

POWIAT WOŁOMIŃSKI



Plan zrównoważonego
rozwoju publicznego
transportu zbiorowego

WOŁOMIN 2014

Niniejszy *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wołomińskiego* został przygotowany:

pod kierownictwem
mgra inż. Macieja Gabory

Wołomin
1 grudnia 2014



Spis treści

Wprowadzenie.....	5
1 Informacje ogólne	6
1.1 O planie transportowym	7
1.1.1 Czym jest plan transportowy	7
1.1.2 Metodologia tworzenia planu transportowego	7
1.1.3 Konsultacje społeczne	9
1.1.4 Definicje i pojęcia	9
1.2 Wizja publicznego transportu zbiorowego	12
1.3 Cele planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego	12
2 Uwarunkowania geograficzne i zagospodarowanie przestrzenne	14
2.1 Informacje ogólne o powiecie wołomińskim	15
2.1.1 Gminy powiatu wołomińskiego	16
2.2 Sieć osadnicza	19
2.3 Układ komunikacyjny powiatu.....	19
2.3.1 Układ drogowy	19
2.3.2 Układ linii kolejowych	21
2.4 Kierunki zagospodarowania przestrzennego	22
3 Zdefiniowanie potrzeb przewozowych i determinant rozwoju transportu	23
3.1 Czynniki demograficzne.....	24
3.2 Wskaźnik motoryzacji	27
3.3 Gęstość zaludnienia.....	29
3.4 Generatory ruchu.....	32
3.5 Dojazdy do pracy.....	36
3.5.1 Dojazdy wewnątrzpowiatowe	38
3.5.2 Dojazdy do Warszawy.....	40
4 Charakterystyka obecnej oferty przewozowej.....	43
4.1 Powiatowe przewozy pasażerskie	44
4.2 Niepowiatowe przewozy pasażerskie	45
4.2.1 Przewozy gminne	45
4.2.2 Przewozy ponadpowiatowe	49
4.3 Oferta przewozowa kolei.....	49
4.4 Dostępność usług przewozowych.....	51



5	Postanowienia planu.....	53
5.1	Informacje wstępne	54
5.2	Źródła i formy finansowania usług przewozowych	54
5.3	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.....	55
5.4	Zasady organizacji rynku przewozów	59
5.4.1	Organizacja przewozów	59
5.4.2	Tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego	59
5.5	Pożądany standard usług	60
5.5.1	Standard w zakresie postulatów transportowych.....	60
5.5.2	Zintegrowanie sieci transportowej	63
5.5.3	Standard w zakresie dostępności podróży do infrastruktury przystankowej	65
5.5.4	Standard w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych do publicznego transportu zbiorowego	66
5.5.5	Standard w zakresie ochrony środowiska naturalnego.....	67
5.6	Sposób organizowania informacji pasażerskiej.....	67
5.7	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	68
5.8	Kierunki rozwoju.....	71
6	Weryfikacja i aktualizacja	73
	Część graficzna - planowana sieć komunikacyjna	75
	Spisy	77
	Diagramy i wykresy	78
	Mapy.....	78
	Tabele	78



Wprowadzenie

Transport zrównoważony to taki, który, spełniając oczekiwania społeczne, będzie przyjazny środowisku a przy tym korzystny ekonomicznie.

Wysoka jakość życia na obszarach, na których zachodzą intensywne procesy urbanizacyjne, determinowana jest między innymi przez mobilność, czyli możliwość przemieszczania się. Doświadczenia Europy Zachodniej i Stanów Zjednoczonych z drugiej połowy XX wieku nakazują odrzucić modernistyczne postrzeganie mobilności jako promocji samochodowego transportu indywidualnego, prowadzące wyłącznie do powstawania zjawiska kongestii na drogach. **Konieczne jest optymalizowanie wykorzystania różnorodnych środków transportu**, w tym wzajemnej integracji taryfowej, rozkładowej oraz infrastrukturalnej. Celem prowadzenia polityki zrównoważonego transportu jest zapewnienie wysokiej mobilności społeczeństwa bez konieczności wykorzystywania samochodu lub użytkowania go w możliwie najmniejszym stopniu.

Równoważnie transportu wpisuje się w konstytucyjną zasadę zrównoważonego rozwoju, wymuszającą podejmowanie działań mających na celu zmniejszenie negatywnego wpływu działalności człowieka na środowisko naturalne. Jeden z głównych celów postawionych Europejczykom to redukcja emisji dwutlenku węgla do 2050 roku o 80% (w porównaniu z rokiem 1990). Konieczne jest wypracowanie takich procesów i rozwiązań, które pozwolą na ograniczenie emisji gazów cieplarnianych przez sektor transportu. Poza zniwelowaniem zależności systemu transportowego od ropy i substancji ropopochodnych, pożądanym jest między innymi **rozwój oferty publicznego transportu zbiorowego** przy jednoczesnej deprecjacji samochodowego transportu indywidualnego. Bezpośrednimi efektami prowadzenia polityki proekologicznej jest zmniejszenie poziomu hałasu drogowego, eliminacja drgań oraz podwyższenie jakości powietrza.

Zmniejszenie roli samochodowego transportu indywidualnego prowadzi do redukcji kosztów związanych z procesem odbywania podróży - szczególnie na obszarach aglomeracji, gdzie do kosztów eksploatacji pojazdów doliczyć należy między innymi opłaty parkingowe czy koszty związane utraconym czasem pracy użytkowników dróg. Transport zbiorowy charakteryzuje się niższym kosztem pasażerokilometra, a stworzenie warunków do przemieszczania się rowerem lub pieszo wpływa na jeszcze większe oszczędności.

Niniejszy *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wołomińskiego* tworzony jest w oparciu o model transportu zrównoważonego, przyjaznego mieszkańcom i środowisku naturalnemu oraz korzystnemu ekonomicznie.



1 Informacje ogólne



1.1 O planie transportowym

1.1.1 Czym jest plan transportowy

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wołomińskiego jest aktem prawa miejscowego wprowadzonym *Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym* z dn. 16 grudnia 2010 roku (Dz. U. z 2011 r. nr 5, poz. 13). Jego szczegółowy zakres został określony Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dn. 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Artykuł 9 ust. 3 i art. 11 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nakłada na Starostę powiatu wołomińskiego - jako na starostę powiatu o liczbie ludności przekraczającej 80 tysięcy mieszkańców - obowiązek opracowania Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich.

Plan Transportowy to narzędzie identyfikujące potrzeby oraz nawyki transportowe mieszkańców Powiatu Wołomińskiego i nakreślające wizję funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Odpowiada na pytania dotyczące roli, jaką powinien pełnić publiczny transport zbiorowy i wskazuje na kierunki rozwoju komunikacji zbiorowej. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego określa sieć komunikacyjną, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, uszczegóławia sposób organizacji i zarządzania komunikacją zbiorową i opisuje standardy, jakimi docelowo powinna charakteryzować się oferta przewozowa.

1.1.2 Metodologia tworzenia planu transportowego

Podstawa prawna

Struktura i zakres Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wołomińskiego są zgodne z art. 12. ust. 1 Ustawy z dn. 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. nr 117, poz. 684) oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dn. 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, według którego plan transportowy obejmować musi:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych, z uwzględnieniem w szczególności:
 - lokalizacji obiektów użyteczności publicznej,
 - gęstości zaludnienia obszaru objętego planem transportowym,
 - zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego;
- przewidywane finansowanie usług przewozowych, w tym:



- źródła finansowania,
 - formy finansowania;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, w szczególności propozycje dotyczące wyboru rodzaju tych środków, uwzględniając infrastrukturę transportową znajdującą się na obszarze objętym planem transportowym;
- zasady organizacji rynku przewozów, w tym przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego;
- pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, poprzez określenie standardu przewozów i jakości usług przewozowych, uwzględniając potrzebę zapewnienia w szczególności:
 - ochrony środowiska naturalnego,
 - dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego,
 - dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej;
- przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera, w tym uwzględniając potrzeby pasażerów związane z dostępem do informacji w zakresie:
 - godzin przyjazdu lub odjazdu środków transportu,
 - obowiązujących opłat za przejazd,
 - obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
 - węzłów przesiadkowych,
 - koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu,
 - regulaminów przewozu osób;
- kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- część graficzną zawierającą rysunek przedstawiający sieć komunikacyjną w granicach obszaru, na którym ma się odbywać przewóz o charakterze użyteczności publicznej.

Powiązania z dokumentami strategicznymi

Przy opracowywaniu Planu transportowego uwzględniono dokumenty strategiczne:

- krajowe:
 - Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030,
 - Strategię Rozwoju Kraju 2020,
 - Strategię Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku),
 - Politykę Transportową Państwa na lata 2006 – 2025,
- regionalne:
 - Strategię Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020 (wersja zaktualizowana),



- lokalne:
 - Strategię rozwoju usług komunikacyjnych,
 - Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin powiatu wołomińskiego,
 - Strategia rozwoju Powiatu Wołomińskiego do 2015r,
 - Strategia zrównoważonego rozwoju turystyki Powiatu Wołomińskiego 2012 – 2020.

Przywołanie niektórych z wyżej wymienionych dokumentów źródłowych w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego wskazuje na zgodność niniejszego Planu transportowego z postanowieniami w nich zawartymi.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym zobowiązuje do uwzględnienia w planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego planu transportowego wyższego rzędu – uchwalony przez Sejmik Województwa Mazowieckiego dnia 3 listopada 2014r. plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa mazowieckiego..

Przy opracowaniu niniejszego Planu transportowego wykorzystywano m.in. dane i materiały:

- publikacje i opracowania Głównego Urzędu Statystycznego,
- dane pochodzące z urzędów gmin powiatu wołomińskiego,
- literaturę fachową i specjalistyczną.

1.1.3 Konsultacje społeczne

Zgodnie z art. 10 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym projekt Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wołomińskiego poddany został trzytygodniowym konsultacjom społecznym, których celem było:

- poinformowanie mieszkańców Powiatu Wołomińskiego o działaniach przewidzianych do realizacji w ramach Planu transportowego,
- zaprezentowanie proponowanych rozwiązań w zakresie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Powiatu Wołomińskiego,
- stworzenie mieszkańcom możliwości zgłoszenia uwag i rozwiązań preferowanych.

W czasie trwania konsultacji wpłynęły trzy uwagi, wszystkie zostały rozpatrzone a uznane za zasadne zostały ujęte w dokumencie.



1.1.4 Definicje i pojęcia

Antyzatoka

Miejsce zatrzymania autobusu na zwężonej - kosztem szerszego chodnika - jezdni.

Gminne (miejskie) przewozy pasażerskie

Przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy (miasta) lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie.

Operator publicznego transportu zbiorowego

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

Organizator publicznego transportu zbiorowego

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

Parking B+R

Parking dla rowerów zintegrowany z przystankiem komunikacji zbiorowej.

Parking P+R

Parking dla samochodów zintegrowany z przystankiem komunikacji zbiorowej.



Powiatowe przewozy pasażerskie

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

Przewoźnik

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

Przewóz o charakterze użyteczności publicznej

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

Przystanek klepsydrowy

Zespół przystanków autobusowych (antyzatok) zlokalizowanych naprzeciw siebie przy zwężeniu jezdni do szerokości jednego pasa ruchu.

Publiczny transport zbiorowy

Powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.

Rekompensata

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



Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego

Umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej.

Zintegrowany system taryfowo-biletowy

Rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego.

1.2 Wizja publicznego transportu zbiorowego

Transport zbiorowy dostępny na obszarze powiatu wołomińskiego będzie silnie zintegrowany wewnętrznie (stworzenie kompleksowej sieci obejmującej trakcje: autobusową, kolejową i perspektywicznie również tramwajową) oraz zewnętrznie (powiązania z innymi systemami: rowerowym i samochodowym). Spójna i logiczna sieć komunikacyjna będzie zabezpieczać potrzeby transportowe mieszkańców.

Szkielet sieci publicznego transportu zbiorowego stanowić będzie aglomeracyjne połączenie kolejowe realizowane z wysoką częstotliwością kursowania pociągów w relacji Warszawa – Tłuszcz, uzupełniane w południowo zachodniej części powiatu przez autobusy typu miejskiego (docelowo również tramwaje do Ząbek) kursujące przede wszystkim w kierunku Warszawy oraz połączeniami gminnymi i międzygminnymi w pozostałej części powiatu wołomińskiego.

Usługi transportu zbiorowego zwiększą w znacznym stopniu mobilność mieszkańców powiatu wołomińskiego oraz stanowić będą realną alternatywę dla samochodów osobowych, szczególnie w najpopularniejszych kierunkach codziennych podróży.

1.3 Cele planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Zasadniczym celem Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wołomińskiego jest ustalenie standardów sprawnego oraz wydajnego systemu transportowego, rozwijanego z uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju.

Realizacja celu głównego możliwa będzie dzięki osiągnięciu celów szczegółowych w trzech obszarach: społecznym, gospodarczym i ochrony środowiska. Do celów szczegółowych zaliczyć należy:



- integrację różnych środków transportu,
- organizowanie oraz finansowanie publicznego transportu zbiorowego wedle zasad konkurencji regulowanej,
- przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu,
- stworzenie realnej alternatywy dla transportu indywidualnego (samochodowego),
- świadczenie wysokiej jakości usług publicznej komunikacji zbiorowej,
- zapewnienie dostępności usług publicznego transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej zdolności ruchowej,
- zmniejszenie kosztów realizacji procesów transportowych,
- zmniejszenie poziomu zanieczyszczeń i hałasu emitowanych przez środki transportu i procesy transportowe,
- zwiększenie mobilności mieszkańców powiatu i zapewnienie jej osobom nieposiadającym własnego samochodu.

Osiągnięcie celu głównego przyczyni się do wzrostu jakości życia mieszkańców powiatu i wpłynie na podniesienie konkurencyjności oraz dostępności transportowej obszaru objętego niniejszym planem transportowym.



2 Uwarunkowania geograficzne i zagospodarowanie przestrzenne



2.1 Informacje ogólne o powiecie wołomińskim



Powiat wołomiński z siedzibą w Wołominie położony jest w centralnej części województwa mazowieckiego. Jest to najludniejszy z powiatów ziemskich województwa mazowieckiego i liczy sobie blisko 230 000 mieszkańców.

Graniczy z powiatami: legionowskim od wschodu, wyszkowskim od północy, węgrowskim od wschodu, mińskim od południa i z miastem stołecznym Warszawą od południowego wschodu. Dogodne położenie powiatu wołomińskiego w bezpośrednim otoczeniu miasta stołecznego sprawia, że współtworzy on aglomerację warszawską. Zachodzące w zachodniej części obszaru objętego niniejszym planem transportowym procesy urbanistyczne świadczą o znacznym wpływie stolicy kraju na rozwój powiatu. Wschodnia część omawianego obszaru to malownicze tereny wiejskie, zachęcające do wypoczynku.

Na powiat wołomiński składa się 12 gmin: 4 gminy miejskie, 3 miejsko-wiejskie i 5 gmin wiejskich. Na poniższej mapie przedstawiono podział administracyjny powiatu wołomińskiego.



Rysunek 1. Powiat Wołomiński

Źródło: Opracowanie własne



2.1.1 Gminy powiatu wołomińskiego

Gmina Dąbrówka

Gmina o charakterze rolniczym z dostępnymi terenami inwestycyjnymi, położona na trasie Warszawa – Białystok w odległości 35 kilometrów od miasta stołecznego, w północnej części powiatu wołomińskiego. Jej wysokie walory krajoznawcze, świadczące o bogatej historii gminy, sprzyjają rozwojowi rekreacji indywidualnej i sprawiają, że gmina Dąbrówka jest miejscem wypoczynku dla mieszkańców metropolii warszawskiej. Przez obszar gminy przepływa rzeka Bug.

Gmina Jadów

Gmina wiejska położona w południowo-wschodniej części Równiny Wołomińskiej nad rzeką Liwiec i Osownicą. Jest to najbardziej oddalona od Warszawy gmina w powiecie wołomińskim. Przez jej obszar przebiegają: magistrała kolejowa Warszawa – Białystok i droga krajowa nr 50 stanowiąca fragment Tranzytowej obwodnicy Warszawy. Walorami gminy Jadów są tereny leśne z miejscowościami letniskowymi m. in. Urle, Strachów, Borzymy.

Gmina Klembów

Położona pomiędzy Wołominem i Tłuszczem gmina wiejska o wysokich atutach krajoznawczych. Znaczną powierzchnię gminy zajmują pola uprawne i lasy. Siedziba liczącej przeszło 9 000 mieszkańców jednostki administracyjnej - Klembów - położony jest 36 kilometrów od Warszawy. Przez obszar gminy poprowadzona została linia kolejowa Warszawa – Białystok.

Gmina Kobyłka

Miasto Kobyłka położone jest przy linii kolejowej Warszawa – Białystok w odległości zaledwie 18 kilometrów od centrum stolicy. Mimo niewielkiej odległości i ciągle rosnącej liczby mieszkańców, miasto zachowuje klimat miejsca, w którym mieszkańcy nie są dla siebie anonimowi.

Gmina Marki

Marki to położone wzdłuż drogi krajowej nr 8 ciągle rozrastające się miasto liczące obecnie prawie 30 000 mieszkańców. Umieszczenie na granicy z Warszawą sprawia, że miasto to coraz bardziej przypomina część stolicy, dobrze zaopatrzone w infrastrukturę komunalną. Dzięki drodze E67 i alei Armii Krajowej Marki są dobrze skomunikowane z Warszawą.



Gmina Poświętne

Gmina wiejska położona w obrębie Równiny Wołomińskiej. W 28 sołectwach mieszka tu ponad 6 000 osób. Od zachodu gmina graniczy z gminą Wołomin, od północy z gminami Klembów i Tłuszcz, od południowego wschodu z powiatem mińskim, a od południowego zachodu z gminą Zielonka. Przez obszar gminy nie przebiega żadna droga krajowa ani wojewódzka, na linii kolejowej nr 13 nie są wykonywane przewozy pasażerskie.

Gmina Radzymin

Zamieszкана przez około 25 000 osób gmina miejsko-wiejska o powierzchni 131 km². Siedziba jednostki – Radzymin – to jedno z najstarszych miast województwa mazowieckiego. Gmina, z racji niewielkiej odległości od stolicy (20 km), znajduje się w strefie silnego oddziaływania Warszawy. Przebiega tu droga krajowa nr 8 oraz linia kolejowa Tłuszcz- Radzymin – Legionowo – Warszawa. Radzymin utożsamiany jest z miejscami pamięci narodowej związanymi z wojną polsko-bolszewicką 1920 roku, ze zwycięską Bitwą Warszawską, zwaną powszechnie „Cudem nad Wisłą”.

Gmina Strachówka

Gmina wiejska o charakterze rolniczym położona we wschodniej części powiatu wołomińskiego. Przez jej obszar przebiega droga krajowa nr 50 stanowiąca fragment Tranzytowej obwodnicy Warszawy. Niewątpliwym atutem gminy są wysokie wartości krajoznawczo-przyrodnicze: rzeczki (Osownica, Kobylanka, Borówka, Rynia i Cienka) przecinające łąki i kompleksy leśne z żeremiami bobrów, łosiami, sarnami, bocianami, pomnikami przyrody.

Gmina Tłuszcz

Położoną na magistrali kolejowej Warszawa – Białystok gminę miejsko-wiejską Tłuszcz zamieszkuje niemal 20 000 mieszkańców. Będący siedzibą gminy Tłuszcz jest jednym z najważniejszych węzłów kolejowych województwa mazowieckiego. Dzięki temu gmina jest dobrze skomunikowana z odległą o 34 km Warszawą i z innymi regionami kraju.

Gmina Wołomin

Wołomin to zamieszкана przez przeszło 50 000 mieszkańców gmina miejsko-wiejska położona w środkowej części województwa mazowieckiego. Obejmuje obszar 15 sołectw i 13 osiedli. Wołomin jest jednym z ważniejszych ośrodków we wschodniej części aglomeracji warszawskiej o dużych tradycjach przemysłowych, rzemieślniczych i kupieckich. Świetne skomunikowanie ze stolicą zapewniają pociągi kursujące magistralą kolejową Warszawa – Białystok.



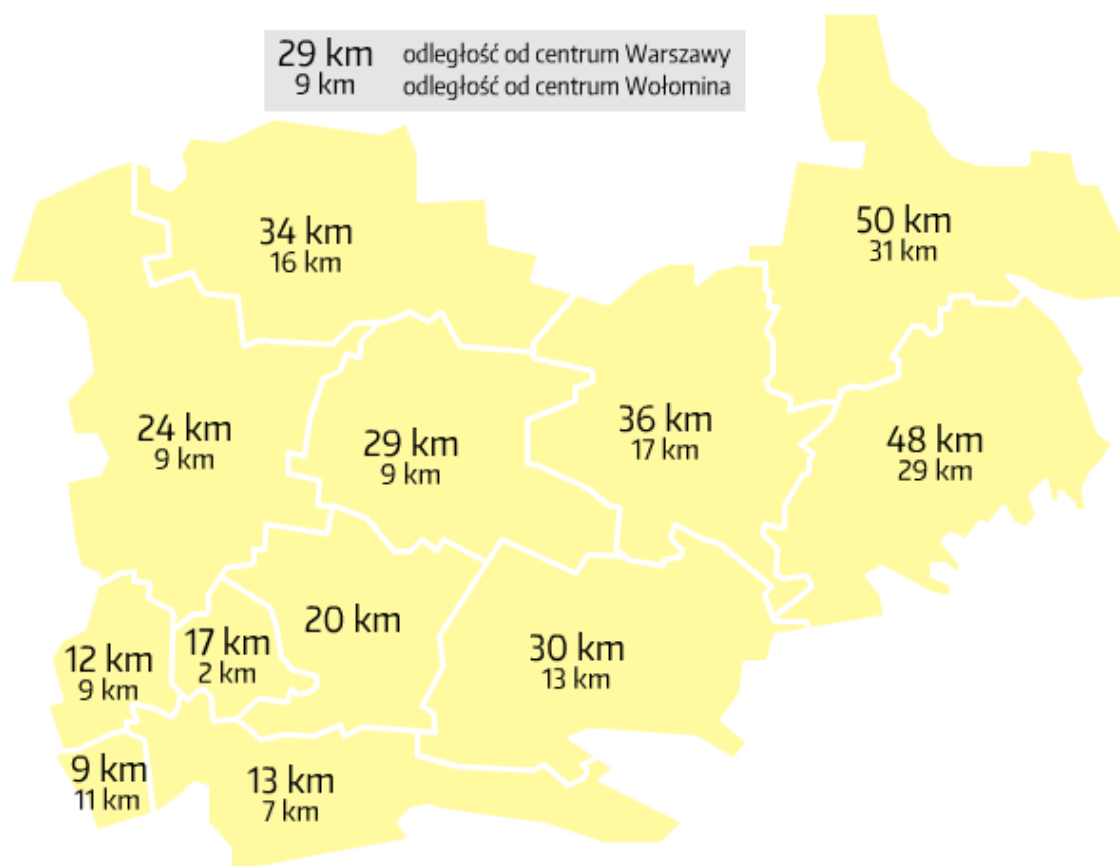
Gmina Ząbki

Miasto Ząbki położone jest w bezpośrednim otoczeniu Warszawy, zaledwie 10 km od centrum miasta stołecznego. Dzięki dynamicznemu rozwojowi i szybko postępującym procesom urbanizacyjnym, między latami 2002 i 2013 liczba mieszkańców Ząbek zwiększyła się niemal o połowę. Miasto lokuje się w dogodnym układzie kolejowym i drogowym.

Gmina Zielonka

Siedemnatysięczna Zielonka oddalona jest kilkanaście kilometrów od centrum Warszawy. Intensywnie rozwijające się miasto jest enklawą zieleni i spokoju - Zielonka to ogromna liczba drzew w okalających lasach, parkach i skwerach. Dogodne położenie przy linii kolejowej Warszawa – Białystok sprawia, że dojazd z Warszawy do Zielonki jest bezproblemowy. Na terenie gminy krzyżują się drogi wojewódzkie nr 631 i 634.

Odległości poszczególnych miejscowości gminnych od siedziby powiatu – Wołomina i miasta stołecznego Warszawy zostały przedstawione na poniższej mapie.



Rysunek 2. Odległości od Wołomina i Warszawy

Źródło: Opracowanie własne



2.2 Sieć osadnicza

Sieć osadnicza powiatu wołomińskiego składa się z:

- 7 miast (Kobyłka, Marki, Radzymin, Tłuszcz, Wołomin, Ząbki, Zielonka),
- 192 wsie (w tym 4 niesołeckie) w 8 gminach.

Wszystkie, oprócz Tłuszcza, miasta obszaru objętego niniejszym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego położone są w południowej i w zachodniej części powiatu wołomińskiego.

Rozmieszczenie ludności na obszarze powiatu jest bardzo nierównomierne. Wyróżnić można dwie osie i jedną strefę zwiększonych procesów urbanizacyjnych:

- oś magistrali kolejowej Warszawa – Białystok,
- oś drogi krajowej nr 8,
- strefę przymiejską Warszawy.

Na terenach zlokalizowanych peryferyjnie względem wymienionych obszarów dominują: rozproszona zabudowa ekstensywna.

2.3 Układ komunikacyjny powiatu

2.3.1 Układ drogowy

Przez powiat wołomiński przebiega ważny europejski korytarz transportowy E67 (Via Baltica) łączący Pragę z Wrocławiem, Warszawą, Kownem, Rygą, Tallinem i - przeprawą promową - z Finlandią. Bliskość węzła drogowego skali europejskiej – Warszawy sprawia, że powiat wołomiński jest świetnie skomunikowany z całym krajem i znaczną częścią kontynentu.

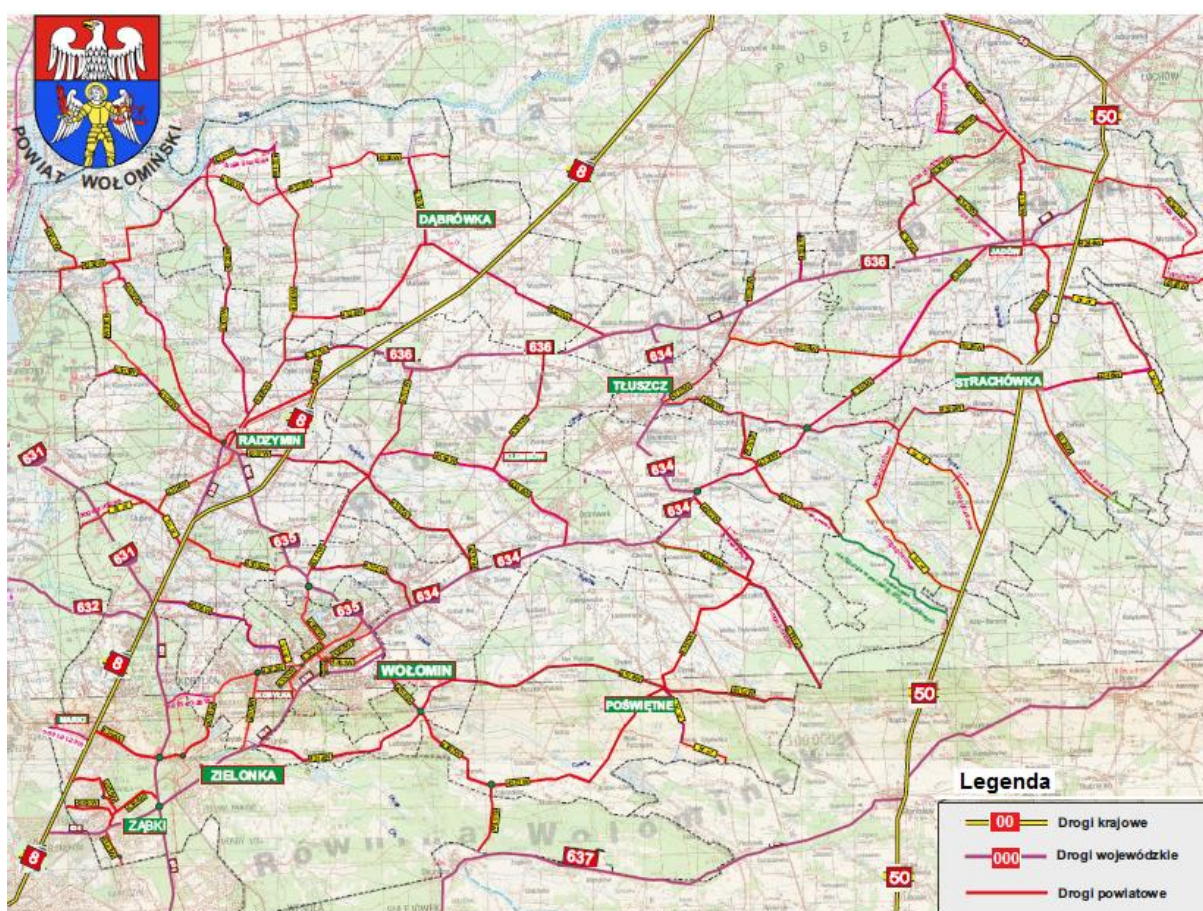
Na układ drogowy powiatu wołomińskiego składają się:

- drogi gminne,
- drogi powiatowe,
- drogi wojewódzkie:
 - droga nr 625 łącząca stację kolejową w Zielonce z drogą wojewódzką nr 634,
 - droga nr 628 łącząca stację kolejową w Wołominie z drogą wojewódzką nr 634,
 - droga nr 629 łącząca Warszawę z węzłem „Marki” na drodze krajowej nr 8,
 - droga nr 631 Warszawa – Ząbki – Zielonka – Marki – Nieporęt – Zegrze Pd. – Nowy Dwór Mazowiecki – Góra – Janówek Pierwszy,
 - droga nr 632 Płońsk - Nowe Miasto - Nasielsk - Dębe - Legionowo - Rembelszczyzna - Marki



- droga nr 634 Warszawa – Ząbki – Zielonka – Wołomin – Tuszcz – Wólka Kozłowska,
- droga nr 635 Wołomin – Radzymin,
- droga nr 636 Wola Rasztowska – Roszczep – Krusze – Kozły – Wólka Kozłowska – Jarzębia Łąka – Mokra Wieś – Nowinki – Jadów – Wójtyn,
- drogi krajowe:
 - droga ekspresowa S8 Wrocław – Łódź – Piotrków Tryb. – Warszawa – Białystok (pomiędzy Markami a obwodnicą Radzymina jako droga krajowa nr 8),
 - droga krajowa nr 50 – fragment Tranzytowej obwodnicy Warszawy.

Poniższa mapa przedstawia układ drogowy powiatu wołomińskiego.



Rysunek 3. Sieć drogową powiatu wołomińskiego (drogi powiatowe – stan na 01.10.2015)

Źródło: Starostwo Powiatowe w Wołominie

W 2011 roku gęstość sieci dróg lokalnych (gminnych i powiatowych) w powiecie wołomińskim wynosiła 214,4 km/km². Współczynnik dla kraju wynosił wówczas 116,74 km/km², a dla województwa mazowieckiego – 134,54 km/km².



Według Danych Głównego Urzędu Statystycznego w roku 2011 w granicach administracyjnych powiatu wołomińskiego było 1644,2 km dróg gminnych oraz 400,9 km dróg powiatowych. Z tego 58,5 km (14,6%) dróg powiatowych oraz aż 993,9 km (60,45%) dróg gminnych było nieutwardzonych. Drogi lokalne o nawierzchni twardej ulepszonej w powiecie wołomińskim stanowią 46,3% wszystkich dróg. Dla porównania – w kraju dróg lokalnych o nawierzchni twardej ulepszonej było 57,6%, a w województwie mazowieckim – 57,2% ogółu dróg lokalnych.

Względnie niskie zagęszczenie dróg twardych ulepszonych stanowi barierę dla rozwoju usług transportowych, w tym dla usług publicznego transportu zbiorowego.

2.3.2 Układ linii kolejowych

Przez obszar powiatu wołomińskiego przebiega siedem linii kolejowych:

- linia kolejowa nr 6 łącząca Zielonkę z Kuźnicą Białostocką – linia magistralna, fragment historycznej trasy kolejowej Warszawa – Wilno,
- linia kolejowa nr 10 łącząca Tłuszcz z Legionowem,
- linia kolejowa nr 13 łącząca Krusze z Pilawą,
- linia kolejowa nr 21 łącząca Warszawę Wileńską z Zielonką, fragment historycznej trasy kolejowej Warszawa – Wilno,
- linia kolejowa nr 29 łącząca Tłuszcz z Ostrołęką,
- linia kolejowa nr 449 łącząca stację Warszawa Rembertów z Zielonką – linia magistralna,
- linia kolejowa nr 513 łącząca Tłuszcz z Jasienicą Mazowiecką.

Wzdłuż linii kolejowych zlokalizowanych jest 19 punktów dostępowych (przystanków i stacji) do kolei:

- w gminie Kobyłka: Kobyłka oraz Kobyłka Ossów,
- w gminie Ząbki: Ząbki,
- w gminie Zielonka: Zielonka i Zielonka Bankowa,
- w gminie Jadów: Szewnica i Urle,
- w gminie Klembów: Dobczyn, Klembów oraz Krusze,
- w gminie Radzymin: Radzymin,
- w gminie Tłuszcz: Jasienica Mazowiecka, Chrzęsne, Mokra Wieś, Jarzębia Łąka, Tłuszcz,
- w gminie Wołomin: Wołomin, Wołomin Słoneczna, Zagościniec.



2.4 Kierunki zagospodarowania przestrzennego

Zmiany struktury przestrzennej obszaru powiatu wołomińskiego nakreślone w gminnych studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego wpływają na kształt sieci transportowej i determinują popyt na usługi transportu zbiorowego.

Najintensywniejsze zmiany w strukturze urbanistycznej planowane są w gminach położonych w najmniejszej odległości od m. st. Warszawy. Obszar ten coraz bardziej formą zagospodarowania przypominać będzie stołeczne osiedla.

W gminach położonych w północnej, północno-wschodniej i wschodniej części powiatu dominować będzie zabudowa jednorodzinna, nierzadko ekstensywna, obszary o charakterze krajoznawczo-rekreacyjnym. Zaplanowanie sieci komunikacyjnej na terenach o stosunkowo niskim wskaźniku gęstości zaludnienia jest utrudnione. Zapotrzebowanie społeczne na usługi transportu zbiorowego nie może być w pełni zaspokojone ze względu na przesłanki ekonomiczne.



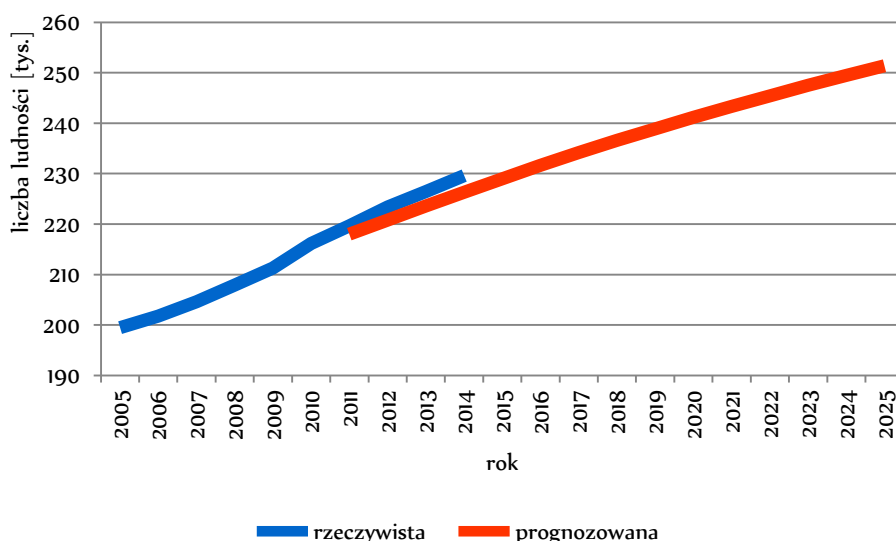
3 Zdefiniowanie potrzeb przewozowych i determinant rozwoju transportu



3.1 Czynniki demograficzne

Cechy i tendencje demograficzne zamieszkujących obszar powiatu wołomińskiego należą do jednej z kilku determinant popytu na usługi transportowe.

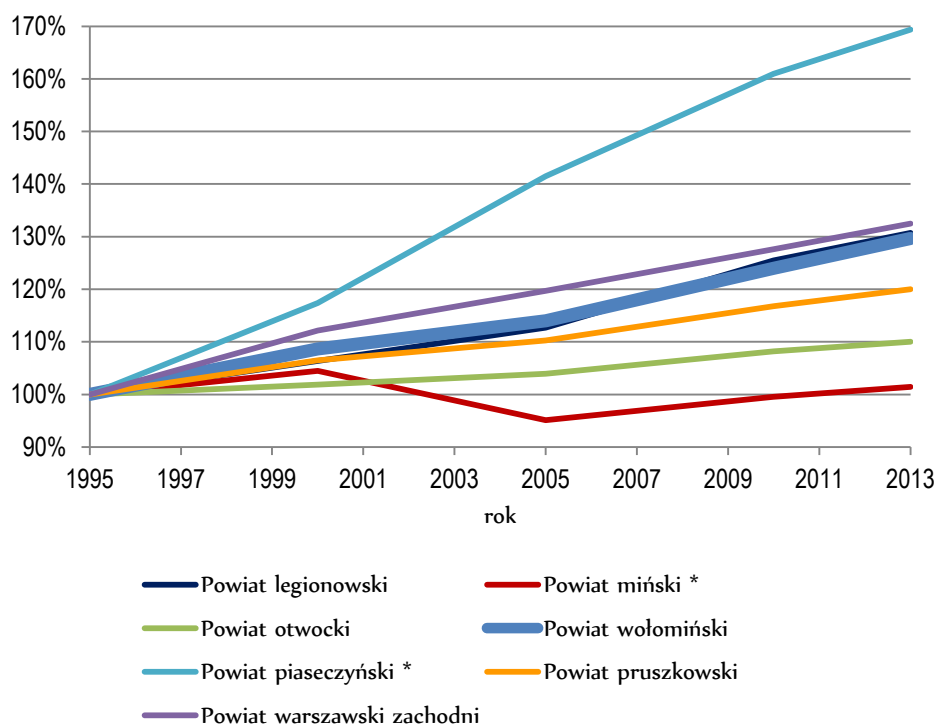
Według stanu na dzień 31 marca 2014 roku powiat wołomiński zamieszkuje 229 610 osób. Liczba mieszkańców zwiększa się stale, przede wszystkim na skutek procesu suburbanizacji Warszawy. Prognozy liczby ludności na lata 2011 - 2035 przygotowane przez Główny Urząd Statystyczny wskazują, że w roku 2020 powiat wołomiński zamieszkiwany będzie przez 241 152 osoby, a w roku 2025 przez 251 394 osoby. Dane z lat 2011-2014 wskazują jednak na niedoszacowanie owych prognoz. Rzeczywistą i przewidywaną przez GUS liczbę mieszkańców powiatu wołomińskiego przedstawiono na poniższym wykresie.



Wykres 1. Liczba ludności powiatu wołomińskiego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

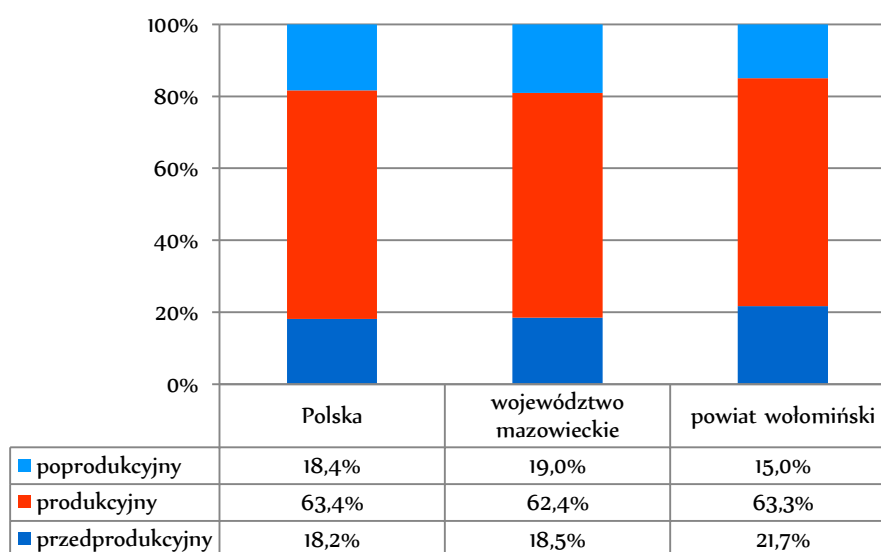
Dynamika zmian liczby ludności zamieszkującej obszar powiatu wołomińskiego jest przeciętna w porównaniu z innymi powiatami graniczącymi bezpośrednio z miastem stołecznym Warszawą. Ukazuje to poniższy wykres. Przyjęto za 100% liczbę ludności zamieszkujących obszar poszczególnych powiatów w roku 1995.



Wykres 2. Dynamika zmian liczby ludności powiatów okalających m. st. Warszawę

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

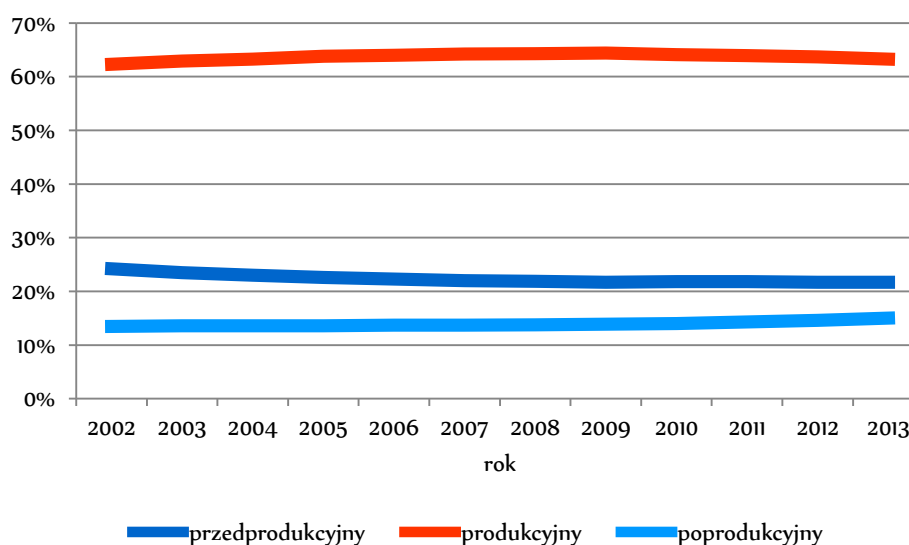
Za sprawą suburbanizacji Warszawy w powiecie wołomińskim nie obserwuje się procesu znacznego starzenia się społeczeństwa. Struktura wiekowa mieszkańców jest korzystniejsza niż w kraju i województwie - w powiecie wołomińskim osób w wieku przedprodukcyjnym jest o 45% więcej niż w wieku poprodukcyjnym, podczas gdy w jednostkach wyższego rzędu obserwowana jest nadwyżka ludności w wieku poprodukcyjnym nad liczbą mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym. Dane za rok 2013 zostały zebrane i zaprezentowane na poniższym wykresie.



Wykres 3. Struktura wiekowa mieszkańców Polski, województwa mazowieckiego i powiatu wołomińskiego 31 grudnia 2013 roku

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

W porównaniu z dniem 31 grudnia 2003 roku, ostatniego dnia roku 2013 osób w wieku przedprodukcyjnym było o 1,8 punktu procentowego mniej, produkcyjnym - 0,4 punktu procentowego więcej, poprodukcyjnym - 1,4 punktu procentowego więcej. Zmianę struktury wiekowej mieszkańców w latach 2002 - 2013 obrazuje poniższy wykres.



Wykres 4. Zmiana struktury wiekowej mieszkańców powiatu wołomińskiego w latach 2002-2013

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego



Najkorzystniejsza struktura według kryterium aktywności zawodowej występuje w gminach Ząbki, Marki i Radzymin. Nadwyżka osób w wieku przedprodukcyjnym nad liczbą osób w wieku poprodukcyjnym wynosi tu kolejno: 12,4, 11,1 oraz 10,3 punktów procentowych. Tylko w dwóch gminach (Strachówka i Zielonka) osób w wieku poprodukcyjnym jest nieznacznie więcej. Szczegółową liczbę ludności poszczególnych gmin powiatu wołomińskiego z uwzględnieniem kryterium aktywności zawodowej przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 1. Struktura mieszkańców gmin powiatu wołomińskiego wg kryterium aktywności zawodowej

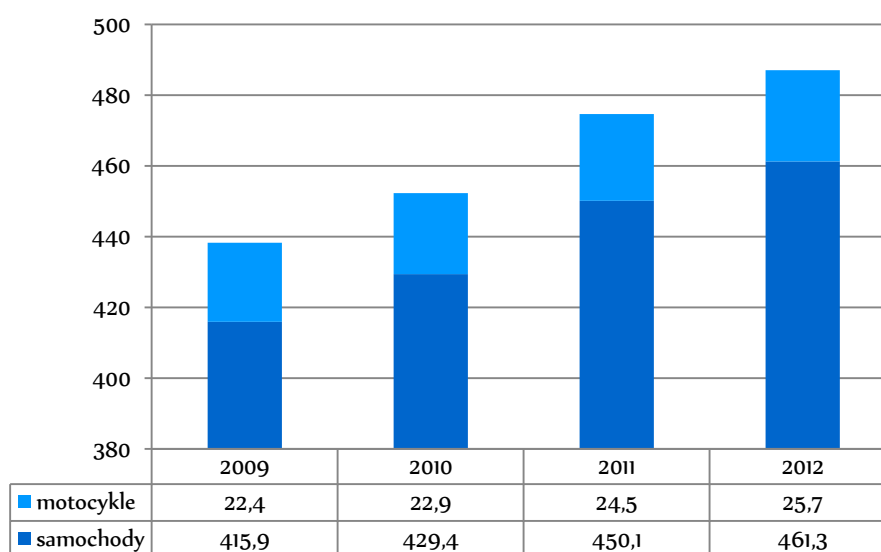
Gmina	Ogółem	przedprodukcyjny		produkcyjny		poprodukcyjny	
		osób	proc.	osób	proc.	osób	proc.
Dąbrówka	7772	1760	22,6%	4892	62,9%	1120	14,4%
Jadów	7708	1495	19,4%	4842	62,8%	1371	17,8%
Klembów	9493	2117	22,3%	5943	62,6%	1433	15,1%
Kobyłka	20855	4401	21,1%	13381	64,2%	3073	14,7%
Marki	29032	6867	23,7%	18525	63,8%	3640	12,5%
Poświętne	6081	1327	21,8%	3916	64,4%	838	13,8%
Radzymin	24548	5690	23,2%	15688	63,9%	3170	12,9%
Strachówka	2837	544	19,2%	1730	61,0%	563	19,8%
Tłuszcz	19551	4184	21,4%	12565	64,3%	2802	14,3%
Wołomin	51671	10165	19,7%	32546	63,0%	8960	17,3%
Ząbki	31884	7738	24,3%	20376	63,9%	3770	11,8%
Zielonka	17398	3324	19,1%	10521	60,5%	3553	20,4%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

3.2 Wskaźnik motoryzacji

Wskaźnik motoryzacji to parametr określający liczbę samochodów osobowych przypadającą na tysiąc mieszkańców danego obszaru.

W powiecie wołomińskim w roku 2002 zarejestrowane były 60624 samochody osobowe i 3271 motocykli. Dziesięć lat później samochodów osobowych było już 104096 a motocykli 5806. Oznacza to nieproporcjonalnie duży wzrost ilości pojazdów względem zwiększającej się liczby mieszkańców powiatu, a co za tym idzie - zwiększenie wskaźnika motoryzacji.



Wykres 5. Zmiana wskaźnika motoryzacji w latach 2009-2012

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

Ogólną liczbę pojazdów zarejestrowanych w poszczególnych gminach powiatu wołomińskiego w latach 2010-2013 przedstawia poniższa tabela.

Tabela 2. Liczba pojazdów zarejestrowanych w poszczególnych gminach powiatu wołomińskiego

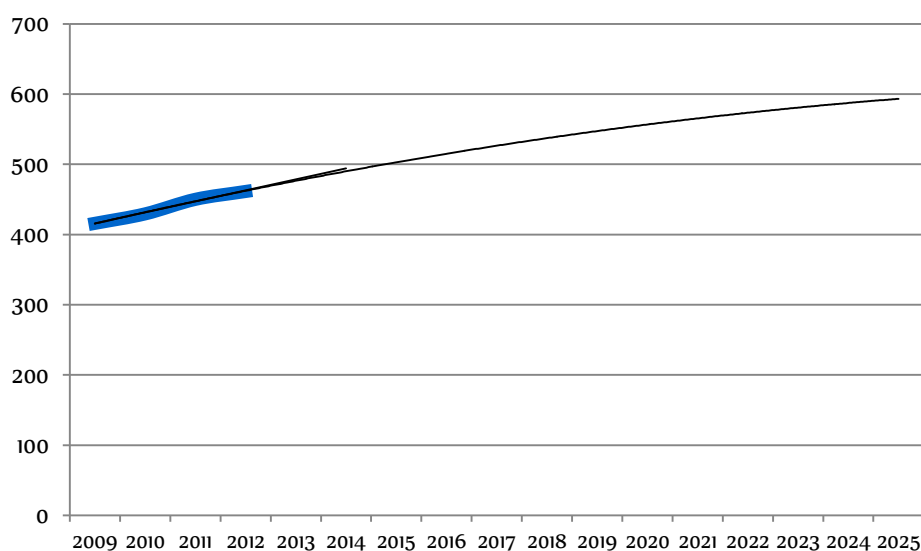
Gmina	Liczba zarejestrowanych pojazdów			
	2010	2011	2012	2013
Dąbrówka	4843	5195	5418	5722
Jadów	5701	5963	6036	6259
Klembów	5281	5642	5936	6288
Kobyłka	12989	13621	14257	15014
Marki	17881	18412	19272	20135
Poświętne	4738	4996	5187	5383
Radzymin	16031	17121	17962	19112
Strachówka	2305	2406	2469	2565
Tłuszcz	12721	13342	13826	14421
Wołomin	33783	35095	36011	37088
Ząbki	16700	17679	18401	19068
Zielonka	11073	11633	12174	12598

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Wołominie



Pomiędzy rokiem 2010 a rokiem 2013 liczba pojazdów zarejestrowanych zwiększyła się we wszystkich gminach powiatu wołomińskiego od 10 do 19 procent. Najszybszy wzrost liczby pojazdów odnotowano w gminach: Radzymin, Klembów i Dąbrówka. Najwolniejszy w gminach: Wołomin i Strachówka. Uwzględniając liczbę ludności poszczególnych gmin, pojazdów w przeliczeniu na mieszkańca najszybciej przybyło w gminach: Dąbrówka, Strachówka i Zielonka (kolejno o 14,94%, 14,73% i 13,89%), najwolniej natomiast w gminach: Ząbki (wzrost o 2,34%) i Marki (4,20%).

Prognozuje się dalszy wzrost wartości wskaźnika motoryzacji do około 580-600 samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców powiatu.

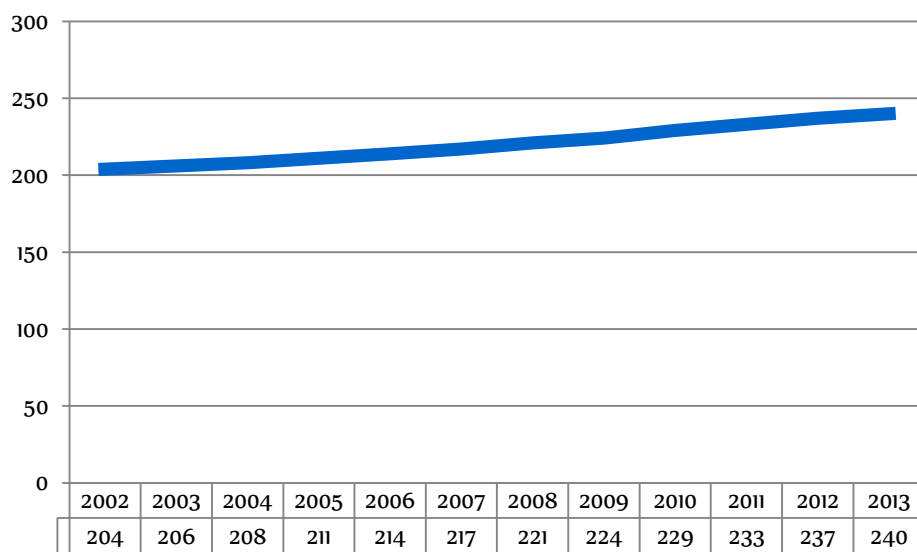


Wykres 6. Prognoza zmiany wartości wskaźnika motoryzacji do roku 2025

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

3.3 Gęstość zaludnienia

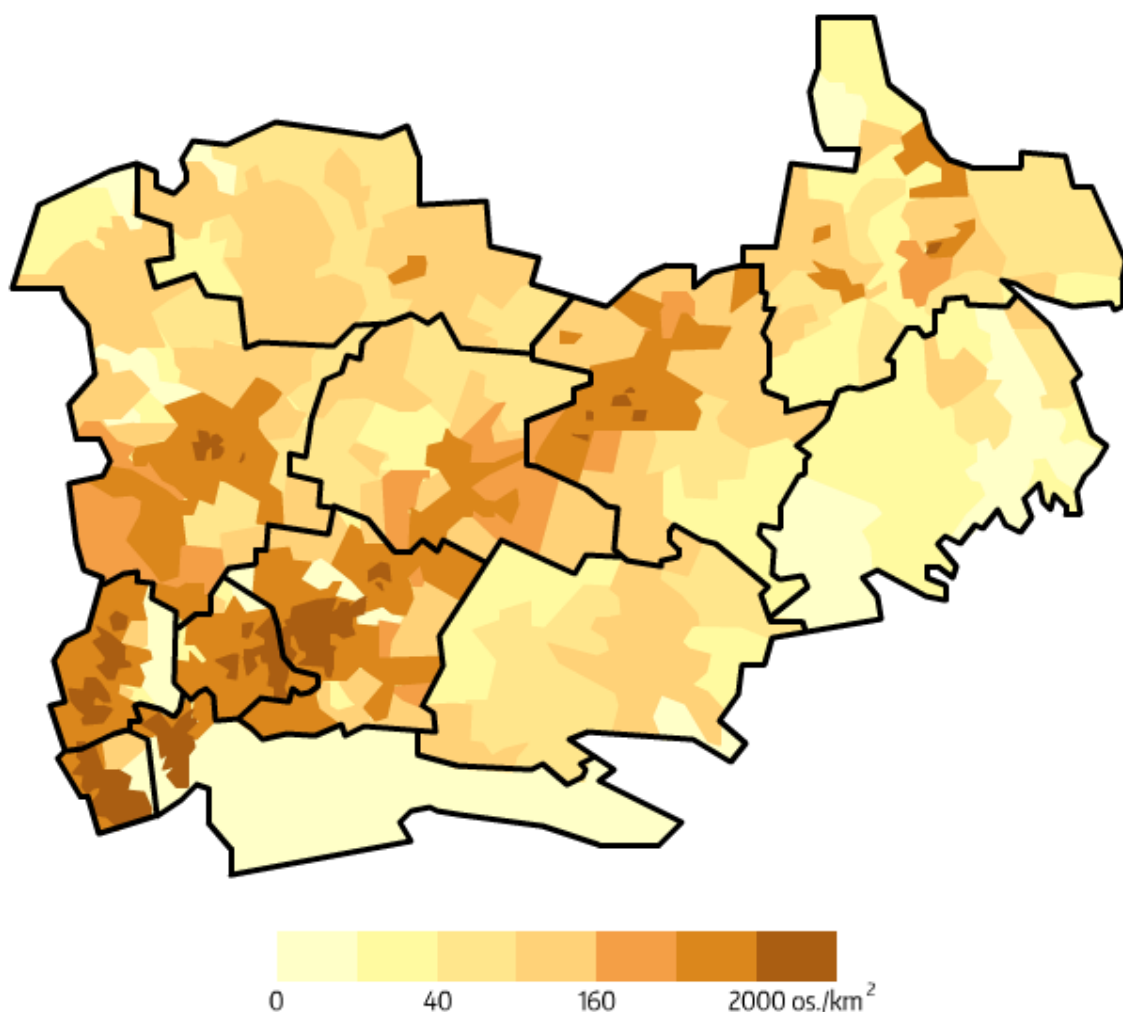
Wskaźnik gęstości zaludnienia powiatu wołomińskiego rośnie i pod koniec roku 2013 wynosił 240 mieszkańców/km². Jest wyższy od średniej krajowej i wojewódzkiej. Na poniższym wykresie przedstawiono zmianę gęstości zaludnienia powiatu wołomińskiego w latach 2002 - 2013.



Wykres 7. Zmiana wskaźnika gęstości zaludnienia powiatu wołomińskiego w latach 2002-2013

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

Ludność zamieszkująca obszar powiatu wołomińskiego rozmieszczona jest przede wszystkim linear-
nie, choć równie wyraźnie dostrzegalny jest proces suburbanizacji Warszawy. Niewielki jest natomiast
wskaźnik gęstości zaludnienia na obszarach gmin położonych peryferyjnie względem głównych kory-
tarzy transportowych. Poniższa mapa gęstości zaludnienia powiatu wołomińskiego obrazuje te dane.



Rysunek 4. Gęstość zaludnienia powiatu wołomińskiego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie publikacji Głównego Urzędu Statystycznego pn. *Łączenie danych statystycznych z informacją geoprzestrzenną w państwach członkowskich*

Pierwszą oś zamieszkania stanowi magistrała kolejowa Warszawa - Białystok. Wzdłuż linii kolejowej wykształciły się ośrodki miejskie: przylegające bezpośrednio do granic administracyjnych Warszawy Żąbki, Zielonka, Kobyłka, Wołomin - miasto powiatowe i Tłuszcz oraz duże wsie: Duczki i Jasienica. Znaczny wskaźnik gęstości zaludnienia na obszarach położonych w odległości do około dwóch kilometrów od linii kolejowej świadczy o miastotwórczej roli kolei. Drugą wyróżniającą się osią koncentracji ludności jest droga europejska E67, która - podobnie jak magistrała kolejowa - łączy Warszawę z Białymstokiem. Zwiększony wskaźnik gęstości zaludnienia występuje przede wszystkim między Markami a Radzyminem.

Bezpośrednie położenie Warszawy jest przyczyną zwiększania się gęstości zaludnienia w graniczącej z miastem stołecznym południowo-zachodniej części powiatu. Następują tam szybkie procesy urbanizacyjne spowodowane wysoką atrakcyjnością terenów, niewielką odległością do centrum Warszawy,



niższą ceną nieruchomości, stosunkowo dobrym skomunikowaniem i wysoką dostępnością terenów zielonych. Proces urbanizacji jest wybitnie intensywny w Ząbkach. W latach 2002 - 2013 gęstość zaludnienia zwiększyła się tam niemal o 50 procent z 1994 os./km² do 2904 os./km².

Najniższy wskaźnik gęstości zaludnienia notowany jest w trzech gminach położonych we wschodniej i południowo-wschodniej części powiatu wołomińskiego: Strachówka (26 osób/km² z tendencją malejącą), Poświętne (58 os./km²) i Jadów (66 os./km² z tendencją malejącą) oraz w zlokalizowanej na północy powiatu gminie Dąbrówka (71 os./km²).

W poniższej tabeli zebrane zostały dane dotyczące wartości wskaźnika gęstości zaludnienia gmin powiatu wołomińskiego w latach 2002 i 2013.

Tabela 3. Gęstość zaludnienia gmin powiatu wołomińskiego

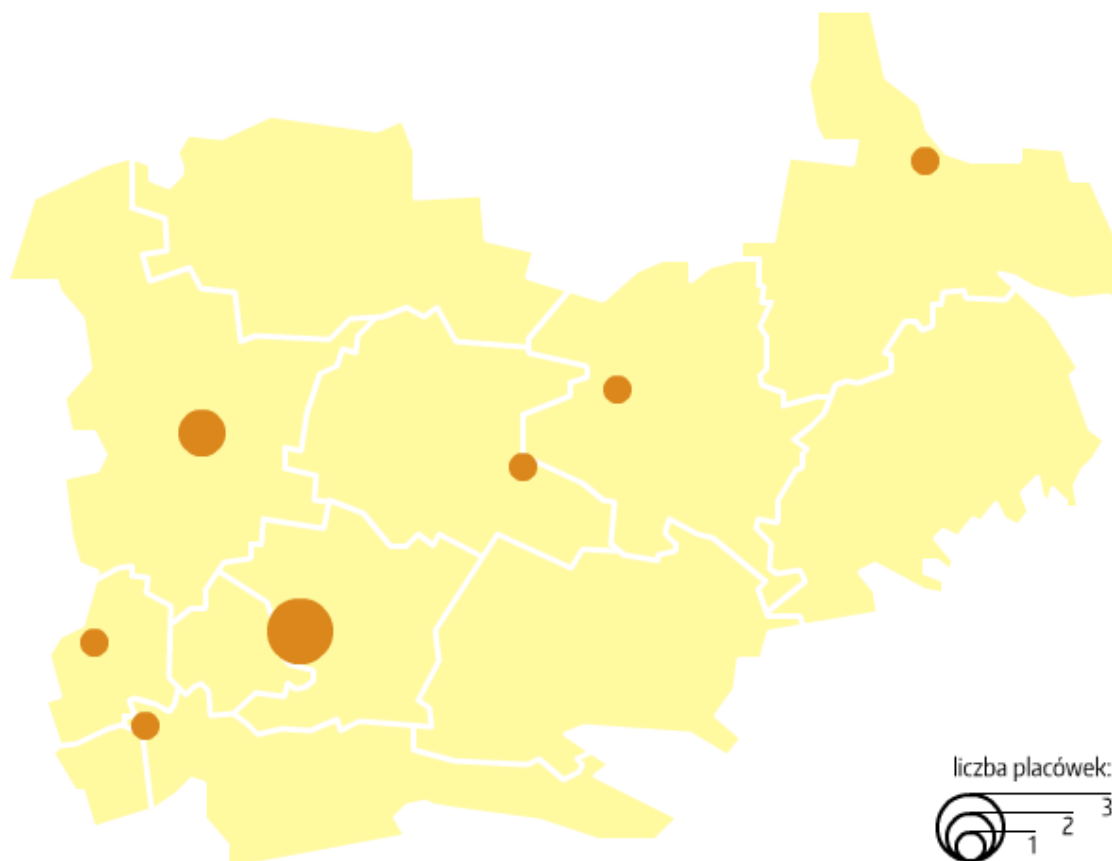
Gmina	Gęstość zaludnienia w roku [os./km ²]		Zmiana [%]
	2002	2013	
Dąbrówka	62	71	14,52%
Jadów	67	66	-1,49%
Klembów	99	111	12,12%
Kobyłka	858	1062	23,78%
Marki	821	1110	35,20%
Poświętne	56	58	3,57%
Radzymin	141	189	34,04%
Strachówka	30	26	-13,33%
Thuszcz	177	190	7,34%
Wołomin	816	838	2,70%
Ząbki	1994	2904	45,64%
Zielonka	213	219	2,82%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

3.4 Generatory ruchu

Generatorami ruchu są obiekty stanowiące cel podróży znacznej liczby osób. Zalicza się do nich przede wszystkim szkoły, urzędy i instytucje publiczne, centra handlowe i szpitale. W powiecie wołomińskim nie występują strefy przemysłowe i znaczne zakłady pracy. Rynek pracy oparty jest na małych przedsiębiorstwach specjalizujących się głównie w handlu i usługach.

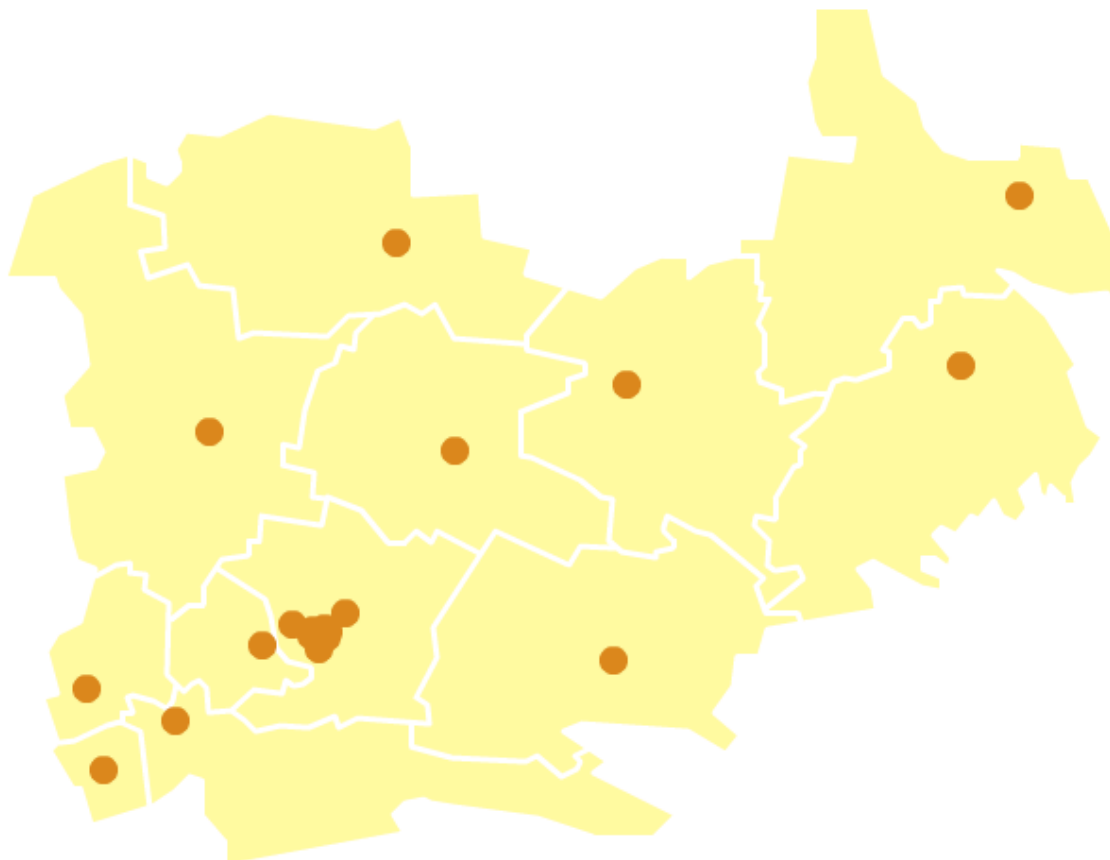
Rola pełniona przez generatory ruchu determinuje zapotrzebowanie na usługi publicznego transportu zbiorowego. Na poniższych mapach przedstawiono lokalizację generatorów.



Rysunek 5. Rozmieszczenie szkół będących jednostkami organizacyjnymi powiatu wołomińskiego

Źródło: Opracowanie własne

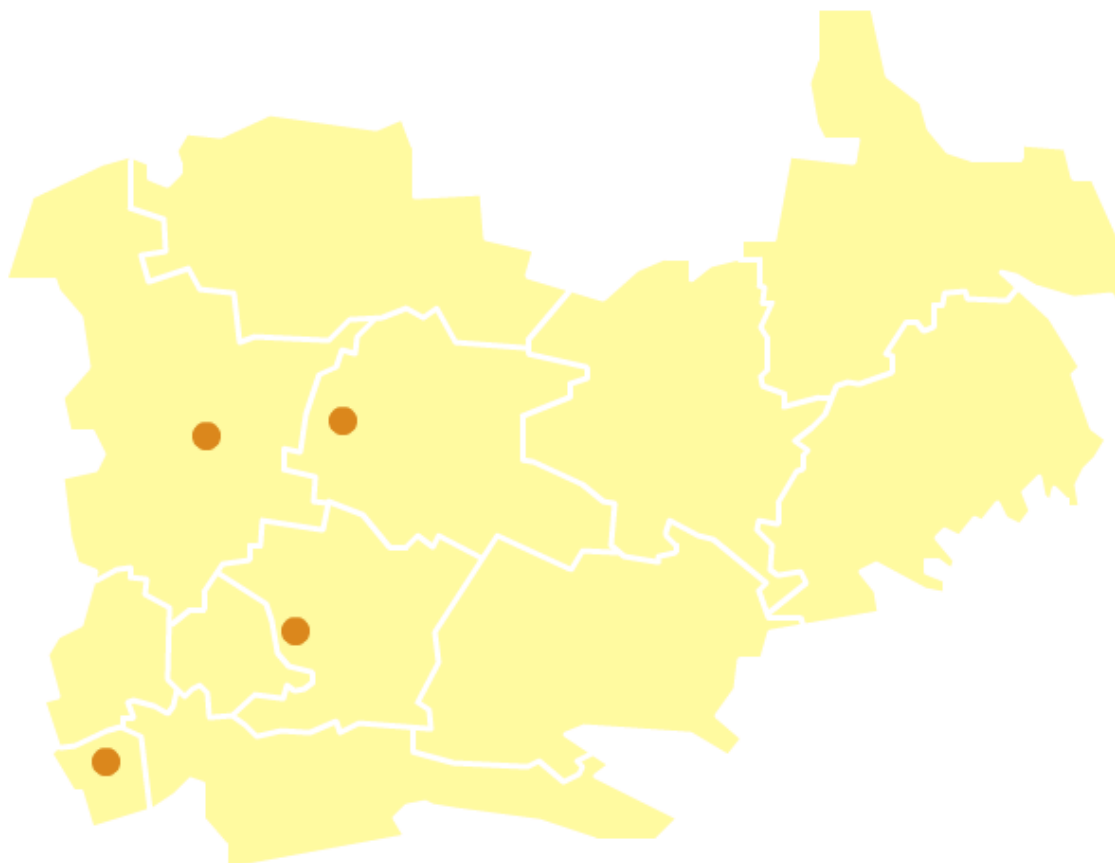
Szkoły – jednostki organizacyjne powiatu wołomińskiego – zlokalizowane są głównie w Wołominie (3 placówki) i Radzyminie (2 placówki). Ponadto jedną placówkę edukacyjną posiadają: Urle, Tuszcz, Zielonka, Ostrówek oraz Marki.



Rysunek 6. Rozmieszczenie ważniejszych urzędów i instytucji publicznych

Źródło: Opracowanie własne

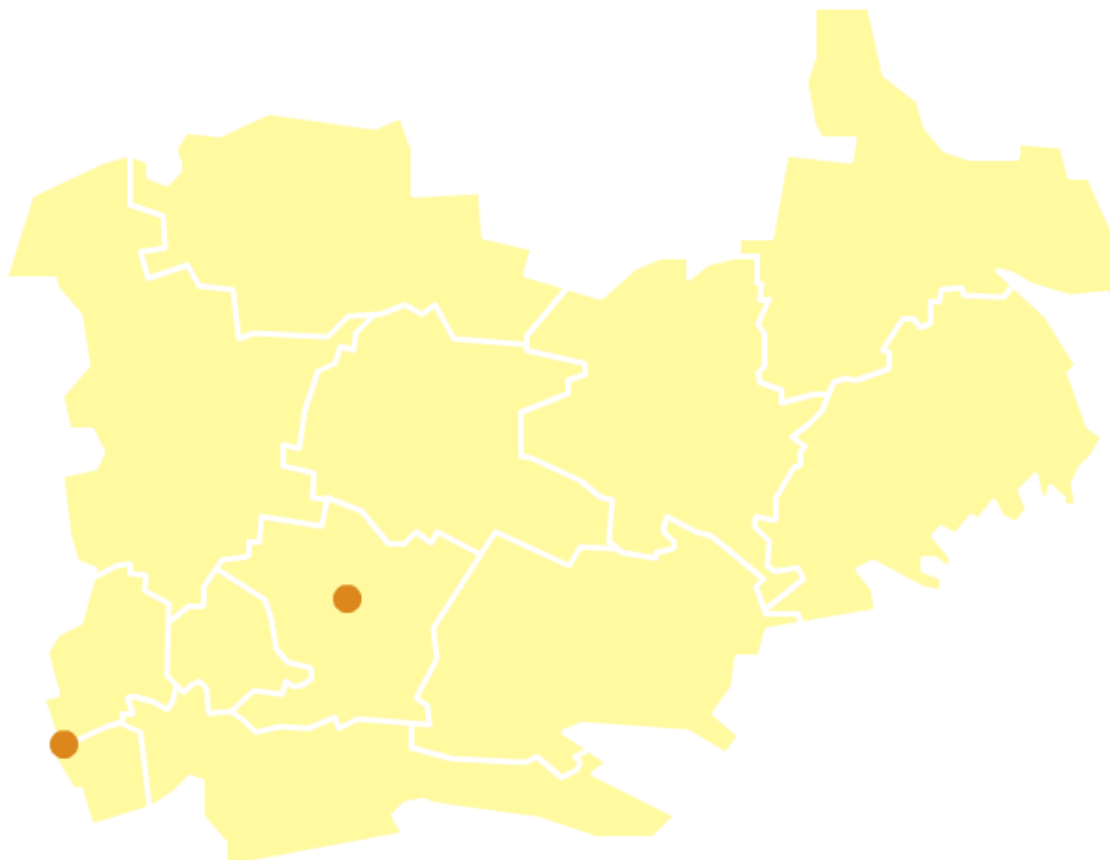
Miasto Wołomin, jako siedziba powiatu wołomińskiego, pełni funkcję administracyjną. W Wołominie mieszczą się m.in. Starostwo Powiatowe, Urząd Miejski, Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie, Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna, Powiatowy Urząd Pracy, Urząd Skarbowy, Inspektorat Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, Placówka Terenowa Kasy Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego, Sąd i Prokuratura Rejonowe. W pozostałych gminach powiatu swoje siedziby mają urzędy miast i gmin.



Rysunek 7. Rozmieszczenie szpitali

Źródło: Opracowanie własne

Na obszarze powiatu wołomińskiego zlokalizowane są 4 szpitale: Szpital Powiatowy w Wołominie będący jednostką organizacyjną powiatu wołomińskiego, Centrum Medyczne im. Bitwy Warszawskiej 1920 roku w Radzyminie, Zakład Opiekuńczo-Leczniczy w Warszawie w Rasztowie oraz Mazowieckie Centrum Psychiatrii „Drewnica” Sp. z o. o. w Ząbkach



Rysunek 8. Rozmieszczenie centrów handlowych

Źródło: Opracowanie własne

Generatorami ruchu są ponadto centra handlowe. Na obszarze powiatu wołomińskiego funkcjonuje jedno duże centrum handlowe – Centrum Handlowe M1 w Markach. Pod koniec 2015 roku ma zostać otwarte w Wołominie centrum handlowe Fabryka Wołomin. Obiekt handlowo-usługowy o powierzchni najmu wynoszącej blisko 30 000m² będzie zlokalizowany w okolicach przystanku kolejowego Wołomin Słoneczna.

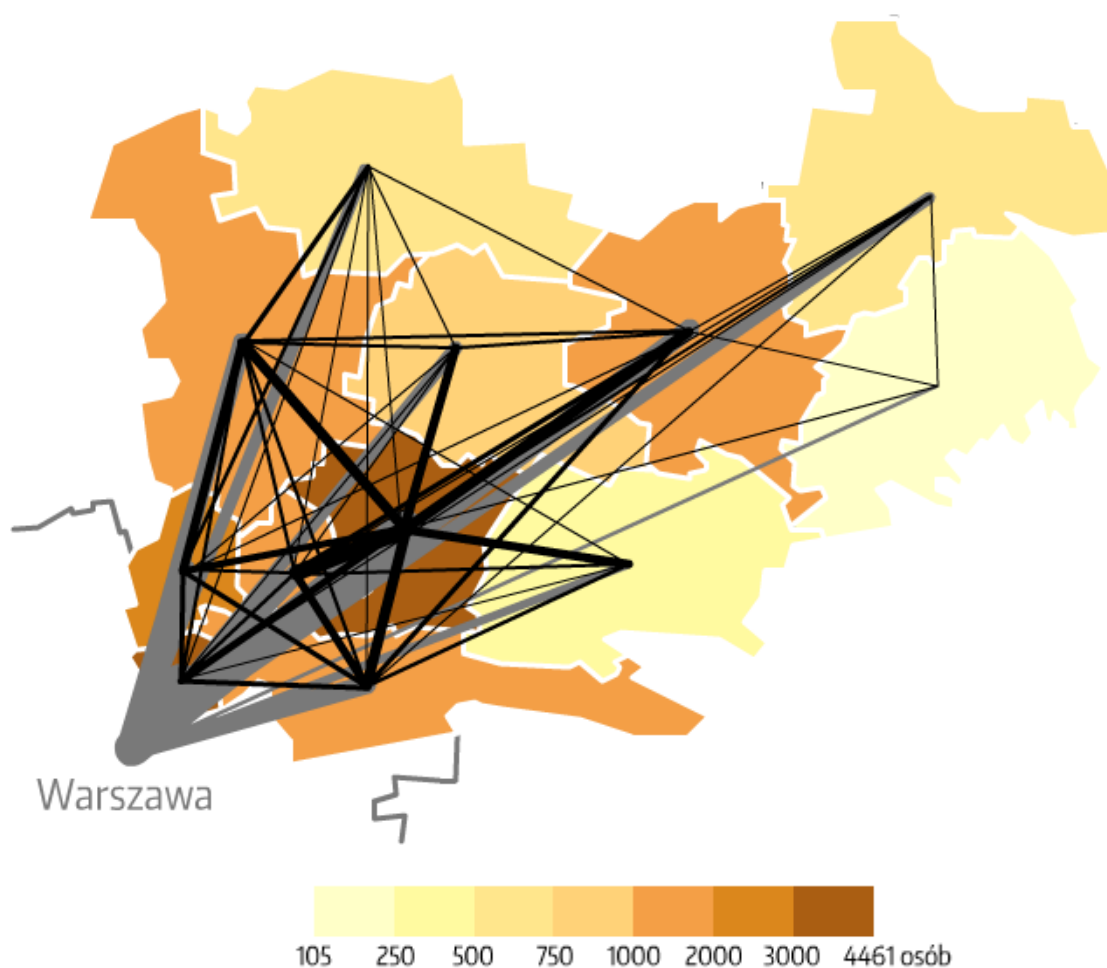
3.5 Dojazdy do pracy

Migracje wahadłowe generowane są przez konieczność regularnego, obligatoryjnego i codziennego odbywania podróży. Zalicza się do nich, obok dojazdów do szkół, odbywanie procesu polegającego na przemieszczaniu się do miejsc pracy zlokalizowanych poza zamieszkiwaną gminą. Konieczne jest zapewnienie sprawnego i wydolnego systemu transportowego, umożliwiającego odbywanie podróży wahadłowych tysiącom mieszkańców powiatu.

Narodowy Spis Powszechny z 2011 roku wykazał, że codziennie 28 179 mieszkańców powiatu wołomińskiego dojeżdża do miejsc pracy zlokalizowanych na obszarze innej gminy, leżącej w granicach

administracyjnych województwa mazowieckiego. Osób migrujących wahadłowo wewnątrz powiatu wołomińskiego w roku 2011 było 6 603. Oznacza to, że 21 576 mieszkańców wyjeżdżało poza granice powiatu wołomińskiego, w tym aż 20 816 do Warszawy.

Poniższa mapa graficznie obrazuje skalę migracji wahadłowych związanych z koniecznością dojeżdżania do pracy poza gminę zamieszkania. Zróżnicowana grubość linii łączących poszczególne gminy powiatu wołomińskiego odzwierciedla ilość migracji wahadłowych wewnątrz powiatu. Różne odcienie koloru użytego jako wyróżnik gminy oznacza symbolizuje ilość mieszkańców dojeżdżających do pracy w Warszawie.



Rysunek 9. Dojazdy do pracy do Warszawy i między gminami powiatu wołomińskiego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie publikacji Głównego Urzędu Statystycznego pn. *Dojazdy do pracy w Polsce - wyniki NSP 2011*



3.5.1 Dojazdy wewnątrzpowiatowe

W ujęciu powiatowym największy przepływ osób notuje się między gminami Kobyłka i Wołomin. Pomiędzy tymi gminami w roku 2011 dojeżdżało do pracy 930 mieszkańców. Między gminami Zielonka i Wołomin było to 586 osób, Tłuszcz i Wołomin - migrowało codziennie 526 mieszkańców, a pomiędzy gminami Radzymin i Wołomin 467 osób. Gminy o największym dodatnim bilansie dojazdów to: Zielonka (849 osób) i Wołomin (741 osób), ujemnym: Tłuszcz, Klembów i Poświętne - kolejno 864, 524 i 456 osób.

Poniższa tabela zawiera szczegółowe dane dotyczące wewnątrzpowiatowych migracji wahadłowych związanych z dojazdami do miejsc pracy.

Tabela 4. Wewnątrzpowiatowe międzygminne dojazdy do pracy

Ogółem	Wyjazdy do gminy:		Przyjazdy z gminy:	
Gmina Dąbrówka				
Przyjazdy: 84 Wyjazdy: 310	Klembów	10	Klembów	18
	Kobyłka	11	Radzymin	43
	Marki	92	Tłuszcz	13
	Radzymin	147	Wołomin	10
	Wołomin	26		
	Ząbki	11		
	Zielonka	13		
Gmina Jadów				
Przyjazdy: 40 Wyjazdy: 162	Kobyłka	24	Strachówka	27
	Tłuszcz	26	Tłuszcz	13
	Wołomin	84		
	Ząbki	16		
	Zielonka	12		
Gmina Klembów				
Przyjazdy: 75 Wyjazdy: 599	Dąbrówka	18	Dąbrówka	10
	Kobyłka	49	Tłuszcz	40
	Marki	37	Wołomin	25
	Radzymin	81		
	Tłuszcz	18		
	Wołomin	294		
	Ząbki	35		
	Zielonka	67		
Gmina Kobyłka				
Przyjazdy: 881 Wyjazdy: 872	Marki	53	Dąbrówka	11
	Radzymin	39	Jadów	24
	Wołomin	479	Klembów	49
	Ząbki	65	Marki	22
	Zielonka	236	Poświętne	52



Ogółem	Wyjazdy do gminy:		Przyjazdy z gminy:	
			Radzymin	49
			Tłuszcz	122
			Wołomin	451
			Ząbki	35
			Zielonka	66
Gmina Marki				
Przyjazdy: 672 Wyjazdy: 336	Kobyłka	22	Dąbrówka	92
	Radzymin	74	Klembów	37
	Wołomin	87	Kobyłka	53
	Ząbki	95	Radzymin	227
	Zielonka	58	Tłuszcz	19
			Wołomin	117
			Ząbki	63
			Zielonka	64
Gmina Poświętne				
Przyjazdy: 12 Wyjazdy: 468	Kobyłka	52	Wołomin	12
	Radzymin	41		
	Wołomin	292		
	Ząbki	22		
	Zielonka	61		
Gmina Radzymin				
Przyjazdy: 685 Wyjazdy: 684	Dąbrówka	43	Dąbrówka	147
	Kobyłka	49	Kobyłka	39
	Marki	227	Marki	74
	Wołomin	239	Poświętne	41
	Ząbki	63	Tłuszcz	55
	Zielonka	63	Wołomin	228
			Ząbki	10
			Zielonka	10
			Klembów	81
Gmina Strachówka				
Przyjazdy: 0 Wyjazdy: 71	Jadów	27		
	Tłuszcz	25		
	Wołomin	19		
Gmina Tłuszcz				
Przyjazdy: 99 Wyjazdy: 963	Dąbrówka	13	Jadów	26
	Jadów	13	Klembów	18
	Klembów	40	Strachówka	25
	Kobyłka	122	Wołomin	30
	Marki	19		
	Radzymin	55		
	Wołomin	496		
	Ząbki	59		



Ogółem	Wyjazdy do gminy:		Przyjazdy z gminy:	
	Zielonka	146		
Gmina Wołomin				
Przyjazdy: 2239 Wyjazdy: 1498	Dąbrówka	10	Dąbrówka	26
	Klembów	25	Jadów	84
	Kobyłka	451	Klembów	294
	Marki	117	Kobyłka	479
	Poświętne	12	Marki	87
	Radzymin	228	Poświętne	292
	Tłuszcz	30	Radzymin	239
	Ząbki	172	Strachówka	19
	Zielonka	453	Tłuszcz	496
Gmina Ząbki				
Przyjazdy: 616 Wyjazdy: 289	Kobyłka	35	Dąbrówka	11
	Marki	63	Jadów	16
	Radzymin	10	Klembów	35
	Wołomin	90	Kobyłka	65
	Zielonka	91	Marki	95
			Poświętne	22
			Radzymin	63
			Tłuszcz	59
			Wołomin	172
Gmina Zielonka				
Przyjazdy: 1200 Wyjazdy: 351	Kobyłka	66	Dąbrówka	13
	Marki	64	Jadów	12
	Radzymin	10	Klembów	67
	Wołomin	133	Kobyłka	236
	Ząbki	78	Marki	58
			Poświętne	61
			Radzymin	63
			Tłuszcz	146
			Wołomin	453
			Ząbki	91

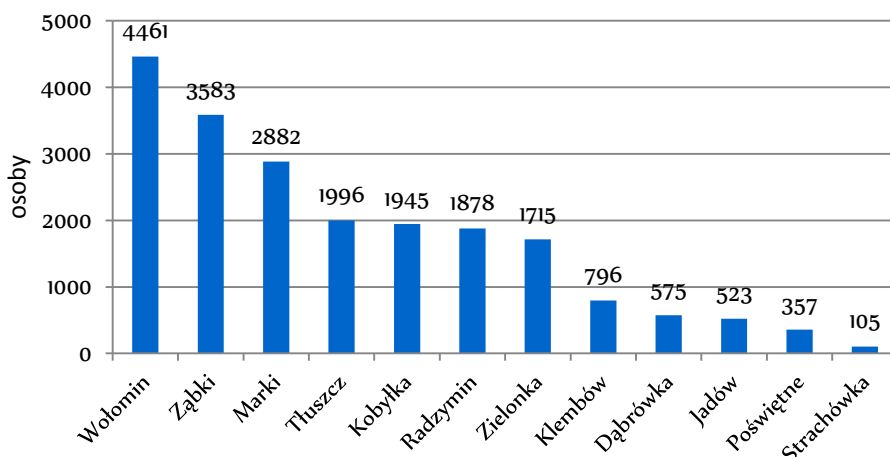
Źródło: Opracowanie własne na podstawie publikacji Głównego Urzędu Statystycznego pn. *Dojazdy do pracy w Polsce - wyniki NSP 2011*

3.5.2 Dojazdy do Warszawy

W roku 2011 codziennie 20 816 mieszkańców powiatu wołomińskiego dojeżdżało do pracy w Warszawie. Najwięcej z gmin: Wołomin, Ząbki, Marki i Tłuszcz, Kobyłka, Radzymin i Zielonka –



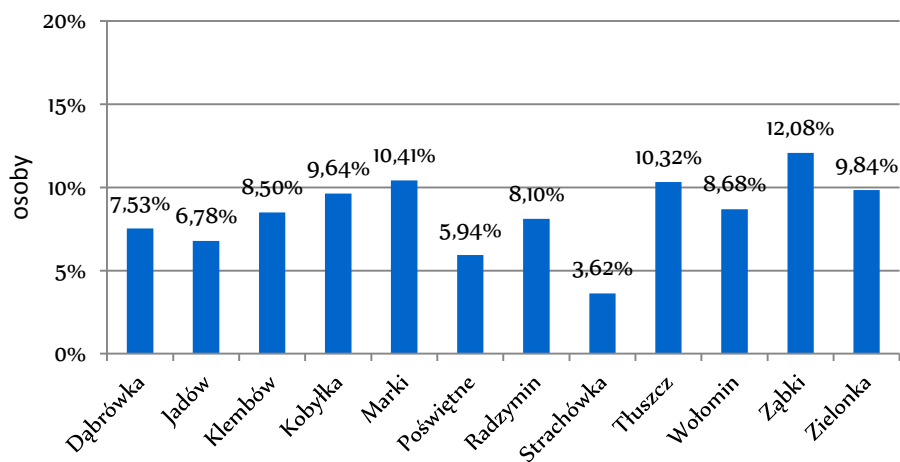
a więc gmin najlepiej skomunikowanych z Warszawą. Szczegółowe dane dotyczące migracji waha-
dłowych z poszczególnych gmin powiatu wołomińskiego do Warszawy zostały zebrane na poniższym
wykresie.



Wykres 8. Dojeżdżający do pracy w Warszawie

Źródło: Opracowanie własne na podstawie publikacji Głównego Urzędu Statystycznego pn. *Dojazdy do pracy w Polsce - wyniki NSP 2011*

Liczby wyrażające dane bezwzględne nie oddają w pełni intensywności zjawiska migracji waha-
dłowych związanych z dojazdami do pracy w Warszawie. W ujęciu procentowym najwięcej (przeszło
12%) mieszkańców migrujących wahałowo do miasta stołecznego zamieszkuje obszar gminy Żąbki,
najmniej (3,62%) – obszar gminy Strachówka. Udział mieszkańców dojeżdżających do pracy w War-
szawie w całkowitej liczbie mieszkańców poszczególnych gmin powiatu wołomińskiego został zobra-
zowany na poniższym wykresie.



Wykres 9. Udział dojeżdżających do pracy w Warszawie w liczbie mieszkańców poszczególnych gmin

Źródło: Opracowanie własne na podstawie publikacji Głównego Urzędu Statystycznego pn. *Dojazdy do pracy w Polsce - wyniki NSP 2011*



4 Charakterystyka obecnej oferty przewozowej



Usługi transportowe dostępne na obszarze powiatu wołomińskiego uzupełniają się wzajemnie, ale nie są ze sobą zintegrowane. Taka sytuacja jest szczególnie niekorzystna dla pasażerów odbywających swe podróże z przesiadkami i oznacza dla nich brak skomunikowań oraz różne taryfy przewozowe (konieczność zakupu różnych biletów).

W powiecie wołomińskim dostępne są: gminne, powiatowe i ponadpowiatowe przewozy pasażerskie. Z punktu widzenia mieszkańców powiatu, najistotniejsze są: autobusowe przewozy gminne (w tym miejskie), autobusowe przewozy powiatowe, dwie linie autobusowe ponadpowiatowe oraz oferta przewozowa kolei, zaliczającej się do przewozów ponadpowiatowych.

4.1 Powiatowe przewozy pasażerskie

Powiat wołomiński wydał zezwolenia na wykonywanie przewozów pasażerskich dziesięciu podmiotom świadczącym usługi na siedmiu trasach komunikacyjnych.

Trzech przewoźników świadczy usługi na trasie Wólka Dąbrowicka – Wołomin, również trzech na trasie Radzymin – Ciemne – Czarna – Wołomin, a dwóch na trasie Radzymin – Ciemne – Wołomin – Kobyłka.

Po jednym zezwoleniu uzyskało ośmiu przewoźników, po dwa zezwolenia – dwa podmioty.

W poniższej tabeli zestawione zostały wydane przez powiat wołomiński zezwolenia na wykonywanie przewozów pasażerskich.

Tabela 5. Powiatowe przewozy pasażerskie - trasy

Przewoźnik	Numer zezwolenia	Trasa
Krzysztof Ołdak	0015/1/2	Wólka Dąbrowicka – Międzyłże – Krzywica – Wołomin
Przewozy autokarowe przewóz osób Dariusz Kacprzyk	0005/1/2/3	Wólka Dąbrowicka – Międzyłże – Krzywica – Wołomin
Przewozy autokarowe Krzysztof Grygiel	033/2013	Radzymin – Dobczyn – Klembów – Rasztów – Radzymin Radzymin – Rasztów – Kłebów – Dobczyn – Radzymin
Przewozy autokarowe Michalski Marek	0032	Wólka Dąbrowicka – Międzyłże – Krzywica – Wołomin
Międzynarodowy i krajowy transport drogowy osób i rzeczy Nowak Piotr	0035/2013	Radzymin – Ciemne – Wołomin – Kobyłka
	0031/01	Radzymin – Ciemne – Czarna – Wołomin
Przewozy Pasażerskie Autokarem Stanisław Sztuka	0010/01/02	Radzymin – Ciemne – Czarna – Wołomin
	0034/2014	Radzymin – Ciemne – Wołomin – Kobyłka



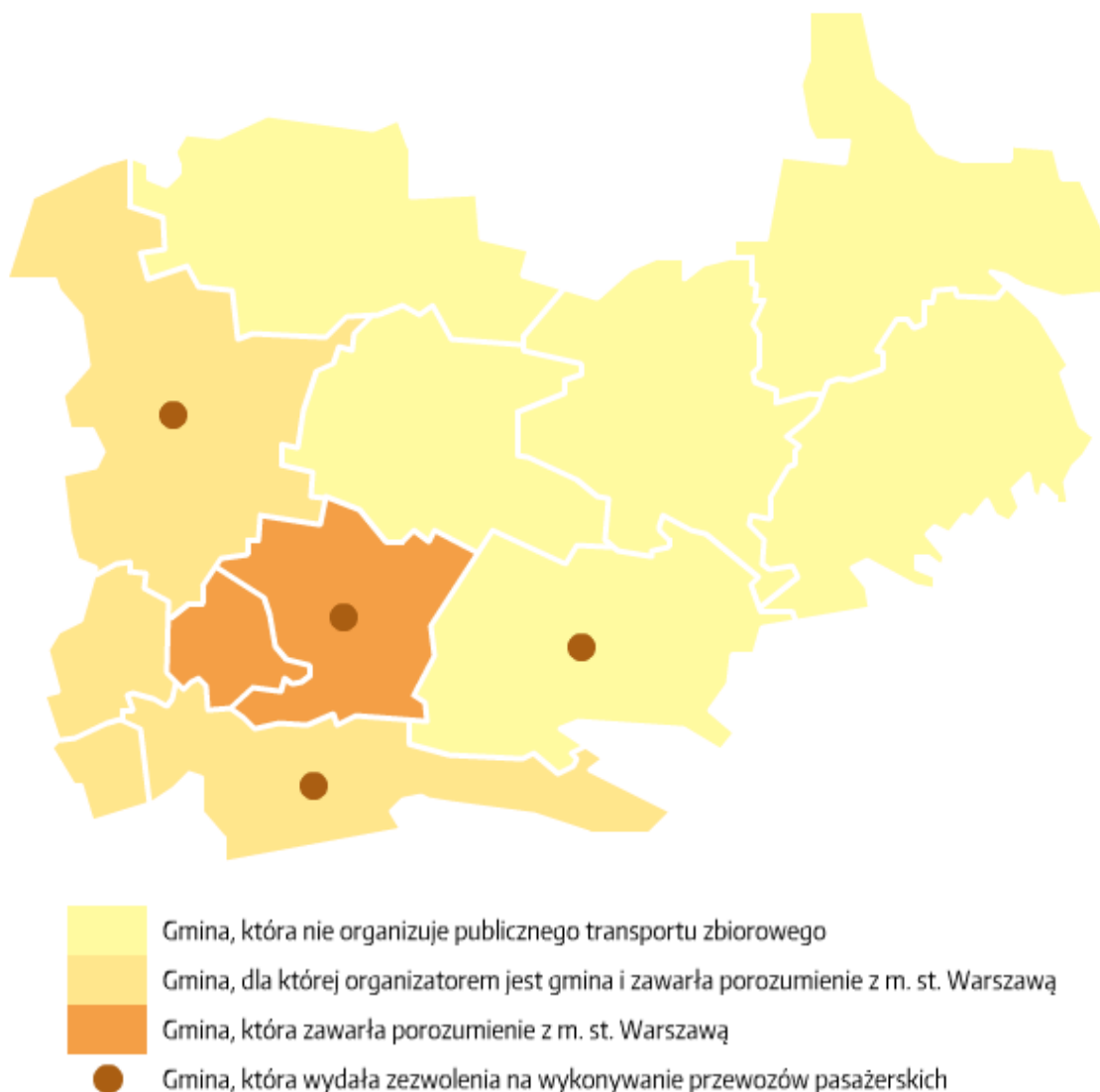
Przewoźnik	Numer zezwolenia	Trasa
PKS w Mińsku Mazowieckim	0031	Turze – Poświętne – Wołomin
Racbus – transport osobowy, Tomasz Wojno, Eliaż Pływacz, Radosław Tyczynski sp.j.	0027/1	Radzymin – Ciemne – Czarna – Wołomin

Źródło: Opracowanie własne

4.2 Niepowiatowe przewozy pasażerskie

4.2.1 Przewozy gminne

Sześć gmin powiatu wołomińskiego (Kobyłka, Marki, Radzymin, Wołomin, Ząbki oraz Zielonka) podpisało porozumienia, na mocy których organizatorem publicznego transportu zbiorowego w gminach jest miasto stołeczne Warszawa. Pięć spośród nich (z wyjątkiem gminy Kobyłka) jest dodatkowo organizatorem publicznego transportu zbiorowego dla samych siebie. Gminy: Poświętne, Radzymin, Wołomin i Zielonka wydały zezwolenia na wykonywanie przewozów pasażerskich.



Rysunek 10. Modele organizacji transportu zbiorowego w gminach powiatu wołomińskiego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych urzędów miast i gmin

Gmina Kobylka

Miasto Kobylka zawarło porozumienie międzygminne z m. st. Warszawą. Na mocy porozumienia przez obszar gminy przebiega nocna linia autobusowa **N62** relacji Wołomin Osiedle Niepodległości – Kobylka – Zielonka – Ząbki – Warszawa Dworzec Centralny, której organizatorem jest Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie.



Gmina Marki

Miasto Marki jest organizatorem bezpłatnej, kursującej w niedziele linii autobusowej **MC** relacji Kościół p.w. Matki Boskiej Królowej Polski – Cmentarz Parafialny ul. bp. Bandurskiego.

Miasto Marki zawarło porozumienie międzygminne z m. st. Warszawą. Na mocy porozumienia przez obszar miasta przebiegają linie autobusowe, których organizatorem jest Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie:

- **112** relacji Centrum Handlowe Marki – Ząbki – Marki – Warszawa Karolin,
- **190** relacji Centrum Handlowe Marki – Ząbki – Warszawa Osiedle Górczewska,
- **718** relacji Marki Czarna Struga – Ząbki – Warszawa Metro Ratusz Arsenal,
- **732** relacji Marki – Warszawa Żerań FSO,
- **738** relacji Radzymin Osiedle Victoria – Cegielnia – Słupno – Nadma – Marki – Ząbki – Warszawa Metro Ratusz Arsenal,
- **740** relacji Nadma – Marki – Ząbki – Warszawa Targówek,
- **805** relacji Marki – Ząbki – Warszawa Metro Ratusz Arsenal,
- linia nocna **N61** relacji Marki Struga – Ząbki – Warszawa Dworzec Centralny.

Gmina Poświętne

Gmina Poświętne udzieliła dwóch zezwoleń Przedsiębiorstwu Komunikacji Samochodowej w Mińsku Mazowieckim SA na wykonywanie regularnych przewozów osób:

- zezwolenie nr 1/2012 na linię Nadbiel – Poświętne,
- zezwolenie nr 1/2014 na linię Turze – Międzyzyleś.

Gmina Radzymin

Gmina Radzymin zawarła porozumienie międzygminne z m. st. Warszawą. Na mocy porozumienia przez obszar gminy przebiegają linie autobusowe, których organizatorem jest Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie:

- **734** relacji Nowe Załubice – Stare Załubice – Borki – Rynia – Białobrzegi – Nieporęt - Stanisławów Pierwszy – Rembelszczyzna – Warszawa Żerań FSO,
- **738** relacji Radzymin Osiedle Victoria – Cegielnia – Słupno – Nadma – Marki – Ząbki – Warszawa Metro Ratusz Arsenal,
- **740** relacji Nadma – Marki – Ząbki – Warszawa Targówek.

Gmina Radzymin wydała jedno zezwolenie na wykonywanie regularnych specjalnych przewozów osób Przedsiębiorstwu Komunikacji Samochodowej „Polonius” w Warszawie SA na trasie Radzymin – Mokre – Łosie – Janków – Ciemne – Dybów – Radzymin (zezwolenie nr 1/2013).



Gmina Wołomin

Gmina Wołomin jest organizatorem dwóch linii autobusowych:

- **1** relacji Wołomin Szpital Powiatowy – Wołomin Dworzec PKP – Wołomin Słoneczna – Stare Lipiny – Majdan – Leśniakowizna – Ossów – Turów – Wołomin Szpital Powiatowy,
- **2** relacji Wołomin Szpital Powiatowy – Czarna – Helenów – Zagościniec – Lipniki – Zagościniec – Duczki – Stare Grabie – Duczki – Wołomin Osiedle Nafta – Wołomin Szpital Powiatowy.

Gmina Wołomin zawarła porozumienie międzygminne z m. st. Warszawą. Na mocy porozumienia przez obszar gminy przebiega nocna linia autobusowa **N62** relacji Wołomin Osiedle Niepodległości – Kobyłka – Zielonka – Ząbki – Warszawa Dworzec Centralny, której organizatorem jest Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie.

Gmina Wołomin udzieliła jednego zezwolenia przedsiębiorstwu Cezary Zawadzki; Vis Attractiva na wykonywanie regularnych przewozów osób na trasie Wołomin Szpital Powiatowy – Czarna – Helenów – Zagościniec – Lipniki – Stare Grabie – Duczki – Mostówka – Majdan – Cięciwa – Leśniakowizna – Ossów – Turów - Wołomin Szpital Powiatowy.

Gmina Ząbki

Miasto Ząbki jest organizatorem dwóch linii autobusowych:

- **Ząbki-1** relacji Centrum Handlowe Marki – Ząbki – Centrum Handlowe Marki,
- **Ząbki-2** relacji Centrum Handlowe Marki – Ząbki – Warszawa-Rembertów – Ząbki – Centrum Handlowe Marki.

Operatorem linii Ząbki-1 i Ząbki-2 jest PKS Grodzisk Mazowiecki.

Miasto Ząbki zawarło porozumienie międzygminne z m. st. Warszawą. Na mocy porozumienia przez obszar miasta przebiegają linie autobusowe, których organizatorem jest Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie:

- **112** relacji Centrum Handlowe Marki – Ząbki – Marki – Warszawa Karolin
- **145** relacji Warszawa Żerań FSO – Ząbki – Warszawa Wiatraczna,
- **190** relacji Centrum Handlowe Marki – Ząbki – Warszawa Osiedle Górczewska,
- **199** relacji Warszawa Targówek – Ząbki – Zielonka – Warszawa Rembertów-AON,
- **345** relacji Warszawa Bródno Podgrodzie – Ząbki Maczka,
- **718** relacji Marki Czarna Struga – Ząbki – Warszawa Metro Ratusz Arsenal,
- **738** relacji Radzymin Osiedle Victoria – Cegielnia – Słupno – Nadma – Marki – Ząbki – Warszawa Metro Ratusz Arsenal,
- **740** relacji Nadma – Marki – Ząbki – Warszawa Targówek,



- linia nocna **N61** relacji Marki Struga – Ząbki – Warszawa Dworzec Centralny,
- linia nocna **N62** relacji Wołomin Osiedle Niepodległości – Kobylka – Zielonka – Ząbki – Warszawa Dworzec Centralny.

Gmina Zielonka

Miasto Zielonka jest organizatorem dwóch linii autobusowych:

- **Zielonka-1** relacji Centrum Handlowe Marki – Ząbki – Marki – Zielonka – Warszawa Mokry Ług,
- **Zielonka-2** relacji Centrum Handlowe Marki – Ząbki – Marki – Zielonka Bankowa.

Miasto Zielonka wydało zaświadczenie na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego Przedsiębiorstwu Komunikacji Samochodowej w Grodzisku Mazowieckim Sp. z o.o. (nr zaświadczenia: 1/2014).

Miasto Zielonka zawarło porozumienie międzygminne z m. st. Warszawą. Na mocy porozumienia przez obszar miasta przebiega nocna linia autobusowa **N62** relacji Wołomin Osiedle Niepodległości – Kobylka – Zielonka – Ząbki – Warszawa Dworzec Centralny, której organizatorem jest Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie.

4.2.2 Przewozy ponadpowiatowe

Na obszarze powiatu wołomińskiego funkcjonują dwie istotne z punktu widzenia mieszkańców linie autobusowe o charakterze ponadpowiatowym. Uzupełniają one ofertę kolei w zakresie połączeń Wołomin – Warszawa:

- linia **J** relacji Wołomin Kopernika – Kobylka – Zielonka – Marki – Ząbki – Warszawa Domy Towarowe Centrum,
- linia **W** relacji Wołomin Dworzec PKP – Kobylka – Turów – Zielonka – Ząbki – Warszawa Domy Towarowe Centrum.

Przewoźnikiem na wyżej wymienionych trasach jest firma Stalko Przybysz i Wspólnicy sp. j.



4.3 Oferta przewozowa kolei

Na obszarze powiatu wołomińskiego kolej regionalna obsługuje 3 trasy:

- Warszawa – Wołomin – Tłuszcz – Urle (granica powiatu) – Małkinia,
- Tłuszcz – Radzymin (granica powiatu) – Legionowo – Warszawa,
- Tłuszcz – Jarzębia Łąka (granica powiatu) – Wyszaków – Ostrołęka.

Linie te obsługiwane są przez samorządową spółkę Koleje Mazowieckie.

Trasa Warszawa - Małkinia

Trasa Warszawa – Małkinia jest szkieletem sieci komunikacyjnej powiatu wołomińskiego. Pociągi kursujące tym szlakiem zatrzymują się na następujących przystankach i stacjach: Ząbki, Zielonka, Kobyłka-Ossów, Kobyłka, Wołomin, Wołomin Słoneczna, Zagościniec, Dobczyn, Klembów, Jasienica Mazowiecka, Tłuszcz, Chrzęsne, Mokra Wieś, Szewnica, Urle.

Dobową liczbę połączeń (według stanu na dzień 11 października 2014 r.) pomiędzy ważniejszymi stacjami na linii Warszawa – (Urle – granica powiatu) Małkinia w zależności od rodzaju dnia tygodnia przedstawiają poniższe tablice.

Tabela 6. Dobowa liczba połączeń kolejowych na trasie Warszawa – Urle w dni robocze

Urle (gr. pow.)			
		Tłuszcz	14
	Wołomin	28	12
War. Wileńska	55	28	12

War. Wileńska			
55		Wołomin	
29	29	Tłuszcz	
12	12	13	Urle (gr. pow.)

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 7. Dobowa liczba połączeń kolejowych na trasie Warszawa – Urle w soboty, niedziele i święta

Urle (gr. pow.)			
		Tłuszcz	13
	Wołomin	20	12
War. Wileńska	36	20	12

War. Wileńska			
36		Wołomin	
20	20	Tłuszcz	
12	12	13	Urle (gr. pow.)

Źródło: Opracowanie własne

Mieszkańcy Tłuszcza mogą nadto korzystać z pociągów TLK spółki PKP Intercity.



Trasa Tłuszcz - Warszawa

Oferta przewozowa kolei na linii Tłuszcz – Radzymin – Legionowo – Warszawa jest uboga. W rozkładzie jazdy uwzględniono wyłącznie dwie pary pociągów dziennie pokonujących tę trasę.

Pasażerowie zamieszkujący obszar powiatu wołomińskiego mogą skorzystać z usług kolei dzięki przystankom i stacjom: Tłuszcz, Krusze, Radzymin.

Trasa Tłuszcz – Ostrolęka

W rozkładzie jazdy dla linii Tłuszcz – Ostrolęka uwzględniono w relacji Tłuszcz – Jarzębia Łąka (granica powiatu wołomińskiego):

- 14 par pociągów kursujących w dni robocze,
- 8 pociągów Tłuszcz – Jarzębia Łąka i 9 pociągów Jarzębia Łąka – Tłuszcz w soboty,
- 9 pociągów Tłuszcz – Jarzębia Łąka i 8 pociągów Jarzębia Łąka – Tłuszcz w niedziele.

W planie transportowym województwa mazowieckiego:

- dworzec w Wołominie został wskazany jako węzeł o znaczeniu lokalnym, czyli:

- integrujący przewozy o znaczeniu lokalnym obejmującym swym zasięgiem okoliczne gminy,
- integrujący transport kolejowy oraz autobusowy z transportem indywidualnym.

- dworzec w Tłuszczu został wskazany jako punkt przesiadkowy, czyli:

- integrujący przewozy o znaczeniu gminnym obejmującym swym zasięgiem jedną/ dwie gminy,
- integrujący transport kolejowy z transportem autobusowym oraz indywidualnym.

4.4 Dostępność usług przewozowych

Na potrzeby *Raportu diagnostycznego* usług komunikacyjnych opracowanego w 2013 roku w ramach projektu pn. *Działania wspierające podnoszenie dostępności, jakości i efektywności usług publicznych w powiecie wołomińskim* przeprowadzone zostały badania m.in. z zakresu oceny dostępności usług transportu zbiorowego na obszarze powiatu wołomińskiego.

Korzystających z usług publicznego transportu zbiorowego zapytano o ocenę dostępności komunikacji autobusowej i kolejowej w relacjach: miejsce zamieszkania – Warszawa oraz miejsce zamieszkania – sąsiednia gmina. Oceny wyrażano w skali pięciostopniowej, gdzie „1” oznaczało ocenę bardzo złą, a „5” – bardzo dobrą.



Respondenci ocenili dostępność oferty przewozowej na poziomie 3,5. Najwyżej dostępność oferty oceniono w przypadku połączeń autobusowych do Warszawy oraz połączeń kolejowych do sąsiednich gmin.

Najniżej dostępność oferty przewozów kolejowych oceniono w gminach Dąbrówka oraz Radzymin. Z kolei dostępność połączeń autobusowych uznano za niezbyt dobrą w gminach Klembów oraz większym obszarze Tłuszcza.

Wyniki badań przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 8. Ocena dostępności usług komunikacyjnych przez mieszkańców poszczególnych gmin powiatu wołomińskiego

Gmina	Dojazd do Warszawy		Dojazd do sąsiednich gmin	
	pociąg	autobus	pociąg	autobus
Dąbrówka	2,81	3,37	2,54	3,06
Jadów	3,63	3,76	3,84	2,90
Klembów	3,66	2,73	3,87	2,61
Kobyłka	3,34	3,38	3,41	3,49
Marki	3,14	3,84	2,98	3,31
Poświętne	3,21	3,88	2,90	3,47
Radzymin	2,88	3,53	3,07	3,14
Strachówka	3,56	3,87	3,40	3,59
Tłuszcz	3,62	3,25	3,48	3,06
Wołomin	3,34	3,69	3,48	3,47
Ząbki	3,71	3,82	3,90	3,80
Zielonka	3,44	3,32	3,64	3,28
Powiat wołomiński	3,42	3,62	3,53	3,40

Źródło: Raport diagnostyczny – usługi komunikacyjne. Opracowanie w ramach projektu pn. *Działania wspierające podnoszenie dostępności, jakości i efektywności usług publicznych w powiecie wołomińskim*, Wołomin-Kraków, 2013



5 Postanowienia planu



5.1 Informacje wstępne

Powiat wołomiński przewiduje trzy możliwe warianty organizowania i funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Wybór jednego z rozwiązań determinować będzie dalszą politykę transportową powiatu.

Wariant „0”

Wariant „0” zakłada funkcjonowanie transportu zbiorowego na obecnych zasadach, to znaczy w oparciu o usługi komercyjne, bez próby zintegrowania gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich.

Wariant „1”

Wariant pierwszy zakłada podjęcie działań mających na celu wprowadzenie do sieci zbiorowej komunikacji powiatowej przewozów o charakterze użyteczności publicznej na trasach, na których potrzeby transportowe mieszkańców nie są w pełni zaspokajane. W tym wariantcie zakładany jest również dialog z przewoźnikami celem wprowadzenia wspólnej oferty przewozowej.

Wariant „2”

W wariantcie „2” powiat wołomiński jest organizatorem przewozów powiatowych na wszystkich liniach komunikacyjnych. Ponadto powiat podejmuje próbę zintegrowania przewozów gminnych z usługami powiatowymi i dąży do zapewnienia sprawnego systemu przesiadkowego, szczególnie pomiędzy autobusami a pociągami dojazdowymi do Warszawy.

5.2 Źródła i formy finansowania usług przewozowych

Stan istniejący

Obecnie powiat wołomiński nie finansuje usług przewozowych, ponieważ nie organizuje publicznego transportu zbiorowego. Prywatni przewoźnicy utrzymują się z wpływów z biletów, reklam umieszczanych w pojazdach i innej działalności przewozowej.

W przypadku wybrania wariantu zerowego, zakłada się, że zasady finansowania nie ulegną zmianie.



Formy rozwojowe

Podjęcie decyzji o uruchomieniu przewozów o charakterze użyteczności publicznej (realizacja wariantów: „1” lub „2”) zdeterminuje konieczność określenia zasad finansowania usług transportowych oraz współpracę z innymi jednostkami samorządowymi.

Źródła finansowania przewozów

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że źródłami finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej są:

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, w tym wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, lub
- środki z budżetu państwa.

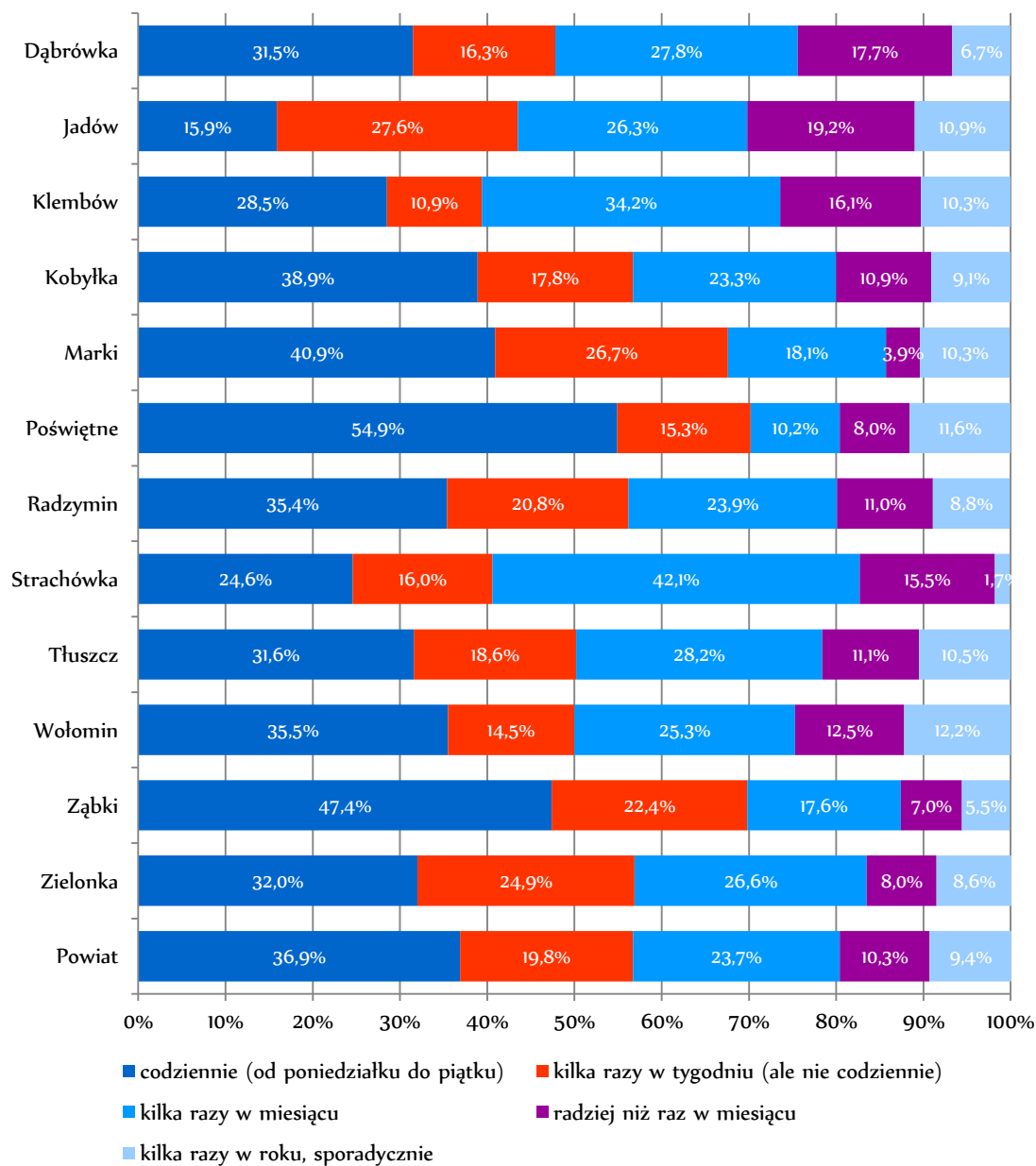
Formy finansowania przewozów

Artykuł 50 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym przewiduje następujące formy finansowania przewozów:

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

5.3 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

W *Raporcie diagnostycznym* usług komunikacyjnych przedstawiono wyniki badań preferencji transportowych mieszkańców. Badano wówczas m.in. częstotliwość korzystania z usług transportu zbiorowego. Wykres przedstawiający częstotliwość korzystania z usług komunikacji zbiorowej w poszczególnych gminach powiatu wołomińskiego zaprezentowano poniżej.



Wykres 10. Częstotliwość korzystania z komunikacji zbiorowej

Źródło: Raport diagnostyczny – usługi komunikacyjne. Opracowanie w ramach projektu pn. *Działania wspierające podnoszenie dostępności, jakości i efektywności usług publicznych w powiecie wołomińskim*, Wołomin-Kraków, 2013

Najwięcej, bo aż 70,20% mieszkańców gminy Poświętne korzysta z usług komunikacji zbiorowej często, tzn. codziennie lub niemal codziennie. Niewiele mniej mieszkańców gmin: Ząbki i Marki – kolejno 69,80% i 67,60% - równie często korzysta z komunikacji zbiorowej. Najmniej regularnych pasażerów zamieszkuje gminy, które nie posiadają komunikacji gminnej oraz – z wyjątkiem gminy

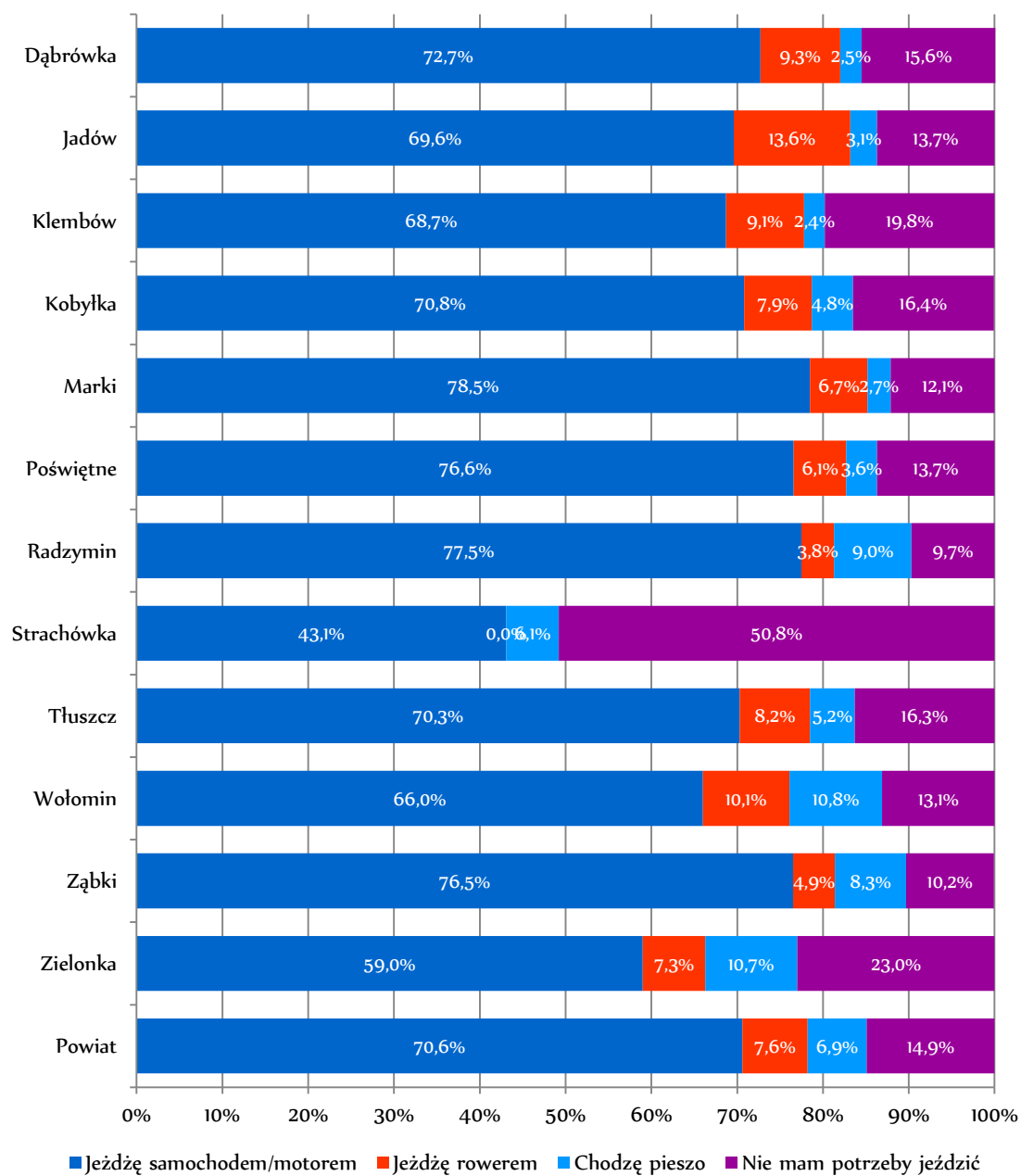


Klembów – dostępu do kolei: Klembów, Strachówka, Jadów oraz Dąbrówka – kolejno: 39,40%, 40,60%, 43,50% i 47,80%.

Pasażerów sporadycznie korzystających z usług transportu zbiorowego (rzadziej niż raz w miesiącu) jest najwięcej w gminach: Jadów (30,10%), Klembów (26,40%), Wołomin (24,70%) oraz Dąbrówka (24,40%). Tę grupę mieszkańców pytano o najczęściej wybierany środek transportu. Respondenci wskazywali przede wszystkim na samochód osobowy, motocykl. Takiej odpowiedzi udzieliło 70,6% mieszkańców powiatu wołomińskiego korzystających z usług komunikacji zbiorowej rzadko. Tylko w czterech gminach: Strachówka, Zielonka, Wołomin i Jadów wybierających najczęściej samochód było poniżej 70%. Kolejno: 43,1%, 59,0%, 66,0%, 69,6%. Najbardziej zmotoryzowanymi są mieszkańcy gmin: Marki (78,5%), Radzymin (77,5%), Poświętne (76,6%), Ząbki (76,5%). Osoby te stanowią potencjalnych przyszłych pasażerów komunikacji zbiorowej, o których należy zabiegać.

Co nietypowe – w gminie Strachówka przeszło połowa mieszkańców niekorzystających z usług transportu zbiorowego nie ma potrzeby przemieszczania się. W pozostałych gminach powiatu wołomińskiego takich mieszkańców jest od 9,7% w gminie Radzymin do 23,0% w gminie Zielonka.

Wyniki badania obrazuje poniższy wykres.



Wykres 11. Środki komunikacji wykorzystywane przez mieszkańców rzadko korzystających z usług transportu zbiorowego

Źródło: Raport diagnostyczny – usługi komunikacyjne. Opracowanie w ramach projektu pn. *Działania wspierające podnoszenie dostępności, jakości i efektywności usług publicznych w powiecie wołomińskim*, Wołomin-Kraków, 2013



5.4 Zasady organizacji rynku przewozów

5.4.1 Organizacja przewozów

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym określa organizatora publicznego transportu zbiorowego. Jest nim odpowiednia jednostka samorządu terytorialnego, ich związek, lub minister właściwy do spraw transportu. W przypadku przewozów powiatowych o charakterze użyteczności publicznej, organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest powiat wołomiński, a organem wykonawczym – starosta. Organizator powiatowy co do zasady zarządza przewozami pasażerskimi obejmującymi obszar co najmniej dwóch gmin, ale niewykraczającymi poza obszar powiatu.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym określa obowiązki organizatora i zalicza do nich:

- organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
- planowanie rozwoju transportu,
- zarządzanie powiatowym transportem zbiorowym.

5.4.2 Tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym określa sposób wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego. Przewiduje ona wybór operatora w trybie:

- ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, Nr 161, poz. 1078 i Nr 182, poz. 1228) albo
- ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.8)) albo
- bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku gdy:
 - średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300.000 kilometrów rocznie. Jeżeli bezpośrednio zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, progi te mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2 000 000 euro lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie albo
 - świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.



Powiat wołomiński, w przypadku podjęcia decyzji o wdrażaniu wariantu „1” lub wariantu „2”, dokona wyboru operatora (operatorów) publicznego transportu zbiorowego w trybie przewidywanym przez Ustawę o publicznym transporcie zbiorowym.

5.5 Pożądany standard usług

Wysoki standard usług publicznego transportu zbiorowego pożądany jest przez pasażerów i może przyczynić się do zmiany nawyków komunikacyjnych osób, które w swoich podróżach nie uwzględniały dotychczas możliwości przemieszczania się komunikacją zbiorową.

Beneficjentem działań podnoszących jakość usług publicznych będzie również środowisko naturalne. Określenie i wdrożenie zalecanych norm ekologicznych pozwoli na: redukcję zanieczyszczeń emitowanych przez środki transportu oraz zmniejszenie poziomu hałasu.

5.5.1 Standard w zakresie postulatów transportowych

Działania mające na celu podniesienie standardu usług w różnych obszarach komunikacji zbiorowej, tzw. postulatów przewozowych, zostały zebrane poniżej.

Obszar częstotliwości

- Lobbowanie na rzecz zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów na trasie Warszawa - Tłuszcz po rozbudowie linii kolejowej. Docelowo osiągnięcie częstotliwości kursowania typowej dla systemów szybkiej kolei miejskiej:
 - na odcinku Warszawa – Wołomin:
 - w szczycie komunikacyjnym co 10 minut,
 - w międzyszczycie co 20-30 minut,
 - wieczorami, w soboty i niedziele co 30 minut,
 - na odcinku Wołomin – Tłuszcz:
 - w szczycie komunikacyjnym co 10-20 minut,
 - w międzyszczycie co 20-30 minut
 - wieczorami i w weekendy co 30-60 minut.
- Na liniach kursujących co 60 minut i częściej zapewnienie rytmiczności rozkładu jazdy.
- Kursowanie linii dowozowych i uzupełniających z akceptowalną częstotliwością i rozkładem jazdy dostosowanym do potrzeb pasażerów.



Obszar dostępności

- Utrzymanie dotychczasowej sieci przystanków komunikacyjnych, a tam, gdzie jest to uzasadnione zmianą struktury urbanistycznej – tworzenie nowych przystanków i przenoszenie istniejących w korzystniejszą z punktu widzenia podróży lokalizację. Pożądany standard w zakresie dostępności podróży do infrastruktury przystankowej został szczegółowo opisany w punkcie 5.5.3.
- Obejmowanie nowopowstających skupisk zabudowy siecią publicznego transportu zbiorowego.

Obszar jakości środków transportu

- Realizacja przewozów o charakterze użyteczności publicznej wyłącznie taborem:
 - nowym z silnikiem wysokoprężnym spełniającym normy emisji spalin dla nowych autobusów (EURO 6),
 - używanym – zmodernizowanym z silnikiem wysokoprężnym, spełniającym normy emisji spalin minimum EURO 3,
 - z napędem elektrycznym lub hybrydowym,
 - na paliwa gazowe i niekonwencjonalne.
- Eksploatacja pojazdów niskowejściowych lub niskopodłogowych dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. Pożądany standard w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych do usług publicznego transportu zbiorowego został szczegółowo opisany w punkcie 5.5.4.
- Uwzględnianie wielkości potoków pasażerskich w doborze pojemności taboru wykorzystywanego do obsługi danej linii oraz częstotliwości kursowania. Średnie napełnienie taboru nie powinno przekraczać 70% maksymalnej pojemności autobusu.
- Wyposażenie autobusów w stosowne piktogramy, ostrzeżenia, informacje.

Obszar informacji dla pasażera

- Zapewnienie przejrzystości i czytelności komunikatów oraz rozkładów jazdy,
- Zapewnienie łatwego dostępu do informacji pasażerskiej na etapie planowania, oczekiwania i realizacji podróży.

Sposób organizowania informacji pasażerskiej został szczegółowo opisany w punkcie 5.6.



Obszar marszrutyzacji

- Zapewnienie mieszkańcom wszystkich gmin powiatu wołomińskiego sieci bezpośrednich połączeń (kolejowych lub autobusowych) z głównym ośrodkiem administracyjnym powiatu: Wołominem.
- Utrzymywanie bezpośrednich połączeń z Warszawą z możliwie największej liczby gmin. Jeśli potoki pasażerskie nie uzasadniają uruchomienia bezpośrednich linii komunikacyjnych lub czas przejazdu środków transportu (autobusów) na trasie nie byłby konkurencyjny względem innych traktacji – przede wszystkim kolejowej, należy dążyć do uruchomienia skomunikowanych z pociągami linii dowozowych do najbliższych przystanków i stacji kolejowych położonych na trasie do Warszawy obsługiwanych taborem klasy mini.
- Utrzymanie gęstości sieci linii autobusowych łączących gminy powiatu wołomińskiego z Warszawą dla lepszej penetracji osiedli w miastach położonych niedaleko Warszawy i wyeliminowania konieczności wielokrotnego przesiadania się podczas odbywania stosunkowo krótkich podróży.

Obszar niezawodności

- Obsługa linii niewadliwym, nowym lub zmodernizowanym taborem.
- Dążenie do uzyskania wskaźnika realizacji rozkładu jazdy na poziomie przekraczającym 99,9%.
- Informowanie pasażerów o zmianach w rozkładzie jazdy spowodowanych organizacją imprez masowych i in.

Obszar opłat za usługi transportowe

- Stworzenie jednolitego systemu opłat na obszarze powiatu wołomińskiego, zintegrowanego z systemem stołecznym.
- Wprowadzenie wspólnego biletu honorowanego w publicznych środkach transportu dostępnych na obszarze powiatu wołomińskiego, szczególnie w autobusach komunikacji gminnej (miejskiej) i powiatowej oraz w pociągach aglomeracyjnych.
- Integracja: taryfowa, w zakresie wymiaru ulg, promocji i ofert specjalnych.
- Promowanie pasażerów regularnie korzystających z usług publicznego transportu zbiorowego poprzez stworzenie szerokiej oferty biletów okresowych, korzystnych cenowo w porównaniu z biletami jednorazowymi i czasowymi.



Obszar punktualności przewozów

- Wyeliminowanie odjazdów autobusów przed czasem.
- Ograniczenie ilości odjazdów po czasie.
- Uznanie odjazd punktualny odjazdu zrealizowanego do jednej minuty wcześniej i do trzech minut później niż wynika to z rozkładu jazdy.
- Zapewnianie adekwatnych do rzeczywistości rozkładowych czasów jazdy.

Przedstawione powyżej standardy będą możliwe do osiągnięcia jedynie w przypadku ścisłej współpracy wszystkich jednostek samorządowych z terenu powiatu jak i przyległych obszarów.

5.5.2 Zintegrowanie sieci transportowej

Proces integrowania sieci transportowej jest zabiegiem skomplikowanym i wieloobszarowym. Ujednolicanie oferty przewozowej powinno zachodzić na szczeblu wewnętrznym, to znaczy poprzez scalanie koszyka usług z zakresu zbiorowej komunikacji gminnej, powiatowej i ponadpowiatowej, niezależnie od rodzaju trakcji – przewozy realizowane taborem autobusowym należy integrować z usługami transportowymi kolei oraz perspektywnie z ofertą tramwaju łączącego Warszawę i Żąbki oraz zewnętrznym poprzez umożliwienie odbywania podróży kombinowanych, np. samochodem osobowym i pociągiem czy rowerem i autobusem. W tym celu niezbędna jest rozbudowa infrastruktury towarzyszącej zbiorowym przewozom pasażerskim, szczególnie zaś parkingów dla samochodów i rowerów, ścieżek rowerowych oraz chodników w bezpośrednim otoczeniu przystanków komunikacyjnych – punktów dostępnych do sieci komunikacji zbiorowej.

Wieloobszarowe działania powinny obejmować następujące dziedziny:

Integracja taryfowo-biletowa

Wprowadzenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego, uwzględniającego:

- jednakowy wymiar ulg, w tym uwzględnienie ulg dla rodzin w ramach Powiatowego Programu TAKrodzina (na terenie powiatu),
- funkcjonowanie wspólnego biletu kolejowo-autobusowego,
- konieczność kontynuowania podróży środkami publicznego transportu m. st. Warszawy.

Oznaczenie pojazdów

Ujednolicenie sposobu malowania pojazdów operatorów lub oznaczenie wszystkich pojazdów operatorów zaprojektowanym logiem świadczącym o realizacji publicznych przewozów zbiorowych wykonywanych na zlecenie jednostki samorządowej, oznaczania przebiegu tras przejazdu na autobusach w zakresie informacji dostępnych:



- na panelu przednim,
- na tablicy bocznej,
- na tzw. koralikach wewnątrz pojazdów,

Organizator publicznego transportu zbiorowego

Pełnienie przez powiat wołomiński funkcji organizatorskich. Perspektywicznie: przy współfinansowaniu usług publicznego transportu zbiorowego przez gminy również dla gmin powiatu wołomińskiego.

Portal internetowy

Uruchomienie portalu internetowego z zebranymi informacjami istotnymi dla podróżnych – z bieżącą aktualizacją.

System informacji pasażerskiej

Ujednolicenie sposobu prezentacji rozkładów jazdy i ogłoszeń poprzez wprowadzenie szablonów: tabliczki rozkładowej i komunikatu.

Skomunikowania połączeń

Uwzględnienie w rozkładach jazdy informacji o skorelowaniu godzin przyjazdów do stacji kolejowej kursów autobusów dowozowych oraz, w miarę możliwości rozkładów jazdy, przepustowości sieci transportowej i zaplanowanych obiegów taboru, oczekiwanie na opóźniony pociąg.

Parkingi P+R

Budowa parkingów typu P+R w otoczeniu stacji kolejowych.

Parkingi B+R

Budowa parkingów typu B+R w otoczeniu stacji i przystanków kolejowych oraz wybranych przystanków autobusowych.



Parkingi K+R

Budowa parkingów typu K+R w otoczeniu stacji i przystanków kolejowych oraz najważniejszych węzłowych przystanków autobusowych.

Przystanki komunikacyjne

Budowa zintegrowanych przystanków autobusowo-kolejowych lub przybliżanie przystanków autobusowych do peronów kolejowych.

5.5.3 Standard w zakresie dostępności podróży do infrastruktury przystankowej

Odległość od przystanków komunikacyjnych

Za skalę dostępności podróży do infrastruktury przystankowej należy uznać całkowity czas potrzebny na dotarcie pieszo do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Czas ten nie będzie docelowo dłuższy niż:

- 8-10 minut na obszarze miast,
- 15 minut na obszarze pozamiejskim.

Zakładając średnią szybkość przemieszczania się przechodniów wynoszącą 4,5 km/h, powyższe ramy czasowe oznaczają, iż strefa oddziaływania przystanku komunikacyjnego wynosi nie więcej niż (kolejno): 600 – 750 metrów oraz około 1100 metrów.

Lokalizacje nowych przystanków komunikacyjnych wyznaczane będą na podstawie przesłanek ruchowych i potrzeb nowopowstających skupisk ludności oraz generatorów ruchu.

Otoczenie przystanków komunikacyjnych

- Wysoką dostępność do infrastruktury przystankowej zapewnia istnienie ciągów pieszych, separujących przechodniów od ruchu samochodowego, zwiększając tym samym bezpieczeństwo pieszych.
- Do każdego przystanku powinien prowadzić chodnik, a przecięcie jezdni przez przechodniów powinno być realizowane na oznakowanym przejściu dla pieszych.
- Dla zapewnienia sprawnej wymiany pasażerskiej szerokość przystanku nie powinna być mniejsza niż 1,7 m. Miejsce oczekiwania na środek transportu można wygospodarować poprzez zrezygnowanie z budowy zatoki na rzecz stworzenia antyzatoki lub zespołu dwóch antyzatok, tzw. przystanku klepsydrowego. Uzyskana w ten sposób przestrzeń może zostać wykorzystana np. w celu urządzenia parkingów B+R lub K+R.



- Miejsce oczekiwania powinno być wyniesione ponad poziom jezdni w celu ułatwienia wymiany pasażerów.

5.5.4 Standard w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych do publicznego transportu zbiorowego

Potrzeby osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej determinują konieczność podejmowania wszelkich działań mających na celu likwidację barier oraz przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu.

Obecnie wpływ powiatu wołomińskiego na uwzględnienie w standardzie procesów transportowych potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej jest niewielki. Powiat nie organizujący publicznego transportu zbiorowego nie może narzucać prywatnym przedsiębiorstwom wymagań w zakresie jakości świadczonych usług, w tym standardów obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej.

W sytuacji, w której powiat wołomiński nie organizuje przewozów o charakterze użyteczności publicznej, jedynymi działaniami możliwymi do podjęcia są te związane z podnoszeniem jakości infrastruktury transportowej, będącej pod zarządem lub stanowiącej własność powiatu. Do takich działań należy zaliczyć przede wszystkim likwidację barier w drodze dojścia na przystanek komunikacyjny, czyli:

- dostosowywania wysokości peronów do poziomu podłogi taboru,
- obniżanie krawężników w obrębie przejść dla pieszych,
- oznaczanie strefy bezpieczeństwa na przystankach i w obrębie przejść dla pieszych,
- tworzenie ramp oraz podjazdów obok stopni i schodów,
- tworzenie ścieżek naprowadzających o wypukłej fakturze.

Funkcja organizatora publicznego transportu zbiorowego da narzędzia powiatowi wołomińskiemu do określenia następujących standardów w zakresie taboru realizującego przewozy o charakterze użyteczności publicznej:

- obsługa linii komunikacyjnych taborem niskowejściowym, wyposażonych w przyklęk,
- wyposażenie autobusów w poręcze i uchwyty,
- zapewnienie dostosowanego miejsca przeznaczonego dla wózka inwalidzkiego,
- wprowadzenie systemu informacji wizualnej przyjaznej podróżnym niesłyszącym oraz głosowej – niewidzącym.

Przystankowe rozkłady jazdy będą przede wszystkim czytelne, a oznaczenie pojazdów w zakresie trasy przejazdu – na kontrastującym tle, czytelne również po zmroku.



5.5.5 Standard w zakresie ochrony środowiska naturalnego

Jednym z beneficjentów działań podejmowanych w związku z funkcjonowaniem transportu zbiorowego jest środowisko naturalne.

Rolą publicznego transportu zbiorowego w dziedzinie ekologii jest przeciwdziałanie występowania zjawiska kongestii na drogach, zredukowanie ilości emitowanych spalin (w tym dwutlenku węgla) i zmniejszenie poziomu hałasu drogowego.

Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, wpływ ma także standard taboru wykorzystywanego do realizacji rozkładu jazdy. W stanie obecnym kompetencje powiatu wołomińskiego w zakresie ustalenia standardów ekologicznych pojazdów – jako organu nie organizującego publicznego transportu zbiorowego – są ograniczone. Niemniej, w przypadku rozpoczęcia pełnienia funkcji organizatorskich, powiat wołomiński zobowiąże operatorów do eksploatacji:

- taboru o napędzie spalinowym:
 - nowego, spełniającego aktualną normę emisji spalin (w chwili ogłoszenia Planu Transportowego: EURO 6),
 - używanego, spełniającego normę emisji spalin EURO 3 lub wyższą.
- autobusów napędzanych gazem (CNG, LNG), pojazdów elektrycznych, hybrydowych i korzystających z alternatywnych źródeł zasilania.

5.6 Sposób organizowania informacji pasażerskiej

Sposób publikowania informacji istotnych dla pasażerów

Dostęp do informacji pasażerskiej powinien być zapewniony:

- w formie tradycyjnych wydruków zamieszczanych w pojazdach publicznego transportu zbiorowego, w obrębie przystanków, u organizatora i operatora publicznego transportu zbiorowego,
- w formie elektronicznej – na stronach internetowych i w aplikacjach dedykowanych urządzeniom mobilnym.

Informacja pasażerska dostępna w obrębie przystanków komunikacyjnych

- Wydruki rozkładów jazdy autobusów na wszystkich przystankach publicznego transportu zbiorowego. Wzór tabliczki przystankowej powinien zostać ujednolicony.
- Schemat sieci komunikacyjnej dostępny na ważniejszych przystankach komunikacyjnych.
- Nazwa przystanku komunikacyjnego.
- Informacje i komunikaty bieżące, dotyczące:



- zmian kształtu sieci komunikacyjnej,
- modyfikacji rozkładu jazdy,
- ograniczeń czasowych w kursowaniu autobusów i rozkładów świątecznych,
- zmiany cen biletów.

Informacja pasażerska dostępna w środkach publicznego transportu zbiorowego

- Schemat sieci komunikacyjnej.
- Taryfa przewozowa, w tym informacja o opłatach dodatkowych.
- Informacje i komunikaty bieżące, dotyczące:
 - zmian kształtu sieci komunikacyjnej,
 - modyfikacji rozkładu jazdy,
 - ograniczeń czasowych w kursowaniu autobusów i rozkładów świątecznych,
 - zmiany cen biletów.
- Wyciąg z regulaminu przewozów w zakresie: praw i obowiązków pasażera oraz kontroli biletowej.
- Oznaczenie linii komunikacyjnej i trasa jej przebiegu.

Informacja pasażerska dostępna na stronie internetowej dedykowanej publicznemu transportowi zbiorowemu

- Rozkład jazdy.
- Schemat (mapa) sieci komunikacyjnej z węzłami przesiadkowymi.
- Taryfa przewozowa.
- Informacje i komunikaty bieżące, dotyczące:
 - zmian kształtu sieci komunikacyjnej,
 - modyfikacji rozkładu jazdy,
 - ograniczeń czasowych w kursowaniu autobusów i rozkładów świątecznych,
 - zmiany cen biletów.
- Regulamin przewozów.
- Punkty dystrybucji biletów.



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

Zgodnie z zapisami w planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa mazowieckiego przy planowaniu sieci zakłada się iż transport kolejowy powinien w miarę możliwości spełniać podstawową rolę w codziennych podróżach mieszkańców, a transport drogowy (autobusowy) ma stanowić jego uzupełnienie i spełniać dowozową do korytarzy transportu kolejowego a także realizować przewóz osób w korytarzach, w których nie ma linii kolejowych.

W zależności od wariantu, sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej jest zróżnicowana. Niezależnie od wariantu, planuje się dążyć do utworzenia sieci komunikacyjnej:

- zapewniającej mieszkańcom wszystkich gmin powiatu wołomińskiego bezpośrednie połączenie z miastem powiatowym – Wołominem,
- zapewniającej mieszkańcom gmin pozbawionych bezpośredniego połączenia z Warszawą kursów dojazdowych do stacji (przystanków) kolejowych położonych na obszarze sąsiedniej gminy, skomunikowanych z pociągami kursującymi na trasie do Warszawy,
- obejmującej większość przystanków komunikacji usługami komunikacyjnymi z minimalną liczbą:
 - dwóch kursów w szczycie porannym,
 - dwóch kursów w szczycie popołudniowym,
 - jednego kursu wieczornego.

Planuje się dążyć do wdrożenia wariantu „2”, jednak w przypadku braku odpowiednich środków finansowych powiat będzie zmuszony do wdrożenia wariantu „0” lub „1”.

Wariant „0”

W wariantcie „0” nie planuje się wyboru operatora przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Według założeń tego scenariusza, usługi wolnorynkowe zaspokajały będą potrzeby transportowe mieszkańców powiatu wołomińskiego, a w razie wystąpienia nowych – prywatni przewoźnicy zgłoszą chęć realizacji przewozów.

Wariant „1”

Zakłada się uzupełnienie oferty przewoźników prywatnych istotnymi ze społecznego punktu widzenia połączeniami powiatowymi łączącymi siedzibę powiatu z każdą gminą - siedzibą gminy. W przypadku gdy występuje bezpośrednie skomunikowanie siedziby gminy z siedzibą powiatu transportem kolejowym powiat wołomiński nie planuje uruchamiania połączeń alternatywnych autobusowych między miastem powiatowym a siedzibą gminy.



Wspólnie z gminami przeanalizowana zostanie możliwość wprowadzenia międzygminnych linii do-
wozowych do stacji i przystanków kolejowych.

Powiat planuje współpracować w zakresie organizowania i zarządzania komunikacją zbiorową
z gminami wchodzącymi w skład powiatu wołomińskiego jak i planuje podjąć współpracę z m. st.
Warszawą.

Wariant „2”

Wariant „2” przewiduje tak jak wariant 1 skomunikowanie siedziby powiatu z każdą gminą (siedzibą
gminy). W przypadku gdy występuje bezpośrednie skomunikowanie siedziby gminy z siedzibą powia-
tu transportem kolejowym powiat wołomiński nie planuje uruchamiania połączeń alternatywnych
autobusowych między miastem powiatowym a siedzibą gminy.

Wspólnie z gminami przeanalizowana zostanie możliwość wprowadzenia międzygminnych linii do-
wozowych do stacji i przystanków kolejowych.

Ponadto, przy ścisłej współpracy z gminami i wspólnym finansowaniu (proporcjonalnym do ilości
wykonanych wozokilometrów na terenie danej jednostki), zastąpienie linii obecnie organizowanych
przez przewoźników prywatnych liniami o charakterze użyteczności publicznej.

Ponadto wspólnie z gminami wchodzącymi w skład powiatu wołomińskiego, powiat rozważy zawar-
cie umowy z m. st. Warszawą na organizację transportu na wybranych liniach lub sieci komunikacyj-
nej na terenie powiatu wołomińskiego.

Powiat wołomiński może podejmować działania z Samorządem województwa mazowieckiego i m. st.
Warszawą w celu zaspokojenia potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu trakcją kolejową oraz
zapewnienia właściwych standardów komfortu i bezpieczeństwa w podróżach kolejowych pomiędzy
powiatem a m. st. Warszawą.

Powiat wołomiński będzie lobbować na rzecz poprawy jakości infrastruktury kolejowej m. st. War-
szawy, w szczególności zwiększania przepustowości stacji kolejowej Warszawa Wileńska i integracji
jej ze stacją metra.

W przypadku, gdy ze względu na zatłoczenie dróg lub brak możliwości fizycznego uprzywilejowania
komunikacji autobusowej trakcja ta nie będzie zabezpieczać potrzeb transportowych mieszkańców
rozwijających się gmin powiatu wołomińskiego, konieczne będzie zapewnienie wyższej częstotliwości
kursowania pociągów. Jeśli samorządowa spółka Koleje Mazowieckie nie będzie w stanie realizować
wszystkich potrzeb transportowych mieszkańców, należy podjąć działania mające na celu uruchomie-
nia na linii wołomińskiej przewozów przez innego przewoźnika kolejowego.

Niezależenie od przyjętego wariantu rozwoju usług publicznego transportu zbiorowego, powiat wo-
łomiński będzie wspierać gminę Żąbki w działaniach prowadzących do budowy linii tramwajowej



łączącej gminę z Dworcem Wschodnim w Warszawie. Nowa linia tramwajowa pozwoli na odciążenie podsystemu kolejowego na najbardziej obciążonym ruchem pasażerskim fragmencie linii kolejowej i umożliwi skrócenie wybranych linii dowozowych do nowego, tramwajowo-autobusowego węzła przesiadkowego w Żąbkach.

5.8 Kierunki rozwoju

Zadaniem stawianym przed transportem zbiorowym dostępnym na obszarze powiatu wołomińskiego jest zwiększenie mobilności mieszkańców jako inwestycji w kapitał ludzki – jedną z najważniejszych determinant rozwoju społeczno-gospodarczego, niezależnie od kwestii posiadania własnego środka lokomocji - na ogół samochodu osobowego – którego eliminacja, poza zmniejszeniem nasilenia występowania zjawiska kongestii na drogach, wpłynie na ograniczenie emisji zanieczyszczeń i hałasu do środowiska naturalnego oraz poprawę bezpieczeństwa pieszych i innych uczestników ruchu drogowego, w tym rowerzystów. Z powyższego wynika, iż bogata oferta transportu zbiorowego, zaspokajająca potrzeby transportowe mieszkańców powiatu wołomińskiego, wpisuje się w politykę zrównoważonego rozwoju, uwzględniającą czynniki społeczne, ekonomiczne oraz niemniej istotne – ekologiczne.

Wyłącznie racjonalizacja podziału zadań przewozowych pomiędzy różne gałęzie transportu zagwarantuje osiągnięcie wyżej nakreślonych celów. Szczególnie intensywne działania zmierzające do zrównoważenia poziomu wykorzystywania w codziennych podróżach transportu zbiorowego i samochodu osobowego należy podjąć w gminach, w których odsetek mieszkańców regularnie korzystających z usług transportu zbiorowego jest najniższy, a tym samym – w gminach, w których najwięcej jest pasażerów sporadycznie korzystających z usług powiatowych przewozów pasażerskich: Dąbrówka, Jadów oraz Klembów. Determinantami niekorzystnej sytuacji w wyżej wymienionych jednostkach samorządu terytorialnego są przede wszystkim: niski wskaźnik gęstości zaludnienia gminy, przewaga niewielkich wsi oraz jednorodzinnej zabudowy o ekstensywnym charakterze oraz oferta przewozowa niespełniająca oczekiwań mieszkańców, których potrzeby w zakresie dojazdu do szkół, miejsca pracy, obiektów handlowo-usługowych i ośrodków zdrowia nie różnią się od potrzeb osób zamieszkałych na obszarach charakteryzujących się wyższym wskaźnikiem gęstości zaludnienia.

Na obszarach położonych w zachodniej części powiatu wołomińskiego, w bezpośrednim otoczeniu m. st. Warszawy – cechujących się większym zagęszczeniem ludności – funkcją transportu zbiorowego jest przede wszystkim zapewnienie sprawnej oraz gęstej sieci połączeń z Warszawą, czego potwierdzeniem jest plan budowy podmiejskiej linii tramwajowej łączącej stoleczny Dworzec Wschodni z Żąbkami.

Planowane jest lobbowanie na rzecz wzmocnienia roli kolei na linii Warszawa – Tłuszcz jako najszybszego, najwydajniejszego i najbardziej pojemnego środka transportu. Podjęte przez PKP PLK SA działania z zakresu modernizacji tejże magistrali kolejowej i budowy dodatkowej pary torów na od-



cinku z Zielonki do Wołomina mają na celu zwiększenie przepustowości linii kolejowej, a co za tym idzie – wzrost pracy przewozowej wyrażanej jako liczba wykonanych wozokilometrów.

Na obszarze powiatu wołomińskiego zmieni się stan infrastruktury transportowej, gdyż planuje się podjęcie działań mających na celu dostosowanie stanu przystanków komunikacyjnych do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej, a co za tym idzie – ogólne podniesienie jakości infrastruktury przystankowej, pozytywnie odbierane przez mieszkańców powiatu wołomińskiego.

Kierunkiem działań powiatu wołomińskiego jest wypracowanie platformy służącej dialogowi z przewoźnikami oraz innymi operatorami publicznego transportu zbiorowego, w tym szczególnie z gminami składającymi się na powiat wołomiński oraz z m. st. Warszawą, prowadzącemu do pełnego, zintegrowania usług transportu zbiorowego dostępnych dla mieszkańców powiatu.

Niewątpliwie ważnym aspektem będzie dla powiatu wołomińskiego zastępowanie nierzadko wyeksploatowanego i mocno wysłużonego taboru prywatnych przewoźników nowymi autobusami, spełniającymi rygorystyczne normy ekologiczne, a przy tym przyjaznymi dla osób niepełnosprawnych. Poza zwiększeniem dostępności pojazdów, poprawiony zostanie również komfort odbywanych podróży.



6 Weryfikacja i aktualizacja



Plan transportowy zgodnie z art. 12 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym powinien być poddawany weryfikacji i aktualizacji. Powiat Wołomiński planuje minimum co 12 miesięcy weryfikację planu i w razie uzasadnionych potrzeb aktualizację.

Obecnie pierwszą planowaną aktualizację Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Wołomińskiego planuje się przeprowadzić w okresie pomiędzy 1 września 2016 a 31 stycznia 2017r.

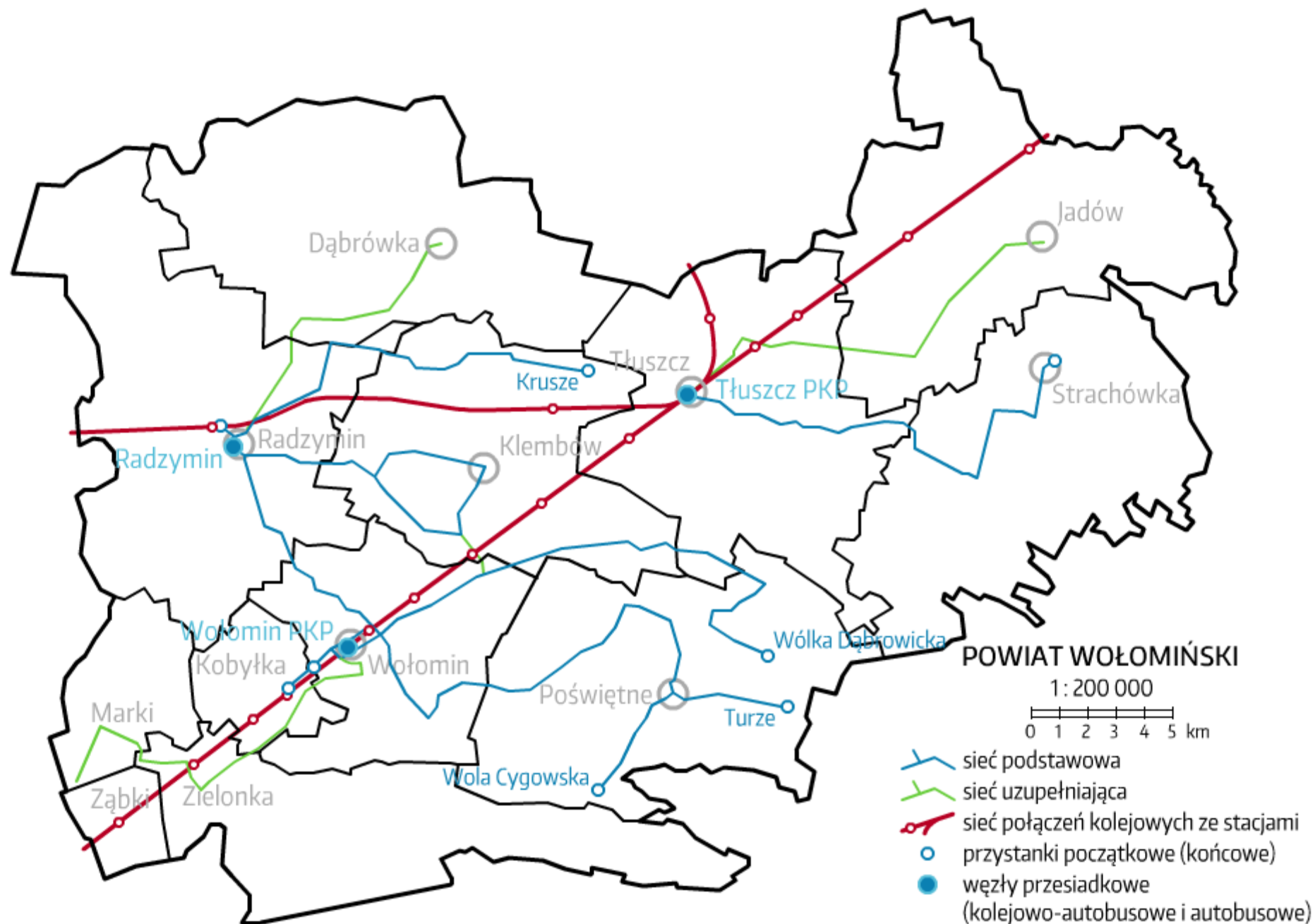
Planuje się zaktualizować między innymi planowaną sieć komunikacyjną, przedstawić sieć komunikacyjną realizowaną od 1 stycznia 2017r. oraz wykaz organizowanych przez powiat linii komunikacyjnych np. w formie tabeli z wyszczególnieniem wszystkich przystanków na danej linii.

Pozostałe zapisy planu zostaną przeanalizowane i w przypadku uzasadnionych potrzeb również zaktualizowane zgodnie z występującymi potrzebami.

Należy pamiętać, że każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia uchwały zmieniającej przez radę powiatu.



Część graficzna - planowana sieć komunikacyjna



Spisy



Diagramy i wykresy

Wykres 1. Liczba ludności powiatu wołomińskiego.....	24
Wykres 2. Dynamika zmian liczby ludności powiatów okalających m. st. Warszawę.....	25
Wykres 3. Struktura wiekowa mieszkańców Polski, województwa mazowieckiego i powiatu wołomińskiego 31 grudnia 2013 roku.....	26
Wykres 4. Zmiana struktury wiekowej mieszkańców powiatu wołomińskiego w latach 2002-2013.....	26
Wykres 5. Zmiana wskaźnika motoryzacji w latach 2009-2012.....	28
Wykres 6. Prognoza zmiany wartości wskaźnika motoryzacji do roku 2025	29
Wykres 7. Zmiana wskaźnika gęstości zaludnienia powiatu wołomińskiego w latach 2002-2013.....	30
Wykres 8. Dojeżdżający do pracy w Warszawie	41
Wykres 9. Udział dojeżdżających do pracy w Warszawie w liczbie mieszkańców poszczególnych gmin	42
Wykres 10. Częstotliwość korzystania z komunikacji zbiorowej	56
Wykres 11. Środki komunikacji wykorzystywane przez mieszkańców rzadko korzystających z usług transportu zbiorowego	58

Mapy

Rysunek 1. Powiat Wołomiński	15
Rysunek 2. Odległości od Wołomina i Warszawy.....	18
Rysunek 3. Sieć drogowa powiatu wołomińskiego.....	20
Rysunek 4. Gęstość zaludnienia powiatu wołomińskiego.....	31
Rysunek 5. Rozmieszczenie szkół będących jednostkami organizacyjnymi powiatu wołomińskiego	33
Rysunek 6. Rozmieszczenie ważniejszych urzędów i instytucji publicznych	34
Rysunek 7. Rozmieszczenie szpitali.....	35
Rysunek 8. Rozmieszczenie centrów handlowych.....	36
Rysunek 9. Dojazdy do pracy do Warszawy i między gminami powiatu wołomińskiego	37
Rysunek 10. Modele organizacji transportu zbiorowego w gminach powiatu wołomińskiego ..	46

Tabele

Tabela 1. Struktura mieszkańców gmin powiatu wołomińskiego wg kryterium aktywności zawodowej.....	27
Tabela 2. Liczba pojazdów zarejestrowanych w poszczególnych gminach powiatu wołomińskiego	28
Tabela 3. Gęstość zaludnienia gmin powiatu wołomińskiego	32



Tabela 4. Wewnątrzpowiatowe międzygminne dojazdy do pracy	38
Tabela 5. Powiatowe przewozy pasażerskie - trasy	44
Tabela 6. Dobowa liczba połączeń kolejowych na trasie Warszawa – Urle w dni robocze.....	50
Tabela 7. Dobowa liczba połączeń kolejowych na trasie Warszawa – Urle w soboty, niedziele i święta.....	50
Tabela 8. Ocena dostępności usług komunikacyjnych przez mieszkańców poszczególnych gmin powiatu wołomińskiego	52