej Europie. Wiąże się to bezpośrednio z zwiększeniem się średniego wieku pasażerów, co skutkuje powiększeniem liczebności osób mających problem ze sprawnym poruszaniem się. To powoduje sytuację wymagającą działań w zakresie ułatwienia podróży osobom o ograniczonych zdolnościach ruchowych publicznym transportem zbiorowym.

Na terenie województwa małopolskiego zgodnie ze spisem ludności z roku 2011 jest 11,8% osób niepełnosprawnych.

Publiczny transport zbiorowy z założenia powinien być otwarty na osoby o wszelakich ograniczeniach ruchowych i ma umożliwiać aktywizację tej grupy społecznej, jej rehabilitację społeczną, umożliwiać przemieszczanie się, zapewnić niezależność oraz możliwość udziału w życiu społecznym poprzez likwidację barier, jakie tworzą:

- autobusy z wysoką podłogą,
- niepełne oznakowanie pojazdów transportu publicznego,
- przystanki z peronami niedostosowanymi do wysokości stopni w pojazdach,
- niedogodne drogi dojścia do przystanków,
- nieczytelne informacje przystankowe.

Za standard dotyczący taboru autobusowego jest wyposażenie go w platformę ułatwiającą wprowadzenie wózka oraz miejsce przeznaczone dla niego. Ponadto autobusy powinny być wyposażone w sprawny system informacji wizualnej (dla osób niesłyszących lub słabosłyszących) oraz system informacji dźwiękowej (dla osób niedowidzących i ociemniałych). Im większa liczba autobusów tego typu obsługujących linie o charakterze użyteczności publicznej, tym jego większa dostępność dla osób niepełnosprawnych.

Podstawowymi kryteriami wyboru środka transportu przez osoby o ograniczonych możliwościach ruchowych jest brak alternatywy. Organizator przewozów pasażerskich powinien dążyć do zwiększenia liczby pojazdów posiadających ułatwienia dla niepełnosprawnych. Efektem działań organizatora wychodzących naprzeciw preferencjom osób niepełnosprawnych powinno być osiągnięcie wysokiego udziału pojazdów tego typu w sieci komunikacyjnej.

7.5. DOMINUJĄCE KIERUNKI PRZEMIESZCZANIA SIĘ MIESZKAŃCÓW POWIATU SIERADZKIEGO

Analiza rozkładu przestrzennego ruchu w podróżach wewnętrznych i zewnętrznych mieszkańców powiatu sieradzkiego możliwa była na podstawie badania „Dojazdy do pracy –NSP 2011”, które zrealizowane zostało na potrzeby Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2011. Badanie zrealizowano dla ogółu pracujących na podstawie danych rejestrowych, pozyskanych przez statystykę publiczną. Co za tym idzie, badanie to pozwala na określenie kierunków przepływów związanych z pracą.

Inwentaryzacja udostępnionych danych pozwoliła na określenie liczby wykonywanych podróży wewnętrznych i zewnętrznych zarówno mieszkańców powiatu sieradzkiego, jak również innych osób, których miejscem pracy był powiat sieradzki.

Przepływy międzygminne na terenie powiatu przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 28. Macierz podróży wewnątrzpowiatowych – przepływy pracy

OD/DO	Sieradz	Błaszki - miasto	Błaszki - obszar wiejski	Brąszewice	Brzeźnio	Burzenin	Warta miasto	Warta obszar wiejski	Wróblew	Złoczew miasto	Złoczew obszar wiejski	Klonowa	Goszczanów	Łącznie
Sieradz	1012	24	33	32	86	30	67	61	241	38	10	*	*	1634
Błaszki - miasto	29	*	28	*	*	*	*	*	22	*	*	*	*	79
Błaszki - obszar wiejski	181	178	*	10	*	*	*	*	69	*	*	*	*	438
Brąszewice	95	*	*	*	21	*	*	*	*	*	*	12	*	128
Brzeźnio	318	*	*	18	*	*	*	*	24	26	*	*	*	386
Burzenin	259	*	*	*	22	*	*	*	*	23	*	*	*	304
Goszczanów	28	*	*	*	*	*	12	*	*	*	*	*	*	40
Klonowa	25	*	*	12	*	*	*	*	*	21	*	*	*	58
Warta miasto	113	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	113
Warta obszar wiejski	293	*	*	*	*	*	123	*	34	*	*	*	16	466

Wróblew	307	*	34	*	19	*	*	*	*	*	*	*	*	360
Złoczew miasto	138	*	*	*	33	*	*	*	*	*	27	13	*	211
Złoczew obszar wiejski	81	*	*	*	30	*	*	*	*	118	*	*	*	229
łącznie	2879	202	95	72	211	30	202	61	390	226	37	25	16	4446

źródło: opracowanie własne na podstawie „Dojazdy do pracy –NSP 2011”

Największe przepływy pracy w podróży wewnętrznych mieszkańców powiatu występują w podróży do gminy Sieradz. Największa liczba przemieszczeń występuje pomiędzy miastem Sieradz jak też z gmin: Brzeźnio, Burzenin, Wróblew, Warta obszar wiejski w kierunku gminy Sieradz. Podróże ze wszystkich gmin powiatu sieradzkiego do Sieradza stanowiły 64,75 proc. wszystkich podróży wewnętrznych. Drugim miejscem, które generowało najwyższy wskaźnik podróży w powiecie był Wróblew 8,77 proc. wszystkich podróży, co pokazuje dużą dysproporcję pomiędzy miejscem docelowym Sieradz a pozostałymi miejscami w powiecie sieradzkim. Dla przykładu kolejne miejsca tj. Złoczew (miasto) jako miejsce docelowe podróży generowało wskaźnik 5,08 proc, zaś Brzeźnio (gmina wiejska) 4,75 proc i Błaszki (miasto) i Warta (miasto) 4,54 proc.

Tabela 29. Macierz podróży wewnętrznych i zewnętrznych (powiat zamieszkania – powiat sieradzki)

rozkład przestrzenny podróży (powiat zamieszkania - powiat sieradzki)	powiat sieradzki
powiat sieradzki	4 446 (podróże wewnętrzne)
powiat m.Łódź	1 327
powiat zduńskowolski	603
powiat wieluński	137
powiat łaski	111
powiat wierszowski	35
powiat zgierski	32
powiat pabianicki	16
powiat m.Piotrków Trybunalski	16
powiat bełchatowski	12
łącznie	6 735

źródło: opracowanie własne na podstawie „Dojazdy do pracy –NSP 2011”

W rozkładzie przestrzennym ruchu dla powiatu sieradzkiego (jako miejsca zamieszkania), odsetek podróży wewnętrznych stanowi 66,01 proc., podczas gdy podróże zewnętrzne to 33,99 proc.

57,97 proc. podróży zewnętrznych wykonywanych jest do Łodzi, 26,34 proc. do Zduńskiej Woli. Pozostałe 15,69 proc. przemieszczeń generują pozostałe miejsca. Statystyka potwierdza, że wskazane ośrodki stanowią najbliższą alternatywę dla mieszkańców powiatu sieradzkiego dotyczącą zatrudnienia, co generuje ruch związany z dojazdem do pracy.

Z badań wynika, że przemieszczanie się osób w dużej mierze związany z pracą wykracza poza teren powiatu sieradzkiego w kierunku w sąsiednich powiatów – powiat miasta Łódź, powiat zduńskowolski, powiat wieluński i powiat łaski. Dodatkowo Zduńska Wola to najbliższy powiatu sieradzkiego generator ruchu, gdzie następuje wzajemna wymiana osób pracujących i dojazdów do szkół. Aby wyjść oczekiwaniom i potrzebom mieszkańców po przeprowadzeniu badań wśród mieszkańców powiat może zawrzeć stosowne porozumienie z sąsiednimi powiatami bądź gminami, co wiąże się z partycypacją finansową.

W przypadku uzyskania od wójtów gmin Sieradz, Złoczew i Błaszki udokumentowanych informacji, wynikających z przeprowadzonych przez gminę badań zapotrzebowania na przewozy środkami komunikacji publicznej wśród mieszkańców gminy, organizator może rozważyć potrzebę uruchomienia nowej linii autobusowej, obsługującej między innymi miejscowości Zduńska Wola, Wieluń. W przypadku niewystarczającej liczby pasażerów, gminy te musiałyby do tych linii wносить wyższe dopłaty za wozokilometr.

W przypadku sytuacji odwrotnej tj. gdy, potraktujemy powiat sieradzki, jako miejsce pracy, okazuje się, że podróże wewnętrzne stanowią 79,24 proc., a podróże zewnętrzne 20,76 proc. Obrazuje to dokładnie poniższa tabela:

rozkład przestrzenny podróży (powiat pracy - powiat sieradzki)	powiat sieradzki
powiat sieradzki	4 446
powiat zduńskowolski	533
powiat wieluński	106
powiat łaski	82
powiat poddębicki	53
powiat wieruszowski	39
powiat m. Skierniewice	11
powiat pabianicki	10
powiat zgierski	10
łącznie	5 290

źródło: opracowanie własne na podstawie „Dojazdy do pracy –NSP 2011”

W przypadku podróży do powiatu sieradzkiego: 10,08 proc. podróży zewnętrznych wykonywanych jest z powiatu zduńskowolskiego, 2 proc. z powiatu wieluńskiego i 1,55 proc. z powiatu łaskiego. Co za tym idzie zdecydowana

większość popytu na przewozy generowana jest obszarze powiatu (przy założeniu powiatu sieradzkiego, jako miejsca pracy).

8. PLANOWANA OFERTA TRANSPORTOWA ORAZ POŻĄDANY STANDARD USŁUG TRANSPORTOWYCH

W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

8.1. GWARANTOWANA DOSTĘPNOŚĆ PRZESTRZENNA – SIEĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym do zadań Powiatu Sieradzkiego, jako organizatora publicznego transportu zbiorowego, należy m.in. zorganizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Dokumentem to umożliwiającym jest Plan transportowy.

Przygotowując projekt planu transportowego, Powiat Sieradzki zobowiązany jest uwzględnić Plan transportowy opracowany dla Województwa Łódzkiego.

Na podstawie obecnej sieci połączeń komunikacyjnych Powiatu Sieradzkiego została określona sieć transportu drogowego, na której należy zabezpieczyć funkcjonowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Podstawowymi kryteriami, którymi kierowano się określając tę sieć są:

- Wielkość potoków pasażerskich realizowanych obecnie przez przedsiębiorców wykonujących regularne przewozy osób w krajowym transporcie drogowym;
- Zapewnienie połączeń na poziomie powiatowym, tj. między siedzibą Powiatu, a siedzibami gmin, między siedzibami gmin, tam, gdzie takie połączenia istnieją obecnie, jak również zapewnienie bezpośrednich połączeń z siedzibą Powiatu dla miejscowości, które takie połączenia posiadają obecnie.

Tabela 30. Sieć komunikacyjna o charakterze użyteczności publicznej

Lp	Od	Przez	Do
1	Sieradz	Sieradz - Dzierlin - Biskupice - Małków - Warta - Cielce - Poprężniki - Gawłowice - Poradzew - Goszczanów	Goszczanów
2	Sieradz	Kłocko - Dębołęka - Zapole - Ruszków - Barczew - Pyszków - Lipno - Strzałki	Burzenin
3	Sieradz	Smardzew - Rakowice - Chartupia Wielka - Rowy - Kliczków Wielki - Złotowizna - Krzaki - Kliczków Mały - Bukowiec - Chajew - Wojtyszki	Brąszewice
4	Sieradz	Smardzew - Kościerzyn	Warta

5	Sieradz	Żeglina – Bogumiłów - Chojne – Borzewisko – Bobrowniki – Tyczyn – Ligota – Witów – Burzenin – Majaczewice – Szczawno – Biadaczew – Niechmirów – Wolnica Niechm. – Niechmirów – Kamionka – Gronów – Brzeźnica – Gronówek – Szklana Huta	Złoczew
6	Sieradz	Kłocko – Buczek – Dębołęka – Brzeźnio – Ostrów – Zwierzyniec – Starce – Godynice – Przedłęczce – Godynice – Czartoryja – Brąszewice – Błota – Kuźnica Zagrzebska – Kuźnica Błońska – Kuźnica – Sójki – Huta Klonowska	Klonowa
7	Sieradz	Wróblew	Błaszki
8	Sieradz	Wróblew – Sadokrzyce – Wągłczew – Łubna	Błaszki
9	Złoczew	Nowa Wieś, Rembów, Brzeźnio, Zapole, Próba, Tumidaj, Jezioro	Sieradz

Mapa 13. Sieć komunikacyjna o charakterze użyteczności publicznej - część graficzna

8.2. GWARANTOWANA DOSTĘPNOŚĆ PRZESTRZENNA – OKREŚLENIE PRZYSTANKÓW KOMUNIKACYJNYCH I DWORCÓW UDOSTĘPNIONYCH DLA OPERATORÓW I PRZEWOŹNIKÓW ORAZ WARUNKÓW I ZASAD KORZYSTANIA Z NICH

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym do zadań Powiatu Sieradzkiego, jako organizatora publicznego transportu zbiorowego, należy m.in.:

- Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów.

W powiatowych przewozach pasażerskich, realizowanych w publicznym transporcie zbiorowym na terenie Powiatu Sieradzkiego, określa się wyżej wymienione przystanki i dworce, a także warunki korzystania z nich, zgodnie z:

Uchwałą Nr XV/98/2015 Rady Powiatu Sieradzkiego z dnia 2015 roku w sprawie zmiany Uchwały Nr XLVIII/354/2014 Rady Powiatu Sieradzkiego z dnia 30 września 2014 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych na terenie Powiatu Sieradzkiego, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Sieradzki.

Załącznik do Uchwały Nr XV/98/2015 Rady Powiatu Sieradzkiego z dnia 22 grudnia 2015 r. zawiera wykaz przystanków komunikacyjnych udostępnionych przewoźnikom i operatorom.

8.3. PUNKTUALNOŚĆ KURSOWANIA

Punktualność kursowania autobusowej komunikacji publicznej powinna przekraczać 90% i wynosić nie mniej niż 80%. Punktualność jest jednym z ważnych kryteriów decydujących, o jakości transportu i wyboru jego, jako środka transportu. To kryterium zostało też potwierdzone w trakcie badań ankietowych przeprowadzonych w powiecie nowosądeckim. Waga tego kryterium wynika z faktu, że większość osób korzystających z transportu musi dotrzeć do pracy czy szkoły punktualnie a jeśli chodzi o połączenia skomunikowane to opóźnienie może spowodować utratę takiego połączenia i uniemożliwić dotarcie do ostatecznego celu podróży. Dlatego, dla jakości transportu publicznego punktualność odgrywa jedną z ważniejszych cech.

8.4. GWARANTOWANY KOMFORT PODRÓŻY ROZUMIANY JAKO MAKSYMALNE NAPEŁNIENIE POJAZDU

Napełnienie pojazdu można rozpatrywać w dwóch obszarach. W pierwszym przypadku z punktu widzenia przewoźnika, wskaźnik ten mówi o opłacalności ekonomicznej danego kursu. Z uwagi na fakt, że na dzień dzisiejszy ryzyko finansowe wszystkich połączeń autobusowych w powiecie sieradzkim ponosi przewoźnik to będzie on dążył do maksymalizacji napełnienia. W drugim przypadku z punktu widzenia pasażera nie należy dopuszczać do napełnień autobusów przekraczających 75% zajętych wszystkich miejsc przewidzianych przez producenta w autobusach posiadających miejsca stojące. Po przekroczeniu napełnień granicznych danego rodzaju środka publicznego transportu zbiorowego należy zastosować bardziej pojemny bądź dodatkowy pojazd. Jednym z kluczowych elementów wyboru transportu publicznego to gwarancja, że podróż odbędzie się siedząco, dlatego w przypadku przekraczania dopuszczalnego stopnia wykorzystania podaży miejsc należy rozważyć możliwość uruchomienia dodatkowego kursu lub ewentualnie podniesienia częstotliwości kursowania linii komunikacyjnej.

8.5. GWARANTOWANY KOMFORT ROZUMIANY JAKO WYMAGANE WYPOSAŻENIE POJAZDÓW

W przypadku przewozów o charakterze użyteczności publicznej w pierwszej kolejności należy dążyć, aby taka usługa była realizowana jak najnowszym taborem najchętniej nie starszym niż 5 lat. Ponieważ nowy tabor jest przede wszystkim bardziej estetyczny i wyposażony w bardziej wydajną klimatyzację czy ogrzewanie. Ponadto każdy autobus powinien posiadać aktualną tablicę kierunkową z dynamiczną informacją pasażerską. Przy zakupie nowych autobusów należy mieć na uwadze osoby o ograniczonych zdolnościach ruchowych.

8.6. DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTU PUBLICZNEGO DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH

8.6.1. PRZYSTOSOWANIE TABORU DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH

Dostosowanie systemu komunikacji publicznej do potrzeb każdego pasażera jest ważnym elementem stworzenia możliwości aktywnego realizowania tychże potrzeb przez osoby niepełnosprawne, a także osoby o ograniczonej zdolności ruchowej i przeciwdziałania ich wykluczeniu. Pozwala to tym osobom na uzyskanie zaradności osobistej i samodzielności. Ma to również istotne znaczenie dla kształtowania w społeczeństwie właściwych postaw niezbędnych w procesie integracji z osobami niepełnosprawnymi.

8.6.2. PRZYSTOSOWANIE INFRASTRUKTURY DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH

Konstytucja RP z 2 kwietnia 1997 r. gwarantuje prawa osób niepełnosprawnych. Zapewnia ona prawo do niedyskryminacji stanowiąc, że nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny (art. 32 pkt 2.). Konstytucja nakłada też na władze publiczne obowiązek pomocy osobom niepełnosprawnym w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej (art. 69). Karta Praw Osób Niepełnosprawnych z 1 sierpnia 1997 r. zapewnia osobom niepełnosprawnym, m. in.: dostęp do dóbr i usług umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym, a także życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych, w tym: dostępu do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej, swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu, dostępu do informacji, możliwości komunikacji międzyludzkiej.

Organizator transportu publicznego ma, więc obowiązek zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. System transportu publicznego powinien być otwarty na potrzeby m. in. osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób głuchoniemych lub niewidomych, osób starszych, osób z małymi dziećmi w wózkach itp.

W celu sprostania przez system transportu publicznego wymaganiom różnych grup osób, należy dążyć do włączenia w jego planowanie jak najszerszej reprezentacji zainteresowanych np. poprzez konsultacje społeczne z organizacjami pozarządowymi działającymi na rzecz osób niepełnosprawnych itp.

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

- odpowiednich decyzji dotyczących taboru dla komunikacji publicznej:
 - eksploatacja autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkami inwalidzkimi lub dziecięcymi i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków,
 - wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej,
- usuwania barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej:

- zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu),
- lokalizacja przystanków bliżej pożądaných celów podróży,
- odpowiedniej organizacji przystanku:
 - miejsca do siedzenia chronione przed warunkami atmosferycznymi,
 - czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej,
 - czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu,
 - zapowiedź (sygnał) przyjazdu pojazdu na przystanek,
- stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:
 - zniżki dla wybranych grup pasażerów,
 - przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

We współczesnym transporcie publicznym szczególnego znaczenia nabiera obecnie ułatwianie podróżowania komunikacją publiczną osobom mającym problem w swobodnym poruszaniu się - osoby nieposiadające własnego środka transportu, osoby starsze, niepełnosprawne, matki z małymi dziećmi oraz osoby ubogie i bezrobotne. Dlatego należy dążyć do zminimalizowania problemów przestrzennych w komunikacji publicznej poprzez:

- likwidowanie przeszkód w drodze na przystanek:
 - przeszkody przestrzenne:
 - obniżanie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, skracanie długości przejścia przez szerokie, wielopasmowe jezdnie – azyle na przejściach dla pieszych,
 - odpowiednia lokalizacja przejść dla pieszych jak najbliżej przystanków, zrównanie poziomu peronu przystankowego z podłogą w pojeździe,
 - przeszkody organizacyjne:
 - lokalizacja przystanku bliżej źródeł i celów podróży, przy skrzyżowaniach itp., odpowiednia infrastruktura przystankowa – miejsca do siedzenia, ochrona przed warunkami atmosferycznymi,
 - czytelna informacja pasażerska na przystanku,
- likwidowanie barier w pojazdach komunikacji publicznej:
 - pojazdy z niską podłogą,
 - rampy wjazdowe w pojazdach dla wózków inwalidzkich oraz dla wózków dziecięcych,
 - wyznaczone, bezpieczne miejsce w pojeździe dla wózków inwalidzkich i wózków dziecięcych,

- czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów (tablice elektroniczne),
- zapowiedź następnego przystanku wewnątrz pojazdu – głosowa i elektroniczna (wyświetlacze),
- ułatwienie w korzystaniu z komunikacji publicznej:
 - bilety ulgowe dla wybranych grup pasażerów,
 - przejazdy bezpłatne dla osób na wózkach inwalidzkich,
 - przejazdy bezpłatne dla małych dzieci.

Ulgi i zniżki w systemie opłat za korzystanie z transportu publicznego mają istotne znaczenie zarówno dla polityki socjalnej, jak i dla rozwoju przewozów o charakterze publicznym.

8.7. STANDARD W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA

Standardy techniczne pojazdów zgodnie z Art. 25 ust. 3 p. 5 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym powinny zostać ustalone przez Organizatora i zawarte w umowie pomiędzy organizatorem a wykonawcą.

W zakresie preferencji dotyczących środków transportu i ich stanu technicznego, Starosta Sieradzki, jako organizator transportu publicznego, podczas dokonywania wyboru operatora działającego na liniach o charakterze użyteczności publicznej, weźmie pod uwagę następujące elementy charakterystyczne taboru autobusowego:

- Dostosowanie do przewozu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej
- Dostosowanie pojemności pojazdów do potoków podróży przewidywanych na określonej linii komunikacyjnej
- Dostosowanie do norm ochrony środowiska, tj. zgodność z europejskimi standardami emisji spalin, jak pokazano w poniższej tabeli:

Tabela 31. Europejskie standardy emisji spalin EURO

Norma	Obowiązywała/ obowiązuje od	Opis
EURO 1	1993 r.	Dyrektywa 91/441/EC [11] dla samochodów osobowych oraz dla osobowych i lekkich ciężarówek - 93/59/EEC.
EURO 2	1996 r.	Dyrektywa 94/12/EC (& 96/69/EC) dla samochodów osobowych.
EURO 3	2000 r.	Dyrektywa 98/69/EC [12] dla wszystkich pojazdów.
EURO 4	2005 r.	Dyrektywa 98/69/EC (& 2002/80/EC) dla wszystkich pojazdów.
EURO 5	2009 r.	Dyrektywa 2007/715/EC[13] dla lekkich samochodów osobowych i służbowych.
EURO 6	2014 r.	Dyrektywa 2007/715/EC[13] dla ciężkich pojazdów samochodowych.

8.8. POLITYKA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU I ZWIĘKSZENIE UDZIAŁU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Zasada zrównoważonego rozwoju oznacza równowagę i integrację pomiędzy aspektem społecznym i gospodarczym a ochroną środowiska. Dotyczy to również transportu. Poprawa, jakości systemu transportowego w zasadniczy sposób wpływa na rozwój gospodarczy i społeczny danego regionu.

Zasada zrównoważonego rozwoju została wprowadzona do polskiego systemu prawnego w art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej: „Rzeczpospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”. Zrównoważony rozwój jest, więc fundamentem, na którym powinny opierać się dokumenty strategiczne, krajowe i lokalne, w odniesieniu do wszelkich dziedzin, społecznych i gospodarczych, funkcjonowania kraju i jego poszczególnych regionów. Dotyczy to szczególnie miast - poprawienie stanu środowiska naturalnego wpłynie na poprawę warunków życia ich mieszkańców, w konsekwencji, więc spowoduje, że miasta w dłuższej perspektywie pozostaną miejscami zamieszkiwania, nauki, pracy i odpoczynku, postępu społecznego, wzrostu, innowacji i rozwoju.

Włączenie Polski do Unii Europejskiej przyczyniło się do przyjęcia unijnych standardów i regulacji prawnych pozwalających na otwarcie gospodarcze i swobodę przepływu osób, towarów i kapitału. Dotyczy to także transportu - należy wprowadzać w nim uczciwą konkurencję oraz utrzymywać normy techniczne i ekologiczne. Wytyczne europejskiej polityki transportowej zostały zawarte w Białej Księdze z 2001 r., jak również uwzględnione w polskiej polityce transportowej, gdzie, jako podstawowy cel przyjęto poprawę, jakości systemu transportowego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Podstawowym determinantem rozwoju transportu publicznego na obszarze powiatu sieradzkiego wynikającym z Białej Księgi jest, więc konieczność realizacji poprawy jego, jakości przez:

- prowadzenie polityki zrównoważonego rozwoju powiatu, ukierunkowanej na unikanie niepotrzebnego wzrostu mobilności,
- prowadzenie polityki transportowej, zmierzającej do uzyskania równowagi między transportem publicznym a transportem indywidualnym,
- prowadzenie polityki ekologicznej ukierunkowanej na promowanie transportu publicznego o napędzie nieszkodliwym dla środowiska, dostępnego dla wszystkich użytkowników, również dla osób niepełnosprawnych,
- prowadzenie polityki budżetowej i fiskalnej zmierzającej do uwzględnienia w całkowitych kosztach związanych ze świadczeniem usług transportowych wszystkich kosztów zewnętrznych i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury transportowej,
- prowadzenie polityki konkurencyjności zapewniającej otwieranie rynku usług przewozowych.

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój powiatów. Biorąc pod uwagę poziom jego negatywnego oddziaływania na środowisko, należy kłaść szczególny nacisk na zrównoważony rozwój systemu transportowego. Aktywne wdrażanie zrównoważonego rozwoju opiera się przede wszystkim na ograniczaniu zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną. Niebagatelne znaczenie ma tu też ograniczanie natężenia ruchu: decyzje polegające na wprowadzaniu ulic jednokierunkowych, ograniczaniu prędkości maksymalnie do 30 lub 40 km/godz., czy też redukcji miejsc parkingowych, mimo iż są niepopularne, przynoszą oczekiwany efekt środowiskowy.

Wdrażanie zrównoważonego rozwoju oznacza także kreowanie nowych wzorców zachowań komunikacyjnych (m.in. kampanie promujące ruch rowerowy, szczególnie te adresowane do dzieci i młodzieży) oraz rozwijanie i popieranie tańszych, mniej uciążliwych dla środowiska systemów transportu:

- kolejowy - zadaniem jest zintegrowanie transportu miejskiego z kolejowym, tak by doprowadzić do elastycznego, efektywnego systemu komunikacji regionalnej,
- rowerowy - istotny jest rozwój bezpiecznej i zapewniającej wygodne poruszanie się infrastruktury w postaci dróg rowerowych, stref uspokojonego ruchu i parkingów rowerowych. Istotna jest również

koordynacja z komunikacją publiczną w postaci możliwości przewozu rowerów w pojazdach transportu publicznego,

- pieszy - poprawa warunków ruchu pieszego jest często najważniejszym krokiem w programach rewitalizacji centralnych, historycznych części miast. Dzięki zwiększeniu liczby pieszych obszary te odzyskują funkcje turystyczne, rekreacyjne i handlowe.

Tak, więc system transportu realizując zrównoważony rozwój musi:

- intensywnie promować skuteczny i korzystny cenowo transport publiczny oraz jednocześnie racjonalizować transport prywatny,
- budować nowoczesną infrastrukturę transportową oraz modernizować infrastrukturę istniejącą, również przeznaczoną dla ruchu rowerowego i pieszego, a także wyposażać ją w systemy sterowania ruchem,
- używać środki transportu wysokiej jakości, bezpieczne w ruchu i przyjazne dla środowiska, wyposażone w wydajne silniki i układy paliwowe, przystosowane do paliw alternatywnych,
- stosować nowoczesne strategie utylizacji tych środków,
- stosować systemy zarządzania oparte o europejskie normy zarządzania, jakością (EMAS, ISO 14001).

Unia Europejska udziela wsparcia działaniom na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu, zarówno poprzez współfinansowanie inwestycji transportowych, jak i poprzez merytoryczne inicjowanie i patronowanie różnym akcjom informacyjnym. Wskazuje także przesłanki, istotne dla rozwoju systemu transportowego: „najlepszą praktykę”, „innowacyjność” i „zrównoważony rozwój”:

- „najlepsza praktyka” sprowadza się do wykorzystania najlepszych doświadczeń w dziedzinach planowania przestrzennego i zarządzania transportem oraz wspierania komunikacji publicznej. Dziedziny te winny być ze sobą powiązane i uwzględniać cele bezpieczeństwa ruchu drogowego i jakości środowiska,
- „innowacyjność” przejawia się we wdrażaniu nowoczesnych rozwiązań w zakresie planowania przestrzennego i zarządzania transportem. Innowacje powinny być podstawą decyzji dotyczących planowania przestrzennego (lokalizacji miejsc pracy, osiedli mieszkaniowych, innych czynników generujących ruch) oraz zarządzania transportem. Na zachowania komunikacyjne równie ważny wpływ ma uspokojenie ruchu czy priorytet dla autobusów, jak i inwestycje w postaci nowych osiedli mieszkaniowych czy centrów handlowych. Do polityki innowacyjnej należy także rozwój branży telekomunikacyjnej, dającej szansę odciążenia sieci komunikacyjnej: praca czy handel przez Internet mogą stanowić czynnik zmniejszający potrzebę dokonywania podróży,
- „zrównoważony rozwój” wdrażany konsekwentnie przyczynia się do uzyskania takiego podziału zadań przewozowych, w którym główną rolę odgrywa transport przyjazny środowisku.

Tak, więc system transportowy, realizując zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy, wymusza koordynację (a nawet podporządkowanie) wszelkich działań politycznych, gospodarczych i społecznych z wymogami ochrony środowiska i w tym aspekcie opiera się na następujących zasadach:

- polityka przestrzenna - zagospodarowanie terenu ukierunkowane na ograniczanie zapotrzebowania na transport (wielofunkcyjność osiedli miejskich),
- polityka gospodarcza - rozwój poszczególnych gałęzi gospodarki ukierunkowany na zmniejszanie ich transportochłonności (rozwój kolejowego przewozu towarów, wprowadzanie tranzytu kolejowego ograniczającego tranzytowy transport samochodowy),
- polityka społeczna - kreowanie nowych zachowań komunikacyjnych (zachęcanie do korzystania z komunikacji publicznej oraz do korzystania z niesilnikowych środków transportu).

8.9. WYMOGI STOSOWANIA EKOLOGICZNYCH NAPĘDÓW W POJAZDACH PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Ograniczenia emisji spalin silników autobusowych wprowadzone zostaną wymogami obowiązującej od 2014 roku normy Euro 6. W przypadku zakupu taboru używanego, eksploatowanego głównie w okresach szczytowych, dopuszcza się autobusy nie spełniające wyżej opisanych wymogów czystości spalin, jednak powinny one spełniać, co najmniej normy Euro 3.

9. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZOWEGO W TRANSPORCIE PUBLICZNYM

9.1. ASPEKTY PRAWNE ZARZĄDZANIA TRANSPORTEM PUBLICZNYM

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.jedn. Dz.U. z 2015 r, poz., 1440) jako podstawowy akt prawny regulujący zasady zarządzania transportem publicznym definiuje publiczny transport zbiorowy, jako powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.

Wspomniana ustawa nie jest jedynym aktem prawnym, w którym znajdujemy regulacje dotyczące organizacji i zarządzania transportem publicznym. Inne akty prawne to między innymi:

- 1) ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2015 r. poz. 611);
- 2) ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2013 r. poz. 1458);
- 3) ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;
- 4) ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
- 5) ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2015 r. poz. 584, z późn. zm.5));
- 6) ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2013 r. poz. 758 i 1014 oraz z 2014 r. poz. 1554);

- 7) Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. 2001 Nr 142, poz. 1592 ze zm.);
- 8) Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2013 r., poz. 594).

Powiatowy przewóz osób wykonywany jest w granicach, co najmniej dwóch gmin (warunkiem jest jednocześnie niewykraczanie poza teren powiatu) lub w granicach, co najmniej 2 powiatów sąsiadujących, które zawarły porozumienie międzypowiatowe lub stworzyły związek międzypowiatowy).

W świetle prawnym za organizację publicznego transportu zbiorowego odpowiada organizator, którym jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora publicznego transportu zbiorowego, zwanego dalej „operatorem”, lub przewoźnika spełniających warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób.

Operatorem w rozumieniu tejże ustawy 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.

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

Na szczeblu powiatowym organizatorem odpowiedzialnym za organizację transportu publicznego jest:

- powiat:

- a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
- b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie.

- związek powiatów na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów tworzących związek powiatów.

Na szczeblu wojewódzkim i gminnym organizatorem jest:

- województwo:

- a) na linii (sieci) komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz transporcie morskim

- b) właściwym ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich;
- c) któremu na mocy porozumienia międzywojewódzkiego inne województwa przekazały zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii (sieci) komunikacyjnej na terenie województw będących w porozumieniu

- gmina

- a) w gminnych przewozach pasażerskich na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej, albo, której, na mocy porozumienia między gminami, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin, które zawarły porozumienie,
- c) związek międzygminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin tworzących związek międzygminny,

Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego wykonuje w przypadku :

- 1) gminy – wójt, burmistrz albo prezydent miasta;
- 2) związku międzygminnego – zarząd związku międzygminnego;
- 3) miasta na prawach powiatu – prezydent miasta na prawach powiatu;
- 4) powiatu – starosta;
- 5) związku powiatów – zarząd związku powiatów;
- 6) związku powiatowo-gminnego – zarząd związku powiatowo-gminnego;
- 7) związku metropolitalnego – zarząd związku metropolitalnego;
- 8) województwa – marszałek województwa.

Organizator zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym jest zobowiązany do:

- 1) planowania rozwoju transportu;
- 2) organizowania publicznego transportu zbiorowego;
- 3) zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

Zadania związane z organizowaniem publicznego transportu zbiorowego zostały szczegółowo określone w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym jednak nie jest to zamknięta lista zadań. Należą do nich między innymi:

- 1) badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;

- 2) podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;
- 3) zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego,
- 4) ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora;
- 6) przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 7) zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 8) ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym, w świetle wspomnianej wyżej ustawy polega między innymi na:

- 1) negocjowaniu i zatwierdzaniu zmian do umowy z operatorem;
- 2) ocenie i kontroli realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 3) kontroli nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego,
- 4) współpracy przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- 5) analizie realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 6) dokonywaniu zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych;
- 7) zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu;
- 8) administrowaniu systemem informacji dla pasażera.

Istotą i celem ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz innych ustaw regulujących organizację transportu publicznego jest wychodzenie naprzeciw potrzebom i oczekiwaniom społecznym w zakresie transportu zbiorowego i zmiana dotychczasowego sposobu funkcjonowania przewozów w transporcie publicznym. Nie ulega wątpliwości, że główną rolę w organizacji publicznego transportu zbiorowego ustawodawca wyznaczył organizatorowi, na którym spoczywają obowiązki ustawowe w tym zakresie.

9.2. WYBÓR OPERATORA

Zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (dalej „ustawa ptz”), która określa zasady organizacji rynku transportu publicznego, w tym zarządzanie usługami przewozowymi na tym rynku a także reguluje kwestie związane z finansowaniem transportu publicznego w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, organizator publicznego transportu zbiorowego, którym jest właściwa jednostka samorządowa albo minister właściwy do spraw transportu, musi zapewnić funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Jest to jeden z podstawowych celów nałożonych na organizatora przez ustawodawcę. Organizowanie publicznego transportu zbiorowego, w praktyce będzie realizowane poprzez umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierane z operatorem publicznego transportu zbiorowego, tj. samorządowym zakładem budżetowym oraz przedsiębiorcą uprawnionym do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu.

Zgodnie z w/w Ustawą wybór operatora i zawarcie umowy o świadczenie usług może nastąpić w trzech trybach tj.:

- a) ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 223, poz. 1655, z późn. zm.),
- b) ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. Nr 19, poz. 101),
- c) umowy zawartej bezpośrednio zgodnie z art. 22 ustawy ptz

chyba, że organizator będzie realizował przewozy w formie samorządowego zakładu budżetowego.

Organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku, gdy:

- 1) średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300.000 kilometrów rocznie albo
- 2) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo
- 3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo
- 4) wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa powyżej

Ustawa stanowi, że jeżeli bezpośrednio zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, progi, o których mowa powyżej, mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie

wyższej niż 2 000 000 euro lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie. Regulacje dotyczące umowy zawieranej bezpośrednio stanowią *lex specialis* w stosunku do przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych oraz ustawy o koncesji na roboty budowlane i usługi.

Do decyzji organizatora pozostawia się wybór trybu, w jakim będzie następować wskazanie operatora.

Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w art. 7 ust. 2 nakłada na każdego organizatora obowiązek publikowania, najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej lub przed bezpośrednim zawarciem umowy, informacji związanych z tymi trybami w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Postanowiono podobną regulację wprowadzić na poziomie krajowym (art. 23 ustawy ptz), z tą różnicą, że rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 zwalnia z ww. obowiązku, jeżeli umowa dotyczy świadczenia usług w wymiarze mniejszym niż 50 000 kilometrów rocznie, natomiast ustawa ptz przewiduje również w takim przypadku obowiązek publikacji ogłoszenia, z tym, że termin skrócono do sześciu miesięcy.

Ogłoszenie powinno zawierać, co najmniej:

- 1) nazwę (firmę) i adres zamawiającego (organizatora);
- 2) określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia – warto rozważyć wskazanie dwóch trybów wyboru operatora, (jako podstawowego – trybu przetargowego zapewniającego uczciwą konkurencję oraz jako warunkowego – bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jako trybu, który będzie zastosowany przez organizatora wyłącznie w przypadku, gdy zostanie unieważnione postępowanie przetargowe).
- 3) określenie rodzaju transportu oraz linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy,
- 4) przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w tym trybie.

Dodatkowe wymagania w zakresie treści ogłoszenia, ze względu na specyfikę trybu określa również stosowna ustawa regulująca dany tryb.

Organizator, po wybraniu najkorzystniejszej oferty na podstawie warunków i kryteriów określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, w terminie 30 dni od dnia przekazania zawiadomienia o wyborze oferty, zawiera z przedsiębiorcą umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 25 ust. 1 ustawy ptz).

Przepisy ustawy ptz określają zawartość projektu umowy o świadczenie usług transportowych, do których zgodnie z art. 25 ust 3 ustawy ptz należą:

- 1) opis usług wynikających z zamówienia;
- 2) linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa;
- 3) czas trwania umowy;

- 4) warunki dotyczące norm, jakości oraz podnoszenia, jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 5) wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- 6) warunki zmiany opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli stroną umowy, której przysługują wpływy z tych opłat, jest operator;
- 7) warunki, na jakich jest dopuszczalne podwykonawstwo w realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 8) sposób rozpatrywania przez operatora skarg i reklamacji składanych przez pasażerów oraz przyznawania ewentualnych odszkodowań wynikających z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 9) częstotliwość składania sprawozdań z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym informacji dotyczących liczby pasażerów na danej linii komunikacyjnej;
- 10) zasady rozliczeń, w szczególności zasady podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania przez operatora ulg ustawowych oraz ulg ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora;
- 11) zasady rozliczeń za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie tych usług z przyczyn niezależnych od operatora;
- 12) stroną umowy, której przysługują wpływy z opłat, o których mowa w pkt 6;
- 13) stroną umowy, która jest zobowiązana do wykonania obowiązku, o którym mowa w art. 46 ust. 1 pkt 3, 6 oraz 9;
- 14) sposób dystrybucji biletów;
- 15) sposób, w jaki jest obliczana rekompensata;
- 16) stroną umowy, która obowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi;
- 17) warunki korzystania ze środków transportu organizatora, jeżeli są udostępnione operatorowi;
- 18) warunki wykorzystywania środków transportu w zależności od natężenia ruchu pasażerów;
- 19) warunki zakupu przez operatora środków transportu drogowego niezbędnych do realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 20) zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów;

- 21) w transporcie kolejowym – zakres korzystania z infrastruktury, w szczególności zakres przepustowości trasy oraz standard, jakości dostępu będące przedmiotem umowy;
- 22) kary umowne;
- 23) warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

Warunki umowy oczywiście są dostosowywane do potrzeb organizatora transportu i przygotowywane indywidualnie.

Umowa zgodnie z art. 25 ust.2 ustawy ptz, jest zawierana na czas oznaczony, nie dłuższy niż:

- 1) 10 lat – w transporcie drogowym;
- 2) 15 lat – w transporcie kolejowym, z zastrzeżeniem art. 22 ust. 7;
- 3) 15 lat – w transporcie innym szynowym, linowym, linowo - terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej.

W przypadku wykonywania przez operatora przewozów o charakterze użyteczności publicznej bez umowy, przewidziano karę pieniężną w wysokości 10 000 zł (art. 59 ust. 1 projektu).

Wyznaczenie sieci o charakterze użyteczności publicznej jest istotne z punktu widzenia dalszego finansowania transportu publicznego w powiecie sieradzkim. Refundacje z tytułu stosowania ulg ustawowych realizowane są z budżetu Państwa. Obecnie refundacje te stosowane są na wszystkich liniach, zgodnie z wydanymi zezwoleniami na przewóz osób w krajowym transporcie drogowym. Począwszy od 1 stycznia 2017 r. refundacje z tytułu stosowania ulg ustawowych realizowane będą wyłącznie na liniach, które uzyskają status linii użyteczności publicznej. Podmioty realizujące przewozy na tych liniach określani będą, jako Operatorzy tych linii. Na pozostałych liniach nadal będzie możliwe stosowanie przez przewoźników ulg tylko handlowych, które jednakże nie będą refundowane z budżetu Państwa i ich stosowanie będzie odbywało się na ryzyko przewoźnika.

W związku z powyższym w przypadku przewozów autobusowych najbardziej efektywnym trybem wyboru takich operatorów dla powiatu sieradzkiego powinna być koncesja, o ile nieskuteczny będzie tryb wyboru operatora w wyniku bezpośredniego przyznania. W tym przypadku wybór operatora mógłby się odbywać na poszczególne linie bądź na pewne grupy tych linii. Jednym z podstawowych kryteriów przetargu na udzielenie koncesji powinna być liczba kursów w dobie na każdej linii. W ten sposób Starosta Sieradzki będzie miał aktywne narzędzie w kreowaniu autobusowej polityki przewozowej. Taka sytuacja może poprawić dostępność komunikacyjną mieszkańcom powiatu sieradzkiego.

9.3. PRZYGOTOWANIE OFERTY PRZEWOZOWEJ

W celu przygotowania optymalnej oferty przewozowej dla mieszkańców powiatu sieradzkiego należy w pierwszej kolejności poznać ich preferencje komunikacyjne. Preferencje te zostały określone na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych mieszkańców powiatu.

Preferencje pasażerów korzystających z publicznego transportu pasażerskiego przedstawiono w poniższej tabeli.

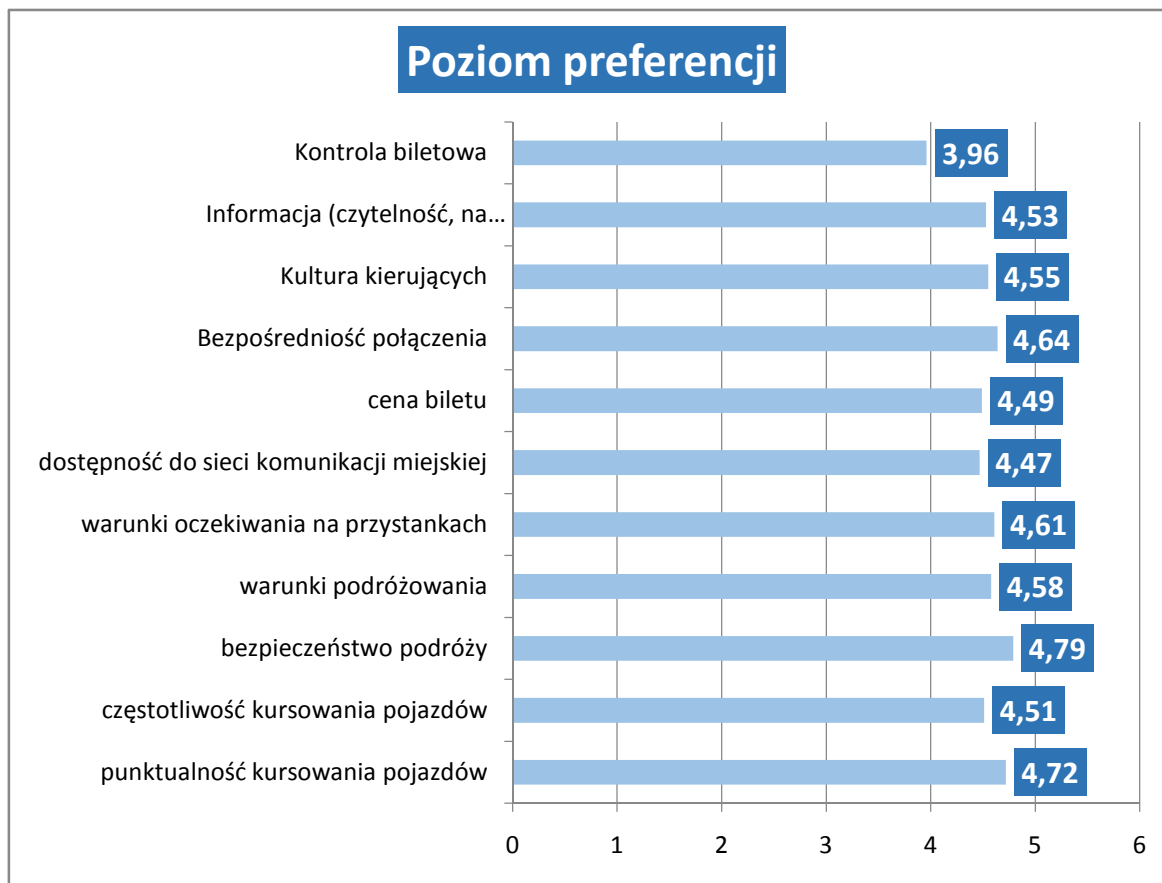
Tabela 32. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji

L.p.	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji
1	punktualność kursowania pojazdów	4,73
2	częstotliwość kursowania pojazdów	4,51
3	bezpieczeństwo podróży	4,79
4	warunki podróżowania	4,58
5	warunki oczekiwania na przystankach	4,61
6	dostępność do sieci komunikacji miejskiej	4,47
7	cena biletu	4,49
8	Bezpośredniość połączenia	4,64
9	Kultura kierujących	4,55
10	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	4,53
11	Kontrola biletowa	3,96

Źródło: opracowanie własne

Pasażerowie uczestniczący w badaniu ankietowym za najważniejszą cechę uznali bezpieczeństwo podróży (4,79) oraz punktualność kursowania pojazdów (4,73) natomiast za najmniej istotną dostępność do sieci komunikacji miejskiej (4,47) oraz kontrolę biletową (3,96).

Wykres 11. Preferencje podróżnych



Źródło: opracowanie własne

OCENA JAKOŚCI USŁUG

Ocenę jakości usług osób korzystających z publicznego transportu pasażerskiego przedstawiono w poniższej tabeli.

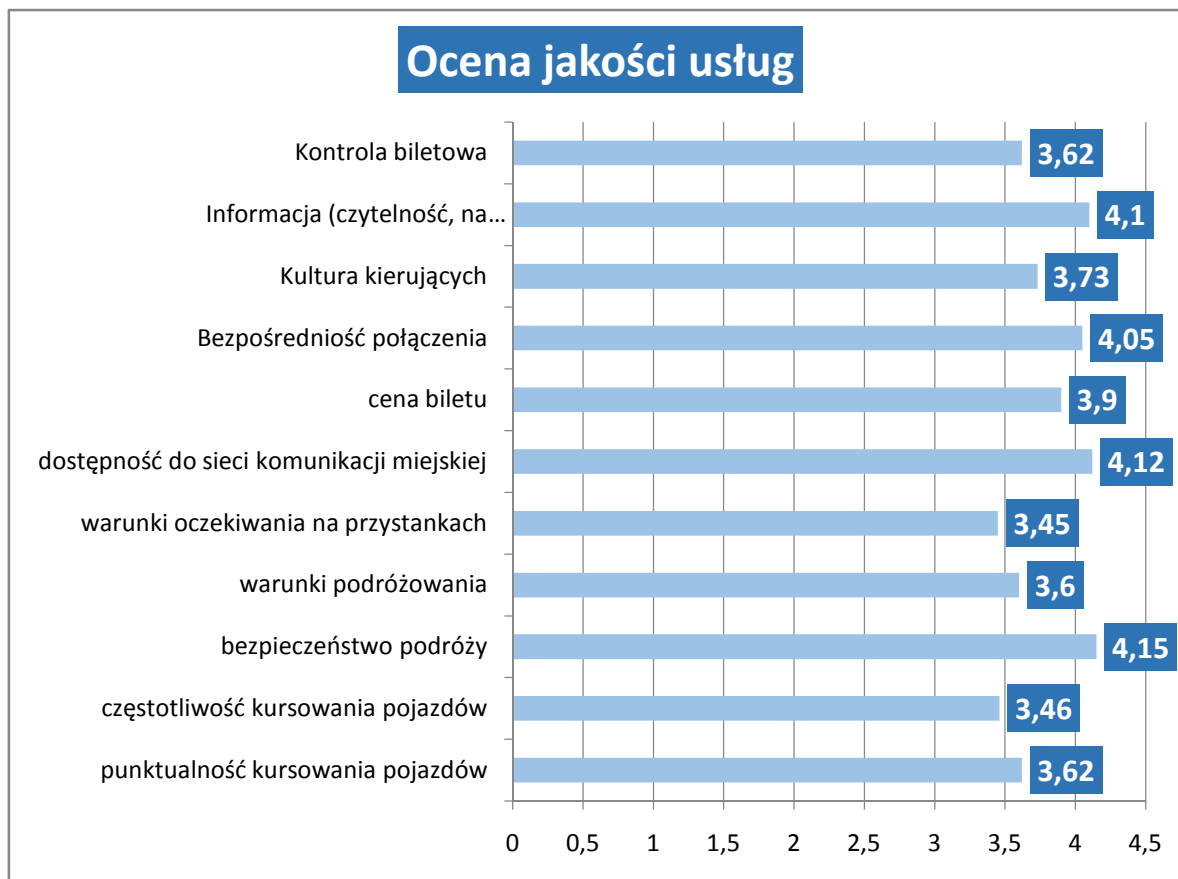
Tabela 33. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji

L.p.	Cecha usługi przewozu	Ocena jakości usług
1	punktualność kursowania pojazdów	3,62
2	częstotliwość kursowania pojazdów	3,46
3	bezpieczeństwo podróży	4,15
4	warunki podróżowania	3,6
5	warunki oczekiwania na przystankach	3,45
6	dostępność do sieci komunikacji miejskiej	4,12
7	cena biletu	3,9
8	Bezpośredniość połączenia	4,05
9	Kultura kierujących	3,73
10	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	4,1
11	Kontrola biletowa	3,62

Źródło: opracowanie własne

Podróżni uczestniczący w badaniu ankietowym najwyżej ocenili bezpieczeństwo podróży oraz dostępność do sieci komunikacji publicznej. Stosunkowo najniżej zostały ocenione warunki podróżowania oraz częstotliwość kursowania pojazdów.

Wykres 12. Ocena jakości usług



Źródło: opracowanie własne

LUKI JAKOŚCIOWE, PREFERENCJE VERSUS OCENY RESPONDENTÓW

Zastosowane narzędzie badawcze dało możliwość oszacowania luk jakościowych względnej i bezwzględnej.

Luka jakościowa względna stanowi różnicę pomiędzy rzeczywistymi oczekiwaniami respondentów a ich odnotowanymi w trakcie badań ocenami usług transportowych,

Luka jakościowa bezwzględna stanowi różnicę pomiędzy maksymalnymi, wzorcowymi na najwyższym poziomie (5) oczekiwaniami respondentów a rzeczywistymi ich oczekiwaniami.

Tabela 34. Luki jakościowe względne i bezwzględne

	Cecha usługi przewozu	Preferencje maksymalne	Preferencje rzeczywiste podróżnych	Ocena jakości usług	Względna luka jakościowa	Bezwzględna luka jakościowa
1	Punktualność kursowania pojazdów	5	4,73	3,62	1,1	1,38
2	Częstotliwość kursowania pojazdów	5	4,51	3,46	1,05	1,54
3	Bezpieczeństwo podróży	5	4,79	4,15	0,66	0,85
4	Warunki podróżowania	5	4,58	3,6	0,97	1,4
5	Warunki oczekiwania na przystankach	5	4,61	3,45	1,14	1,55
6	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	5	4,47	4,12	0,37	0,88
7	Cena biletu	5	4,49	3,9	0,57	1,1
8	Bezpośredniość połączenia	5	4,64	4,05	0,59	0,95
9	Kultura kierujących	5	4,55	3,73	0,84	1,27
10	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	5	4,53	4,1	0,45	0,90
11	Kontrola biletowa	5	3,96	3,62	0,36	1,38

Źródło: opracowanie własne

Największa luka jakościowa względna wystąpiła dla cech:

- Warunki oczekiwania na przystankach (1,14)
- Punktualność kursowania pojazdów (1,59)

Najmniejsza luka jakościowa względna wystąpiła dla następujących cech:

- Dostępność do sieci komunikacji miejskiej (0,37)
- Kontrola biletowa (0,36)

Największa luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- Warunki oczekiwania na przystankach (1,55)
- Częstotliwość kursowania pojazdów (1,54)

Najmniejsza luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- Bezpieczeństwo podróży (0,85)
- Dostępność do sieci komunikacji miejskiej (0,88)

9.4. ZASADY PROJEKTOWANIA ROZKŁADÓW JAZDY

Rozkład jazdy, obejmujący trasę, przystanki i godziny odjazdów, jest podstawowym elementem oferty przewozowej. Musi być opracowany według określonych zasad, zapewniających jego dostosowanie do potrzeb przewozowych i warunków ruchu. Rozkład jazdy jest dla przewoźników planem pracy pojazdów a dla pasażerów stanowi podstawowy element oferty przewozowej.

Rozkład jazdy powinien odpowiadać rozkładowi czasowemu i przestrzennemu potrzeb przewozowych, musi, więc uwzględniać wiele elementów takich jak:

- ✓ zróżnicowaną w przekroju rodzajów dni tygodnia i pór dnia częstotliwość kursowania pojazdów oraz liczbę kursów wykonywanych,
- ✓ warunki ruchu, znajdujące odbicie w czasach przejazdów,
- ✓ czasy postojów,
- ✓ okres funkcjonowania linii,
- ✓ liczbę zaangażowanego taboru,
- ✓ czas pracy kierowców,

Prace związane z konstrukcją rozkładu jazdy powinny rozpocząć się od szczegółowej analizy wyników badań potrzeb przewozowych lub popytu. Badania marketingowe potrzeb przewozowych pozwalają na określenie potencjalnej wielkości popytu na poszczególnych połączeniach komunikacyjnych i powinny przesądzać o ich celowości.

9.5. PROJEKTOWANIE SYSTEMÓW TARYFOWO-BILETOWYCH I DYSTRYBUCJA BILETÓW

Jednolity system poboru opłat za bilety jest o tyle istotnym elementem usług przewozowych gdyż pozwala na usprawnienie działania komunikacji publicznej, ponadto niesie korzyści zarówno dla użytkowników komunikacji publicznej jak i operatorów. Obecnie najczęściej wykorzystywanym systemem jest system opierający się na sprzedaży biletu w pojeździe poprzez kasę fiskalną. Jest to system, który należałoby wzbogacić o możliwość zakupu biletów w kasach biletowych usytuowanych w pobliżu węzłów przesiadkowych.

Dodatkowo istotną kwestią dotyczącą pobierania opłat za bilety jest rozmieszczenie miejsc sprzedaży tychże biletów na terenie całego powiatu, po to by wszyscy mieszkańcy mieli do nich w miarę swobodny dostęp.

Najbardziej adekwatnym rozwiązaniem jest tu rozlokowanie punktów sprzedaży biletów lub automatów biletowych w każdej miejscowości na terenie powiatu, która jest siedzibą gminy. Automaty biletowe mają umożliwić pasażerom szybki i wygodny zakup biletu.

Warto podkreślić, że zakup biletu w automacie wiąże się z oszczędnością czasu, z dostępnością usługi przez całą dobę. Automat powinien też oprócz płatności monetami i banknotami przyjmować płatność bezgotówkową (płatność kartą).

Wyżej zaproponowane rozwiązanie jest adekwatne do warunków rynkowych i potrzeb transportowych mieszkańców powiatu.

10. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH

10.1. FORMY I ŹRÓDŁA FINANSOWANIA USŁUG PRZEWOZOWYCH

Zgodnie z art. 50 ust. 1 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

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

Na mocy ustawy z dnia 20 czerwca 1992 roku o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu Ustawodawca określając trzy główne sposoby finansowania publicznego transportu zbiorowego, określa także trzy główne źródła tego finansowania jak poniżej:

1. Środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem,
2. Środki z budżetu państwa,
3. Wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe.

Zgodnie z art. 52 ust. 1 Ustawy operatorowi przysługuje rekompensata, jeżeli wykaże, że podstawą poniesionej straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody i poniesione koszty, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt. 2 proporcjonalnie do poniesionej straty. Z tego wynika, że rekompensata jest podstawową formą finansowania przewozów nierentownych niezależnie od tego, kto jest organizatorem transportu.

Natomiast w przypadku, gdy operatorem jest podmiot wewnętrzny w rozumieniu Rozporządzenia 1370/2007 w ramach rekompensaty przysługuje mu także rozsądny zysk, o którym mowa w załączniku do Rozporządzenia 1370/2007. W praktyce rozsądny zysk zgodnie z europejskimi doświadczeniami powinien oscylować wokół 5-6% w naszej praktyce jest to bliżej 2-3%.

Warto też zauważyć, że wypłata rekompensaty nie jest czynnością automatyczną. Ustawodawca wprowadził w tym względzie pewien rodzaj procedury, który ma zapewnić, aby operator transportu nie otrzymał nadmiernej rekompensaty od organizatora.

Zgodnie z art. 53. Ust. 1 Ustawy właściwy organizator przekazuje operatorowi rekompensatę, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2, jeżeli operator poniósł stratę i złożył wniosek o rekompensatę w trybie określonym w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W powyższym wniosku operator jest zobligowany do określenia wysokości utraconych przychodów i poniesionych kosztów, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2, obliczoną zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) nr. 1370/2007, a także załączenia dokumentów potwierdzających wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów. Zgodnie z art. 54 ust. 1 Ustawy organizator weryfikuje wniosek i dokumenty przedstawione przez operatora, stanowiące podstawę obliczenia rekompensaty. W przypadku pozytywnego wyniku weryfikacji organizator:

1. Występuje do właściwego marszałka województwa z wnioskiem o przekazanie rekompensaty w części stanowiącej zwrot utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym do wysokości poniesionej z tego tytułu straty,

Wypłata przyznana operatorowi rekompensatę w zakresie poniesionej straty z tytułu:

- a. Realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- b. Utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora.

FORMY I ŹRÓDŁA FINANSOWANIA POWIATOWEGO TRANSPORTU DROGOWEGO

Powiatowy transport drogowy jest finansowany z dwóch głównych źródeł:

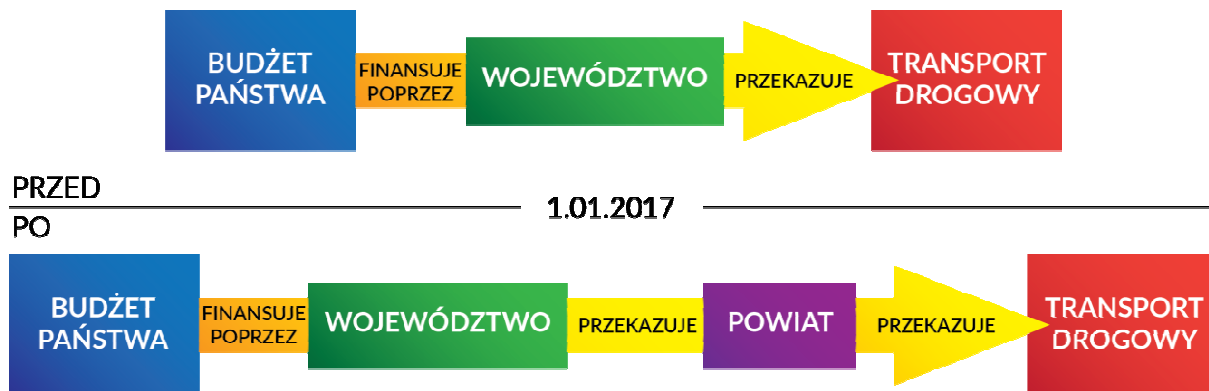
1. Przychody ze sprzedaży biletów
2. Refundacji utraconych przychodów, wynikających ze stosowania ulg ustawowych

Na wielkość przychodów ze sprzedaży biletów wpływają następujące czynniki:

1. Konkurencyjność oferty
 - a. Dopasowanie rozkładu jazdy do oczekiwań pasażerów
 - b. Częstotliwość kursowania
 - c. Jakość taboru

2. Wielkość popytu na usługi przewozowe
3. Poziom cen biletów

Schemat 1. Zasady finansowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym



Źródło: opracowanie własne

Zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1992 roku o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, koszty związane z finansowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów pokrywane są z budżetu państwa.

W latach 2004-2007, zgodnie z art. 8 a ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, finansowanie uprawnień do ulgowych autobusowych przejazdów pasażerskich należało do zadań własnych samorządów województw. Zgodnie z nowelizacją ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, dopłaty do ulgowych pasażerskich przewozów autobusowych od stycznia 2008 roku są zadaniem z zakresu administracji rządowej finansowanym z dotacji celowej pochodzącej z budżetu państwa. Koszty obsługi administracyjnej dopłat ponosi samorząd województwa. Kwotę dopłaty stanowi różnica pomiędzy wartością sprzedaży biletów obliczoną wg. cen nieuwzględniających ulgi a wartością sprzedaży tych biletów w cenach uwzględniających ulgi. W imieniu budżetu państwa, dopłaty z tytułu stosowania obowiązujących ustawowych ulg w przewozach pasażerskich, przekazują podmiotom wykonującym krajowe drogowe przewozy osób samorzady województw. Dopłaty przysługują wyłącznie z tytułu stosowania obowiązujących ulg ustawowych, a zasady ich przekazywania określają umowy zawierane pomiędzy samorządami województw a przewoźnikami.

Od 1 stycznia 2017 roku środki te będą przekazywane przez właściwego organizatora przewozów operatorom wyłonionym w trybie przetargu lub zlecenia bezpośredniego, udzielonego przez tego organizatora. Jeśli do tego czasu zostanie utworzony związek powiatów lub podpisane zostaną stosowne porozumienia, to właściwym organizatorem przewozów na tym obszarze będzie związek powiatów lub jeden ze starostów, któremu przekazane zostaną uprawnienia do organizacji przewozów.

Po powołaniu międzypowiatowego organizatora transportu kołowego podstawowe źródła finansowania będą następujące:

- Przychody ze sprzedaży biletów
- Refundacje utraconych przychodów w rezultacie stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych biletów,
- Dopłaty z budżetów jednostek samorządu terytorialnego, w szczególności gmin do zamawianych usług

W przypadku, jeśli organizator międzypowiatowego transportu kołowego z uwagi na brak środków w budżetach integrujących się jednostek samorządu terytorialnego nie będzie w stanie realizować dopłat to finansowanie transportu publicznego będzie się odbywać jak poniżej:

- Przychody ze sprzedaży biletów
- Refundacje utraconych przychodów w rezultacie stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych biletów,
- Dopłaty z budżetów jednostek samorządu terytorialnego, w szczególności gmin do zamawianych usług.

Wybór operatora na liniach użyteczności publicznej da możliwość organizatorowi większy wpływ na ofertę przewozową operatora w zakresie rozkładu jazdy, również ceny za przejazd. Ale może się okazać, że w sytuacji poprawy oferty przewozowej dla podróżnych niezbędne będą dopłaty z budżetów jednostek samorządu terytorialnego w tym szczególnie gmin.

STWORZENIE ZWIĄZKU POWIATÓW

Jedną z form efektywnego zarządzania transportem publicznym w powiecie sieradzkim może być powołanie związku powiatów. Aby tak się stało konieczne jest przede wszystkim określenie zasad finansowania jednostki zarządzającej transportem. Takie zasady to:

- Udział wszystkich członków w nakładach i kosztach działalności wspólnej wykonywanej w ramach związku oraz udziału w ewentualnych zyskach i stracie
- Udział uczestnika związku obejmuje składkę członkowską oraz wpłaty uczestników związku na dofinansowanie statutowych zadań związku

STWORZENIE SPÓŁKI POWIATÓW

O przystąpieniu powiatu do spółki decydują organy uchwałodawcze jednostki samorządu terytorialnego, w naszym przypadku rada powiatu. Rodzi to ryzyko związane z możliwością upolitycznienia decyzji o przystąpieniu do spółki. Konstrukcja prawna spółki powiatów umożliwi rozłożenie odpowiedzialności i ryzyka na wszystkich wspólników, stosownie do udziałów. Poważnym ryzykiem jest jednak możliwość wyjścia ze spółki jednego lub kilku wspólników.

Spółka powiatów może również zapewnić obsługę jednostek samorządu terytorialnego, które nie przystąpiły do spółki, chodzi tu przede wszystkim o gminy lub związki gmin. Do spółki mogą również przystępować zainteresowane

gminy. Wspólnicy na podstawie uchwał organów uchwałodawczych przyznają dopłaty do spółki. Spółka powiatów w tym przypadku będzie pełniła funkcje organizatora przewozów. Warto podkreślić, że operator powinien być zakontraktowany bezpośrednio przez jednostkę samorządu terytorialnego będącą organizatorem na mocy porozumień powiatowych. W przypadku, gdy występuje kilku udziałowców spółki pełniącej funkcję organizatora, podmiotem zatrudniającym operatora jest ten samorząd, który na mocy porozumień powiatowych jest organizatorem. Spółka zastępuje, bowiem jednostkę budżetową lub wydział merytoryczny na szczeblu powiatu, jako organizatora.

Jednym z działań podnoszącym efektywność ekonomiczną w powiatowej komunikacji autobusowej jest rezygnacja przez gminy z zamawiania tzw. „przewozów zamkniętych” (dowóz dzieci do szkoły podstawowej, gdy znajduje się ona powyżej 3 km od miejsca zamieszkania i powyżej 4 km w przypadku gimnazjum przy zapewnieniu wszystkim dzieciom miejsc siedzących) na rzecz „przewozów otwartych”, w których będzie można uzyskać dopłaty do imiennych okresowych biletów ulgowych dzieci i młodzieży szkolnej. Przewozy dzieci i młodzieży w ramach komunikacji ogólnodostępnej muszą być jednak odpowiednio zorganizowane pod kątem zapewnienia wymaganych warunków. Zaoszczędzone w przedstawiony sposób środki mogą być przeznaczone na dopłaty do utrzymania między-powiatowego przewoźnika (operatora) kołowego lub organizatora drogowego transportu zbiorowego.

W świetle UPTZ nie jest możliwe łączenie działalności organizatorskiej i przewozowej. W pierwszej kolejności, w celu wyłonienia podmiotu prowadzącego działalność przewozową należy rozpatrywać procedurę przetargową. W określonych przypadkach, ze względów politycznych, społecznych i ekonomicznych można brać pod uwagę bezpośrednie powierzenie zadań przewozowych.

Podsumowując ten rozdział należy dodać, że powiat sieradzki w roku 2015 nie przeznaczył żadnych środków na transport publiczny oraz nie ma tego w planach na rok 2016.

10.2. RENTOWNOŚĆ LINII KOMUNIKACYJNYCH

Istotna w określeniu efektywności ekonomicznej realizowanego przewozu osób na konkretnym połączeniu jest rentowność linii komunikacyjnej.

Wskaźnik ten oblicza się na podstawie przychodów się ze sprzedaży biletów plus ewentualna rekompensata oraz kosztu wozokilometra zrealizowanego na danej linii. Wskaźnik ten obliczany jest według poniższego wzoru:

$$Ra = \frac{Ia - CEa}{Ia} (\%)$$

Ia – przychód ze sprzedaży biletów na linii komunikacyjnej *a* (zł/wozokilometr)

CEa – koszt wozokilometra zrealizowanego na linii komunikacyjnej

W praktyce wykorzystywany jest parametr odpłatności, obliczany według poniższego wzoru:

$$Pa = \frac{Ia}{CEa} (\%)$$

W Polsce rentowność przewozów w transporcie drogowym jest niska, głównie z powodu wysokich kosztów eksploatacyjnych oraz stale zmniejszającej się liczby pasażerów.

Powiat sieradzki nie dysponuje danymi, obrazującymi rentowność linii komunikacyjnych uruchamianych przez przewoźników na terenie powiatu. Z uwagi na fakt, że ryzyko wszystkich połączeń autobusowych w powiecie sieradzkim ponosi przewoźnik, dlatego realizuje on takie przewozy, które nie przynoszą mu strat chyba, że godzi się czasowo dopłacać do takich przewozów, aby zrealizować inny cel strategiczny.

11. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZACJI SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA

11.1. INFORMACJA PASAŻERSKA W WĘZŁACH PRZESIADKOWYCH, NA DWORCACH I PRZYSTANKACH

Zgodnie z Ustawą o Publicznym Transporcie Zbiorowym rolą organizatora transportu zbiorowego jest między innymi (art. 15 pkt. 1) zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:

- standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
- systemu informacji dla pasażera.

Na prawidłowe funkcjonowanie Sytemu składają się następujące czynniki:

- odpowiedni dostęp: Aby był efektywny wymaga właściwej organizacji systemu informacji pasażerskiej.
- sprawność sytemu: Sprawność działania tego sytemu powinny charakteryzować następujące czynniki takie jak: kompleksowość, dostępność oraz łatwość w aktualizacji danych.

Na System Informacji Pasażerskiej powinny składać się:

- Oznakowania środków transportu (i odpowiednie ich wyposażenie)
- Oznakowania dworców, węzłów przesiadkowych i przystanków (oraz odpowiednie ich wyposażenie)
- Internetowy portal informacyjny

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, pasażer powinien zostać także poinformowany o następujących aspektach funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego:

1. Rozkłady jazdy
2. Obowiązujące opłaty za przejazd

3. Obowiązujące uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego
4. Regulamin przewozu osób środkami publicznego transportu zbiorowego.

Aby spełnić wymogi zawarte w punktach 1-4, stosowne informacje podawane będą pasażerom zarówno na dworcach autobusowych- przede wszystkim w głównych miejscach przesiadkowych- jak i na stronach internetowych przewoźników oraz Organizatora transportu.

Możliwość skorzystania z węzłów przesiadkowych- z uwzględnieniem różnego rodzaju środków transportu (transport intermodalny).

Ważnym elementem komunikacji publicznej jest, jakość obsługi pasażera jeszcze przed odbyciem podróży. Pasażer ma możliwość uzyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz o innych informacjach związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego. Powszechnie stosowanym rozwiązaniem jest udostępnianie takich informacji w Internecie. Innym rozwiązaniem jest tworzenie punktów obsługi pasażera w zakresie:

- Uzyskania informacji dotyczących funkcjonowania komunikacji zbiorowej;
- Zapoznania się z możliwością dotarcia do celu podróży, a w przypadku braku połączenia bezpośredniego także z możliwości dogodnych przesiadek;
- Zapoznania się z obowiązującą taryfą i dokonać zakupu różnego rodzaju biletów;
- Uzyskania informacji o aktualnych zmianach w komunikacji;
- Uzyskania podstawowych informacji turystycznych dotyczących regionu.

Punkt obsługi pasażera powinien być zlokalizowany przy węźle przesiadkowym.

Poprzez funkcjonowanie punktów obsługi pasażera, komunikacja publiczna staje się bardziej przyjazna dla jej użytkowników, ułatwia im przemieszczanie się, udziela niezbędnych informacji oraz kompleksowej obsługi pasażerskiej.

System Informacji Pasażerskiej obejmuje całość informacji pozwalających użytkownikom komunikacji publicznej na swobodne poruszanie się po obszarze objętym usługami transportowymi. W skład tego systemu wchodzi zazwyczaj dwa elementy: informacje stałe (statyczne) i zmienne (dynamiczne).

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

- mapę układu linii komunikacyjnych: dla dni powszednich, świątecznych i komunikacji nocnej
- rozkłady jazdy konkretnych linii
- rozkłady linii dla poszczególnych przystanków
- dodatkowe informacje przesiadkowe
- informacje o planowanych zmianach w rozkładach (podawane z wyprzedzeniem).

Rozkład jazdy zamieszczony na tablicach powinien uwzględniać następujące elementy:

- nazwę przystanku oraz numer porządkowy
- czas dojazdu do poszczególnych miejscowości
- wyróżnienie w rozkładzie węzłów przesiadkowych
- adres strony internetowej, na której będą umieszczone wszystkie rozkłady jazdy
- dane kontaktowe organizatora i operatora transportu

Zintegrowane węzły przesiadkowe powinny zapewnić dostęp do informacji pasażerskiej w zakresie szerszym niż na zwykłym przystanku. Dodatkowo powinny być zawarte informacje o cenach biletów, ulgach oraz regulamin przewozu osób i bagaży. Elementem usprawniającym działanie systemu mogą być elektryczne ekrany wyświetlające aktualne informacje dotyczące obszaru węzła przesiadkowego (min. przyjazdy, odjazdy opóźnienia itp.).

Serwis internetowy, powinien zawierać następujące sekcje tematyczne:

- Rozkłady jazdy:
 - schemat linii komunikacyjnych,
 - wybór linii komunikacyjnej umożliwiający „przejście” do informacji o rozkładach jazdy dla poszczególnych przystanków (z możliwością ich pobrania w formie pliku PDF),
 - wybór dowolnego przystanku na sieci komunikacyjnej umożliwiający podgląd przebiegu poszczególnych linii komunikacyjnych wraz z wyświetleniem rozkładów jazdy,
 - informację czy dany pojazd jest przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych.
- Zasady taryfowo-biletowe:
 - ceny biletów i opłat
 - wykaz ulg
- Obsługa pasażera:
 - regulamin przewozów,
 - procedura wnoszenia skarg i zażaleń.

Dynamiczny system informacji pasażerskiej to rozwiązanie nowoczesne, stosowane zwykle w dużych węzłach komunikacyjnych bądź w obszarach dużego natężenia ruchu komunikacji publicznej. Umożliwia on przedstawianie (wyświetlanie) zmiennej informacji o ruchu taboru w czasie rzeczywistym, tj. z uwzględnieniem faktycznych odchyień ruchu na trasach spowodowanych różnorodnymi czynnikami zewnętrznymi (pogoda, korki, wypadek itd.).

Przykładowa konfiguracja takiego systemu wygląda następująco:

- urządzenia nadawcze GPS zainstalowane w autobusach
- komputer centralny:
 - zbiera informacje z autobusów
 - na podstawie wbudowanych algorytmów wylicza oczekiwane, realne czasy dojazdów do ustalonych miejsc
 - porównuje obliczone czasy z obowiązującym rozkładem jazdy
 - podaje niezbędne informacje na stanowisko operatorskie / dyspozytorskie oraz do serwera komunikacyjnego
- serwer komunikacyjny:
 - wyświetla informację zbiorczą w miejscu ogólnodostępnym, jak pokazano na przykładzie poniżej
 - wyświetla informację indywidualną, dla poszczególnych przystanków / stanowisk odjazdu
 - wyświetla informacje specjalne, zgodnie z dyspozycją operatora systemu.

W przypadku przyspieszenia, bądź opóźnienia pojazdu, system sterowania ruchem i dynamiczna informacja pasażerska na przystanku mogą działać następująco:

- przyspieszony pojazd danej linii zostaje opóźniony poprzez sygnalizację tak, by na przystanek podjechał o właściwym czasie, co ma decydujące znaczenie w przypadku, gdy krzyżuje się z inną linią i występuje przypadek możliwości przesiadki pomiędzy liniami,
- opóźniony pojazd danej linii dostaje specjalny priorytet na skrzyżowaniach wyposażonych w sygnalizację, by skrócić czas opóźnienia,
- w przypadku niemożności odrobienia opóźnienia, dynamiczna informacja pasażerska pokazuje rzeczywisty czas przyjazdu, przez co pasażer odbiera przyjazd pojazdu, jako przyjazd planowy,

co łącznie przyczynia się do pozytywniejszego odbioru komunikacji miejskiej przez pasażerów oraz – przede wszystkim – do poprawienia komfortu poruszania się transportem publicznym.

11.2. INFORMACJA PASAŻERSKA W POJAZDACH

W powiecie sieradzkim w pierwszej kolejności należałoby wprowadzić dynamiczny system informacji pasażerskiej we wszystkich pojazdach komunikacji publicznej. Wyposażenie takie obejmuje przede wszystkim elementy jak: wewnętrzne, elektroniczne tablice informacji pasażerskiej oraz zewnętrzne, elektroniczne wyświetlacze kierunkowe, system monitoringu wewnętrznego, system kontroli parametrów jazdy, oraz urządzenia komunikujące się z osobami niepełnosprawnymi. Dopiero w dalszej perspektywie należałoby rozważyć możliwość wprowadzenia dynamicznej informacji pasażerskiej na przystankach, zwłaszcza w głównych punktach przesiadkowych. Pozwoli to na poprawę komfortu oczekiwania pasażerów.

Bardzo dobrym i potrzebnym miejscem do wyświetlania tego typu informacji byłby punkt przesiadkowy, obejmujący Dworzec Kolejowy oraz Autobusowy. Umieszczone w kilku miejscach wyświetlacze powinny informować o:

- odjazdach kolejnych autobusów (w kolejności chronologicznej);
- opóźnieniach w ruchu oraz awariach;
- odjazdach pociągów

W ten sposób System Informacji Pasażerskiej spełniłby swoją rzeczywistą rolę, integrując różnych dostawców usług oraz służąc całemu miastu. Optymalna realizacja takiego systemu nie jest przedsięwzięciem drogim, jednakże wymaga bardzo dobrego wybrania miejsc do wyświetlania informacji oraz zaprojektowania całego systemu. Możliwe są dwa warianty realizacji:

- Oparcie danych wyświetlanych na panelach tylko o dostępne i przekazywane przez komputer rozkłady jazdy poszczególnych środków transportu;
- Oparcie danych wyświetlanych na panelach zarówno o rozkłady jazdy, jak i o bieżące położenia autobusów, które wraz z informacją o czasach dojazdu i utrudnieniach w ruchu pozwolą na wyświetlanie realnych informacji o odjazdach i opóźnieniach.

Działanie takiej formy informacji pasażerskiej oparte jest na przykład na systemie GPS w każdym autobusie, który może na bieżąco nadzorować każdy pojazd i w ten sposób ustalić dokładny przyjazd na dany przystanek. Dodatkową funkcją tego systemu jest bezpośredni nadzór nad autobusami obsługującymi linie komunikacyjne, co daje możliwość na przykład podmiany autobusu, który uległ awarii, wypadł z kursu itp.

Ważną kwestią dotyczącą organizacji Systemu Informacji Pasażerskiej dla Sieradza jest kwestia regulaminu dotyczącego korzystania z komunikacji miejskiej, a w szczególności uprawnienia do przejazdów ulgowych.

11.1. INFORMACJA PASAŻERSKA NA MIEJSCACH NIEZWIĄZANYCH BEZPOŚREDNIO Z TRANSPORTEM

Informacja o publicznym transporcie zbiorowym powinna także docierać do potencjalnego podróżnego. Bardzo dobrym kanałem docierania do potencjalnego podróżnego jest Internet. Dlatego też informację o ofercie transportu zbiorowego powinna być umieszczona w Internecie szczególnie poprzez wyszukanie potrzebnego nam połączenia komunikacyjnego, która pozwoli zaplanować podróż, uzyskać odpowiednią informację między innymi o czasie i cenie takiego połączenia. Warto, aby taka informacja była zamieszczona na stronie internetowej powiatu sieradzkiego.

12. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

12.1. ZADANIA WYZNACZAJĄCE KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Kierunki rozwoju transportu publicznego na obszarze powiatu sieradzkiego winny być definiowane przez organizatorów transportu publicznego w oparciu o zasady jego zrównoważonego rozwoju. Zakłada on poszukiwanie optymalnego podziału zadań pomiędzy transport publiczny i indywidualny.

Podstawowym zadaniem organizatora transportu na terenie powiatu sieradzkiego jest zwiększanie dostępności komunikacyjnej mieszkańcom oraz poprawę konkurencyjności transportu publicznego.

INTEGRACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO Z INDYWIDUALNYM

Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju obowiązującymi w Unii Europejskiej podział zadań przewozowych w transporcie, w miastach małych i średnich (do 100 000 mieszkańców), powinien kształtować się w proporcji 75% transport indywidualny - 25% transport zbiorowy, lub korzystniejszy dla transportu zbiorowego.

W celu integracji tego transportu pożądanym działaniem byłoby:

- Preferowanie komunikacji publicznej
- Budowa parkingów przy stacji kolejowej w Sieradzu
- Budowa parkingów typu „parkuj i jedź” w węzłach i stacjach przesiadkowych
- Budowa parkingów typu „zaparkuj rower i jedź” w węzłach, stacjach przesiadkowych oraz miejscach użyteczności publicznej.

Taka sytuacja wynika z następujących uwarunkowań:

- zapewnienie możliwości przemieszczania wszystkim mieszkańcom, szczególnie tym, którzy nie mogą lub nie chcą korzystać z komunikacji indywidualnej (cel socjalny),
- umożliwienie w akceptowalnym tempie przemieszczanie się w tych obszarach, w których korzystanie z samochodu jest z różnych względów niewskazane lub nieefektywne (cel funkcjonalny),
- stworzenie alternatywy dla korzystania z samochodu prywatnego (cel ekologiczny, wynikający ze strategii zrównoważonego rozwoju).

ZWIĘKSZENIE ATRAKCYJNOŚCI TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Bardzo ważnym elementem kierunków rozwoju transportu publicznego są podejmowanie przez jego organizatora wysiłki w celu zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego, z jednoczesnym zmniejszaniem poziomu korzystania z komunikacji indywidualnej. Cel ten można uzyskać poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej pod względem dostępności, niezawodności, podniesienia poziomu bezpieczeństwa, komfortu i elastyczności. Optymalny dla powiatu sieradzkiego stopień ich realizacji podaje poniższa tabela.

Tabela 35. Postulaty przewozowe

Lp.	Postulat	Opis
-----	----------	------

1.	Punktualność	<ul style="list-style-type: none"> • Udział odjazdów opóźnionych do 5 min: mniejszy niż 5% • Udział kursów przyspieszonych powyżej 1 min: mniejszy niż 1%
2.	Wygoda	<ul style="list-style-type: none"> • Wskaźnik przeciętnego wieku taboru do 10 lat powyżej 50% • Dodatkowe wyposażenie pojazdów, zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania, np. klimatyzacja • Wyposażenie w niską podłogę, w co najmniej 30% powierzchni pojazdu
3.	Niezawodność	Wskaźnik realizacji rozkładu jazdy mierzony liczbą wykonanych kursów: 98-100%
4.	Dostępność	<ul style="list-style-type: none"> • Udział przystanków wyposażonych w windy przystankowe: przynajmniej 40% <p>Minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z/do przystanku poprzez budowę nowych przystanków lub zatrzymywanie autobusów powiatowej komunikacji pasażerskiej na dodatkowych przystankach np. na żądanie.</p>
5.	Regularność	Utrzymanie zasady regularnej (rytmicznej) obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii, – jako nadrzędnej wytycznej do konstrukcji rozkładów jazdy, dążenie do regularnych odjazdów także w ramach każdej z linii
6.	Czas obsługi i częstotliwość	<p>Standardy częstotliwości obowiązujące na liniach</p> <ol style="list-style-type: none"> a. głównych (nawet, co 20-30 minut) b. pozostałych <ul style="list-style-type: none"> • w dni robocze – w godz. 6-18: 30/40 min, w pozost. porach: 30/60 min • w soboty – w godzinach 8-14: 30/40 min, w pozostałych porach 30/60 min • w niedziele: 60 min, zmniejszona liczba linii <p>Kursowanie linii pozostałych powinno odbywać się z zachowaniem stałych taktów odjazdów z dopuszczeniem uzasadnionych wyjątków</p>
7.	Prędkość	Dążenie do jak najwyższego poziomu prędkości komunikacyjnej
8.	Informacja	<ul style="list-style-type: none"> • Informacja dynamiczna w punktach przesiadkowych • Szeroka informacja statyczna na przystankach • Rozkład jazdy w internecie – wraz z wyszukiwarką połączeń zintegrowaną z rozkładem jazdy pociągów oraz przewoźników prywatnych • Rozkłady jazdy dostępne w autobusach
9.	Koszt	<ul style="list-style-type: none"> • Utrzymanie relacji ceny biletu miesięcznego do jednorazowego nie więcej niż 30:1 • Analiza ekonomiczna wprowadzenia różnego rodzaju biletów • Wprowadzenie biletów długookresowych o większej opłacalności dla pasażerów

Źródło: opracowanie własne

POPRAWA INFRASTRUKTURY KOMUNIKACYJNEJ

Organizator transportu publicznego powinien starać się wprowadzać rozwiązania dotyczące infrastruktury komunikacyjnej jak najbardziej przyjazne dla pasażerów, co w szczególności oznacza, że sieć przystanków powinna zapewniać:

- możliwość wygodnego (najlepiej bezpośredniego) dojazdu z dowolnego punktu całego obszaru obsługiwanego komunikacją publiczną w powiecie,
- odległość do przystanków, możliwą do przebycia przez każdego z użytkowników komunikacji publicznej w sposób bezpieczny i wygodny.

Należy stworzyć sieć o jak największej gęstości, by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. Dostępność sieci definiuje się jako całkowity czas dotarcia do transportu przystanku

transportu publicznego. Składają się na to dwa elementy: czas dojścia od miejsca zamieszkania, pracy, edukacji, zakupów itp. do najbliższego przystanku transportu publicznego, czas oczekiwania na przyjazd pojazdu.

W praktyce za strefę oddziaływania przystanków transportu publicznego zwyczajowo przyjmuje się obszar w promieniu od 500 do 1000 m. Odpowiada to czasowi dojścia od 7 do 15 minut, dla średniej prędkości pieszego na poziomie około 5 km/h.

W praktyce powinno to oznaczać odległość między przystankami nieprzekraczającą 1000 m w rejonach wiejskich i ok. 200 m w rejonach o dużej gęstości zamieszkania lub o dużym natężeniu ruchu pieszego.

KIERUNKI SZCZEGÓŁOWE

Kluczowe kierunki rozwoju powiatu sieradzkiego to budowa zintegrowanego intermodalnego węzła komunikacyjnego w Sieradzu.

Przy czym dzisiejsza odległość pomiędzy dworcem kolejowym a autobusowym uniemożliwia jego zrealizowanie.

Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych pomiędzy regionalnym transportem kolejowym, lokalnym i regionalnym transportem autobusowym, komunikacją miejską oraz transportem indywidualnym stanowi szansę rozwoju wszystkich systemów transportu publicznego, który podnosi jego konkurencyjność. Zintegrowany intermodalny węzeł przesiadkowy powinien zapewnić, co najmniej jak najkrótsze i bezpośrednie przejście pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu (najlepiej w systemie door-to-door). Konieczne jest również zniwelowanie wszelkich przeszkód dla osób niepełnosprawnych.

INTEGRACJA TARYFOWA I BILETOWA

Szkieletem transportu publicznego na obszarze powiatu sieradzkiego jest kolej regionalna, która zgodnie z definicją przyjętą przez UITP², to regularne, nieturystyczne przewozy kolejowe, operujące na terytorium większym niż miasto (aglomeracja) i mniejszym niż obszar całego kraju.

Dynamiczny rozwój kolei regionalnych to nie tylko rozbudowa infrastruktury i inwestycje w tabor; nowoczesne systemy transportu regionalnego to, z jednej strony, koordynacja działań wielu operatorów transportu w obrębie aglomeracji i regionu, z drugiej – korzystanie z innowacyjnych rozwiązań w zakresie tworzenia wizerunku, informacji, bezpieczeństwa, jak również systemów sprzedaży i dystrybucji biletów.

Kluczowym zagadnieniem staje się tutaj integracja, która dokonuje się na bardzo wielu płaszczyznach, podporządkowanych zwykle nadrzędnemu celowi tworzenia spójnego, sprawnego i przyjaznego dla mieszkańców kompleksowego systemu transportu zbiorowego, obejmującego przewozy wielomodalne.

Ta integracja dotyczy systemów opłat za przejazd. W tym zakresie, w wielu wypadkach koleje regionalne przystępują do wspólnych projektów, których liderami są zarządy transportu poszczególnych aglomeracji.

W związku z powyższym rekomendowanym działaniem byłoby integracja taryfowa szczególnie na obszarze miasta Sieradz z komunikacją autobusową powiatową.

² UITP – *International Association of Public Transport*.

WYBÓR OPERATORA NA LINIACH UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ PO 1 STYCZNIA 2018 ROKU

Wyznaczenie sieci o charakterze użyteczności publicznej jest istotne z punktu widzenia dalszego finansowania transportu publicznego w powiecie. Refundacje z tytułu stosowania ulg ustawowych realizowane są z budżetu Państwa. Obecnie refundacje te stosowane są na wszystkich liniach, zgodnie z wydanymi zezwoleniami na przewóz osób w krajowym transporcie drogowym. Począwszy od 1 stycznia 2018 r. refundacje z tytułu stosowania ulg ustawowych realizowane będą wyłącznie na liniach, które uzyskają status linii użyteczności publicznej. Przewoźnicy realizujący przewozy na tych liniach określani będą, jako Operatorzy tych linii. Na pozostałych liniach nadal będzie możliwe stosowanie przez przewoźników ulg ustawowych, jednakże nie będą one refundowane z budżetu Państwa.

W związku z powyższym w przypadku przewozów autobusowych najbardziej efektywnym trybem wyboru takiego operatora powinna być koncesja. W tym przypadku wybór operatora mógłby się odbywać na poszczególne linie bądź na pewne grupy tych linii. Jednym z podstawowych kryteriów przetargu na udzielenie koncesji powinna być liczba kursów w dobie na każdej linii. W ten sposób organizator będzie miał aktywne narzędzie w kreowaniu autobusowej polityki przewozowej. Taka sytuacja może poprawić dostępność komunikacyjną mieszkańcom powiatu sieradzkiego.

Zarządzanie rozwojem jest jednym z najważniejszych zadań należących do organizatora transportu. Wszystkie decyzje muszą uwzględniać główne determinanty zawarte w planie transportowym. Powinny również brać pod uwagę założenia strategii komunikacyjnej i polityki ekologicznej. Ważne jest też uwzględnienie potrzeb społecznych w szczególności w kwestii, jakości usług publicznego transportu zbiorowego.

12.2. INTEGRACJA TARYFOWA TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Zróżnicowanie rodzajów przewozów i odległości wymaga koordynacji poszczególnych podsystemów oraz gałęzi transportowych w obszarze powiatu Sieradzkiego. Koordynacja poszczególnych podsystemów i gałęzi transportowych w przewozach pasażerskich to usprawnienie całego cyklu podróży w tym zakresie:

- współdziałania wszystkich elementów składowych realizacji potrzeb przewozowych w ramach pasażerskiego systemu transportu;
- integracji z innymi podsystemami i gałęziami transportu, co pozwala na spełnienie oczekiwań pasażera, co do punktualnego i szybkiego dotarcia do celu podróży.

Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych

Zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego, z jednoczesnym zmniejszaniem poziomu korzystania z komunikacji indywidualnej, można uzyskać poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej pod względem dostępności, niezawodności, podniesienia poziomu bezpieczeństwa, komfortu i elastyczności. Oprócz

usprawnienia komunikacji zbiorowej należy zintegrować transport publiczny z transportem indywidualnym także poprzez tworzenie wspólnej infrastruktury:

- terminali intermodalnych (przesiadkowych, węzłowych);
- parkingów „Parkuj i Jedź” (P&R);
- systemu informacji i zarządzania ruchem;
- systemu ścieżek rowerowych (B&R).

Obydwa rodzaje transportu powinny się wspomagać, a nie wchodzić z sobą w konflikt. Transport publiczny przede wszystkim powinien dominować w przewozach miejskich, w relacjach dom - praca i dom - szkoła oraz w innych podróżach do centrum miasta.

Realizacja Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego Powiatu Sieradzkiego przyczyni się do zachęcenia mieszkańców do korzystania z transportu publicznego poprzez:

- usprawnienie jego funkcjonowania,
- wykształcenie nowoczesnych i wygodnych węzłów integracyjnych oraz punktów obsługi pasażera,
- skrócenie czasów podróży,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- podniesienie komfortu podróżowania, estetyki i czystości pojazdów,
- zwiększenie liczby pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych,
- wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań taryfowo-biletowych,
- stabilny system finansowania transportu publicznego

Integracja transportu stanowi istotny instrument krajowej i europejskiej polityki transportowej. Integracja obejmuje całą sieć połączeń, infrastrukturę, taryfy, systemy biletowe, informację, marketing. Dzięki ścisłej i sprawnej współpracy różnych przewoźników prowadzi do poprawy poziomu i jakości usług.

Koncepcje integracji transportu mogą obejmować:

1. Integrację systemów transportu zbiorowego o różnym zasięgu przestrzennym (np. transportu regionalnego kolejowego z regionalnym autobusowym oraz z komunikacją miejską),

Bardzo ważnym czynnikiem integracji różnych środków transportu komunikacji publicznej jest synchronizacja rozkładów jazdy. I tu komunikacja kołowa, czyli miejska, podmiejska i autobusowa dalekobieżna musi być dostosowana do komunikacji kolejowej. W autobusowych rozkładach jazdy przyjazd musi być dopasowany do odjazdu pociągu i później odjazd autobusu musi być dostosowany do przyjazdu pociągu. Z prowadzonych badań ankietowych wynika, że pasażerowie bardziej cenią poziom skomunikowanie, czyli częstszej możliwości dojechania do celu nawet z przesiadkami aniżeli rzadkie dotarcie do celu jednym środkiem transportu. **Tu kluczowym czynnikiem jest rozkład jazdy i ilość połączeń.**

2. Integrację transportu zbiorowego i indywidualnego

W tym przypadku kluczowym czynnikiem poprawy dostępności komunikacyjnej jest budowa parkingów typu Park & Ride (Parkuj i jedź) przy kluczowych dworcach kolejowych oraz Bike&Ride (Zaparkuj rower i jedź) przy kluczowych dworcach kolejowych oraz miejscach użyteczności publicznej.

Park & Ride

Rozwój systemu parkingów Parkuj i Jedź jest korzystny z punktu widzenia oddziaływania na zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców powiatu Sieradzkiego. Należy traktować go, jako uzupełnienie systemu komunikacyjnego i powinny być ulokowane przy stacjach kolejowych. Przy tego typu przedsięwzięciach konieczna jest współpraca lokalnych władz samorządowych, władz województwa, władz miasta Sieradz i przewoźników kolejowych.

Integracja taryfowa

Kluczowym zagadnieniem staje się tutaj integracja, która dokonuje się na bardzo wielu płaszczyznach, podporządkowanych zwykle nadrzędnemu celowi tworzenia spójnego, sprawnego i przyjaznego dla mieszkańców kompleksowego systemu transportu zbiorowego, obejmującego przewozy wielomodalne. W tym zakresie, w wielu wypadkach koleje regionalne przystępują do wspólnych projektów, których liderami są zarządy transportu poszczególnych aglomeracji. W tym kontekście należy rozróżnić integrację taryfową od integracji systemów biletowych. Integracja taryfowa pozwala pasażerowi zrealizować podróż od punktu startowego do punktu docelowego w zamian za taką samą opłatę, niezależnie od wybranego środka transportu. Integracja biletowa natomiast ma miejsce, gdy istnieje możliwość zapłacenia tym samym biletem w każdym z wybranych środków transportu.

Dlaczego integracja, również w zakresie taryf i biletów, jest korzystnym procesem? Dla pasażera, w przypadku podróży różnymi środkami transportu, wymóg kupowania kilku różnych biletów często ma efekt zniechęcający, z uwagi na konieczność straty czasu, stania w kolejkach, itp. Zarówno użytkownicy, jak i przewoźnicy tracą wiele czasu na operacje związane z biletami. Ponadto wielokrotne płacenie sprawia, że pasażer ma większą świadomość kosztu podróży niż w przypadku, gdyby odbył ją własnym samochodem, co może sprawiać wrażenie, że transport publiczny jest droższy niż w rzeczywistości, tym samym odstraszać od korzystania z niego.

Harmonizacja taryf wraz z integracją systemów biletowych ułatwia korzystanie z transportu zbiorowego, bowiem efektywny system biletowy posiada istotny wpływ na klientów. System ten powinien być możliwie najprostszy, przejrzysty i wygodny dla pasażera, tak, aby w decydującym momencie podjął on decyzję o skorzystaniu właśnie z tego środka transportu. Nic, więc dziwnego, iż od wielu lat zarządy transportu aglomeracji i regionów wielu krajów traktują integrację taryfowo-biletową, jako jeden z najważniejszych priorytetów. W tym aspekcie bardzo pomocne okazują się nowe technologie, które oferują ogromne możliwości tworzenia sprawnych, wygodnych i atrakcyjnych zarówno dla użytkownika, jak i operatora systemów poboru opłat za przejazd.

Integracja transportu jest postrzegana, jako czynnik doskonalenia, jakości usług przewozowych, prowadząc do wzrostu atrakcyjności transportu zbiorowego. W szczególności ma ona pozwolić na:

- wzmocnienie pozycji konkurencyjnej transportu zbiorowego na rynku przewozów pasażerskich,
- obniżenie kosztów przewozów poprzez szersze możliwości ograniczenia kosztowej bezpośredniości połączeń oraz likwidacji substytucyjnych linii komunikacyjnych,
- uzyskiwanie szerszych możliwości prowadzenia marketingu (efektywniejsza dystrybucja, większe możliwości różnicowania cen, efektywniejsza promocja transportu zbiorowego).

Wykorzystanie zalet procesów integracyjnych na rynku przewozów pasażerskich powinno prowadzić do wzrostu popytu na usługi transportowe oraz racjonalizacji wydatkowania środków publicznych na realizację usług o charakterze użyteczności publicznej. Konsekwencją wdrażanych procesów integracyjnych w transporcie regionalnym jest wzrost zaangażowania administracji samorządowej w sferę realną rynku transportowego.

Z prowadzonych badań integracją transportu w regionie zainteresowane są przedsiębiorstwa transportowe. Postrzegają one integrację, jako czynnik zwiększający efektywność ich funkcjonowania.

Podsumowując powyższą analizę można stwierdzić, że integracja transportu publicznego z transportem indywidualnym oraz integracja taryfowa podnosi konkurencyjność transportu publicznego.

12.3. DOSTOSOWANIE INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ DO POTRZEB OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH

W przypadku sieci transportu publicznego w Polsce, większa uwaga skierowana na potrzeby osób niepełnosprawnych stała się dostrzegalna w pierwszej połowie lat 90-tych XX wieku. Wcześniej takie osoby napotykały ciągłe utrudnienia w korzystaniu z transportu publicznego, co najczęściej wymagało pomocy kogoś drugiego lub po prostu były zmuszane do korzystania z innych form transportu lub – jeśli nie miały innego wyjścia – rezygnowały z przemieszczania się, co obniżało ich mobilność.

Pierwszym powszechnie rozpoznawalnym symbolem pojawiania się polityki ukierunkowanej na potrzeby osób niepełnosprawnych stały się autobusy komunikacji miejskiej, mające przynajmniej częściowo obniżoną podłogę. Stanowiły one przełom technologiczny w transporcie miejskim, natychmiast zyskując aprobatę pasażerów. Nie tylko dały szansę na w miarę komfortowe podróżowanie osobom na wózkach inwalidzkich, ale również dla osób prowadzących wózki dziecięce. Przynajmniej w transporcie miejskim i aglomeracyjnym mobilność tych grup zauważalnie się poprawiła, a zapoczątkowany w Polsce trend dwadzieścia lat temu, jako nowość na liniach komunikacyjnych, stopniowo stał się standardem, od którego praktycznie nie ma już powrotu. Nic, więc dziwnego, że w bardzo wielu miastach już 100% taboru autobusowego stanowią pojazdy niskopodłogowe, a inne dążą do uzyskania tego wyniku i osiągną go w najbliższych latach.

Oprócz samego taboru, również bardzo ważna jest kwestia infrastruktury transportowej, w tym szczególnie związanej z węzłami przesiadkowymi i wszystkimi rodzajami punktów wymiany pasażerów. W praktyce znanych i praktykowanych jest wiele rozwiązań, których zadaniem jest redukcja barier architektonicznych dla osób o obniżonej zdolności ruchowej, a do najbardziej popularnych, jak i rekomendowanych do stosowania należy zaliczyć:

- minimalizację różnic poziomów do pokonania w obrębie ciągów pieszych,
- eliminację lub stosowanie odpowiednich parametrów stopni, progów i uskoków na ciągach pieszych,
- stosowanie pochylni i ramp najazdowych,
- budowanie pochylni o dostatecznie dużej szerokości wraz z barierkami i poręczami,
- stosowanie w budynkach drzwi sterowanych automatycznie poprzez czujnik ruchu,

- dźwigi osobowe,
- chodniki ruchome,
- schody ruchome,
- dobrze oświetlone ciągi piesze,
- minimalizację odległości koniecznych do pokonania w obrębie węzła komunikacyjnego,
- minimalizację różnicy poziomów między platformą przystanku a podłogą w środku transportu publicznego,
- szerokie przejścia w budynkach, pozwalające na przejazd wózkom inwalidzkim i dziecięcym,
- wykorzystanie materiałów antypoślizgowych w budowie nawierzchni ciągów komunikacyjnych i podłóg w budynkach obsługi pasażerów,
- budowanie toalet dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- stosowanie przynajmniej w zakresie części informacji napisów w języku Braille'a,
- urządzenia zapowiedzi głosowej w budynkach dworcowych i na peronach zapewniające dostatecznie głośne i wyraźne brzmienie poszczególnych słów,
- w przypadku części informacji stosowanie preferowanych przez osoby niedowidzące napisów w formie negatywowej, tzn. z jasnymi znakami na ciemnym tle,
- stosowanie specjalnych wypukłości lub zmienionej faktury nawierzchni na ciągach pieszych i w rejonie krawędzi peronowych, np. wyznaczających strefy bezpieczeństwa,
- stosowanie w oznaczeniach, w tym również poziomych w przypadku peronów przystankowych, samoprzylepnych taśm lub farb fluorescencyjnych, zwracających uwagę na miejsca niebezpieczne,
- stosowanie wyraźnych piktogramów, informujących osoby o obniżonej zdolności ruchowej, którzy przebiegają ciągi komunikacyjne przystosowane do ich potrzeb,
- na przejściach dla pieszych w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych stosowanie dodatkowych elementów poprawiających bezpieczeństwo, jak np. punkty odbłaskowe zabudowane w jezdni, odpowiednio dobrane czasy międzyzielone w sterowaniu sygnalizacją świetlną, zapowiedzi akustyczne, informujące o kolorze wyświetlanego sygnału dla pieszych,
- wyznaczanie możliwie najbliższ peronów przystankowych miejsc postojowych dla samochodów osób niepełnosprawnych, odpowiednio i czytelnie oznaczonych oraz mających zwiększoną szerokość,
- okienka kas biletowych lub przyciski paneli stacjonarnych automatów biletowych umieszczone na wysokości pozwalającej bezproblemowo obsłużyć osobę poruszającą się na wózku inwalidzkim,
- w różnego rodzaju wyświetlaczach, informujących np. o dacie i godzinie, elementach dynamicznej informacji pasażerskiej, czy też kontrolkach działania różnych systemów (przykładowo: zajętość kabiny

WC na dworcu), stosowanie technologii jasnych i możliwie dużych punktów świetlnych LED, pobierających niewiele energii, a charakteryzujących się dobrą czytelnością i trwałością,

- dobry stan nawierzchni ciągów pieszych w obrębie i sąsiedztwie węzłów przesiadkowych, pozbawiony ubytków i nierówności, mogących utrudnić lub uniemożliwić przejazd osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich,
- zapewnienie zimowego utrzymania właściwej przyczepności na ciągach pieszych.

SPIS TABEL

Tabela 1. Definicje i określenia

Tabela 2. Zestawienie rekomendacji

Tabela 3. Zmiany demograficzne w powiecie sieradzkim

Tabela 4. Wskaźniki demograficzne powiatu sieradzkiego na tle województwa łódzkiego

Tabela 5. Prognoza demograficzna dla powiatu sieradzkiego

Tabela 6. Struktura zatrudnienia w powiecie sieradzkim w 2014 roku

Tabela 7. Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze regon w 2014 roku

Tabela 8. Wartość całkowita oraz dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej realizowanych umów o dofinansowanie w ramach Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia 2007 – 2013 na terenie powiatu do końca 2014 r*.

Tabela 9. Edukacja w powiecie sieradzkim w roku szkolnym 2015/2016

Tabela 10. Zezwolenia wydane przez Starostę Sieradzkiego

Tabela 11. Rodzaje węzłów przesiadkowych w sieci transportowej województwa łódzkiego

Tabela 12. Wykaz dróg powiatowych

Tabela 13. Taryfa biletowa

Tabela 14. Dopuszczalne wartości spalin w poszczególnych normach dla pojazdów z silnikiem benzynowym

Tabela 15. Dopuszczalne wartości spalin w poszczególnych normach dla pojazdów z silnikiem wysokoprężnym

Tabela 16. Dopuszczalne wartości spalin w poszczególnych normach dla pojazdów dwukołowych

Tabela 17. Średnia roczna emisja punktowa głównych zanieczyszczeń w województwie łódzkim w latach 2009-2013

Tabela 18. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku

Tabela 19. Wyniki pomiarów hałasu oraz natężenie ruchu w punkcie S1 w Sieradzu, ul. Wojska Polskiego (S 1):

Tabela 20. Wykaz Przedszkoli

Tabela 21. Wykaz Placówek Oświatowych

Tabela 22. Wykaz urzędów i Instytucji publicznych

Tabela 23. Wykaz placówek służby zdrowia

Tabela 24. Wykaz zakładów pracy

Tabela 25. Postulaty przewozowe oraz poziom ich realizacji

Tabela 26. Wykaz przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Sieradzki, udostępnionych przewoźnikom i operatorom

Tabela 27. Miejsce zamieszkania respondentów

Tabela 28. Macierz podróży wewnątrzpowiatowych – przepływy pracy

Tabela 29. Macierz podróży wewnętrznych i zewnętrznych (powiat zamieszkania – powiat sieradzki)

Tabela 30. Sieć komunikacyjna o charakterze użyteczności publicznej

Tabela 31. Europejskie standardy emisji spalin EURO

Tabela 32. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji

Tabela 33. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji

Tabela 34. Luki jakościowe względne i bezwzględne

Tabela 35. Postulaty przewozowe

SPIS WYKRESÓW

Wykres 1. Liczba ludności powiatu sieradzkiego na przestrzeni lat 2009-2014

Wykres 2. Szacunkowa stopa bezrobocia rejestrowanego w powiecie sieradzkim

Wykres 3. Liczba samochodów osobowych w powiecie sieradzkim

Wykres 4. Udziały ilości samochodów lekkich i ciężkich w strumieniu pojazdów w punkcie przy ulicy Wojska Polskiego w Sieradzu w porze dnia i porze nocy.

Wykres 5. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu

Wykres 6. Przyczyna wyboru środka transportu (samochód)

Wykres 7. Przyczyna wyboru środka transportu (autobus)

Wykres 8. Częstotliwość podróżowania

Wykres 9. Powód podróżowania

Wykres 10. Liczba środków transportu podczas podróży

Wykres 11. Preferencje podróżnych

Wykres 12. Ocena jakości usług

SPIS MAP

Mapa 1. Powiat sieradzki na tle województwa łódzkiego

Mapa 2. Gęstość zaludnienia

Mapa 3. Powiat sieradzki

Mapa 4. Linie o charakterze użyteczności publicznej wyznaczone w krajowym planie transportowym

Mapa 5. Wariant podstawowy

Mapa 6. Wariant uzupełniający

Mapa 7. Wariant uzupełniający II

Mapa 8. Planowane sieci komunikacyjne

Mapa 9. Mapa drogowa powiatu sieradzkiego

Mapa 10. Mapa połączeń kolejowych Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej

Mapa 11. Lokalizacja punktów pomiaru hałasu w Sieradzu

Mapa 12. Gęstość zaludnienia na 1 km² na tle lokalizacji obiektów użyteczności publicznej

Mapa 13. Sieć komunikacyjna o charakterze użyteczności publicznej - część graficzna