

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
TRANSPORTU PUBLICZNEGO
W TOMASZOWIE MAZOWIECKIM**



OPRACOWAŁ: MGR INŻ. MAREK PEKALA
MAJ - LIPIEC 2013

Spis treści:

1.	Wstęp	1
1.1.	Definicje:	1
1.2.	Wykaz aktów prawnych, na podstawie których przygotowano plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego:.....	2
2.	Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim.	3
2.1.	Wizja transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim.	3
2.2.	Metodologia tworzenia planu transportowego w Tomaszowie Mazowieckim.....	3
3.	Strategia zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim.	4
4.	Charakterystyka obszaru objętego planem transportowym.	5
4.1.	Informacje ogólne o mieście.	5
4.2.	Demografia.....	6
4.3.	Najważniejsze charakterystyki gmin: Tomaszów Mazowiecki, Ujazd, Lubochnia, Wolbórz i Inowłódz.....	7
4.4.	Struktura wiekowa mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego.	8
4.5.	Wskaźnik motoryzacji.....	9
4.6.	Szkolnictwo.....	11
5.	Czynniki gospodarcze.....	12
5.1.	Bezrobocie.....	14
6.	Ochrona środowiska naturalnego.....	15
7.	Układ drogowy.....	19
7.1.	Średnio dobowy ruch na sieci dróg wojewódzkich i krajowych w granicach Tomaszowa Mazowieckiego.	22
7.2.	Płatne miejsca postojowe.	24
8.	Miejska komunikacja zbiorowa.	26
8.1.	Rys historyczny komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim.	26
8.2.	Linie autobusowe obsługiwane przez Miejski Zakład Komunikacyjny w Tomaszowie Mazowieckim.	27
9.	Źródła ruchu.....	36
10.	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	38
10.1.	Wielkość popytu w 2012 roku.	38
10.2.	Prognoza popytu potencjalnego	44
11.	Sieć komunikacyjna	50
11.1.	Charakterystyka istniejącej sieci	50
11.2.	Charakterystyka planowanej sieci	53
	Charakterystykę planowanej sieci obsługiwanej przez komunikację miejską w 2015 r. i 2020 r. przedstawiono w tabeli 16.	53
12.	Finansowanie usług przewozowych.....	53
12.1.	Źródła i formy finansowania usług	54
12.2.	Źródła i formy finansowania inwestycji.....	54
13.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych.....	55
13.1.	Podział zadań przewozowych.	55
13.2.	Preferencje pasażerów.....	57
13.3.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych.....	60
14.	Organizacja rynku przewozów.....	61

14.1. Podmioty rynku i zasady jego organizacji.	61
14.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego.....	63
15. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.	63
16. Organizacja systemu informacji dla pasażerów	66
17. Kierunki rozwoju transportu publicznego.	67
18. Przyjęte zasady planowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego	69
W okresie planowania przyjmują się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:.....	69
19. Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej w Tomaszowie Mazowieckim i ościennych gminach.	70
19.1. Planowany układ sieci komunikacyjnej i parametry rozkładu jazdy.	70
19.2. Planowana taryfa.	71
19.3. Planowane inwestycje infrastrukturalne i taborowe.....	71
19.4. Planowana efektywność ekonomiczno- finansowa.....	72
19.5. Monitorowanie realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim.....	72
20. Spis tabel:	74
21. Spis rysunków:	75
22. Źródła:	76

1. Wstęp

1.1. Definicje:

Używane w dalszej części planu określenia, oznaczają:

- plan – plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego;
- gminne przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny;
- komunikacja miejska – to przewóz o charakterze użyteczności publicznej, wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego, której świadczenie, w przypadku braku dopłaty lub zapłaty za wozokilometr, przewoźnik nie podjąłby się w takim samym zakresie lub na takich warunkach, ze względu na swój własny interes gospodarczy;
- operator – Miejski Zakład Komunikacyjny w Tomaszowie Mazowieckim oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie;
- organizator – Gmina Miasto Tomaszów Mazowiecki;
- przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu;
- przewóz o charakterze użyteczności publicznej – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym terenie;
- publiczny transport zbiorowy – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;

- sieć komunikacyjna – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;
- transport drogowy – transport w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;
- linia komunikacyjna – połączenie komunikacyjne na sieci dróg publicznych – wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy

1.2. Wykaz aktów prawnych, na podstawie których przygotowano plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego:

- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr5, poz. 13 ze zm.),
- Ustawa z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 ze zm.),
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 ze zm.),
- Ustawa z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227 ze zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684),
- Regulamin nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG/ONZ),
- Rozporządzenie (WE) 1370/2007,
- Dyrektywa 2001/85/WE,
- Porozumienie Komunalne dotyczące lokalnego transportu zbiorowego z 1996 roku.

2. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim.

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego jest zaplanowanie do 2020 roku przewozów o charakterze użyteczności publicznej realizowanych na obszarze Gminy Miasta Tomaszowa Mazowieckiego i gmin sąsiednich, (z którymi władze Tomaszowa Mazowieckiego podpisały porozumienia w zakresie lokalnego transportu zbiorowego) zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju transportu wynikającymi z istotnego znaczenia mobilności komunikacyjnej dla społeczno – gospodarczego rozwoju.

Cele szczegółowe zrównoważonego rozwoju transportu publicznego obejmują:

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

2.1. Wizja transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim.

Wizja transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim i gminach sąsiednich objętych obsługą tomaszowskiego organizatora, zakłada funkcjonowanie oraz rozwój masowego i proekologicznego transportu zbiorowego spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z niego alternatywę dla podróży realizowanych transportem indywidualnym.

2.2. Metodologia tworzenia planu transportowego w Tomaszowie Mazowieckim.

Przyjęta struktura planu transportowego jest zgodna z art. 12 ust. 1. ustawy z dnia 16. 12. 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym oraz z rozporządzeniem ministra infrastruktury z dnia 25. 05. 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

W planie wykorzystano następujące źródła danych i informacji:

- wyniki badań wielkości popytu na usługi komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim zrealizowanych w 2006 roku wykonane przez Polską Izbę Gospodarczą Transportu Samochodowego i Spedycji na zlecenie Prezydenta Miasta Tomaszowa Mazowieckiego,
- dane eksploatacyjne i ekonomiczne dotyczące sieci komunikacji w Tomaszowie Mazowieckim i ościennych gminach,
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Łodzi,
- dane Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Łodzi,
- dane statystyczne charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną Tomaszowa Mazowieckiego,
- dane z urzędów starostw, miast, gmin, urzędu pracy, ośrodków pomocy społecznej i innych instytucji,
- dokumenty strategiczne takie jak:
 - Plan rozwoju lokalnego dla miasta Tomaszowa Mazowieckiego na lata 2008 – 2013,
 - Wieloletni plan inwestycyjny dla miasta Tomaszowa Mazowieckiego na lata 2008 – 2013,
 - Strategia rozwoju społeczno gospodarczego dla miasta Tomaszowa Mazowieckiego na lata 2008 – 2013,
- dokumenty gmin: Lubochnia, Sławno, Tomaszów Mazowiecki, Ujazd, Wolbórz, Inowódz,
- publikacji Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej,
- strony internetowe.

3. Strategia zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim.

W strategii zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim kluczowe znaczenie ma dążenie do zapewnienia racjonalnego podziału zadań przewozowych pomiędzy transport zbiorowy i indywidualny. Jej założeniem jest preferowanie transportu publicznego zbiorowego w śródmieściu oraz w dzielnicach

otaczających śródmieście, o największym ruchu pasażerskim. W pozostałych dzielnicach oraz w strefie podmiejskiej, zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju, dużą rolę powinien pełnić transport indywidualny, przy czym obszary te powinny być połączone szybkim transportem zbiorowym ze śródmieściem.

Strategia zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim zakłada:

- zapewnienie dostępności do usług publicznego transportu wszystkim osobom, w tym zwłaszcza niepełnosprawnym
- redukcję negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców oraz wizerunek miasta
- zwiększanie efektywności ekonomicznej transportu osób
- poprawę jakości usług transportu publicznego - poprzez dostosowanie oferty przewozowej do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców.

4. Charakterystyka obszaru objętego planem transportowym.

4.1. Informacje ogólne o mieście.

Tomaszów Mazowiecki ma status gminy miejskiej. Mieszkańcy wybierają do Rady Miejskiej 23 radnych. Organem wykonawczym samorządu jest Prezydent Miasta. Granice administracyjne obejmują obszar 41,3 km², który zamieszkały jest przez około 64068 mieszkańców według danych z 31. 12. 2012 roku¹.

Tomaszów Mazowiecki znajduje się w centrum Polski nad rzeką Pilicą 110km od Warszawy i 55km od Łodzi. Położony jest na terenie Równiny Piotrkowskiej w miejscu, gdzie styka się ona z Wysoczyzną Rawską i Doliną Białobrzeską.

Przez miasto przebiegają ważne szlaki komunikacyjne:

- Droga ekspresowa S8 – stanowi część transeuropejskiego korytarza drogowego TEN-T (obsługuje połączenia międzynarodowe, droga E-67 łącząca Warszawę przez Wrocław z Pragą),
- droga krajowa 48 (Tomaszów Maz. – Radom),
- droga wojewódzka 713 (Łódź – Opoczno),
- linie kolejowe (Koluszki – Skarżysko Kamienna, Koluszki – Radom).

4.2. Demografia.

Wielkość popytu na usługi komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim jest kształtowana przez następujące czynniki demograficzne:

- liczbę mieszkańców,
- strukturę wiekową mieszkańców,
- aktywność zawodową i edukacyjną mieszkańców w tym liczbę uczniów i studentów,
- wielkość i kierunki migracji,
- czynniki pochodne, takie jak liczba zarejestrowanych samochodów osobowych.

Strukturę ludności Tomaszowa Mazowieckiego według kryterium aktywności zawodowej przedstawiono w Tabeli 1.

Tabela 1. Struktura ludności Tomaszowa Mazowieckiego w latach 2005 – 2011. Źródło: Urząd Miasta Tomaszowa Mazowieckiego

Rok	Ogółem	W wieku		
		przedprodukcyjnym	produkcyjnym	poprodukcyjnym
2005	66 859	12 727	43 315	10 817
2006	66 705	12 505	43 060	11 041
2007	66 522	12 220	42 714	11 298
2008	66 172	12 073	42 207	11 655
2009	65 800	11 795	41 897	11 904
2010	65 375	11 615	41 351	12 244
2011	65 834	11 479	41463	12 892

Dane zawarte w Tabeli 1 ilustrują niekorzystną strukturę aktywności zawodowej mieszkańców. W okresie siedmiu ostatnich lat liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym zmniejszyła się o około 4%, natomiast liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym zwiększyła się o 19%. Prognozy demograficzne dla województwa łódzkiego zakładają utrzymanie się tych niekorzystnych tendencji do 2020 roku, w tym ujemny przyrost naturalny mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego. W związku z tym należy się liczyć z kilkuprocentowym zmniejszeniem do 2020 roku liczby pasażerów kupujących bilety pełnopłatne i jednoczesnym kilkuprocentowym zwiększeniem się liczby uprawnionych

do przejazdów ulgowych i bezpłatnych w stosunku do liczby osób obecnie korzystających z tych uprawnień.

W latach 2005 – 2011 Tomaszów Mazowiecki odnotował ujemne saldo migracji, co uwidocznione zostało w tabeli 2. Zmniejszyła się liczba mieszkańców miasta, przy jednoczesnym prawdopodobnym wzroście liczby mieszkańców w okolicznych miejscowościach. Będzie to miało wpływ na zmiany w ofercie przewozowej, przebiegu tras, linii i częstotliwości kursowania.

Tabela 2. Saldo migracji ludności Tomaszowa Mazowieckiego. Źródło: Urząd Miasta Tomaszowa Mazowieckiego.

Rok	Napływ				Odpływ				Saldo migracji
	Ogółem	z miast	ze wsi	z zagranicy	Ogółem	do miast	na wieś	za granice	
2005	502	164	338	9	637	289	348	11	- 135
2006	496	163	333	7	646	321	325	36	- 179
2007	502	198	304	11	770	330	440	16	- 273
2008	325	147	178	8	590	248	342	25	- 282
2009	328	124	204	14	571	269	302	10	- 239
2010	330	132	198	10	592	283	309	4	- 256
2011	590	239	333	18	739	331	396	12	-149

4.3. Najważniejsze charakterystyki gmin Tomaszów Mazowiecki, Ujazd, Lubochnia, Wolbórz i Inowlódz.

Poza Tomaszowem Mazowieckim transport publiczny, będący przedmiotem niniejszego planu transportowego obsługuje także następujące miejscowości:

- B. Góra, Borki, Cekanów, Cieblowice Duże, Cieblowice Małe, Chorzęcin, Dąbrowa, Godaszewice, Jadwigów, Jeleń, Karolinów, Kolonia Zawada, Kolonia Świńsko, Komorów, Kwiatkówka, Łagiewniki, Łazisko, Niebrów, Sługocice, Smardzewice, Swolszewice Małe, Świńsko, Tresta, Twarda,

Wąwał, Wiaderno, Zaborów, Zawada - położone w gminie miejskiej
Tomaszów Mazowiecki,

- Glinnik, Luboszewy, Marianka, Nowy Glinnik, Osiedle Glinnik - położone w gminie Lubochnia ,
- Tobiasze, Ojrzanów, Przesiadłów, Skrzyńki, Ujazd, Niewiadów oraz Dębniak, Kolonia Dębniak, Bielina, Wygoda, Wólka Krzykowska Kolonia Żywocin, Sangrodz – położone w gminie Ujazd,
- Swolszewice Duże, Dębsko, Leonów, Golesze, Młoszów, Komorniki położone w gminie Wolbórz,
- Brzustów - położony w gminie Inowłódz.

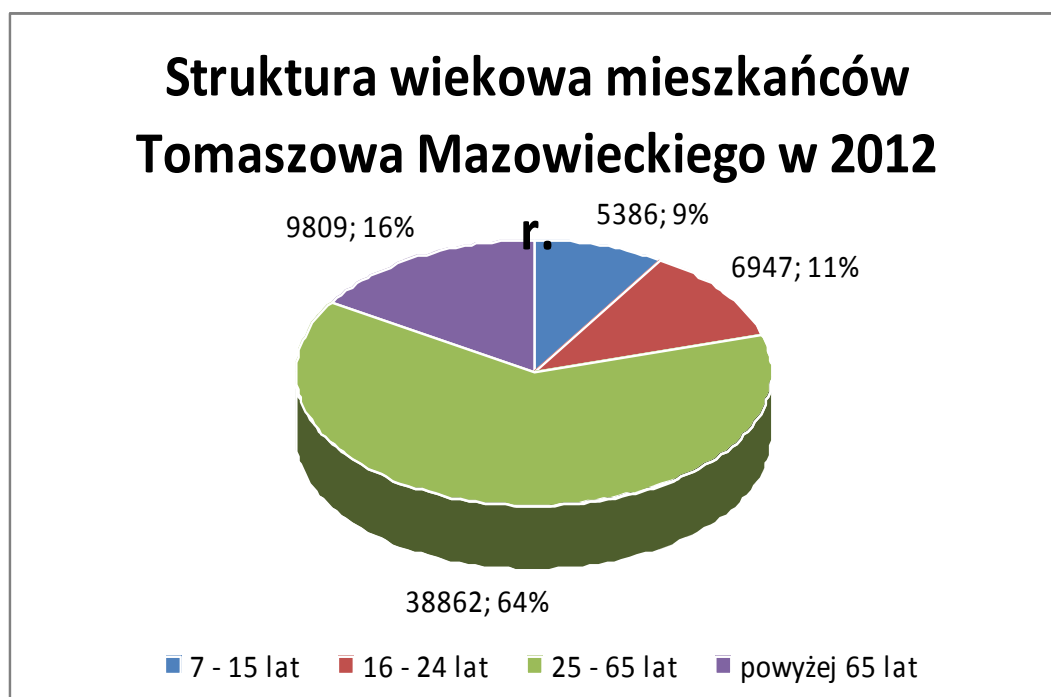
Liczba mieszkańców poszczególnych gmin w roku 2012²:

- Całkowita liczba mieszkańców Gminy Tomaszów Mazowiecki w 2011 roku wynosiła 10562osób, Udział osób w wieku nieprodukcyjnym na 100 w wieku produkcyjnym wyniósł 55,6. W gminie funkcjonuje 5 szkół podstawowych i 4 gimnazja. Zarejestrowanych było 836 podmiotów gospodarczych,
- Liczba mieszkańców Gminy Wolbórz wyniosła w 2011 roku 7773 osoby. Udział osób w wieku nieprodukcyjnym na 100 w wieku produkcyjnym wyniósł 57,0. W gminie funkcjonowały 4 szkoły podstawowe i 1 gimnazjum. Zarejestrowanych było 455 podmiotów gospodarczych,
- Liczba mieszkańców Gminy Lubochnia wyniosła w 2011 roku 7451 osób. Udział ludności w wieku nieprodukcyjnym na 100 w wieku produkcyjnym wyniósł 60,2. W gminie funkcjonowały 2 szkoły podstawowe i 1 gimnazjum. Zarejestrowanych było 445 podmiotów gospodarczych,
- Liczba mieszkańców Gminy Inowłódz wyniosła w 2011 roku 3924 osoby. Udział ludności w wieku nieprodukcyjnym na 100 w wieku produkcyjnym wyniósł 64,1. W gminie funkcjonowały 3 szkoły podstawowe i 1 gimnazjum. Zarejestrowanych było 270 podmiotów gospodarczych,
- Liczba mieszkańców Gminy Ujazd wyniosła w 2011 roku 7907 osób. Udział ludności w wieku nieprodukcyjnym na 100 w wieku produkcyjnym wyniósł 55,8. W gminie funkcjonowały 2 szkoły podstawowe i 2 gimnazja. Zarejestrowanych było 531 podmiotów gospodarczych.

4.4. Struktura wiekowa mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego.

Badanie struktury wiekowej Tomaszowa Mazowieckiego (Rysunek 1) pokazuje, że około 40% stanowią mieszkańcy w wieku, w którym przysługują uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. Prognozy demograficzne dla województwa łódzkiego (w tym Tomaszowa Mazowieckiego) przewidują, że do 2020 roku będzie się zmniejszał udział osób w wieku 25 – 65 lat, a więc w przedziale wiekowym, który korzysta w komunikacji miejskiej z biletów pełnopłatnych. Wzrośnie natomiast udział osób nabywających ze względu na wiek uprawnienia do przejazdów bezpłatnych (część pasażerów komunikacji miejskiej w wieku powyżej 65 lat)³.

Rysunek 1: Struktura wiekowa mieszkańców Tomaszowa mazowieckiego w 2012 roku. Źródło: Opracowanie własne.



4.5. Wskaźnik motoryzacji.

Tabela 3. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych na mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego oraz wskaźniki motoryzacji w latach 2008 – 2012. Źródło: Wydział Komunikacji i Transportu Starostwa Powiatowego w Tomaszowie Maz.

Rok	Liczba samochodów zarejestrowanych	Wskaźnik motoryzacji (ilość samochodów na 1000 mieszkańców)
2008	16882	256
2009	19726	301
2010	22137	335
2011	24437	371
2012	26553	414

Prognoza wskaźnika motoryzacji dla Tomaszowa Mazowieckiego zakłada wzrost liczby samochodów osobowych do 30 tysięcy w roku 2015 i do około 35,3 tysięcy w 2020 r. (Rysunek 2).

Wskaźnik motoryzacji obliczony przy uwzględnieniu zmiany liczby ludności, wyniesie odpowiednio 476 i 588 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców.

Rysunek 2. Prognoza liczby samochodów osobowych dla Tomaszowa Mazowieckiego do 2020 r. Źródło: Opracowanie własne.



Oznacza to przyrost samochodów osobowych w 2015 i 2020 roku odpowiednio o 13% i 33% w stosunku do roku 2012⁴.

4.6. Szkolnictwo.

W roku szkolnym 2012/2013 w Tomaszowie Mazowieckim funkcjonowało łącznie 38 szkół i placówek edukacyjnych, do których uczęszczało łącznie 11965 dzieci, uczniów i studentów (Tabela 4).

Tabela 4. Lokalizacja przedszkoli, szkół i uczelni oraz liczba uczęszczających do nich dzieci, uczniów i studentów wg. stanu na dzień 31. 12. 2012 r. (kolorami wyróżniono największe w poszczególnych podgrupach szkoły i placówki edukacyjne). Źródło: Urząd Miasta

Lp.	Nazwa placówki	Adres placówki	Liczba uczniów, studentów, wychowanków	
1	Uniwersytet Łódzki - Filia w Tomaszowie Mazowieckim	ul. Konstytucji 3 Maja 65/67	670	
2	Uniwersytet Technologiczno - Humanistyczny im. Kazimierza Pułaskiego w Radomiu	ul. Legionów 47	178	
3	I Liceum Ogólnokształcące im. Jarosława Dąbrowskiego	ul. Mościckiego 22/24	597	
4	II Liceum Ogólnokształcące im. Stefana Żeromskiego	ul. Jałowcowa 10	483	
5	III Liceum Ogólnokształcące im. płk. Stanisława Hojnowskiego	ul. Nadrzeczna 17/25	475	
6	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 1 im. Tadeusza Kościuszki	ul. Św. Antoniego 29	649	3
7	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 2 im. Stanisława Staszica	ul. Św. Antoniego 57/61	830	1
8	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 3 im. Jana Pawła II	ul. Legionów 47	684	2
9	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 6	ul. Strefowa 3	330	
10	Specjalny Ośrodek Szkolno - Wychowawczy im. Marii Grzegorzewskiej	ul. Majowa 1/13	220	
11	Gimnazjum nr 2 im. Ireny Sendlerowej	ul. Warszawska 95/97	130	
12	Gimnazjum nr 3 im. Józefa Piłsudskiego	al. J. Piłsudskiego 42/46	438	2
13	Gimnazjum nr 4	ul. Tomasz Ostrowskiego 14	352	3
14	Gimnazjum nr 6 im. Jana Twardowskiego	ul. Jałowcowa 8	343	
15	Gimnazjum nr 7	ul. Św. Antoniego 43/45	538	1
16	Gimnazjum nr 8	ul. Gminna 5/9	152	
17	Szkoła Podstawowa nr 1 im. Aleksandra Kamińskiego	ul. Leona Witolda May'a 11/13	746	1
18	Szkoła Podstawowa nr 6	ul. Gminna 5/9	266	
19	Szkoła Podstawowa nr 7	ul. Ludwikowska 113/115	205	
20	Szkoła Podstawowa nr 8	ul. Stolarska 21/27	173	
21	Szkoła Podstawowa nr 10	ul. Tomasz Ostrowskiego 14	646	3
22	Szkoła Podstawowa nr 12 im. Jana Pawła II	ul. Wiejska 29/31	662	2
23	Szkoła Podstawowa nr 13 Pomnik Tysiąclecia Państwa Polskiego	ul. J.U.Niemcewicza 50/56	504	
24	Szkoła Podstawowa nr 14	ul. Stowackiego 32/42	612	
25	Przedszkole nr 2 im. Marii Kownackiej	ul. Stefana Czarnieckiego 12/14	104	
26	Przedszkole nr 3	ul. Kombatantów 5	127	
27	Przedszkole nr 5	ul. Niska 20A	100	
28	Przedszkole nr 7	ul. Jałowcowa 6	113	
29	Przedszkole nr 8	ul. Stolarska 18/20	118	
30	Przedszkole nr 9 im. Jana Pawła II	ul. Robotnicza 30	56	
31	Przedszkole nr 10	ul. Wąwalska 24	77	
32	Przedszkole nr 11	ul. Farbiarska 51/57	108	
33	Przedszkole nr 12	ul. Kombatantów 1/3	142	3
34	Przedszkole nr 14	ul. Leona Witolda May'a 6/8	153	1
35	Przedszkole nr 16	ul. Konstytucji 3-go Maja 36	106	
36	Przedszkole nr 17	ul. Warszawska 103A	116	
37	Przedszkole nr 19	ul. Strzelecka 14	152	2
38	Przedszkole nr 20	ul. Gen. Władysława Sikorskiego 6A	110	
	szkoły ponadgimnazjalne			
	gimnazja			
	szkoły podstawowe			
	przedszkola			

Oznacza to, że około 12000 osób jest uprawnionych do przejazdów ulgowych na podstawie legitymacji szkolnej na liniach komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim.

5. Czynniki gospodarcze.

Większość zakładów przemysłowych jest zlokalizowana w północnej części miasta, wzdłuż drogi ekspresowej S8 Warszawa – Wrocław. Rejon ten ma dobrze rozwiniętą infrastrukturę techniczną oraz leży w bliskim sąsiedztwie linii kolejowej i dróg: S8, E –67, krajowej 48 i wojewódzkiej 713. Ponadto część tego terenu należy do Łódzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, w której inwestorzy mogą korzystać z pomocy publicznej na wspieranie nowych inwestycji oraz na tworzenie nowych miejsc pracy.

Do największych pracodawców należą: Frito Lay Poland sp. z o. o., Ceramika Paradyż sp. z o. o. Roldrob S. A. i Boshoku Automotive Poland. Charakterystykę większych zakładów pracy przedstawia Tabela 5.

Tabela 5. Charakterystyka większych pracodawców w Tomaszowie Mazowieckim. Źródło: Urząd Miasta Tomaszowa Mazowieckiego.

Nazwa i adres firmy	Profil działalności
Frito Lay Poland Sp. z o.o. ul. Włókiennicza 12/18	Art. spożywcze
Tomaszowskie Centrum Zdrowia Sp. z o.o. ul. Jana Pawła II 35	Usługi publiczne – ochrona zdrowia
Ceramika Paradyż Sp. z o.o. ul. Ujezdzka 23	Ceramika budowlana
Jednostka wojskowa ul. Piłsudskiego 72	Administracja publiczna
Roldrob S.A. - Grupa DROSED ul. Warszawska 168/172	Produkcja drobiarska
FM Mazovia Sp. z o.o. ul. Piaskowa 122-150	Logistyka
Boshoku Automotive Poland ul. Piaskowa 120	Art. motoryzacyjne
Zakłady Przemysłu Wełnianego Tomtex S.A. ul. Włókiennicza 12/18	Art. włókiennicze
Galli Poland Sp. z o.o. ul. Hallera 2	Art. włókiennicze

JOKA Sp. z o.o. ul. Warszawska 128/130	Art. i usługi budowlane
Maltom sp. j. ul. Ujezdźka 29/31	Usługi budowlane
PKS Tomaszów Mazowiecki Sp. z o.o. ul. Dworcowa 6	Usługi publiczne – transport
Fabryka Dywanów Weltom SA ul. Hallera 2	Art. włókiennicze
Przedsiębiorstwo Budowlane ARTOM Sp. z o.o. ul. Ks. J. Popiełuszki 64/66	Art. i usługi budowlane
Veolia Usługi dla Środowiska S.A. ul. Majowa 87/89	Usługi publiczne – gospodarka odpadami
Wagran Sp. z o.o. ul. Spalska 103/105	Armatura kuchenna i łazienkowa
Mesgo Polska S.A. ul. Spalska 105a/105b	Art. gumowe
Tomaszowska Fabryka Filców Technicznych Sp. z o.o. ul. Warszawska 2/4	Art. włókiennicze
PPHU „REMBOR” Sp. z o.o. ul. Zawadzka 144	Art. i usługi budowlane

Tabela 6. Podmioty gospodarki narodowej zapisane w rejestrze REGON w 2011 roku, w Gminie Miejskiej Tomaszów Mazowiecki. Źródło: Statystyczne vademecum samorządowca 2012.

Rodzaj działalności	Liczba podmiotów
Rolnictwo	58
Przemysł	617
Budownictwo	615
Usługi	4208
RAZEM:	5498

Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą zapisane w rejestrze REGON na 10 tysięcy ludności – 658.

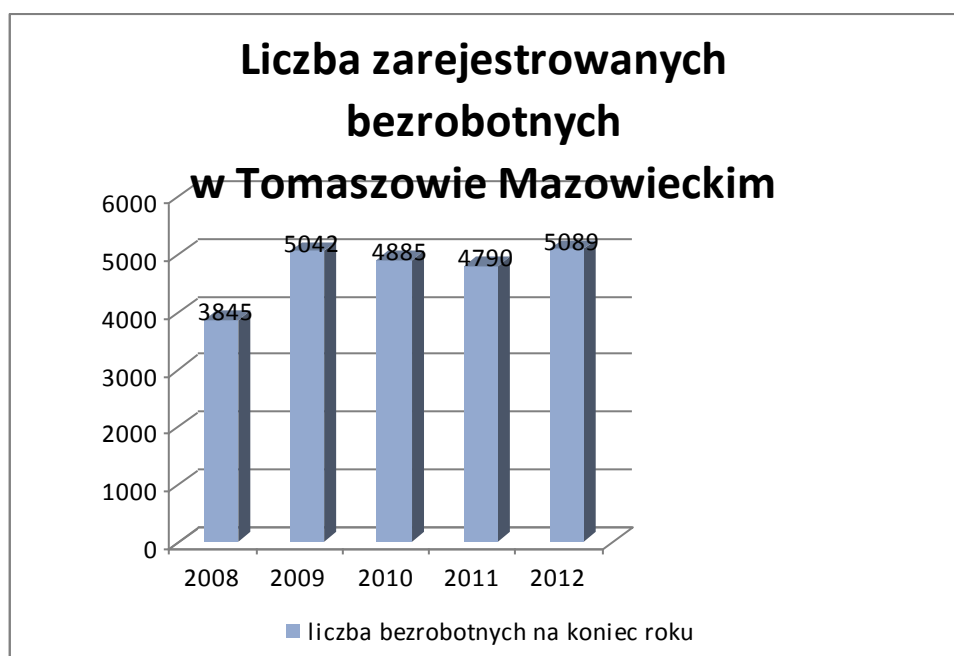
Dominującym rodzajem działalności gospodarczej w mieście są usługi, które świadczy 77% firm. Działalność przemysłową prowadzi 11% przedsiębiorstw, budownictwo 11%, a 1%

firm funkcjonuje w sektorze rolnictwa. Duże i średnie przedsiębiorstwa oraz inne podmioty (instytucje, szkoły) stanowią znaczące źródła ruchu.

5.1. Bezrobocie.

Ze statystyk Powiatowego Urzędu Pracy w Tomaszowie Mazowieckim wynika, że bezrobocie w ostatnim roku znacznie wzrosło. Na koniec 2011 roku w grudniu pozostawało bez pracy 4790 osób, natomiast do 31 grudnia 2012 roku liczba ta wzrosła do 5089 osób.

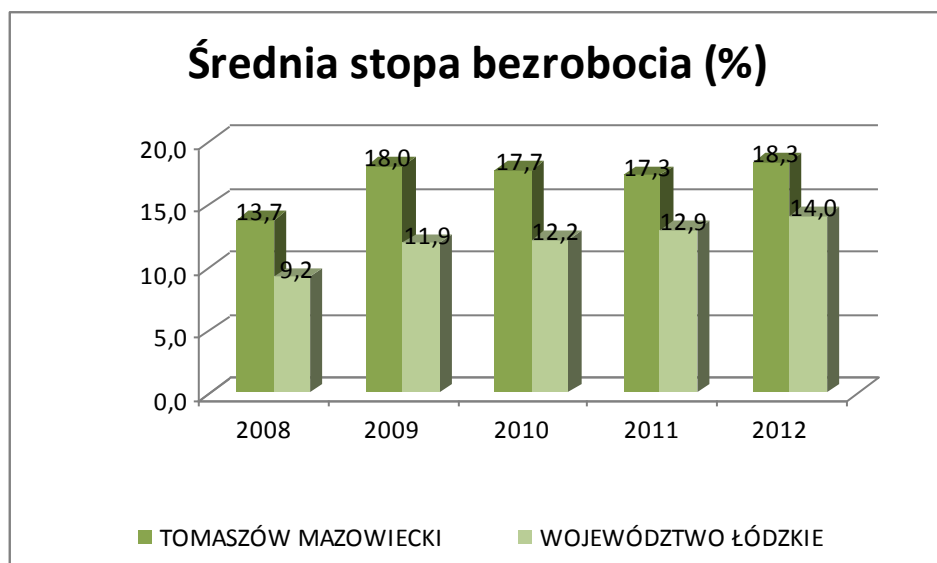
Rysunek 3. Liczba zarejestrowanych bezrobotnych w Tomaszowie Mazowieckim (na koniec każdego roku). Źródło: Opracowanie własne.



Stopa bezrobocia w Tomaszowie Mazowieckim jest jedną z największych w województwie łódzkim. Na koniec 2012 roku była ponad 4% większa niż średnia stopa bezrobocia dla całego województwa.

Rysunek 4. Średnia stopa bezrobocia (%) dla Tomaszowa Mazowieckiego i województwa łódzkiego.

Źródło: Opracowanie własne.



Wybrane dane o rynku pracy w 2011 r. w Tomaszowie Mazowieckim:

- pracujący 15303
- bezrobotni zarejestrowani 4790 w tym kobiety 49,2%

6. Ochrona środowiska naturalnego.

Jednym z ważniejszych celów planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego jest zmniejszenie emisji do środowiska szkodliwych substancji wytwarzanych przez transport zbiorowy.

Od 2006 roku w Tomaszowie Mazowieckim prowadzone są pomiary stężeń SO_2 i NO_2 . Prowadzone są one metodą pasywnego poboru prób i są odnotowywane każdego miesiąca w 6 punktach zlokalizowanych na terenie miasta.

W 2012 roku na terenie Tomaszowa Mazowieckiego wyemitowanych zostało około 233 Megagramów (ton) dwutlenku siarki, 127 Mg dwutlenku azotu, 225 Mg tlenku węgla oraz 108 Mg pyłu⁵. Decydujący udział w emisji zanieczyszczeń (poza związkami organicznymi) miała ciepłownia przy ulicy Wierzbowej. Pomiary przeprowadzone w 2012 roku przy ulicy św. Antoniego wykazały, że stężenia dwutlenku siarki – zarówno 1-godzinne, jak i 24-godzinne – w czasie 10 miesięcznego okresu pomiarowego (styczeń – październik) nie przekraczały obowiązujących poziomów dopuszczalnych: maksymalne zmierzone wartości stanowiły odpowiednio 10% i 29% obowiązujących norm.

Poniżej poziomu dopuszczalnego kształtowały się również 1-godzinne stężenia dwutlenku azotu – najwyższe zmierzone stężenia osiągnęło 19%. Analizując pomiary wskaźnikowe, prowadzone metodą pasywnego poboru prób realizowanych w 6 punktach Tomaszowa Mazowieckiego (ul. św. Antoniego, Warszawska, Spalska, Piaskowa, Ujezdźka, Literacka, /Nieborowska) wykazały, że średni poziom stężeń dwutlenku siarki w 10 – miesięcznym okresie pomiarowym wynosił (wartość dopuszczalna ze względu na ochronę zdrowia wynosi $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$) w poszczególnych punktach od 6,80 do $13,96 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Najwyższe wartości stwierdzono przy ulicy Warszawskiej i św. Antoniego. Natomiast poziom stężeń dwutlenku azotu wahał się od 16,00 do $29,40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (wartość dopuszczalna ze względu na ochronę zdrowia wynosi $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Najwyższe stężenia występowały przy ulicy Warszawskiej, Ujezdźkiej i św. Antoniego. Zmienność sezonowa stężeń NO_2 była znacznie mniejsza niż w przypadku SO_2 , które w okresie chłodnym były czterokrotnie wyższe niż w okresie ciepłym.

Poziom dopuszczalny przekraczał natomiast 24-godzinne stężenia pyłu zawieszonego PM_{10} .

Wartość 36 maksimum stężenia 24-godzinnego przekraczała w zachodniej części centrum miasta $70 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (tj. $140\%D_{24}$). Obszar przekroczeń dobowej wartości poziomu dopuszczalnego stężenia PM_{10} obejmował swym zasięgiem cały obszar zwartej zabudowy miasta oraz południowo – wschodnią część miasta (osiedla Ludwików i Białobrzegi).

Podsumowując wyniki badań emisji zanieczyszczeń atmosferycznych z terenu Tomaszowa Mazowieckiego, należy stwierdzić, że największym problemem miasta jest ponadnormatywne zanieczyszczenie powietrza pyłem drobnym. Główną przyczyną przekroczeń dopuszczalnego poziomu stężeń pyłu zawieszonego w powietrzu jest tak zwana niska emisja z indywidualnie ogrzewanych budynków (ma to charakter sezonowy) i ze środków transportu.

Najlepszym rozwiązaniem, z punktu widzenia ochrony środowiska, jest takie planowanie sieci komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim, które w największym możliwym stopniu ograniczy emisję zanieczyszczeń powodowanych przez pojazdy transportu publicznego. Najlepsze rezultaty można osiągnąć planując najintensywniejszą eksploatację autobusów wyposażonych w silniki o najwyższej czystości spalin. Normy zanieczyszczeń EURO dla silników wysokoprężnych zamieszczono w Tabeli 7.

Tabela 7. Normy zanieczyszczeń EURO dla silników wysokoprężnych. Źródło: Dyrektywa 91/441/EC; Dyrektywa 94/12/EC; Dyrektywa 98/69/EC; Dyrektywa 2007/715/EC.

Norma	Emisja w g/km				
	CO	HC	NO _x	HC + NO _x	PM
EURO – 1	3,160	–	–	1,130	0,140
EURO – 2	1,000	0,150	0,550	0,700	0,080
EURO – 3	0,640	0,060	0,500	0,560	0,050
EURO – 4	0,500	0,050	0,250	0,300	0,009
EURO – 5	0,500	0,050	0,180	0,230	0,005
EURO – 6	0,500	0,090	0,080	0,170	0,005

Strukturę taboru MZK Tomaszów Maz. przedstawiono w Tabeli 8.

Tabela 8. Struktura taboru MZK w Tomaszowie Mazowieckim (stan na dzień 31. 12. 2012 r.). Źródło: Dane Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Tomaszowie Mazowieckim

Lp.	Typ, model	Rok budowy	Ilość (szt.)	Wiek (lata)	Przebieg (tys. km)	Pojemność (liczba miejsc)	Norma EURO
1.	DAB 15 – 1200C niskopodłogowy	1992	1	21	570	73	2
2.	DAB 15 – 1200C niskopodłogowy	1993	6	20	450 ÷ 990	73	2
3.	DAB 7 – 1200B niskopodłogowy	1990	1	23	590	76	2
4.	DAB 12 – 1200B niskopodłogowy	1995	2	18	980 ÷ 1030	82	2
5.	DAB 12 – 1200B niskopodłogowy	1996	2	17	856 ÷ 920	82	2
6.	Neoplan N 4009 niskopodłogowy	1994	5	19	620 ÷ 850	57	1

7.	Neoplan N 4010 niskopodłogowy	1993	1	20	690	72	1
8.	Neoplan N 4011 niskopodłogowy	1996	1	17	300	71	2
9.	Neoplan 4011 niskopodłogowy	1997	1	16	840	70	2
10.	Neoplan 4016 niskopodłogowy	1997	1	16	800	94	2
11.	Neoplan K 40164009 niskopodłogowy	1999	1	14	470	105	2
12.	MAN NL 202 niskopodłogowy	1997	3	16	750 ÷ 900	97	2
13.	MAN NL 202 niskopodłogowy	1998	2	15	250 ÷ 690	99	2
14.	MAN NL 222 niskopodłogowy	1997	1	16	770	78	2
15.	MAN A 21	1999	1	14	750	70	2
16.	JELCZ M081 MB niskopodłogowy	2002	4	11	780 ÷ 840	37	2
17.	JELCZ 120 M	1997	9	16	940 ÷ 1050	110	–

Dane MZK Tomaszów Mazowiecki wykazują, że w inwentarzu operatora komunalnego dominują pojazdy starsze niż 15 lat (średni wiek taboru wynosi 17 lat). Tylko część pojazdów (28 na 42 sztuki całego taboru) wyposażono w silniki spełniające normy czystości spalin EURO – 2 .

Podejmując decyzję o alokacji funkcjonalnego taboru, zakupu nowych autobusów i dopuszczeniu ich do świadczenia usług w komunikacji miejskiej, należy uwzględnić poziom emisji zanieczyszczeń przez poszczególne rodzaje autobusów. Podobnie należy oddziaływać na przewoźników prywatnych.

7. Układ drogowy.

Podstawowy układ transportowy Tomaszowa Mazowieckiego tworzy: droga E-67 łącząca Warszawę poprzez Wrocław z Pragą (będąca jednocześnie obwodnicą Tomaszowa Maz.), droga krajowa nr 48 (Tomaszów Maz. – Radom), linie kolejowe (Koluszki – Skarżysko Kamienna, Koluszki – Radom).

Ze względu na status Tomaszowa Mazowieckiego w obrębie Gminy Miasta Tomaszowa Mazowieckiego, każda kategoria dróg ma osobnego zarządcę:

- drogi krajowe – Dyrektor Generalny Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, który realizuje swoje zadania poprzez odpowiedni Oddział Generalny Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad
- drogi wojewódzkie – Zarząd Województwa Łódzkiego, który realizuje swoje zadania przy pomocy zarządu drogi – Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi
- drogi powiatowe – Zarząd Powiatu Tomaszowskiego, który realizuje swoje zadania przy pomocy zarządu drogi – Zarząd Dróg Powiatowych
- drogi gminne – prezydent Miasta Tomaszowa Mazowieckiego.

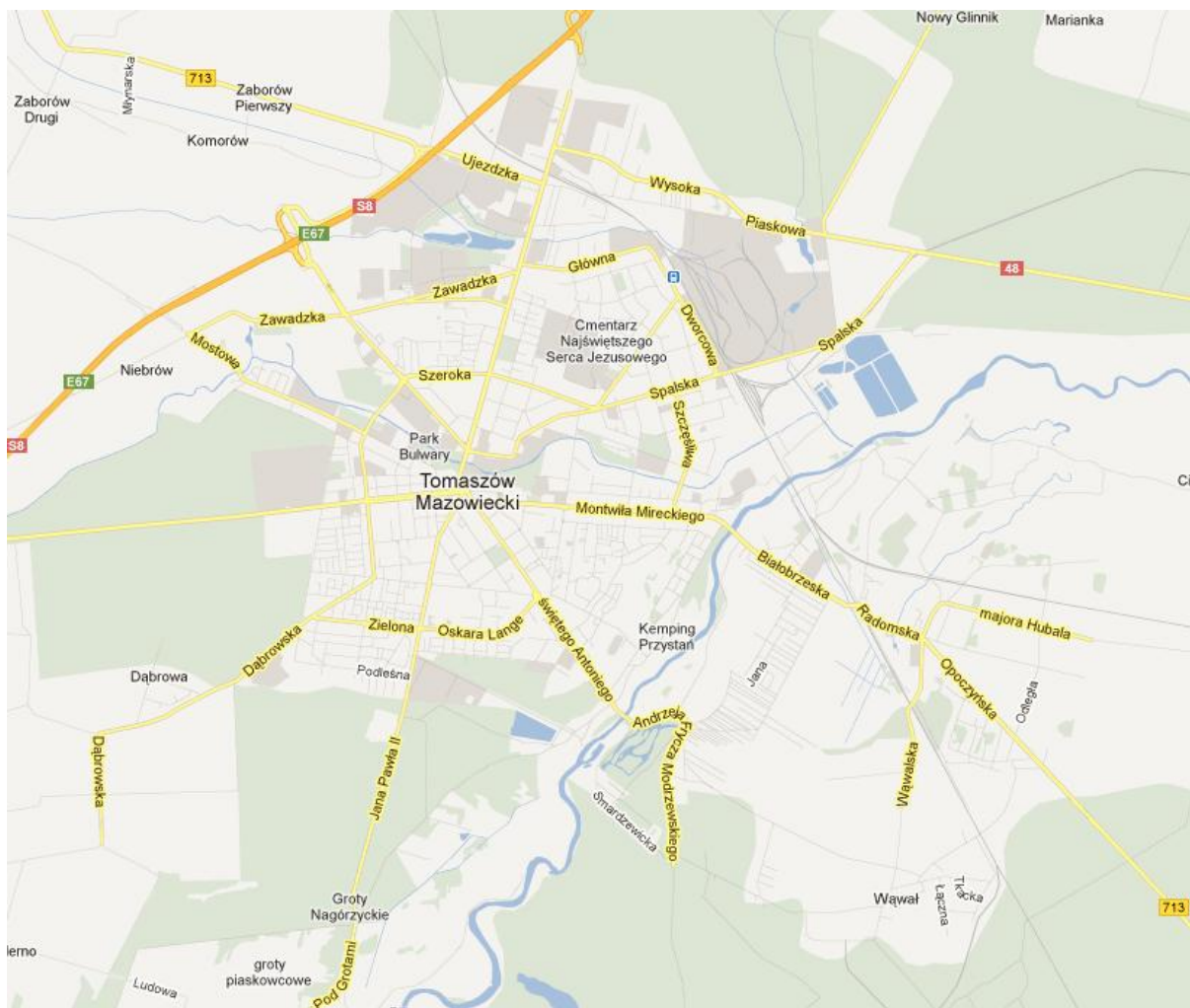
Główny układ transportowy miasta tworzą drogi:

- droga krajowa 48 relacji Tomaszów Mazowiecki – Radom. W granicach miasta DK 48 przebiega ulicami: Ujezdźka (od łącznicy na drodze ekspresowej 8 do Warszawskiej), Warszawska (od Ujezdźkiej do Wysokiej), Wysoka, Piaskowa (od Wysokiej do granic miasta)
- droga wojewódzka 713 relacji Łódź – Opoczno. W granicach miasta przebiega ulicami; Warszawska (od Ujezdźkiej do rzeki Wolbórki), św. Antoniego (od rzeki Wolbórki do Domu Handlowego Tomasz), Mościckiego, Mireckiego, Białobrzaska, Radomska, Opoczyńska
- do dróg powiatowych zaliczone zostały ulice: św. Antoniego, Warszawska (od Wysokiej do granic miasta), Akacyjowa, POW, Barlickiego, Dąbrowska, Dzieci Polskich, Dworcowa, Farbiarska, Główna, Graniczna, Bartosza Głowackiego, Berka Joselewicza, Ludwikowska, Oskara Lange, Majowa, Mostowa, Popiełuszki, Niska, Modrzewskiego, Mazowiecka, Nowowiejska, Elizy Orzeszkowej, Jana Pawła II, Robotnicza, Smugowa, Konstytucji 3 – Maja, Spalska, Szeroka, Sucha, Strzelecka, Grota – Roweckiego, Legionów, Szczęśliwa, Hallera, Wąwalska, Wiejska, Zacisze, Zawadzka,

- pozostałe ulice w granicach Tomaszowa Mazowieckiego stanowią kategorię dróg gminnych.

Rysunek 5. Tomaszów Mazowiecki na tle części układu komunikacyjnego województwa łódzkiego.

Źródło: Opracowanie własne.



W zakresie komunikacji zbiorowej miasto obsługiwane jest przez sieć linii autobusowych, kształtowanych w zależności od potrzeb przewozowych i w nawiązaniu do jednostek strukturalnych o zróżnicowanych funkcjach zagospodarowania i zainwestowania. Do prowadzenia linii autobusowych przeznaczone są ulice sklasyfikowane jako główne (KG) i zbiorcze (KZ).

Do dróg głównych można zaliczyć:

- ul. Ujezdźka,
- ul. Wysoka,
- ul. Piaskowa,

- ul. Warszawska,
- ul. Zawadzka,
- ul. Orzeszkowej.

Do ulic zbiorczych, które stanowią największą część sieci ulicznej i zapewniają najszerszą obsługę komunikacyjną miasta, można zaliczyć:

- ul. Zawadzka,
- ul. Warszawska,
- ul. Hallera,
- ul. Mostowa,
- ul. Legionów,
- ul. Szeroka,
- ul. Grota Roweckiego,
- ul. Spalska,
- ul. Zielona,
- ul. Oskara Lange,
- ul. Głowackiego,
- ul. Nowowiejska,
- ul. św. Antoniego,
- ul. Mościckiego,
- ul. Mareckiego,
- ul. Białobrzeska,
- ul. Radomska,
- ul. Białobrzeska,
- ul. Opoczyńska,
- ul. Dąbrowska,
- ul. Jana Pawła II,
- ul. Nagórzycka,
- ul. Modrzewskiego.

Większość ulic głównych i zbiorczych to ulice jednojezdniowe dwupasowe.

7.1. Średnio dobowy ruch na sieci dróg wojewódzkich i krajowych w granicach Tomaszowa Mazowieckiego.

Co pięć lat na drogach krajowych i wojewódzkich przeprowadzany jest Generalny Pomiar Ruchu, który obrazuje aktualny poziom natężenia ruchu na poszczególnych odcinkach sieci drogowej oraz wskazuje prognozy ruchu. Obecnie obowiązuje przeprowadzony w 2010r. GPR2010. W opisie podano skrajne wartości od, do dla całego odcinka drogi, bez podziału na poszczególne odcinki powiatowe.

Najbardziej obciążonym ciągiem drogowym w Tomaszowie Mazowieckim jest droga wojewódzka 713, której średnie dobowe natężenie ruchu (SDR) w granicach miasta wynosi od 3 313 pojazdów na dobę. Wskaźnik wzrostu ruchu 2005 – 2010 na drogach wojewódzkich w województwie łódzkim wyniósł 1,25 (przy średniej krajowej 1,23).

Na drogach krajowych SDR wyniósł:

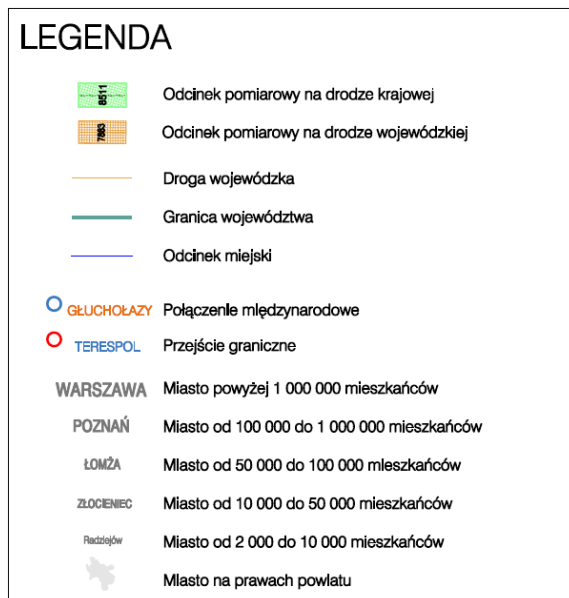
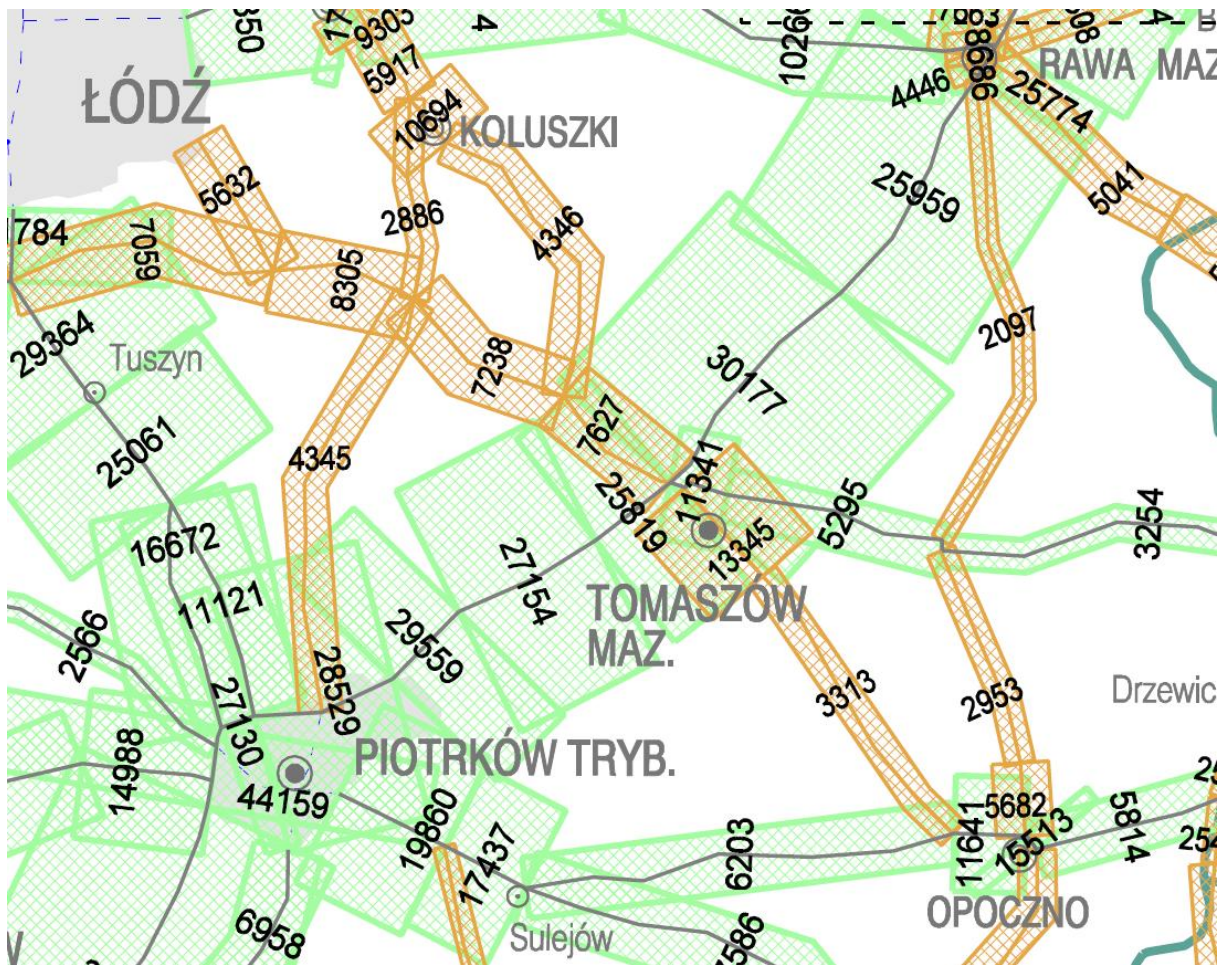
- na DK 48
- 11 341 pojazdów na dobę w granicach Tomaszowa Mazowieckiego.

Na drogach wojewódzkich SDR wyniósł:

- na DW 713
- 7 627 pojazdów na dobę na wylocie, na Ujazd, 13 345 pojazdów na dobę, na wylocie do Januszewic.

Reasumując GPR2010 wykazał bardzo wysokie wartości natężenia ruchu SDR w Tomaszowie Mazowieckim (zwłaszcza na drodze wojewódzkiej 713), obrazując potrzebę udroźnienia przepustowości istniejącego układu komunikacyjnego miasta.

Rysunek 6. GPR2010 dla części obszaru województwa łódzkiego. Źródło: Materiały GDDKiA.



7.2. Płatne miejsca postojowe.

W dniu 7 marca 2013 roku podjęto Uchwałę Nr XXXVI/317/2013 Rady Miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania pojazdów samochodowych na drogach publicznych w Tomaszowie Mazowieckim oraz wysokości stawek opłat za parkowanie w tej strefie i sposobu ich pobierania.

Strefa Płatnego Parkowania będzie obejmowała obszar ograniczony przez:

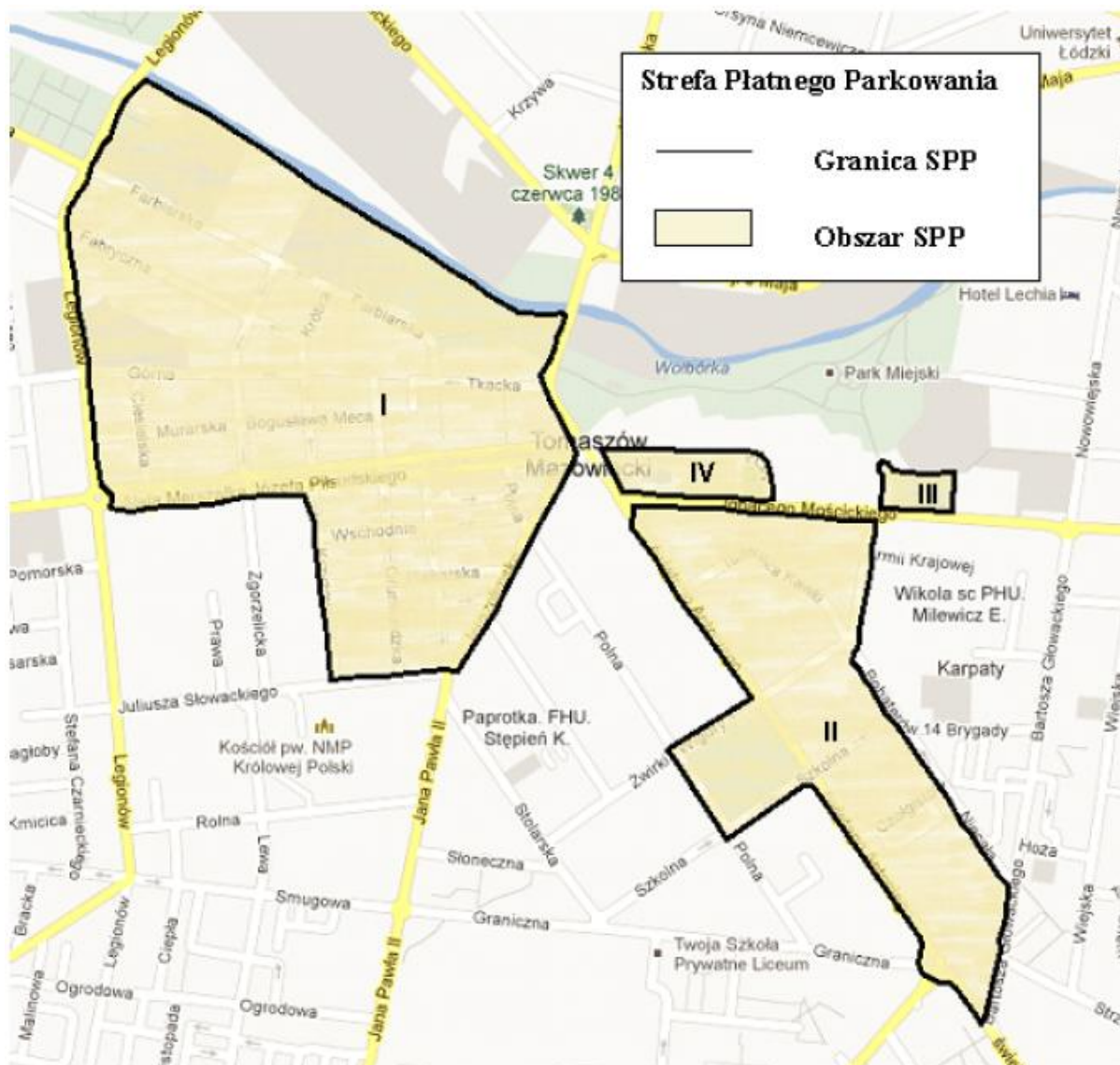
Strefa I: rzekę Wolbórkę od mostu na ul. św. Antoniego do mostu na ul. Legionów, ul. Legionów do Al. Piłsudskiego, Al. Piłsudskiego do ul. Krzyżowej, ul. Krzyżową do ul. Słowackiego, ul. Słowackiego do ul. Jerozolimskiej, ul. Jerozolimską do ul. św. Antoniego, ul. św. Antoniego do mostu na rzece Wolbórcie; przy czym: ul. Legionów, ul. Słowackiego i ul. św. Antoniego / odcinek od Pl. Kościuszki do mostu na rz. Wolbórcie / znajdują się poza obszarem Strefy, wyznaczając jedynie granice Strefy,

Strefa II: ul. św. Antoniego do ul. Żwirki i Wigury, ul. Żwirki i Wigury do ul. Polnej, ul. Polną do ul. Szkolnej, ul. Szkolną do ul. św. Antoniego, ul. św. Antoniego do ul. B. Głowackiego, ul. B. Głowackiego do ul. Niecałej, ul. Niecałą do ul. Bohaterów 14 Brygady, ul. Bohaterów 14 Brygady do ul. Prezydenta Ignacego Mościckiego, ul. Prezydenta Ignacego Mościckiego do ul. św. Antoniego; przy czym: ul. B. Głowackiego, ul. Niecała, ul. Prezydenta Ignacego Mościckiego i ul. Bohaterów 14 Brygady / odcinek od ul. Niecałej do ul. Prof. T. Seweryna / znajdują się poza obszarem Strefy, wyznaczając jedynie granice Strefy,

Strefa nr III: ul. Browarna,

Strefa nr IV: ul. POW.

Rysunek 7. Strefa płatnego parkowania w Tomaszowie Mazowieckim. Źródło: Urząd Miasta Tomaszowa



Mazowieckiego.

Stawki opłat za parkowanie pojazdu samochodowego w strefie wynoszą:

Opłaty jednorazowe:

- za pierwsze 1/2 godziny 1,00 zł,
- za pierwszą godzinę 2,00 zł,
- za drugą godzinę 2,40 zł,
- za trzecią godzinę 2,80 zł,
- za czwartą i kolejną godzinę 2,00 zł,
- za dzienny postój w godzinach funkcjonowania Strefy 15,00 zł.

Oplaty abonamentowe:

- miesięczna 200,00 zł,
- roczna 1200,00 zł.

Oplaty zryczałtowane:

- miesięczna za 1 zastrzeżone stanowisko postojowe (kopertę) w godzinach funkcjonowania Strefy 500,00 zł.

8. Miejska komunikacja zbiorowa.

8.1. Rys historyczny komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim.

W okresie powojennym miasto zaczęło się intensywnie rozbudowywać, powstają nowe wielorodzinne osiedla mieszkaniowe, wybudowano kilka nowych zakładów przemysłowych. Uwzględniając lokalizację dworca i większości zakładów koniecznością staje się uruchomienie komunikacji miejskiej.

W sierpniu 1956 roku delegacja Tomaszowa w składzie: przewodniczący Miejskiej Rady Narodowej, dyrektor Miejskiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej – Eugeniusz Zieliński, inżynier Jan Kowalski oraz kierowcy udają się do Sanoka po odbiór sześciu autobusów.

15 września 1956 roku „Stary 52” (zwane stonkami) przyozdobione chorągiewkami i napisami „Będziemy służyć ludności miasta” rozpoczęły obsługiwane trzech linii autobusowych – przejazd tego dnia był bezpłatny. Cenę biletu ustalono na 75 groszy. Oto początek historii komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim.

Dwie z trzech pierwszych linii łączyły Wilanów /dworzec/ z pozostałymi dzielnicami miasta i tak już pozostało do dziś, podstawowe linie komunikacyjne miasta rozpoczynają swe trasy od dworca PKP. W międzyczasie w sąsiedztwie dworca PKP wybudowany został dworzec PKS.

Lata osiemdziesiąte to 35 milionów przewiezionych pasażerów rocznie, 65 wozów na stanie, ponad dziesięć tysięcy kilometrów pokonywanych dziennie przez stu dziesięciu kierowców. Na przystankach podstawowych linii autobusowych zamieszczane były jedynie krótkie informacje, że autobusy kursują co 7 minut.

Kryzys gospodarczy z początku lat dziewięćdziesiątych dotknął nasze przemysłowe miasto szczególnie boleśnie. Upadek wielu tomaszowskich przedsiębiorstw, a w tym największego z nich „Wistomu” spowodował lawinowy wzrost bezrobocia.

Od początku bazą dla autobusów miejskich był teren po starym tartaku przy ul. Warszawskiej. Adres pozostał do dziś ten sam, choć sporo się zmieniło w wyglądzie zajezdni i w samym zakładzie. Do 1978 roku pozostawał on jednym z satelitarnych zakładów składających się na miejską gospodarkę komunalną. Od roku 1978 do 1991 zakład funkcjonował jako oddział Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej, po wielu przeobrażeniach ostatecznie funkcjonuje jako zakład budżetowy.

Obecnie obsługę przewozową MZK w Tomaszowie Maz. świadczy dla mieszkańców miasta i okolicznych gmin 42 autobusami na 18 liniach, w szczycie dnia powszedniego kursują 36 autobusu. Średnia dobową liczbą pasażerów, korzystających z komunikacji miejskiej wynosi 22 tysiące dziennie, autobusy aby przewieźć ta liczbę pasażerów pokonują około 6 200 kilometrów. Kierowca MZK dziennie pokonuje średnio około 150 kilometrów.

8.2. Linie autobusowe obsługiwane przez Miejski Zakład Komunikacyjny w Tomaszowie Mazowieckim.

Miejski Zakład Komunikacyjny w Tomaszowie Mazowieckim znajdujący się przy ul. Warszawskiej 109/111 obsługuje 19 linii komunikacyjnych na terenie Tomaszowa Mazowieckiego i sąsiednich gmin. Komunikacja miejska korzysta ze 197 przystanków i 21 pętli autobusowych zlokalizowanych w Tomaszowie Mazowieckim.

Aktualny przebieg linii komunikacji miejskiej obsługiwanych przez Miejski Zakład Komunikacyjny oraz liczba przystanków na poszczególnych liniach:

Linia nr 1

Trasa: Dworzec PKS/PKP – prez. I. Mościckiego ZUS – Modrzewskiego (Ludwików) – Wąwał

Wariant A: Dworzec PKS/PKP – Dworcowa – Spalska /część kursów ul.ks. Popiełuszki/ – Nowowiejska – prez. I. Mościckiego – św. Antoniego – Brzustówka – Modrzewskiego (Ludwików)

Wariant B: Dworzec PKS/PKP – Dworcowa – Spalska /część kursów ul.ks. Popiełuszki/ – Nowowiejska – prez. I. Mościckiego – św. Antoniego – Brzustówka – Szymanówek – Wąwał pętla

Ilość przystanków na linii – 28

Linia nr 2

Trasa: ZBiEDiM - pl. Kościuszki – Nagórzycka – Starowiejska – Wiaderno szkoła - Zalew pętla

Wariant A: pl. Kościuszki – B. Joselewicza (z powrotem Jerolimaska) – Jana Pawła II – Józefów – Pod Grotami – Nagórzycka – Borki – Swolszewice (Tama) – Zalew pętla

Wariant B: ZBiEDiM – Wysoka – Warszawska) - pl. Kościuszki – B. Joselewicza (z powrotem Jerolimaska) – Jana Pawła II – Józefów – Pod Grotami – Nagórzycka – Tarowiejska – Wiaderno szkoła

Ilość przystanków na linii – 42

Linia nr 2G

Trasa: pl. Kościuszki – B. Joselewicza – Jana Pawła II – Józefów - Nagórzycka – Borki – Trzciniec – Iłki – Jana Pawła II – Leonów – Dębsko – Golesze – Młoszów – Swolszewice Małe – Borki – Nagórzycka – Jana Pwła II – Jerolimaska – pl. Kościuszki

wariant A: pl. Kościuszki – B. Joselewicza – Jana Pawła II – Józefów - Nagórzycka – Zalew pętla – Borki – Trzciniec – Iłki – Jana Pawła II – Leonów – Dębsko – Golesze – Młoszów – Swolszewice Małe – Borki – Nagórzycka – Jana Pwła II – Jerolimaska – pl. Kościuszki

Ilość przystanków na linii – 47

Linia nr 3

Trasa: Chorzęcin – Zawada – Niebrów – Hallera – pl. Kościuszki – Opoczyńska – Wąwał – Ciebłowice – Brzustów

wariant A: Chorzęcin – Godaszewice – Zawada – Niebrów – Mostowa – gen. Hallera – gen. Bema - Farbiarska – Legionów – al. marsz. Piłsudskiego - pl. Kościuszki – prez. I. Mościckiego – B. Głowackiego – św. Antoniego – Mazowiecka – Zacisze – M. Mireckiego – Białobrzaska – Radomska – Opoczyńska – Sługocice – Brzustów

wariant B: Chorzęcin – Godaszewice – Zawada – al. marsz. Piłsudskiego - pl. Kościuszki – prez. I. Mościckiego – B. Głowackiego – św. Antoniego – Mazowiecka – Zacisze – M. Mireckiego – Białobrzaska – Radomska – Wąwalska – Wąwał pętla) – Opoczyńska – Sługocice – Brzustów

wariant C: Chorzęcin – Godaszewice – Zawada – al. marsz. Piłsudskiego - pl. Kościuszki – prez. I. Mościckiego – B. Głowackiego – św. Antoniego – Mazowiecka – Zacisze – M. Mireckiego – Białobrzaska – Radomska – Gminna – mjr Hubala – Cieblowice I – Cieblowice Małe – Cieblowice II - Opoczyńska – Sługocice – Brzustów

Ilość przystanków na linii – 102

Linia nr 5

Trasa: Hallera – gen. Bema – al. marsz. Piłsudskiego – pl. Kościuszki – Konstytucji 3-go Maja – Spalska – ks. J. Popiełuszki – Dworcowa – Główna – Warszawska – Wysoka – Luboszewy – Glinnik JW – Marianka - Glinnik

Ilość przystanków na linii – 55

Linia nr 6

Trasa: Zawadzka – E. Orzeszkowa – Szeroka (z powrotem przez Koplina) – Warszawska – prez. I. Mościckiego – Niska – Zacisze – Jałowcowa – Nowy Port

Ilość przystanków na linii – 28

Linia nr 8

Trasa: Brzustów – Opoczyńska – Wąwał – Ludwików (Jana) – Warszawska – Ujezdźka – Cekanów – Tamka – TZD – Wysoka – ZBiEDiM – Wistom - Luboszewy – Marianka - Glinnik

wariant A: Brzustów – Sługocice – Opoczyńska – Wąwalska – Wąwał – Tomaszowska – Szymanówek – Ludwików (Jana) – Robotnicza – Ludwikowska – św. Antoniego – Warszawska – Tamka – TZD - Ujezdźka – Komorów – Cekanowska – Cekanów I – Cekanów II

wariant B: Ludwików (Jana) – Robotnicza – Ludwikowska – św. Antoniego – Warszawska – Tamka – TZD - Wysoka – ZBEDiM – Piaskowa – WISTOM)

wariant C: Ludwików (Jana) – Robotnicza – Ludwikowska – św. Antoniego – Warszawska – Tamka – TZD – Wysoka – Piaskowa – Luboszewy – Glinnik JW – Marianka - Glinnik

Ilość przystanków na linii – 99

Linia nr 9

- Trasa: Cekanów – Zaborów – Komorów – Milenijna – Dz. Polskich – Zawadzka – Warszawska – prez. Mościckiego – Ludwików – Opoczyńska – Brzustów
- wariant A: Cekanów II – Cekanów I - Zaborów – Komorów – Ujezdźka – Warszawska - św. Antoniego – prez. I. Mościckiego – M. Mireckiego – Białobrzaska – Radomska – Opoczyńska – Sługocice – Brzustów
- wariant B: Zaborów – Komorów – Ujezdźka – Milenijna – Zawadzka – E. Orzeszkowej – Szeroka – Warszawska – św. Antoniego – prez. I. Mościckiego – M. Mireckiego – Białobrzaska – Radomska – Opoczyńska – Sługocice – Brzustów
- wariant C: Zaborów – Komorów – Ujezdźka – Dz. Polskich – Zawadzka – E. Orzeszkowej – Szeroka – Warszawska - św. Antoniego – prez. I. Mościckiego – M. Mireckiego – Białobrzaska – Radomska – Opoczyńska – Sługocice – Brzustów
- wariant D: Zaborów – Komorów – Ujezdźka – Warszawska - św. Antoniego – prez. I. Mościckiego – M. Mireckiego – Białobrzaska – Ludwikowska – Ludwików (Jana) – Radomska – Opoczyńska – Sługocice – Brzustów
- wariant E: Zaborów – Komorów – Ujezdźka – Warszawska - św. Antoniego – prez. I. Mościckiego – M. Mireckiego – Białobrzaska – Gminna – mjr Hubala – Cieślówice I - Cieślówice II – Radomska – Opoczyńska – Sługocice – Brzustów

Ilość przystanków na linii – 107

Linia nr 10

- Trasa: Dworzec PKS/PKP – B. Góra – Smardzewice – Zalew – Tresta – Twarda – Karolinów
- wariant A: Dworzec PKS/PKP – Spalska – gen. Grota Roweckiego – Warszawska – św. Antoniego – Modrzewskiego – B. Góra – Smardzewice – Tresta – Twarda
- wariant B: Dworzec PKS/PKP – Spalska – gen. Grota Roweckiego – Warszawska – św. Antoniego – Modrzewskiego – Smardzewice – Zalew pętla – Tresta – Twarda
- wariant C: Dworzec PKS/PKP – Spalska – gen. Grota Roweckiego – Warszawska – św. Antoniego – Modrzewskiego – Smardzewice – Tresta – Karolinów

Ilość przystanków na linii – 70

Linia nr 11

Trasa : Jadwigów – Wiaderno – Dąbrowa – Dąbrowska – pl. Kościuszki - Warszawska – Komorów – Zaborów - Niewiadów

wariant A: Jadwigów – Wiaderno – Parcela Wiaderno – Wola Wiaderno – Dąbrowa – Dąbrowska – Legionów – al. marsz. Piłsudskiego – pl. Kościuszki – Warszawska – Ujezdźka – Komorów – Zaborów – Tobiasze - Przesiadłów - Skrzyńki – Ujazd - Niewiadów

Ilość przystanków na linii – 63

Linia nr 13

Trasa: Smugowa – pl. Kościuszki – Warszawska – Dw. PKS – Sucha – Wistom

wariant A: Smugowa – Zielona – Legionów – pl. Kościuszki – Warszawska – Główna – Dworcowa – Dw. PKS – Spalska

wariant B: Smugowa – Zielona – Legionów – pl. Kościuszki – Warszawska – Główna – Dworcowa – Spalska – Sucha pętla

wariant C: Smugowa – Zielona – Legionów – pl. Kościuszki – Warszawska – Główna – Dworcowa – Spalska – Luboszevska – Wistom

Ilość przystanków na linii – 29

Linia nr 14

Trasa: Modrzewskiego – Brzustówka – św. Antoniego – O. Lange – pl. Kościuszki – Warszawska – Zawadzka – Hallera – Niebrów

wariant A: Modrzewskiego (Ludwików) - Brzustówka – św. Antoniego – O. Lange – Zielona – Legionów – Podleśna – Jana Pawła II – Jerozolimska (z powrotem przez B. Joselewicza) – pl. Kościuszki – Warszawska – Dz. Polskich - Zawadzka – Mostowa – Hallera – Niebrów

Ilość przystanków na linii – 48

Linia nr 17

Trasa: pl. Kościuszki – prez. I. Mościckiego – Białobrzaska – Opoczyńska – Cieślinice – Brzustów

wariant A: pl. Kościuszki – prez. I. Mościckiego – M. Mireckiego – Białobrzaska – Radomska – Gminna – mjr Hubala – Cieślinice I – Cieślinice Małe – Cieślinice II – Opoczyńska – Sługocice – Brzustów

Ilość przystanków na linii – 59

Linia nr 18

Trasa: Dworzec PKS/PKP – Spalska – Szczęśliwa – M. Mireckiego – Zacisze – Mazowiecka – św. Antoniego – Graniczna – Jana Pawła II – Zielona – Dąbrowska – Dąbrowa

Ilość przystanków na linii – 34

Linia nr 19

Trasa: Wąwał - Wąwalska – M. Mireckiego – pl. Kościuszki – Zawadzka – Mostowa – Łazisko - Łagiewniki – Świńsko – Chorzęcin

wariant A: Wąwał – Wąwalska – Radomska – Białobrzaska – M. Mireckiego – prez. I. Mireckiego – pl. Kościuszki – al. marsz. Piłsudskiego – Legionów – E. Orzeszkowej – Zawadzka – Mostowa – Łazisko – Łagiewniki – Chorzęcin

wariant B: pl. Kościuszki – al. marsz. Piłsudskiego – Legionów – E. Orzeszkowej – Zawadzka – Mostowa – Łazisko – Dębniak – Wygoda – Wólka Krzykowska – Kol. Żywocin – Komorniki – Łagiewniki – Chorzęcin

wariant C: pl. Kościuszki – al. marsz. Piłsudskiego – Legionów – E. Orzeszkowej – Zawadzka – Mostowa – Łazisko – Łagiewniki – Kol. Świńsko – Świńsko – Kwiatkówka – Chorzęcin

wariant D: pl. Kościuszki – al. marsz. Piłsudskiego – Legionów – E. Orzeszkowej – Zawadzka – Mostowa – Łazisko – Łagiewniki – Kwiatkówka – Świńsko – Chorzęcin

Ilość przystanków na linii – 88

Linia nr 22

Trasa: Dw. PKS – Główna – Zawadzka – gen. G. Roweckiego – Mazowiecka – św. Antoniego – Zielona – pl. Kościuszki – Warszawska – Szeroka – Zwadzka – Warszawska - Dw. PKS

wariant A: Dw. PKS/PKP - Dworcowa – Główna – Warszawska – Dz. Polskich – Zawadzka – E. Orzeszkowa – Szeroka – gen. Grota Roweckiego – Spalska – Szczęśliwa – Mireckiego – Zacisze – Mazowiecka – św. Antoniego – B. Głowackiego – prez. I. Mościckiego – św. Antoniego – Graniczna – Jana Pawła II – Zielona – Legionów – al. marsz. Piłsudskiego – pl. Kościuszki –

Warszawska – Szeroka – E. Orzeszkowej – Zawadzka – Dz. Polskich –
Warszawska – Główna – Dworcowa – Dw. PKS/PKP

wariant B: Dw. PKS/PKP - Dworcowa – Główna – Warszawska – Dz. Polskich –
Zawadzka – E. Orzeszkowa – Szeroka – gen. Grota Roweckiego – Spalska –
Szczęśliwa – Mireckiego – Zacisze – Mazowiecka – św. Antoniego –
B. Głowackiego – prez. I. Mościckiego – św. Antoniego – Graniczna – Jana
Pawła II – Zielona – Legionów – al. marsz. Piłsudskiego – pl. Kościuszki –
Warszawska – Szeroka – E. Orzeszkowej – Zawadzka – Dz. Polskich –
Warszawska – w soboty i niedziele – Ujezdzka – Milenijna)

Ilość przystanków na linii – 44

Linia nr 25

Trasa: Milenijna działki – Ujezdzka – Warszawska

Ilość przystanków na linii – 7

Linia N

Trasa: Warszawska – M. Mireckiego – B. Głowackiego – św. Antoniego – Graniczna
– Zielona – pl. Kościuszki – Warszawska

wariant A: Warszawska – gen. G. Roweckiego – Nowowiejska – Mireckiego – Zacisze –
Mazowiecka – św. Antoniego – B. Głowackiego – prez. I. Mościckiego –
św. Antoniego – Graniczna – Jana Pawła II – Zielona – Legionów –
al. marsz. Piłsudskiego – pl. Kościuszki – Warszawska

wariant B: Warszawska – Dz. Polskich – Zawadzka – E. Orzeszkowej – Szeroka –
Warszawska – pl. Kościuszki – al. marsz. Piłsudskiego – Legionów – Zielona –
Jana Pawła II – Graniczna – św. Antoniego – prez. I. Mościckiego –
B. Głowackiego – Brzustówka

Ilość przystanków na linii – 35

Linia S

Trasa: Cieśliny Małe – Cieśliny II – Cieśliny I – mjr Hubala – Gminna –
Radomska – Wąwalska – Wąwał

Ilość przystanków na linii – 11

Schemat linii komunikacyjnych obsługiwanych przez Miejski Zakład Komunikacyjny w Tomaszowie Mazowieckim przedstawia Rysunek 8.

Rysunek 8. Schemat linii komunikacyjnych obsługiwanych przez Miejski Zakład Komunikacyjny w Tomaszowie Mazowieckim. Źródło: Miejski Zakład Komunikacyjny w Tomaszowie Mazowieckim.



Sieć transportu publicznego na obszarze Tomaszowa Mazowieckiego oraz gmin Ujazd, Lubochnia, Wolbórz, Inowłódz, gminy miejskiej Tomaszów Maz. tworzą:

- linie komunikacji miejskiej i podmiejskiej obsługiwane przez Miejski Zakład Komunikacyjny w Tomaszowie Mazowieckim
- linie komunikacji podmiejskiej obsługiwane przez 10 przewoźników prywatnych

- linie regionalnej komunikacji autobusowej realizowanej przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o. o. w Tomaszowie Mazowieckim i innych przewoźników prywatnych
- linie kolejowej komunikacji regionalnej , obsługiwane przez Przewozy Regionalne sp. z o. o.

Według stanu na dzień 30 kwietnia 2013 PKS Tomaszów Mazowiecki sp. z o. o. realizował przewozy do 13 miejscowości docelowych, położonych głównie na obszarze województwa łódzkiego.

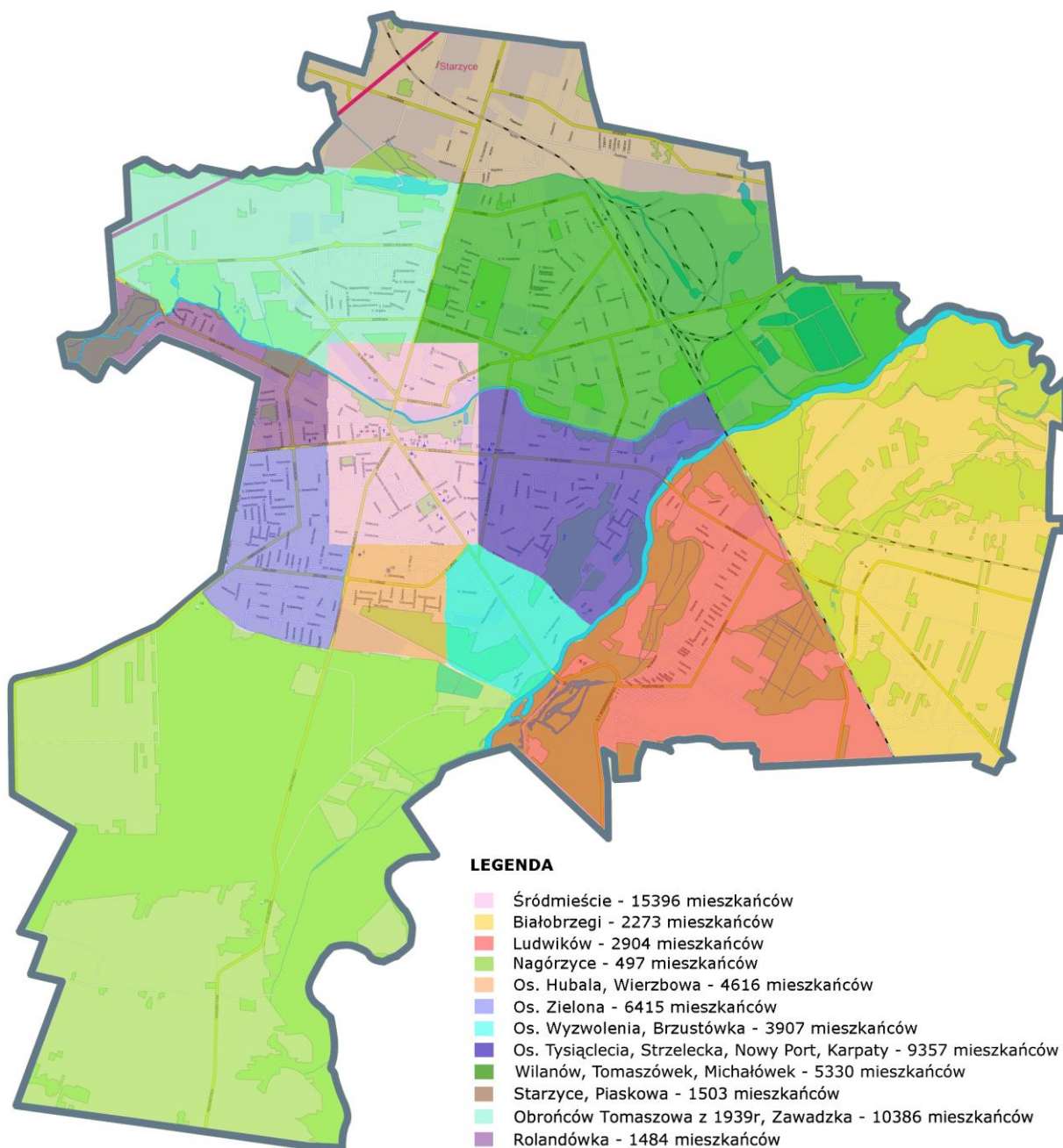
Kolejowe przewozy regionalne, realizowane są przez Przewozy Regionalne sp. z o. o.

Właściwym organizatorem dla przewozów regionalnych drogowych i kolejowych jest marszałek województwa łódzkiego (zgodnie z art. 7 ust. 5 i art. 9 ust.5 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym), dlatego przewozy te nie będą przedmiotem niniejszego planu.

9. Źródła ruchu.

Dla celów planu transportowego miasto podzielono na 12 sektorów komunikacyjnych oznaczonych kolorami (Rysunek 9).

Rysunek 9. Podział Tomaszowa Mazowieckiego na sektory komunikacyjne. Źródło: Opracowanie własne.



Przyjęty podział miasta na sektory wykorzystano przy prognozowaniu więzby podróży transportu publicznego na rok 2020.

W większości sektory komunikacyjne pokrywają się z historycznymi dzielnicami i obszarami Tomaszowa Mazowieckiego.

Największe źródła ruchu (ze względu na liczbę mieszkańców) stanowią osiedla mieszkaniowe:

- os. Obrońców Tomaszowa z 1939 r. – Zawadzka – 10386 mieszkańców,
- os. Tysiąclecia – Strzelecka, Nowy Port, Karpaty – 9357 mieszkańców,
- os. Zielona – 6415 mieszkańców.

Sektory te charakteryzują się w większości zabudową wielorodzinną z usługami osiedlowymi i miejskimi takimi jak: szkoły, przedszkola, żłobki, domy opieki itp.

Największym skupiskiem ludności jest sektor umownie nazwany Śródmieściem – 15396 mieszkańców.

Obszar Śródmieścia charakteryzują zróżnicowane funkcje, z dominującą funkcją reprezentacyjną. Tutaj znajduje się większość urzędów, instytucji, szkół i dużych placówek handlowych.

Poza osiedlami mieszkaniowymi, największe źródła ruchu w Tomaszowie Mazowieckim stanowią:

- szkoły i wyższe uczelnie,
- obiekty użyteczności publicznej,
- duże zakłady pracy,
- obiekty sportowo – rekreacyjne i kulturalne,
- duże placówki handlowo – usługowe.

W tabeli 4 przedstawiono lokalizację największych szkół i uczelni wyższych w Tomaszowie mazowieckim wraz z liczbą uczęszczających do nich uczniów lub studentów.

W tabeli 5 wyszczególniono największych pracodawców w większości zlokalizowane w północnej części miasta.

Główne obiekty sportowo – rekreacyjne w Tomaszowie Mazowieckim, oddziałujące w kierunku wzrostu mobilności mieszkańców przedstawiono w Tabeli 9.

Tabela 9. Główne obiekty sportowo – rekreacyjne w Tomaszowie Mazowieckim. Źródło: Opracowanie własne.

Nazwa obiektu	Adres (lokalizacja)
Ośrodek Sportu i Rekreacji <ul style="list-style-type: none"> • stadion RKS „Lechia” • hala sportowa • korty tenisowe 	ul. Nowowiejska 9/27
Ośrodek Sportu o Rekreacji Przystań	ul. PCK 2/8
Ośrodek Sportu i Rekreacji <ul style="list-style-type: none"> • tor łyżwiarski • kręgielnia 	ul. Strzelecka 24/26

Poza wymienionymi w tabeli 9. obiektami sportowymi oddziałującymi na mobilność mieszkańców w Tomaszowie Mazowieckim funkcjonuje kilka boisk oraz dwie kryte pływalnie zlokalizowane przy ul. Wiejskiej i ul. Ostrowskiego.

Przy ul. Jana Pawła II funkcjonuje Szpital Rejonowy. Poza nim usługi ochrony zdrowia świadczy kilkanaście mniejszych podmiotów. W mieście nie ma sklepów wielkopowierzchniowych. Dominują duże powierzchniowo sklepy tzw. dyskonty poszczególnych marek: Kaufland, Tesco, Biedronka, Lidl itp.

10. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

10.1. Wielkość popytu w 2012 roku.

Analizy sytuacji rynkowej w zakresie regularnych przewozów osób przeprowadzono w 1997 i 2006 roku. Zrezygnowano z wykonania takiej analizy w 2013 roku ze względu na rewitalizację centrum miasta (Plac Kościuszki), który jest kluczowym miejscem dla komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim. Przebudowa centrum rozpoczęła się w marcu 2012 roku i spowodowała wyeliminowanie jednej z nitek komunikacyjnych na Placu Kościuszki.

Zamknięcie jezdni wymusiło zmianę przebiegu ośmiu linii autobusowych. Kolejne etapy rewitalizacji będą wymuszały następne zmiany w układzie komunikacyjnym Tomaszowa Mazowieckiego. Zakończenie rewitalizacji przewidziano na drugie półrocze 2014 roku.

Ze względu na to, że sytuacja w zakresie regularnej komunikacji miejskiej w latach 2012 – 2014 ma charakter tymczasowy, władze miasta zrezygnowały z przeprowadzenia badań niezbędnych do przeprowadzenia analizy.

Charakterystykę popytu tomaszowskiej komunikacji miejskiej w roku 2012 opracowano na podstawie kompleksowych badań przeprowadzonych w 2006 roku przez Polską Izbę Gospodarczą Transportu Samochodowego i Spedycji.

W tym celu posłużono się wskaźnikiem regresji, który jest stosunkiem liczby przewiezionych pasażerów w 2012 roku do liczby pasażerów przewiezionych w 2006 roku.

W 2012 roku według danych Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego przewieziono 4 146 496 pasażerów, natomiast zgodnie z danymi z tabeli 8.2 zamieszczonej w analizie, przeprowadzonej w 2006 roku – 5 566 257 pasażerów. Obliczony na tej podstawie współczynnik wyniósł 0,745.

Z uwagi na to, że przebieg linii na początku 2012 roku nie odbiegał zasadniczo od przebiegu linii w 2006 roku, współczynnik obliczeniowy pozwoli na określenie popytu w roku bazowym oraz na opracowanie prognozy popytu w latach następnych.

W dniu powszednim komunikacja miejska w Tomaszowie Mazowieckim i ościennych gminach przewoziła 14 123 pasażerów szczyt przewozowy w tym dniu przypadał pomiędzy godzinami 7 – 8 i 14 – 15, co przedstawiono na rysunku 10.

Rysunek 10. Rozkład popytu na usługi komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim w dniu powszednim – 2012 r. Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy sytuacji rynkowej przeprowadzonej w 2006 r.



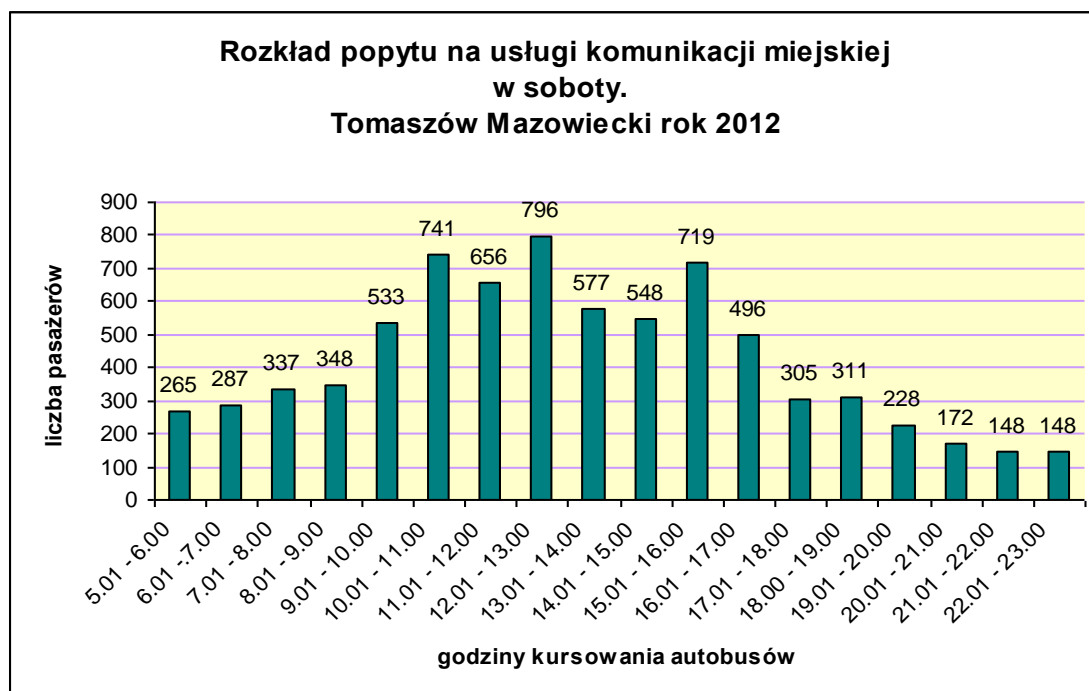
W szczycie porannym następowało gwałtowne zwiększenie pasażerów (o 138%) w godzinach 7 - 8 w stosunku do godziny 6 – 7. Natomiast w szczycie popołudniowym liczba pasażerów podróżujących między 14 – 15 była większa o 36% od liczby podróżujących między godzinami 13 – 14 i 15 – 16.

Inaczej kształtował się rozkład popytu w sobotę (rys. 11) oraz w niedzielę i święta (rys. 12).

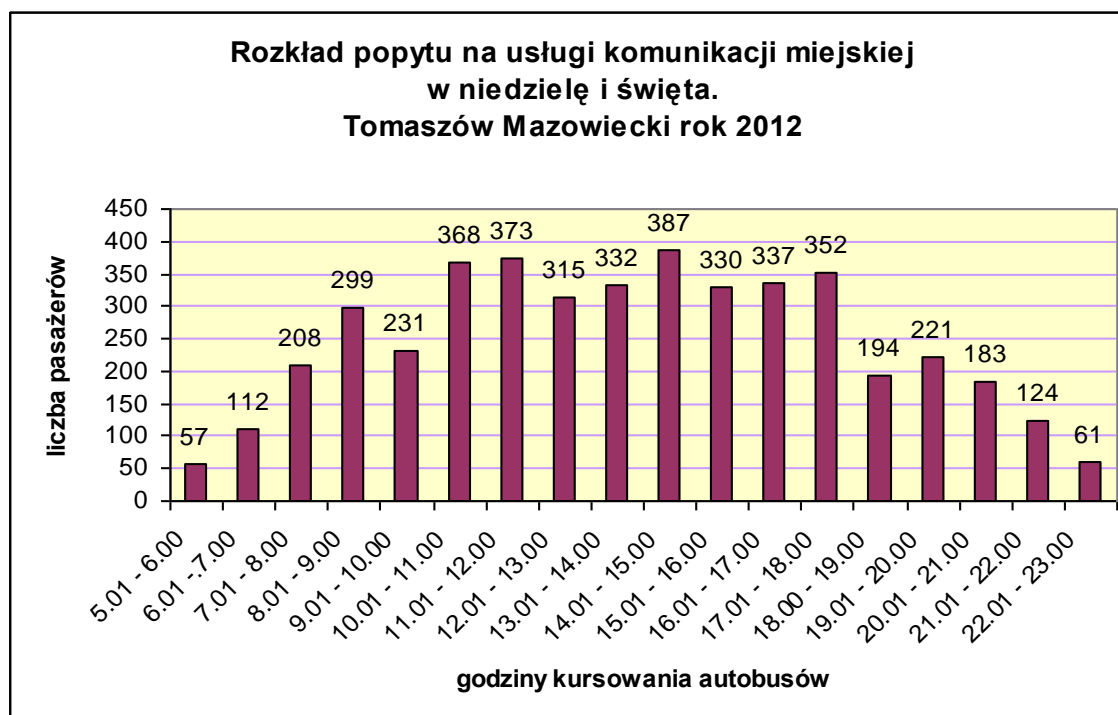
W sobotę okres największych przewozów przypadał w godzinach 9 – 17. Przeciętnie na godzinę w tym okresie przewożono 633 pasażerów. Łącznie z usług komunikacji miejskiej w Tomaszowie i gminach ościennych skorzystało 7 615 osób.

W niedzielę i święta największe przewozy odnotowano pomiędzy godzinami 10 i 18. Przeciętnie na godzinę w tym okresie przewożono 349 pasażerów. W niedzielę komunikacja Tomaszowska przewożyła łącznie 4 484 pasażerów.

Rysunek 11. Rozkład popytu na usługi komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim w sobotę – 2012 r. Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy sytuacji rynkowej przeprowadzonej w 2006 r.



Rysunek 12. Rozkład popytu na usługi komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim w niedzielę i święta – 2012 r. Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy sytuacji rynkowej przeprowadzonej w 2006 r.



Popyt w dniu powszednim sobotą oraz niedzielą ukształtował się odpowiednio w proporcjach 1: 0,5 : 0,3

Szczegółową charakterystykę popytu w tomaszowskiej komunikacji miejskiej przedstawiono w tabeli 10.

Tabela 10. Charakterystyka popytu na usługi komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim – 2012 rok. Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy sytuacji rynkowej przeprowadzonej w 2006 r.

Linia	Liczba pasażerów			Liczba pasażerów na 1 wozokm			Liczba pasażerów na 1 kurs		
	Powszednie	Sobota	Niedziela	Powszednie	Sobota	Niedziela	Powszednie	Sobota	Niedziela
1	588	310	224	2,4	9,1	4,6	17	52	32
2	492	181	160	2,3	1,6	3,8	23	13	16
2G									
3	1850	615	506	2,2	1,9	2,3	32	25	28
5	602	406	275	1,8	1,8	2,0	30	25	25
6	775	475	219	3,1	2,5	2,2	20	17	16
8	2278	791	448	3,2	3,5	2,2	31	28	21
9	787	410	155	1,7	2,0	1,0	17	16	9
10	974	645	418	2,0	3,1	2,6	35	50	35
11	1179	640	460	2,3	2,9	2,4	32	28	26
13	1744	1074	672	7,0	4,4	3,9	26	27	24
14	1946	1328	558	2,9	3,0	3,0	26	25	25
17									
18	386	157	264	1,8	1,1	2,0	14	10	13
19	520	328	183	2,0	3,0	2,0	24	27	23
22									
25									
N									

W tabeli uwzględniono 5 nowych linii (2G, 17, 22, 25, N) na których nie przeprowadzono badań potoków pasażerskich w 2006 roku.

Linie te mają marginalny charakter i nie wpływają w większym stopniu na charakterystykę popytu na usługi komunikacyjne w Tomaszowie Mazowieckim.

Podstawowo informacje o wyżej wymienionych liniach:

- **2G** – 3 kursy w dzień powszedni (100 wozokilometrów)
- **17** – 6 kursów w dzień powszedni (71 wozokm)
- **22** – 4 kursy w sobotę (85 wzk), 4 kursy w niedzielę (83 wozokm)
- **25** – 1 kurs w sobotę (3 wzk), 1 kurs w niedzielę (3 wozokm)
- **N** – 2 kursy w sobotę (28 wzk), 1 kurs w niedzielę (16 wozokm)

Popyt na usługi komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim i sąsiednich gminach zmniejszył się o 25, 5 % w 2012 roku w stosunku do 2006 roku. Zmianom popytu towarzyszyło zmniejszenie pracy eksploatacyjnej co obejmuje Tabela 11.

Tabela 11. Zmiany w wielkości popytu i pracy eksploatacyjnej komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim w latach 2006 – 2012. Źródło: Opracowanie własne.

Rozpatrywany okres	Skala zmiany (%)					
	W dniu powszednim		W sobotę		W niedzielę i święta	
	Wielkość popytu	Liczba wozokm	Wielkość popytu	Liczba wozokm	Wielkość popytu	Liczba wozokm
2006 – 2012	- 25,5	- 14,2	- 25, 5	- 15, 0	- 25, 5	- 32,8

Zmiany pracy eksploatacyjnej były zróżnicowane w zależności od linii. Największą dynamikę zmian charakteryzowały niedzielę i święta, gdzie liczba wozokilometrów zmniejszyła się o 33%.

W tabeli 12. przedstawiono podsumowanie liczby przewiezionych pasażerów dla poszczególnych linii MZK w Tomaszowie Mazowieckim dla jednego roku..

Tabela 12. Podsumowanie ilości przewożonych pasażerów dla poszczególnych linii w 2012 roku.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy przeprowadzonej w 2006 roku.

Linia	Pasażerów /rok	Udział (%)
1	173 994	4,2
2	137 784	3,32
3	518 521	12,51
5	185 184	4,47
6	228 150	5,5
8	630 030	15,19
9	224 277	5,41
10	297 425	7,17
11	350 446	8,45
13	524 262	12,64
14	580 103	13,99
18	118 811	2,87
19	177 507	4,28
SUMA	4146494	100

Z otrzymanych wyników badań przedstawionych w Tabeli 12 wynika, że najbardziej obciążonymi liniami są:

- linia nr 8 (630 030 pasażerów – 15,19%),
- linia nr 14 (580 103 pasażerów – 13,99%).

Natomiast do najmniej obciążonych linii należą:

- linia nr 18 (118 811 pasażerów – 2,87%),
- linia nr 2 (137 784 pasażerów – 3,32%).

10.2. Prognoza popytu potencjalnego

Prognoza popytu potencjalnego dla transportu zbiorowego Tomaszowa Mazowieckiego została opracowana na podstawie wielkości popytu w roku bazowym. Punktem wyjścia dla prognozy jest popyt z lat 2006 – 2012.

Poniżej przedstawiono dwa, znacznie różniące się od siebie, warianty prognozy popytu potencjalnego na najbliższe 7 lat. Prognozy te oparto o historyczne dane o popycie efektywnym, gęstości zaludnienia oraz o wieloczynnikowy model uwzględniający przebieg zmian czynników występujących w ciągu ostatnich lat, a mających potencjalny wpływ na wielkość popytu na usługi miejskiego transportu publicznego.

Czynnikami tymi są:

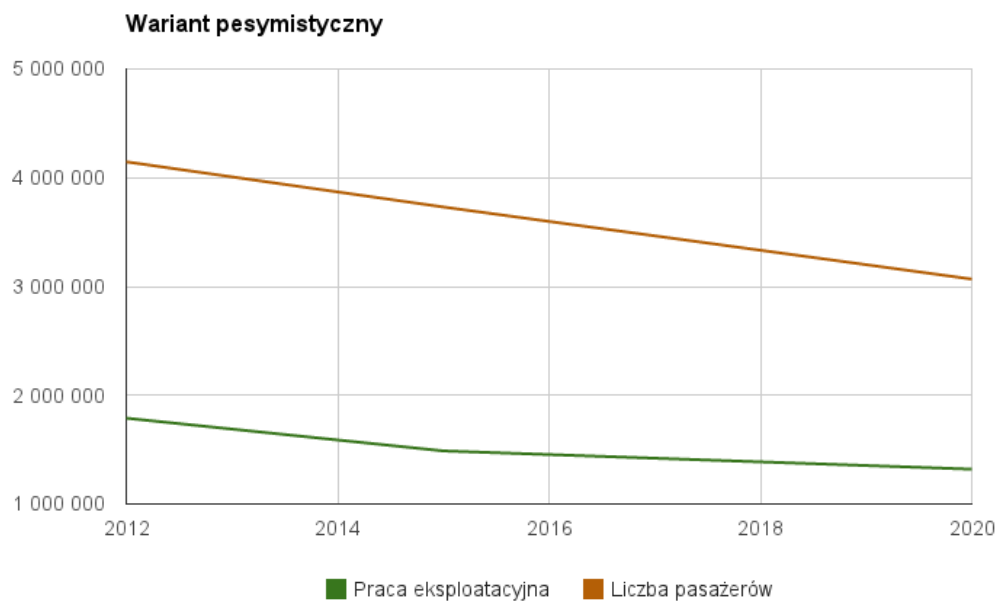
- liczba i struktura mieszkańców,
- liczba wozokilometrów,
- liczba sprzedanych biletów jednorazowych oraz okresowych,
- wskaźnik zmian cen podstawowego biletu jednorazowego i ważonej, (uwzględniającej strukturę sprzedaży) ceny 1 litra paliwa,
- wskaźnik zmian podstawowego biletu okresowego i ważonej ceny 1 litra paliwa,
- wskaźnik motoryzacji,
- wskaźnik bezrobocia.

Na wielkość prognozy popytu znaczący wpływ mają m.in. zmiany w ofercie przewozowej, organizacja transportu publicznego, jakość i standard oferowanych warunków przewozowych.

Zaproponowano dwa warianty prognozy popytu potencjalnego:

- I wariant – określony jako pesymistyczny – zakładający pasywną politykę miasta i gmin ościennych polegającą na podejmowaniu przez władze miasta wyłącznie działań dostosowujących wielkość oferty przewozowej w celu utrzymania określonego poziomu przychodów ze sprzedaży biletów. Linia trendu oparta wyłącznie o dane historyczne popytu efektywnego wskazuje na umacniający się spadek liczby pasażerów korzystających z miejskiego transportu publicznego (Rysunek 13).
- II wariant – określony jako optymistyczny – zakładający aktywną politykę miasta i gmin ościennych (Rysunek 14). W wariacie polityki aktywnej założono, że podstawą działań władz miasta w zakresie kształtowania oferty przewozowej do 2020 roku będzie dążenie do zmniejszenia tempa obniżania się liczby pasażerów poprzez takie kształtowanie oferty przewozowej, która przeciwdziałać będzie spadkowi popytu spowodowanego czynnikami niezwiązanymi z podażą usług. Spadek popytu może ulec zwielokrotnieniu w rezultacie poszukiwania oszczędności finansowych i zmniejszania liczby wozokilometrów.

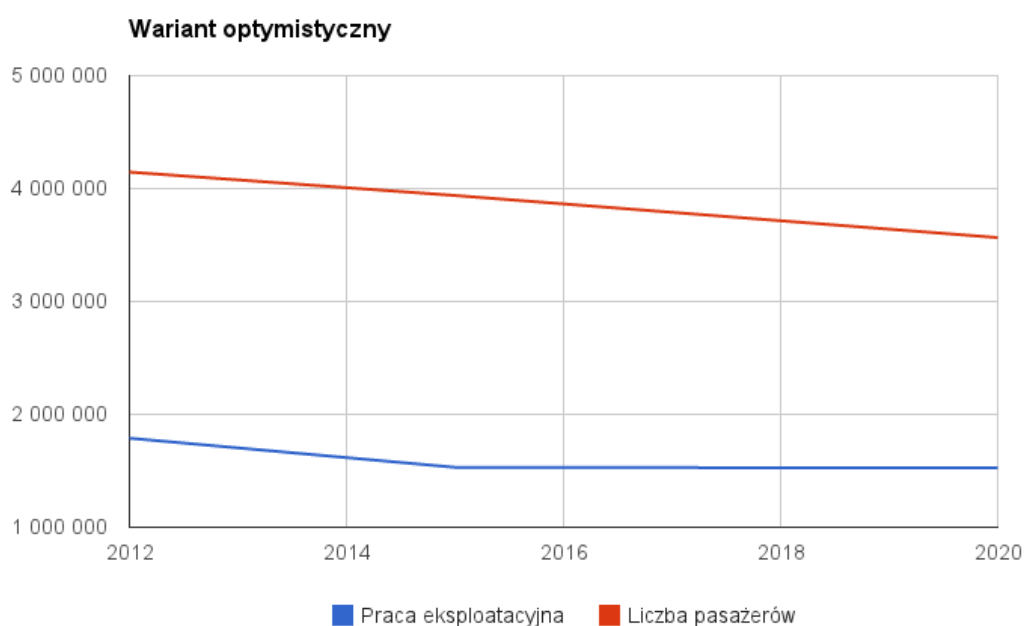
Rysunek 13. Prognoza popytu i pracy eksploatacyjnej komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim do 2020 r. – wariant pesymistyczny. Źródło: Opracowanie własne.



Prognozowana wielkość popytu w wariancie pesymistycznym szacowana jest na 3,73 mln pasażerów w 2015 roku (spadek o 10% w stosunku do 2012 r.) i na 3,068 mln pasażerów w 2020 roku (spadek o 26% w stosunku do 2012 r.).

Wielkość pracy eksploatacyjnej szacowana jest na 1,488 mln wozokilometrów w 2015 roku (spadek o 17% w stosunku do 2012 r.) oraz na 1,320 mln wozokilometrów w 2020 roku (spadek o 26% w stosunku do 2012 r.).

Rysunek 14. Prognoza popytu i pracy eksploatacyjnej komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim do 2020 r. – wariant optymistyczny. Źródło: Opracowanie własne.



Prognozowana wielkość popytu w wariancie optymistycznym szacowana jest na 3,939 mln pasażerów w 2015 roku (spadek o 5% w stosunku do 2012 r.) i na 3,566 mln pasażerów w 2020 roku (spadek o 14% w stosunku do 2012 r.).

Wielkość pracy eksploatacyjnej oszacowano na 1,581 mln wozokilometrów w 2015 roku (spadek o 12% w stosunku do 2012 r.) i na 1,525 mln wozokilometrów w 2020 roku (spadek o 15% w stosunku do 2012 r.).

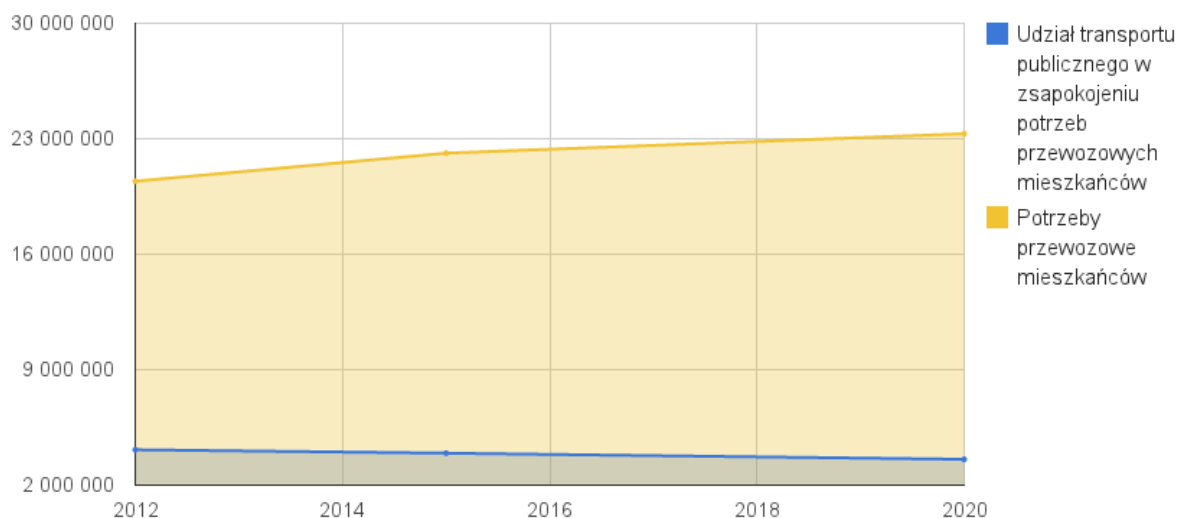
W celu oszacowania stopnia zaspokojenia potrzeb przewozowych mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego przyjęto w niniejszym planie prognozowany popyt efektywny w wariancie aktywnej polityki transportowej (wariant optymistyczny).

Potrzeby przewozowe mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego oszacowano na poziomie 22 129 213 pasażerów w 2015 roku i 23 307 190 pasażerów w 2020 roku (przy 20 428 088 pasażerach w 2012 roku).

Udział transportu publicznego w zaspokojeniu potrzeb przewozowych mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego wyniesie 17,8% w 2015 roku oraz 15,3% w 2020 roku (20,3% w 2012 roku).

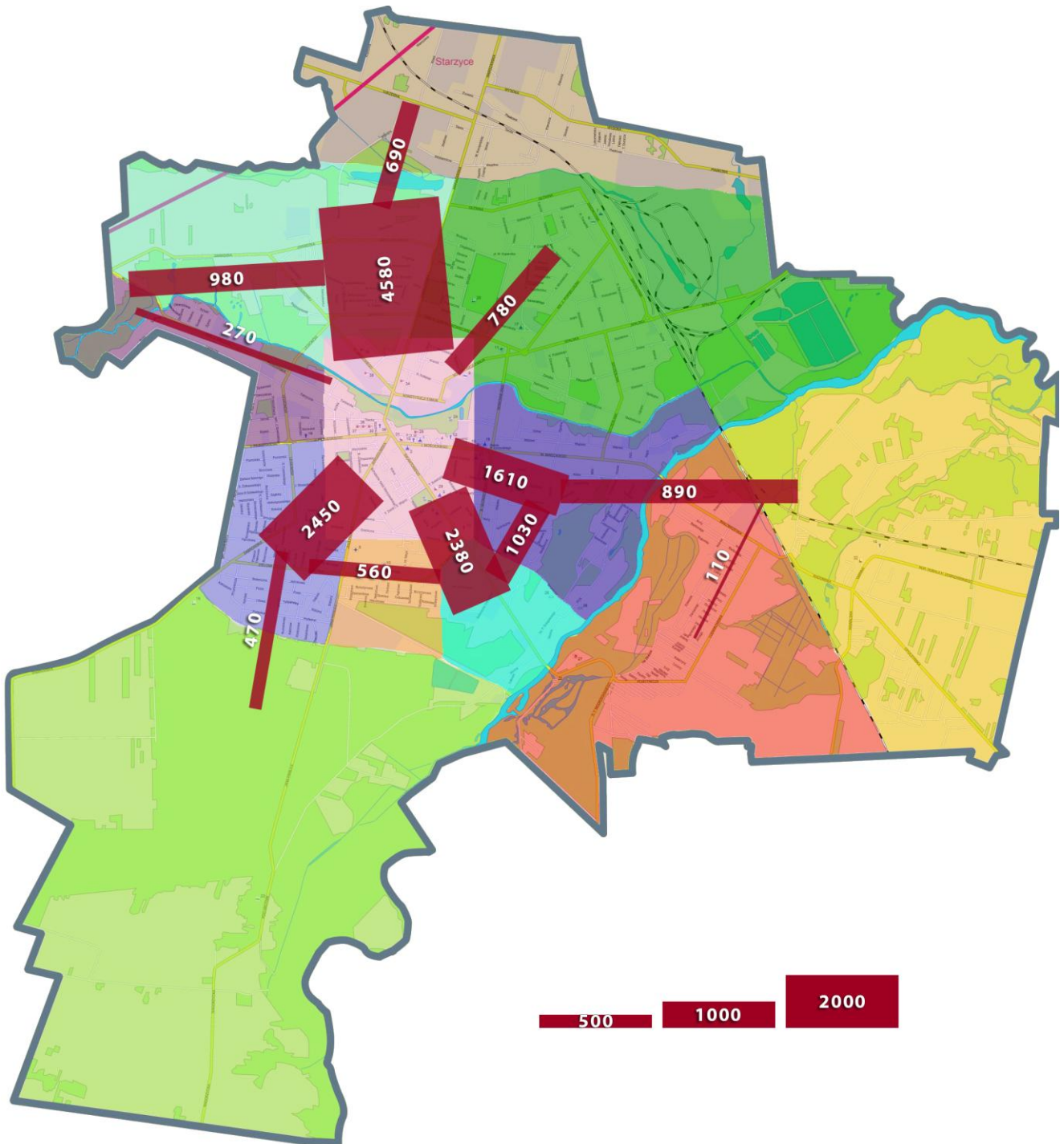
Przewidywany udział komunikacji miejskiej w zaspokojeniu potrzeb przewozowych mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego do 2020 roku w wariantcie optymistycznym pokazano na rysunku 15.

Rysunek 15. Przewidywany udział komunikacji miejskiej w zaspokajaniu potrzeb przewozowych mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego do 2020 roku w wariantcie polityki aktywnej. Źródło: Opracowanie własne na podstawie prognozy J. Burnewicza

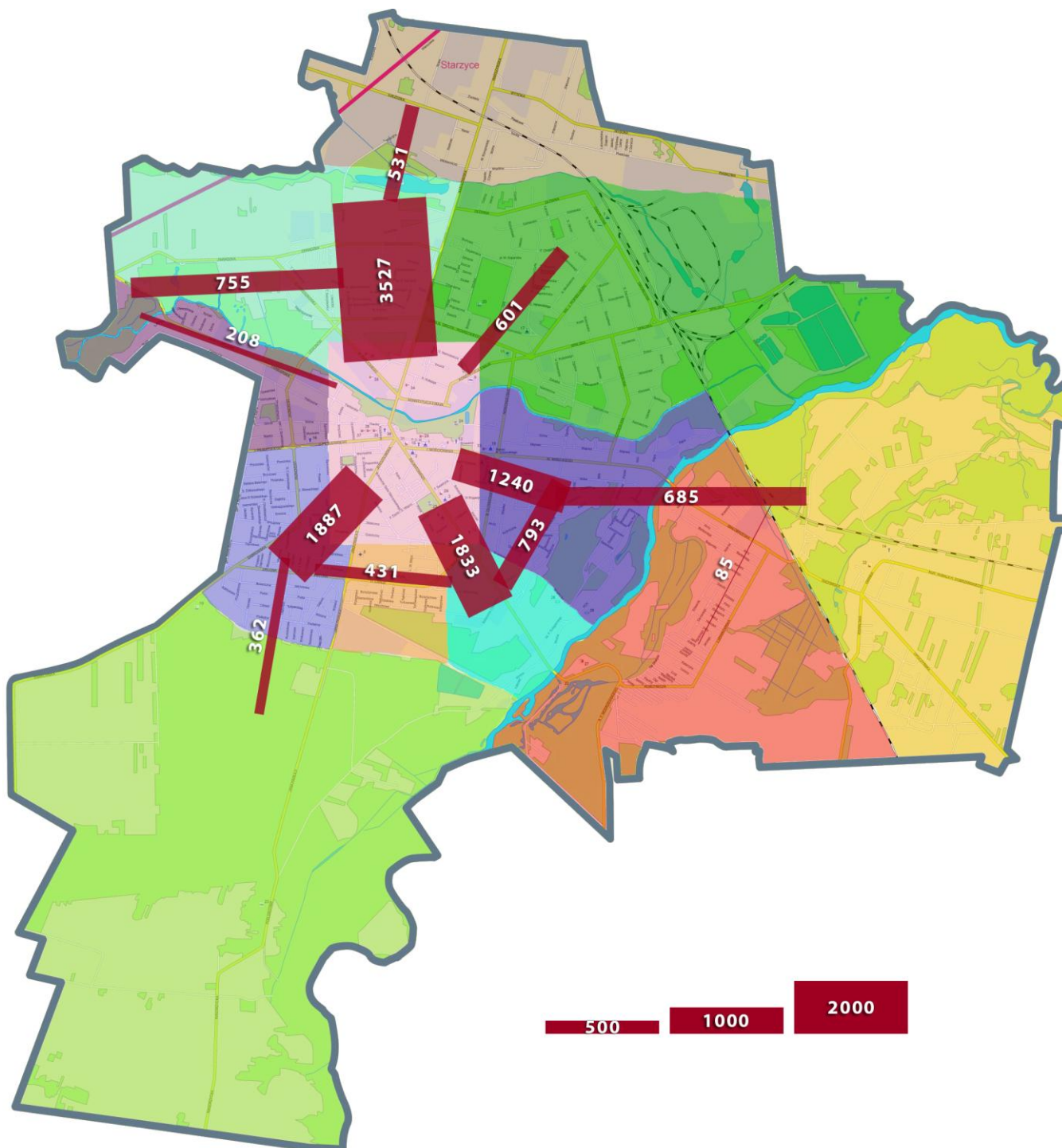


Na rysunku 16 przedstawiono więźbę podróży publicznego transportu zbiorowego w 2012 roku w Tomaszowie Mazowieckim, natomiast na rysunku 17 prognozowaną więźbę podróży w 2020 roku.

Rysunek 16. Więźba podróży publicznego transportu zbiorowego w 2012 r. Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z badań wielkości popytu na usługi tomaszowskiej komunikacji miejskiej przeprowadzonych w 2006 roku.



Rysunek 17. Prognozowana więźba podróży publicznego transportu zbiorowego w 2020 r. Źródło:
Opracowanie własne .



11. Sieć komunikacyjna

11.1. Charakterystyka istniejącej sieci

Na dzień 31 maja 2013 sieć komunikacji miejskiej tworzyło w Tomaszowie Mazowieckim tworzyło 18 linii autobusowych, obsługiwanych przez Miejski Zakład Komunikacyjny w Tomaszowie Mazowieckim.

Relacje tras przedstawiono w punkcie 7.2. niniejszego opracowania, natomiast charakterystykę eksploatacyjną linii komunikacji miejskiej realizowanych przez MZK Tomaszów Mazowiecki przedstawiono w tabeli 13.

Tabela 13. Liczba kursów i praca eksploatacyjna na liniach komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim - stan na 31 maja 2013 roku. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Tomaszów Mazowiecki

Linia	Liczba wozokilometrów			Liczba kursów		
	Powszednie	Soboty	Niedziele	Powszednie	Soboty	Niedziele
1	245	34	49	35	6	7
2	213	115	42	21	14	6
2G	100					
3	838	332	220	57	25	18
5	337	223	140	20	15	11
6	253	188	98	38	28	14
8	720	227	201	74	28	21
9	476	206	152	47	26	17
10	490	205	162	28	13	12
11	512	223	190	37	23	18
13	429	244	171	67	39	28
14	663	477	187	75	53	22
17	71					
18	217	141	135	27	16	17
19	264	109	91	22	12	8
22		85	83		4	4

25		3	3		1	1
N		28	16		2	1

W 2012 roku komunikacja miejska w Tomaszowie Mazowieckim i gminach sąsiednich zrealizowała 1 787 164 wozokilometry, z których na poszczególne gminy przypadło:

- Gmina Miasto Tomaszów Mazowiecki – 1 424 409 wozokilometrów (77,38%),
- Gmina Tomaszów Mazowiecki – 291 207 wozokilometrów (15,82%),
- Gmina Lubochnia – 41 804 wozokilometry (2,27%),
- Gmina Ujazd – 9 106 wozokilometrów (0,49%),
- Gmina Wolbórz – 11 155 wozokilometry (0,61%),
- Gmina Inowłódz – 9 483 wozokilometry (0,52%).

W tabeli 14 przedstawiono ilość wozokilometrów i kursów realizowanych przez Miejski Zakład Komunikacyjny w Tomaszowie Mazowieckim w ościennych gminach, w rozbiciu na poszczególne linie.

Tabela 14. Gminy obsługiwane liniami tomaszowskiej komunikacji miejskiej – stan na 31 maja 2013 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK Tomaszów Mazowiecki.

GMINA	Linia	Liczba wozokilometrów			Liczba kursów		
		Dni powszednie	Sobota	Niedziela	Dni powszednie	Sobota	Niedziela
Tomaszów Mazowiecki	1	3			1		
	2	55	17		19	6	
	2G	20			6		
	3	270	48	35	36	16	13
	8	70	2	11	18	1	4
	9	61	10	13	13	5	3
	10	263	94	61	21	8	10
	11	150	38	40	25	8	9
	19	113	30	56	10	10	5
Lubochnia	5	114	72	37	20	14	10
	8	25	7	12	4	2	2

Inowlódz	3 + 17	11	6		4	2	
	8 + 9	17			6		
Wolbórz	2G	44			3		
	19	11			3		
Ujazd	11	20			2		
	19	20			3		

W tabeli 15 zaprezentowano maksymalne napelnienie w pojazdach na poszczególnych liniach komunikacyjnych w Tomaszowie Mazowieckim.

Tabela 15. Maksymalne napelnienie pojazdu komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim w 2012 roku . Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z badań popytu przeprowadzonych w 2006 roku.

Linia	Maksymalna liczba pasażerów w kursie		
	Powszednie	Soboty	Niedziele
1	28	31	39
2	73	42	20
3	72	68	66
5	40	36	34
6	45	34	22
8	94	72	39
9	42	34	24
10	104	57	45
11	72	66	52
13	44	48	39
14	68	57	48
18	26	39	44
19	64	36	54

Analiza wykorzystania pojazdów pokazuje, że tylko w dwóch przypadkach nastąpiło przekroczenie wartości przyjętych za skutkujące dyskomfortem podróży ze względu na tłok:

- linia nr 10 w dniu powszednim (104 pasażerów)
- linia nr 8 w dniu powszednim (94 pasażerów)

11.2. Charakterystyka planowanej sieci

Charakterystykę planowanej sieci obsługiwanej przez komunikację miejską w 2015 r. i 2020 r. przedstawiono w tabeli 16.

Tabela 16. Charakterystyka planowanej sieci komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim oraz gminach ościennych w 2015 roku i 2020 roku. Źródło: Opracowanie własne.

GMINA	Wariant obsługi	Liczba linii		Liczba wozokilometrów	
		2015	2020	2015	2020
Miasto Tomaszów Mazowiecki	minimalny	14	12	1 050 000	950 000
	maksymalny	18	16	1 400 000	1 250 000
Tomaszów Mazowiecki	minimalny	5	4	150 000	110 000
	maksymalny	9	7	280 000	220 000
Inowłódz	minimalny	0	0	0	0
	maksymalny	2	1	10 000	5 000
Lubochnia	minimalny	0	0	0	0
	maksymalny	2	1	40 000	20 000
Ujazd	minimalny	1	0	5 000	0
	maksymalny	2	2	10 000	8 000
Wolbórz	minimalny	0	0	0	0
	maksymalny	2	1	120 000	6 000

W charakterystyce uwzględniono obydwa warianty kształtowania oferty przewozowej – wariant pesymistyczny (pasywny) i wariant optymistyczny (aktywny). Dlatego też, planowane w 2015 r. i 2020 r. liczby linii oraz liczby wozokilometrów przedstawiono w widełkach – jako minimalne i maksymalne.

12. Finansowanie usług przewozowych

12.1. Źródła i formy finansowania usług

Komunikacja miejska realizowana przez operatora komunalnego (Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Tomaszowie Mazowieckim) finansowana jest z przychodów ze sprzedaży biletów i dopłaty budżetowej w formie refundacji utraconych przychodów z tytułu honorowania ulg i przejazdów bezpłatnych. Źródła i formy finansowania usług tomaszowskiej komunikacji miejskiej w ostatnich pięciu latach oraz szacunkowy plan na 2013 rok, przedstawiono w tabeli 17.

Tabela 17. Źródła finansowania przewozów komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim i ościennych gminach. Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK Tomaszów Mazowiecki.

Rodzaj przychodu	2008 PLN	2009 PLN	2010 PLN	2011 PLN	2012 PLN	2013 plan PLN
Sprzedaż biletów	3 988 879,22	3 922 698,87	3 865 110,43	4 027 481,83	3 832 536,21	3 750 000,00
Sprzedaż usług przewozowych Gminom	597 855,50	645 584,00	723 467,99	791 856,73	778 849,40	808 251,60
Dotacja przedmiotowa od Miasta	3 802 500,00	4 605 300,00	4 641 000,00	4 641 000,00	4 841 000,00	4 700 000,00
RAZEM:	8 389 234,72	9 173 582,87	9 229 578,42	9 460 338,56	9 452 385,61	9 258 251,60

Wskaźnik odpłatności usług operatora komunalnego kształtował się w roku 2012 na poziomie 40,5%.

Dopłaty budżetowe gmin ościennych Lubochnia, Ujazd, Wolbórz, Inowłódz i gminy Tomaszów Mazowiecki, w formie rekompensaty z tytułu honorowania ulg i uprawnień do przejazdów bezpłatnych, oparte są w rozliczeniach na dopłacie do rozkładowego wozokilometra.

12.2. Źródła i formy finansowania inwestycji

Inwestycje taborowe i infrastrukturalne w transporcie publicznym w Tomaszowie Mazowieckim i ościennych gminach są finansowane przez Gminę Miasta w Tomaszowie Mazowieckim w formie dopłaty celowej przekazywanej operatorowi komunalnemu.

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

13.1. Podział zadań przewozowych.

Zgodnie z ustaleniami dokumentów strategicznych celem rozwoju miasta Tomaszowa Mazowieckiego jest m.in. tworzenie warunków rozwoju gospodarczego miasta, stała poprawa warunków zamieszkania, obsługi mieszkańców oraz wdrażanie europejskich standardów środowiska i zagospodarowania przestrzeni miasta.

Polityka zrównoważonego rozwoju odnosi się również do funkcjonowania i rozwoju transportu publicznego na obszarze Tomaszowa Mazowieckiego i ościennych gmin, z którymi Tomaszów Mazowiecki podpisał porozumienie komunalne. Strategia rozwoju przyjmuje określony podział zadań pomiędzy transport indywidualny i zbiorowy. W miastach małych i średnich (do 100 000 mieszkańców), do których należy Tomaszów Mazowiecki wraz z przyległymi do niego obszarami objętymi obsługą komunikacyjną, podział zadań przewozowych pomiędzy transport indywidualny i zbiorowy kształtować się powinien docelowo w proporcjach 75 : 25.

Analizy przeprowadzone w ramach mniejszego planu transportowego, wykazują że aktualny udział transportu publicznego w realizacji potrzeb przewozowych mieszkańców nie osiąga granicy przyjętego założenia i wynosi obecnie ok. 20%. Utrzymanie się obecnie występujących tendencji zmian w popycie może spowodować zmniejszenie się udziału transportu zbiorowego do 18% w 2015 roku i 15% w 2020 r.

W planowaniu podziału zadań przewozowych w ramach transportu zbiorowego uwzględniono:

- zdolność przewozową danego środka transportu,
- cechy eksploatacyjne ,
- koszty eksploatacyjne ,
- istniejącą infrastrukturę transportu publicznego,

- ekologiczność poszczególnych środków transportu.

Na podstawie analizy wymielonych czynników przedstawiono planowany podział zadań przewozowych w 2015 roku (Tabela 18), w 2020 roku (Tabela 19).

Tabela 18. Planowany podział zadań przewozowych w Tomaszowie Mazowieckim w 2015 roku. Źródło: Opracowanie własne.

Obszar	Transport indywidualny	Komunikacja autobusowa miejska
Cały obszar	82%	18%
Śródmieście	70%	30%
Os. Hubala, Os. Zielona, Os. Wyzwolenia, Os. Tysiąclecia, Obrońców Tomaszowa z 1939r.	75%	25%
Wilanów, Starzyce, Rolandówka	80%	20%
Białobrzegi, Ludwików, Nagórzyce	90%	10%

Tabela 19. Planowany podział zadań przewozowych w Tomaszowie Mazowieckim w 2020 roku. Źródło: Opracowanie własne

Obszar	Transport indywidualny	Komunikacja autobusowa miejska
Cały obszar	85%	15%
Śródmieście	72%	28%
Os. Hubala, Os. Zielona, Os. Wyzwolenia, Os. Tysiąclecia, Obrońców Tomaszowa z 1939r.	78%	22%
Wilanów, Starzyce, Rolandówka	85%	15%
Białobrzegi, Ludwików, Nagórzyce	90%	10%

Tabela 20. Planowany podział zadań przewozowych w Tomaszowie Mazowieckim w 2030 roku - efekt długofalowych działań wspierających transport publiczny, przynoszących pozytywne efekty w kolejnym dziesięcioleciu. Źródło: Opracowanie własne.

Obszar	Transport indywidualny	Komunikacja autobusowa miejska
Cały obszar	75%	25%
Śródmieście	60%	40%
Os. Hubala, Os. Zielona, Os. Wyzwolenia, Os. Tysiąclecia, Obrońców Tomaszowa z 1939r.	70%	30%
Wilanów, Starzyce, Rolandówka	75%	25%
Białobrzegi, Ludwików, Nagórzyce	85%	15%

Przyjęto, że zwiększenie przewozów komunikacją miejską nastąpi po 2020 roku – pod warunkiem że miejska polityka transportowa (wynikająca ze strategii zrównoważonego rozwoju transportu publicznego) będzie prowadzona w sposób jednolity długofalowy, poprawny, skuteczny i niezachwiany. Poprawna realizacja wspomnianej strategii może około 2030 roku ukształtować zrównoważony podział zadań przewozowych między transportem zbiorowym i indywidualnym (stosunek 25% i 75%).

13.2. Preferencje pasażerów.

Przy określeniu preferencji dotyczących wyboru środka transportu, oparto się na badaniach marketingowych przeprowadzonych w 2006 roku w ramach analizy sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w Tomaszowie Mazowieckim. W celu dostosowania polityki zrównoważonego rozwoju transportu publicznego do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców należy podjąć określone działania w zakresie poprawy oferty przewozowej. W tym zakresie analizie poddano obecny stopień realizacji postulatów przewozowych i wskazano działania, których podjęcie przyczyni się do poprawy stopnia dostosowania oferty przewozowej do oczekiwań mieszkańców, zwiększając atrakcyjność transportu zbiorowego w stosunku do indywidualnego. Ocenę realizacji

postulatów przewozowych w transporcie publicznym tomaszowskiej komunikacji przedstawiono w Tabeli nr 21.

Tabela 21. Ocena realizacji postulatów przewozowych w transporcie publicznym Tomaszowa Mazowieckiego i zalecenia dotyczące ich poprawy. Źródło: Opracowanie własne.

Postulat przewozowy	Ocena spełnienia danego postulatu przez transport publiczny *	Zalecenia
Bezpośredniość połączeń	Dobra – oferta przewozowa zapewnia skomunikowanie pomiędzy głównymi obszarami stanowiącymi źródło i cel potrzeb przewozowych	Utrzymanie co najmniej dotychczasowego poziomu obsługi poszczególnych obszarów miasta i ościennych gmin przez transport publiczny
Częstotliwość	Dobra – zapewnione są podstawowe standardy częstotliwości linii w dniu powszednim w godzinach szczytów przewozowych i poza szczytowymi oraz w soboty w południe i niedzielę po południu	Utrzymanie dotychczasowego poziomu częstotliwości
Dostępność	Dobra – w zakresie dostępności do infrastruktury transportu publicznego. Dostateczna – w zakresie dostępu do usług (zakupu biletów). Dostateczna – w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych – tylko część pojazdów MZK ma niską podłogę.	Wprowadzenie możliwości zakupu biletu przez Internet lub za pomocą telefonu (SMS) Rezygnacja z autobusów wysokopodłogowych na rzecz autobusów niskopodłogowych (zakup).
Informacja	Dobra – w zakresie informacji przystankowej i informacji w Internecie. Niedostateczna – w zakresie informacji w pojazdach (brak wymaganej przepisami tablicy wewnętrznej)	Wprowadzenie na przystankach informacji dynamicznej (na wzór komunikacji zielonogórskiej)
	Dobra – prawidłowe relacje cen	Rozpatrzyć możliwość

Koszt	biletów jednorazowych i okresowych	wprowadzenia biletu elektronicznego i w związku z tym likwidacji (w pierwszym etapie) papierowego biletu okresowego
Niezawodność	Dobra – minimalny udział kursów niezrealizowanych przez MZK	
Prędkość	Dobra	Monitorowanie prędkości komunikacji na głównych ciągach i wprowadzenie w razie konieczności priorytetu dla pojazdów transportu publicznego w przejeździe na skrzyżowaniach
Punktualność	Dobra – niski udział kursów realizowanych z określonymi odchyleniami od rozkładu jazdy	Monitorowanie prędkości komunikacji na głównych ciągach i wprowadzenie w razie konieczności priorytetu dla pojazdów transportu publicznego w przejeździe na skrzyżowaniach
Rytmiczność	Dobra – prawidłowe rozłożenie w czasie odjazdów pojazdów w danym kierunku	
Wygoda	Dobra – w zakresie stopnia wykorzystania zdolności przewozowej. Dostateczna – w zakresie komfortu podróży.	

* Skala ocen: Dobra, Dostateczna, Niedostateczna

Wzorem innych miast o podobnej wielkości, można uzupełnić taryfę opłat za przewozy środkami komunikacji zbiorowej:

- bilety przesiadkowe 30- lub 60- minutowe – np. w cenie półtora biletu jednoprzjazdowego)

- bilety 24 – godzinne (np. w cenie 3 biletów jednoprzjazdowych)

Bazując na pozytywnych doświadczeniach innych miast w kraju, należałoby rozważyć zniesienie opłat za przewóz bagażu oraz dopuszczenie przewozu rowerów pojazdami komunikacji miejskiej (działania promocyjne).

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

Na terenie miasta Tomaszowa Mazowieckiego żyje około 10,5 tys. osób z orzeczoną niepełnosprawnością, co stanowi 16% ogółu mieszkańców⁶.

Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób niepełnosprawnych w życiu społecznym oraz zawodowym jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego.

Jest to zadanie Gminy Miasta Tomaszowa Mazowieckiego, które powinno być zrealizowane na dwóch płaszczyznach:

- przewozy ogólnodostępne – obsługa pojazdami niskopodłogowymi (autobusy z niską podłogą bez progów poprzecznych wewnątrz wraz ze sprawną zdolnością przykłąku oraz platformą ułatwiającą wprowadzenie wózka) posiadającymi sprawny system informacji wizualnej (ułatwia podróż osobom niesłyszącym) i systemem informacji dźwiękowej (pozwala na korzystanie z transportu publicznego osobom ociemniałym i niedowidzącym). Im większa liczba autobusów tego typu obsługujących miejski transport publiczny tym jego większa dostępność dla osób niepełnosprawnych.
- przewozy specjalne – zorganizowane i dostępne tylko dla osób niepełnosprawnych mające na celu zapewnienie im dowozu do miejsc nauki, rehabilitacji itp.

Reasumując, podstawowe preferencje osób niepełnosprawnych wobec miejskiego transportu zbiorowego dotyczą zwiększenia liczby pojazdów posiadających ułatwienia dla niepełnosprawnych. Ostatecznym efektem działań organizatora wychodzącym naprzeciw preferencjom tych osób powinno być osiągnięcie i następnie utrzymanie 100% udziału pojazdów tego typu w skali całego miejskiego taboru autobusowego. Warto zaznaczyć, że nie tylko osoby niepełnosprawne oczekują na zwiększenie liczby pojazdów niskopodłogowych z poprawnie działającą wizualnie – dźwiękową informacją pasażerską. Stopień dostosowania taboru MZK w Tomaszowie Mazowieckim do potrzeb osób niepełnosprawnych z dysfunkcją narządów ruchu, należy uznać za dostateczny. Na dzień

31 maja 2013r. udział autobusów niskopodłogowych w całości taboru MZK Tomaszów Mazowiecki wynosi 67%. W odniesieniu do komunikacji miejskiej należy rozważyć zasadność powszechnego wprowadzenia w pojazdach transportu publicznego zapowiedzi głosowych o kolejnych przystankach na trasie przejazdu.

14. Organizacja rynku przewozów.

14.1. Podmioty rynku i zasady jego organizacji.

Organizatorem transportu publicznego na chwilę obecną w odniesieniu do linii komunikacyjnych w gminach i międzygminnych przewozach pasażerskich jest Urząd Miasta w Tomaszowie Mazowieckim. Do zadań organizatora należy między innymi: planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

W imieniu Gminy Miasta Tomaszów Mazowiecki funkcje te realizuje MZK Tomaszów Mazowiecki m.in. na podstawie porozumienia międzygminnego z Gminą Lubochnia, Gminą Tomaszów Mazowiecki, Gminą Ujazd, Gminą Wolbórz⁷ i Gminą Inowłódz⁸

Do końca 2013 roku Miejski Zakład Komunikacyjny w Tomaszowie Mazowieckim, który obecnie jest zakładem budżetowym, ulegnie przekształceniu w spółkę prawa handlowego, natomiast docelowym organizatorem transportu publicznego zgodnie z art. 7 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym, transporcie zbiorowym będzie Gmina Miasto Tomaszów Mazowiecki. Realizacją funkcji organizatora na rynku publicznego transportu zbiorowego w Tomaszowie Mazowieckim i ościennych gminach przedstawia Tabela 22.

Tabela 22. Podmioty które docelowo będą realizowały funkcję organizatorskie w transporcie publicznym w Tomaszowie Mazowieckim po przekształceniu MZK Tomaszów Mazowiecki w spółkę prawa handlowego i przejęciu funkcji organizatora przez Urząd Miasta. Źródło: Opracowanie własne.

Funkcja organizatorska	Podmiot realizujący funkcję
Badanie i analiza potrzeb przewozowych publiczny transporcie zbiorowym z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	Urząd Miasta

<p>Podjęcie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu.</p>	Urząd Miasta
<p>Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w szczególności w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców • Funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych • Funkcjonowanie zintegrowanego systemu taryfowo biletowego • System informacji dla pasażerów 	Urząd Miasta
<p>Określenie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.</p>	Urząd Miasta
<p>Ustalenie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych, na obszarze właściwości organizatora.</p>	Urząd Miasta
<p>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.</p>	Urząd Miasta
<p>Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.</p>	Urząd Miasta
<p>Zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.</p>	Urząd Miasta
<p>Ustalenie opłat na przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 roku- Prawo przewozowe (Dz. U. z 200 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.8) za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.</p>	Rada Miasta
<p>Ustalenie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez</p>	Urząd Miasta

operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	
Wykonywanie zadań, o których mowa w art.7 ust.2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007	Urząd Miasta

Większość funkcji organizatorskich, wymienionych w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym, docelowo będzie przypisana Urzędowi Miasta w Tomaszowie Mazowieckim. Rozwiązanie takie jest najbardziej zasadne, pod warunkiem stworzenia w Urzędzie Miasta odrębnej komórki o dużym stopniu samodzielności decyzyjnej i wyposażonej w odpowiednie instrumenty zarządzania oraz kadry.

14.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego.

Tomaszów Mazowiecki jest jednym z miast w Polsce, w którym usługi przewozowe w zakresie zbiorowej komunikacji miejskiej świadczy tylko jeden podmiot gospodarczy – Miejski Zakład Komunikacyjny w Tomaszowie Mazowieckim. Problem integracji usług publicznego transportu zbiorowego w ramach komunikacji miejskiej na chwilę obecną nie istnieje. Należy jednak przewidzieć pojawienie się nowych przewoźników świadczących usługi w komunikacji miejskiej, a w związku z tym należy założyć działania w zakresie:

- integracji taryfowo biletowej ,
- integracji rozkładów jazdy,
- integracji systemu informacji pasażerskiej.

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

Oczekiwane standardy jakości usług to szereg wymogów jakimi powinien sprostać system transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim i ościennych gminach. Komunikacja miejska jest usługą realizowaną ze wsparciem środków publicznych, dlatego też standardy świadczonych usług są istotnym elementem definiowanym w planie transportowym, który następnie podlega zatwierdzeniu przez Rady Gmin posiadających porozumienie o wspólnej organizacji transportu zbiorowego. Ustalone standardy jakości wynikać powinny z jednej strony z oczekiwań mieszkańców, a z drugiej strony z możliwości finansowych samorządów

udzielających dotacji do transportu publicznego. Standardy powyższe to wykaz wymagań wobec systemu transportowego z kilku kluczowych dziedzin:

- z ochrony środowiska ,
- z konieczności zapewnienia powszechnej dostępności mieszkańców do usług publicznych,
- z konieczności zapewnienia dostępności usług przewozowych dla osób niepełnosprawnych,
- w zakresie wymogów jakości świadczonych usług.

W Tabeli 23 przedstawiono pożądaną poziom usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych 2020 r.

Tabela 23. Pożyczany, docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2020 roku. Źródło: Opracowanie własne.

Postulat przewozowy	Pożyczany, docelowy poziom realizacji w 2020 roku
Bezpośredniość	Spełnienie istotnych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich, zgłoszonych w badaniach preferencji komunikacyjnych pasażerów komunikacji miejskiej.
Częstotliwość	Standardy częstotliwości obowiązujące na liniach priorytetowych, podstawowych, uzupełniających: <ul style="list-style-type: none"> • w dniu powszednim – w godzinach 6 –16 :15/30/45 min. w pozostałych porach: 20/30/60 • w sobotę – w godzinach 8 – 14: 20/40/60min. w pozostałych porach: 30/60/60 • w niedzielę: 30/60/60 min.
Dostępność	Udział przystanków wyposażonych w wiaty przystankowe: 50%
Informacja	Wprowadzenie dynamicznej informacji na wytypowanych przystankach węzłowych. Zwiększenie zakresu informacji eksponowanych w pojazdach – tablice lub wyświetlacze wewnętrzne z przebiegiem trasy. Zintegrowana informacja o usługach w Internecie.
Koszt	Wprowadzenie biletu 30 –lub 60- minutowego i 24- godzinnego.

Niezawodność	Wskaźnik realizacji rozkładu jazdy mierzony liczbą wykonanych kursów 99,9 – 100,0%
Prędkość	Utrzymanie co najmniej obecnego poziomu prędkości komunikacyjnej.
Punktualność	Udział odjazdów opóźnionych do 3 min. : 10% Udział kursów przyspieszonych pow. 1 min. : mniejszy niż 1%
Rytmiczność	Utrzymanie zasady rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowany wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędnej wytycznej do konstrukcji rozkładów jazdy, dążenie do rytmicznych odjazdów także w ramach każdej linii.
Wygoda	Wskaźnik przeciętnego wieku taboru do 6 lat, dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygody i bezpieczeństwo podróżowania.

Ważnym elementem ochrony środowiska jest utrzymanie wysokiego udziału taboru komunikacji miejskiej wyposażonego w silniki ekologiczne. Aktualnie, nowoczesne silniki diesla spełniające wymogi normy Euro5 oraz wyższej EEV charakteryzują się emisją zanieczyszczeń spalin porównywalną z silnikami zasilanymi gazem.

Wobec powyższego, z punktu widzenia doboru optymalnego napędu (porównując cenę zakupu i stopień emisji szkodliwych składników spalin), w perspektywie najbliższych 7 lat zaleca się zakup nowego taboru wyposażonego w silniki spełniające wymogi co najmniej normy Euro 5. Ze względu na znaczny koszt wymiany taboru, wystarczające jest przyjęcie założenia, że nowy ekologiczny tabor powinien być eksploatowany w Tomaszowie Mazowieckim w trybie ciągłym, tzn. codziennie na zmianie I i II, natomiast tabor starszy, nie spełniający najwyższych reżimów czystości spalin, w ograniczonym zakresie, tzn. tylko jedną zmianę w dni robocze.

Zaleca się, żeby Gmina Miasto Tomaszów Mazowiecki jako organizator przewozów użyteczności publicznej, zgodnie z zapisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym, miała większy wpływ na rodzaj i wyposażenie taboru nabywanego i eksploatowanego przez operatora. W umowie o świadczeniu usług przewozowych z operatorem należy określić graniczne parametry techniczne, które powinien spełniać tabor przeznaczony do wykonywania przewozów użyteczności publicznej, a mianowicie:

- długości pojazdów,
- minimalnej mocy silnika i normy czystości spalin,

- rodzaju skrzyni biegów,
- liczby miejsc ogółem oraz liczby miejsc siedzących,
- liczby drzwi dla pasażerów,
- poziomu podłogi oraz kwestii niedopuszczalności stopni poprzecznych wewnątrz pojazdu,
- przykłąku prawej strony pojazdu, ułatwiającego wejście osobom niepełnosprawnym,
- miejsca na wózki – usytuowania i wielkości,
- minimalnej liczby otwieranych okien,
- ewentualnego wyposażenia pojazdów w klimatyzację przedziału pasażerskiego i sposobu jej użytkowania,
- sposobu oświetlenia wnętrza pojazdu,
- wyposażenia w urządzenia sygnalizacyjne dla pasażerów (STOP, PRZYKŁĘK),
- liczby kasowników i ich usytuowania,
- zakresu i sposobu prezentowania informacji liniowej,
- kolorystyki zewnętrznej,
- sposobu ekspozycji reklam.

16. Organizacja systemu informacji dla pasażerów .

Docelowy system informacji dla pasażerów obejmować będzie:

- zintegrowaną informację na przystankach,
- informację w pojazdach,
- zintegrowaną informację w Internecie i telefonach komórkowych.

Tabela 24. Docelowy system informacji dla pasażerów publicznego transportu zbiorowego w Tomaszowie Mazowieckim i ościennych gminach. Źródło: Opracowanie własne.

Część składowa systemu	Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności
	<ul style="list-style-type: none"> • wydruki rozkładów jazdy na przystankach, • informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów w

Zintegrowana informacja na przystankach	<ul style="list-style-type: none"> • wiadach przystankowych, • dynamiczna informacja o przyjazdach i odjazdach pojazdów na przystankach węzłowych , • mapy i schematy sieci komunikacyjnej w wiadach przystankowych.
Informacja w pojazdach	<ul style="list-style-type: none"> • tablice kierunkowe świetlne, • informacje o opłatach i ulgach oraz regulaminie przewozów.
Zintegrowana informacja w Internecie i telefonach komórkowych	<ul style="list-style-type: none"> • informacje o rozkładach jazdy, • informacje o opłatach i ulgach oraz regulaminie przewozów, • wyszukiwarka połączeń, • schematy węzłów przesiadkowych.

17. Kierunki rozwoju transportu publicznego.

Jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój miast jest transport, jednocześnie jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne stanowi znaczącą uciążliwość życia mieszkańców miast. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego (mniej niż 25%) w liczbie podróży autoryzowanych w mieście jest najważniejszym zadaniem władz samorządowych, które w największym stopniu wpływa na ograniczanie zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów. Jeden autobus, który zastępuje kilkadziesiąt samochodów osobowych w miejskim ruchu ulicznym jest najbardziej efektywnym działaniem ochrony środowiska miejskiego. Zatem najważniejszym działaniem władz miejskich powinno być wprowadzenie różnego rodzaju zachęt, priorytetów i ograniczeń, aby jak największa liczba podróżujących decydowała się na korzystanie z miejskiego transportu zbiorowego.

Polityka zrównoważonego rozwoju określa jak rozwijać transport miejski, tak aby minimalizować jego negatywny wpływ na środowisko życia mieszkańców. Skuteczne wdrażanie zrównoważonego rozwoju polega na wspieraniu działań ograniczających zapotrzebowanie na transport poprzez odpowiednią politykę przestrzenną, rozwój nowych technologii komunikacji z wykorzystaniem nośników elektronicznych oraz politykę transportową promującą wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego, w podróżach miejskich, tak aby jego udział w zmotoryzowanym ruchu miejskim nie był niższy niż 25%.

Zalecane w niniejszym planie kierunki działań promujące transport zbiorowy w stosunku do indywidualnego wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju to:

- ograniczenia ruchów pojazdów indywidualnym w ścisłym centrum w postaci: stref, ruchu uspokojonego oraz nowych ciągów pieszych na drogach wyłączonych z ruchu pojazdów silnikowych,
- ograniczenie liczby miejsc parkingowych w ścisłym centrum wraz z rozszerzeniem stref płatnego parkowania,
- wprowadzenie przywilejów w ruchu dla autobusów komunikacji miejskiej w stosunku do pozostałych pojazdów.

Pomimo że są to działania z pozoru niepopularne względem użytkowników samochodów osobowych, przynoszą oczekiwany efekt środowiskowy, ponieważ najsilniej wpływają one na wzrost udziału przejazdów publicznych środkami lokomocji kosztem komunikacji indywidualnej co w konsekwencji prowadzi do zmniejszenia poziomu zatłoczenia dróg, emisji spalin, hałasu oraz kosztów funkcjonowania miasta (wysokości dopłat do transportu publicznego).

Jednocześnie wzrasta wówczas atrakcyjność życia w mieście powstrzymując degradację i wyludnienie się centrum na rzecz peryferii oraz otoczenia miasta.

Zagospodarowanie przestrzenne miasta oraz sieć dostępnych dróg determinują kształt systemu transportowego. transport bardzo silnie oddziałują na środowisko naturalne, dlatego w celu ograniczenia jego uciążliwości należy powziąć wszelkie działania przestrzenne gospodarcze i społeczne w mieście konfrontując je z rygorami ochrony środowiska.

W celu odpowiedniego kształtowania różnych sfer rozwoju miasta należy weryfikować ich zgodność z zasadą zrównoważonego rozwoju transportu oraz założeniami niniejszego planu w szczególności dotyczy to zagadnień związanych z:

- polityką przestrzenną – poprzez kształtowanie zagospodarowania terenu pozwalającego na ograniczenie zapotrzebowania na transport (wielofunkcyjność osiedli mieszkaniowych)
- politykę gospodarczą – rozwój poszczególnych gałęzi gospodarki nie powodujących uciążliwości w sieci transportu drogowego np. promowanie kolei jako ekologicznego i bezpiecznego środka przewozu towarów, lokowanie działalności gospodarczej wymagającej obsługi transportowej w pobliżu sieci kolejowej.
- politykę społeczną – kreowanie nowych zachowań komunikacyjnych mieszkańców (zachęcanie do korzystania z komunikacji publicznej oraz do korzystania z bezsilnikowych środków transportu).

Spośród działań, które w największym stopniu będą miały wpływ na zwiększenie udziału transportu publicznego w ruchu miejskim, a w związku z tym zwiększenie popytu na usługi tomaszowskiej komunikacji zbiorowej, wymienić należy:

- zintensyfikowanie obsługi obszarów generujących największy popyt zrealizowane kosztem redukcji podaży na obszarach peryferyjnych, o niskim popycie na usługi komunikacji miejskiej.
- zmiany tras wybranych, wraz z którymi nastąpiło zmniejszenie liczby wariantów tras, upraszczające ofertę przewozową
- odejście od ustalenie tras linii i rozkładów jazdy oddzielnie dla każdej z linii na rzecz całej sieci komunikacyjnej
- kategoryzacja linii względem częstotliwości modułowej, wspólnej w określonej porze dnia dla całej sieci komunikacyjnej
- rytmizacja godzin odjazdów i synchronizacja rozkładów jazdy kilku linii obsługujących wspólnie najważniejsze ciągi komunikacyjne miasta
- wprowadzenie do obsługi komunikacyjnej wyłącznie pojazdów niskopodłogowych.

Determinanty określające kierunki rozwoju transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim i ościennych gminach zostały opisane w punktach 4-9 niniejszego planu transportowego.

Przewiduje się, że wewnętrzny układ transportu publicznego w dalszym ciągu oparty będzie na sieci połączeń drogowych przewoźników regionalnych i na kolei. Kierunki rozwoju tego segmentu podarzy usług przewozów o charakterze użyteczności publicznej, zostaną określone w planie zintegrowanego rozwoju transportu publicznego województwa łódzkiego.

18. Przyjęte zasady planowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego

W okresie planowania przyjmują się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

- co dwa lata prowadzone będą badania marketingowe wielkości popytu i rentowności kursów wykonywanych poza granice miasta,
- co pięć lat prowadzone będą badania marketingowe wielkości popytu w okresie wakacji

- po zakończeniu prac budowlanych związanych z rewitalizacją centrum miasta, przeprowadzone zostaną niezwłocznie kompleksowe badania potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego i gmin ościennych, których wyniki stanowiąc będą wytyczne dla kształtowania oferty przewozowej i określania wymogów technicznych w stosunku do taboru operatora,
- na podstawie badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych oraz badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych będą konstruowane rozkłady jazdy,
- nadzór nad przygotowaniem projektów zmian tras i rozkładów jazdy linii sprawować będzie wyspecjalizowana komórka Urzędu Miasta w Tomaszowie Mazowieckim
- konstrukcja taryfy zakładać będzie wzrost udziału biletów okresowych do 50% w przychodach i wprowadzenie nowych rodzajów biletów 30 - lub 60 - minutowego i 24 – godzinnego,
- na podstawie wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych Tomaszowian, zostaną wytypowane węzły przesiadkowe i integrujące komunikację miejską i regionalną,
- potrzeby osób niepełnosprawnych będą uwzględniane przy realizacji inwestycji infrastrukturalnych i taborowych.

19. Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej w Tomaszowie Mazowieckim i ościennych gminach.

19.1. Planowany układ sieci komunikacyjnej i parametry rozkładu jazdy.

Kierunki rozwoju transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim i ościennych gminach wskazują że w warunkach ustabilizowania obecnej struktury podaży usług – do 2020 roku sieć tego transportu nie będzie wymagać radykalnej przemiany.

W zakresie podstawowych parametrów ofert przewozowej w wariacie zachowani obecnej struktury podaży usług przewozowych zakłada się funkcjonowanie 16-18 linii autobusowych obsługiwanych 28-30 pojazdami realizującymi łącznie w skali roku ok. 1,4 mln wozokilometrów. Wskazane jest żeby w pierwszym etapie podzielić linie komunikacyjne

na priorytetowe, główne i uzupełniające. W najbliższej perspektywie czasowej należy doprowadzić do stabilności system komunikacji miejskiej, tak aby po przeprowadzeniu optymalizacji trasy linii, ich rola w systemie komunikacyjnym oraz podstawowe parametry takie jak: częstotliwość kursowania, jakość i wielkość taboru nie były zmieniane w okresie kilku lat. Jest to niezbędne do zdobycia zaufania klientów.

19.2. Planowana taryfa.

Główne zmiany w modyfikowanej taryfie tomaszowskiej komunikacji miejskiej będą dotyczyć:

- zmiany relacji biletów okresowych i jednorazowych w celu zwiększenia udziałów biletów okresowych w przychodach ze sprzedaży docelowo do 50% ,
- rozszerzenie taryfy o bilety przesiadkowe (30 – lub 60 minutowe) oraz bilety 24 godzinne,
- nie zwiększanie zakresu uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.

Zmianom w taryfie powinny towarzyszyć działania związane z poprawą sieci dystrybucji biletów jednorazowych – w celu ułatwienia pracy kierowców, ponoszących niemały ciężar ich sprzedaży (automaty biletowe – przystankowe lub pojazdowe) oraz działania związane z promocją biletów okresowych.

19.3. Planowane inwestycje infrastrukturalne i taborowe.

W ramach planowanych inwestycji infrastrukturalnych powinny zostać wytypowane przystanki węzłowe (przesiadkowe), na których zostanie zainstalowany system dynamicznej informacji o rzeczywistym czasie odjazdów pojazdów z przystanków.

Wskazane byłoby uruchomienie Biura Obsługi Klienta tomaszowskiej komunikacji miejskiej, dysponującego informacjami o kursach i taryfie nie tylko operatora, ale i wszystkich przewoźników realizujących usługi przewozowe w transporcie regionalnym.

Najdogodniejszą dla pasażerów lokalizacją Biura Obsługi Klienta byłby Plac Kościuszki.

Najważniejszym zadaniem inwestycyjnym jakie stoi przed organizatorem czyli Gminą Miasta Tomaszów Mazowiecki jest odnowa taboru autobusowego.

Aktualnie stan techniczny autobusów MZK w Tomaszowie Mazowieckim pozostawia wiele do życzenia – średni wiek taboru wynosi 17 lat (wg. standardów

zachodnioeuropejskich autobus świadczący usługi komunikacji miejskiej powinien być skasowany po 8 latach eksploatacji). Na odnowę (uzupełnienie) taboru autobusowego Gmina Miasto Tomaszów Mazowiecki przeznaczyła w ostatnich 5 latach 1, 074 mln zł⁹, co jest kwotą zdecydowanie zbyt niską.

Zakupy nowych pojazdów powinny być w gestii operatora komunalnego. Do końca 2013 roku opracowany zostanie zestaw granicznych parametrów technicznych, charakteryzujących tabor autobusowy wykorzystywany w przewozach użyteczności publicznej. Parametry te zostaną uzgodnione w umowie z operatorem.

W umowie z operatorem zostanie zawarty także plan zakupów taborowych na lata 2014-2020, precyzujący liczbę nabywanych w każdym roku pojazdów i ich wiek. Optymalnym rozwiązaniem byłoby przyjęcie zasady zakupu rocznie co najmniej jednego fabrycznie nowego pojazdu z kwoty wyasygnowanej na ten cel (zawartej w umowie np.1 mln zł). Ewentualne zwiększenie liczby nabywanego nowego taboru mogłoby nastąpić w przypadku pojawienia się możliwości pozyskania wsparcia dla zakupów taborowych ze środków Unii Europejskiej w kolejnym okresie programowania.

19.4. Planowana efektywność ekonomiczno- finansowa.

Zmiany dotyczące kształtu sieci komunikacyjnej i jej parametrów wynikających z rozkładów jazdy oraz taryfy i inwestycji, a także założenie zmiany w popycie wpływa na wskaźnik odpłatności tomaszowskiej komunikacji miejskiej za optymalne należy uznać utrzymanie do 2020 roku wskaźnika odpłatności na poziomie 40%. Założenia te można osiągnąć poprzez efektywne kształtowanie oferty przewozowej i taryfy, a także poprzez zobowiązanie operatora umową do świadczenia usług przewozowych na określonym poziomie jakościowym, przy racjonalnym poziomie kosztów. Wszelkie zmiany taryfowe powinny być poprzedzone analizami ekonomiczno – finansowymi skutków ich wprowadzenia.

Przy założonym poziomie wskaźnika odpłatności, roczną wysokość dopłat budżetowych do tomaszowskiej komunikacji miejskiej w wariacie zachowania obecnej struktury podaży rynku – można oszacować na poziomie 5-6 mln zł.

19.5. Monitorowanie realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim.

Plan oferty przewozów użyteczności publicznej w Tomaszowie Mazowieckim i gminach ościennych powinien być w okresie jego realizacji monitorowany w zakresie stopnia realizacji.

W Tabeli 25. Przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnej elementów oceny systemu przewozów w Tomaszowie Mazowieckim, umożliwiającą bieżące monitorowanie.

Tabela 25. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim. Źródło: Opracowanie własne.

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Zapewnienie dostępności do transportu wszystkim osobom	Dostępność podmiotowa: <ul style="list-style-type: none"> • udział pojazdów niskopodłogowych w inwentarzu operatora, • relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego, • stosunek ceny biletów do przeciętnego wynagrodzenia. Dostępność przestrzenna: <ul style="list-style-type: none"> • liczba przystanków na 1 km²
Redukcja negatywnego wpływu transportu na zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców	Struktura pojazdów w inwentarzu, w przekroju norm czystości spalin.
Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz efektu cieplarnianego i zużycia energii	Struktura pojazdów w inwentarzu, w przekroju norm czystości spalin.
Zwiększenie efektywności ekonomicznej transportu osób	Wskaźnik odpłatności usług (%) Amortyzacja taboru/koszty ogółem (%)
System taryfowy i inne elementy oferty przewozowej	Wielkość popytu Struktura popytu
Dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych	Kompleksowe badania marketingowe potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań transportowych

20. Spis tabel:

Tabela 1. Struktura ludności Tomaszowa Mazowieckiego w latach 2005 – 2011. Źródło: Urząd Miasta Tomaszowa Mazowieckiego	6
Tabela 2. Saldo migracji ludności Tomaszowa Mazowieckiego. Źródło: Urząd Miasta Tomaszowa Mazowieckiego.	7
Tabela 3. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych na mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego oraz wskaźniki motoryzacji w latach 2008 – 2012. Źródło: Wydział Komunikacji i Transportu Starostwa Powiatowego w Tomaszowie Maz.	10
Tabela 4. Lokalizacja przedszkoli, szkół i uczelni oraz liczba uczęszczających do nich dzieci, uczniów i studentów wg. stanu na dzień 31. 12. 2012 r. (kolorami wyróżniono największe w poszczególnych podgrupach szkoły i placówki edukacyjne). Źródło: Urząd Miasta.....	11
Tabela 5. Charakterystyka większych zakładów pracy w Tomaszowie Mazowieckim. Źródło: Urząd Miasta Tomaszowa Mazowieckiego.	12

Tabela 6. Podmioty gospodarki narodowej zapisane w rejestrze REGON w 2011 roku, w Gminie Miejskiej Tomaszów Mazowiecki. Źródło: Statystyczne vademecum samorządowca 2012.....	13
Tabela 7. Normy zanieczyszczeń EURO dla silników wysokoprężnych. Źródło: Dyrektywa 91/441/EC; Dyrektywa 94/12/EC; Dyrektywa 98/69/EC; Dyrektywa 2007/715/EC.....	17
Tabela 8. Struktura taboru MZK w Tomaszowie Mazowieckim (stan na dzień 31. 12. 2012 r.). Źródło: Dane Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Tomaszowie Mazowieckim	17
Tabela 9. Główne obiekty sportowo – rekreacyjne w Tomaszowie Mazowieckim. Źródło: Opracowanie własne.	38
Tabela 10. Charakterystyka popytu na usługi komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim – 2012 rok. Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy sytuacji rynkowej przeprowadzonej w 2006 r.	42
Tabela 11. Zmiany w wielkości popytu i pracy eksploatacyjnej komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim w latach 2006 – 2012. Źródło: Opracowanie własne.....	43
Tabela 12. Podsumowanie ilości przewożonych pasażerów dla poszczególnych linii w 2012 roku. Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy przeprowadzonej w 2006 roku.....	43
Tabela 13. Liczba kursów i praca eksploatacyjna na liniach komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim - stan na 31 maja 2013 roku. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Tomaszów Mazowiecki	50
Tabela 14. Gminy obsługiwane liniami tomaszowskiej komunikacji miejskiej – stan na 31 maja 2013 r. Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK Tomaszów Mazowiecki.	51
Tabela 15. Maksymalne napelnienie pojazdu komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim	52
Tabela 16. Charakterystyka planowanej sieci komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim oraz gminach ościennych w 2015 roku i 2020 roku. Źródło: Opracowanie własne.	53
Tabela 17. Źródła finansowania przewozów komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim i ościennych gminach. Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK Tomaszów Mazowiecki.....	54
Tabela 18. Planowany podział zadań przewozowych w Tomaszowie Mazowieckim w 2015 roku. Źródło: Opracowanie własne.	56
Tabela 19. Planowany podział zadań przewozowych w Tomaszowie Mazowieckim w 2020 roku. Źródło: Opracowanie własne	56
Tabela 20. Planowany podział zadań przewozowych w Tomaszowie Mazowieckim w 2030 roku - efekt długofalowych działań wspierających transport publiczny, przynoszących pozytywne efekty w kolejnym dziesięcioleciu. Źródło: Opracowanie własne.	57
Tabela 21. Ocena realizacji postulatów przewozowych w transporcie publicznym Tomaszowa Mazowieckiego i zalecenia dotyczące ich poprawy. Źródło: Opracowanie własne.	58
Tabela 22. Podmioty które docelowo będą realizowały funkcję organizatorskie w transporcie publicznym w Tomaszowie Mazowieckim po przekształceniu MZK Tomaszów Mazowiecki w spółkę prawa handlowego i przejściu funkcji organizatora przez Urząd Miasta. Źródło: Opracowanie własne.	61
Tabela 23. Pożądana, docelowa poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2020 roku. Źródło: Opracowanie własne.	64
Tabela 24. Docelowy system informacji dla pasażerów publicznego transportu zbiorowego w Tomaszowie Mazowieckim i ościennych gminach. Źródło: Opracowanie własne.	66
Tabela 25. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim. Źródło: Opracowanie własne.....	73

21. Spis rysunków:

Rysunek 1: Struktura wiekowa mieszkańców Tomaszowa mazowieckiego w 2012 roku. Źródło: Opracowanie własne.	9
Rysunek 2. Prognoza liczby samochodów osobowych dla Tomaszowa Mazowieckiego do 2020 r. Źródło: Opracowanie własne.	10
Rysunek 3. Liczba zarejestrowanych bezrobotnych w Tomaszowie Mazowieckim (na koniec każdego roku). Źródło: Opracowanie własne.	14

Rysunek 4. Średnia stopa bezrobocia (%) dla Tomaszowa Mazowieckiego i województwa łódzkiego. Źródło: Opracowanie własne.	15
Rysunek 5. Tomaszów Mazowiecki na tle części układu komunikacyjnego województwa łódzkiego. Źródło: Opracowanie własne.	20
Rysunek 6. GPR2010 dla części obszaru województwa łódzkiego. Źródło: Materiały GDDKiA.	23
Rysunek 7. Strefa płatnego parkowania w Tomaszowie Mazowieckim. Źródło: Urząd Miasta Tomaszowa Mazowieckiego.	25
Rysunek 8. Schemat linii komunikacyjnych obsługiwanych przez Miejski Zakład Komunikacyjny w Tomaszowie Mazowieckim. Źródło: Miejski Zakład Komunikacyjny w Tomaszowie Mazowieckim.	34
Rysunek 9. Podział Tomaszowa Mazowieckiego na sektory komunikacyjne. Źródło: Opracowanie własne.	36
Rysunek 10. Rozkład popytu na usługi komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim w dniu powszednim – 2012 r. Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy sytuacji rynkowej przeprowadzonej w 2006 r.	40
Rysunek 11. Rozkład popytu na usługi komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim w sobotę – 2012 r. Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy sytuacji rynkowej przeprowadzonej w 2006 r.	41
Rysunek 12. Rozkład popytu na usługi komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim w niedzielę i święta – 2012 r. Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy sytuacji rynkowej przeprowadzonej w 2006 r.	41
Rysunek 13. Prognoza popytu i pracy eksploatacyjnej komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim do 2020 r. – wariant pesymistyczny. Źródło: Opracowanie własne.	45
Rysunek 14. Prognoza popytu i pracy eksploatacyjnej komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim do 2020 r. – wariant optymistyczny. Źródło: Opracowanie własne.	46
Rysunek 15. Przewidywany udział komunikacji miejskiej w zaspokajaniu potrzeb przewozowych mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego do 2020 roku w wariantcie polityki aktywnej. Źródło: Opracowanie własne na podstawie prognozy J. Burnewicza.	47
Rysunek 16. Więźba podróży publicznego transportu zbiorowego w 2012 r. Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z badań wielkości popytu na usługi tomaszowskiej komunikacji miejskiej przeprowadzonych w 2006 roku.	48
Rysunek 17. Prognozowana więźba podróży publicznego transportu zbiorowego w 2020 r. Źródło: Opracowanie własne.	49

22. Źródła:

¹ Źródło: Urząd Miasta w Tomaszowie Mazowieckim

² Źródło: Statystyczne Vademecum Samorządowca 2012

³ Źródło: www.stat.gov.pl

⁴ Opracowanie własne na podstawie: J. Burnewicz, Prognoza rozwoju motoryzacji indywidualnej w Polsce

⁵ Źródło: Wojewódzka Inspekcja Ochrony Środowiska

⁶ Źródło: Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Tomaszowie Mazowieckim.

⁷ Porozumienie Komunalne dotyczące lokalnego transportu zbiorowego zawarte w Tomaszowie Mazowieckim w dniu 19 lipca 1996 roku pomiędzy Gminami: Gmina Lubochnia, Gmina Tomaszów Mazowiecki, Gmina Miasto Tomaszów Mazowiecki, Gmina Ujazd, Gmina Wolbórz

⁸ Umowa 17/EU/13 zawarta w dniu 22 marca 2013 roku

⁹ Źródło: Dane MZK Tomaszów Mazowiecki