

Projekt

z dnia 25 września 2012 r.

Zatwierdzony przez

**UCHWAŁA NR
RADY MIASTA PIOTRKOWA TRYBUNALSKIEGO**

z dnia 23 sierpnia 2012 r.

w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Piotrkowa Trybunalskiego.

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity: Dz.U. z 2001 r. Nr 142 poz. 1591; zm.: Dz. U. z 2002 r. Nr 23 poz. 220, Nr 62 poz. 558, Nr 113 poz. 984; Nr 153 poz. 1271, Nr 214 poz. 1806; z 2003 r. Nr 80 poz. 717, Nr 162 poz. 1568; z 2004 r. Nr 102 poz. 1055, Nr 116 poz. 1203; z 2005 r. Nr 172 poz. 1441, Nr 175 poz. 1457; z 2006 r. Nr 17 poz. 128; z 2007 r. Nr 173 poz. 1218, z 2008 r. Nr 180 poz. 1111; Nr 223 poz. 1458; z 2009 r. Nr 52 poz. 420, Nr 157 poz. 1241; z 2010 r. Nr 28 poz. 142, Nr 28 poz. 146, Nr 106 poz. 675, Nr 40 poz. 230; z 2011 r. Nr 21 poz. 113, Nr 117 poz. 679, Nr 134 poz. 777, Nr 149 poz. 887, Nr 217 poz. 1281; z 2012 r. poz. 567); art 9 ust. 1, pkt 1, ust. 3 i art. 13 ust. 3 i 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 228, poz. 1368) Rada Miasta Piotrkowa Trybunalskiego uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Piotrkowa Trybunalskiego”, który stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Piotrkowa Trybunalskiego.

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

Załącznik Nr 1 do Uchwały Nr

Rady Miasta Piotrkowa Trybunalskiego

z dnia 23 sierpnia 2012 r.

Spis treści

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Piotrkowie Trybunalskim
 - 1.1. Wizja transportu publicznego w Piotrkowie Trybunalskim
 - 1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego w Piotrkowie Trybunalskim
 - 1.3. Konsultacje społeczne
2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego w Piotrkowie Trybunalskim
 - 2.1. Strategia zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Piotrkowie Trybunalskim
 - 2.2. Zagospodarowanie przestrzenne
 - 2.3. Czynniki demograficzne i motoryzacja
 - 2.4. Czynniki społeczne
 - 2.5. Czynniki gospodarcze
 - 2.6. Ochrona środowiska naturalnego
 - 2.7. Dostęp do infrastruktury transportowej
 - 2.8. Źródła ruchu
 - 2.9. Najważniejsze charakterystyki gmin Grabica i Wola Krzysztoporska
 - 2.10. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla
3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych
 - 3.1. Wielkość popytu w roku bazowym
 - 3.2. Prognoza popytu
4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej
 - 4.1. Charakterystyka istniejącej sieci
 - 4.2. Charakterystyka planowanej sieci
5. Finansowanie usług przewozowych
 - 5.1. Źródła i formy finansowania usług, odpłatność usług oraz refundacja uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych
 - 5.2. Źródła i formy finansowania inwestycji
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu
 - 6.1. Podział zadań przewozowych
 - 6.2. Preferencje pasażerów
 - 6.3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych.
7. Organizacja rynku przewozów
 - 7.1. Podmioty rynku i zasady jego organizacji

7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej
9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów
10. Kierunki rozwoju transportu publicznego
11. Przyjęte zasady planowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego
12. Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej w Piotrkowie Trybunalskim gminnym i ościennych.

1) Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Piotrkowie Trybunalskim

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego (planu transportowego) jest zaplanowanie do 2020 r. przewozów o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze miasta Piotrkowa Trybunalskiego i gmin sąsiednich (z którymi władze Piotrkowa Trybunalskiego – jako organizator transportu – podpisały porozumienia w zakresie lokalnego transportu zbiorowego lub takie porozumienia zamierzają w najbliższym czasie podpisać), zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju transportu, które wynikają z istotnego znaczenia mobilności dla rozwoju społeczno-gospodarczego i negatywnych następstw niekontrolowanego rozwoju motoryzacji indywidualnej.

W ramach przyjętej w niniejszym planie zasady zrównoważonego rozwoju, podstawowe znaczenie ma dążenie do racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze Piotrkowa Trybunalskiego i gmin ościennych. Racjonalność ta jest zdeterminowana:

- koniecznością zapewnienia ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy w dostosowaniu do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym oczekiwanej dostępności dla osób niepełnosprawnych;
- dążeniem do zapewnienia wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, tworzących realną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym;
- koniecznością koordynacji planu rozwoju transportu lokalnego z planami rozwoju transportu w regionie i w kraju oraz z planami rozwoju przestrzennego miasta;
- redukcją negatywnego oddziaływania transportu na środowisko;
- efektywnością ekonomiczno-finansową określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej.

Cele szczegółowe niniejszego planu transportowego obejmują:

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

1.1. Wizja transportu publicznego w Piotrkowie Trybunalskim

Wizja transportu publicznego w Piotrkowie Trybunalskim i w gminach ościennych objętych obsługą jego piotrkowskiego organizatora, zakłada funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym.

1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego w Piotrkowie Trybunalskim

Przyjęta struktura planu transportowego jest zgodna z art. 12. ust. 1. ustawy z dnia 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz z rozporządzeniem ministra infrastruktury z dnia 25.05.2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

W przygotowaniu planu uwzględniono:

- koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju;
- plan zagospodarowania przestrzennego województwa;
- studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta;
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego;
- sytuację społeczno-gospodarczą;
- wpływ transportu na środowisko;
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;
- rentowność linii komunikacyjnych.

W planie wykorzystano następujące źródła danych i informacji:

- wyniki badań wielkości popytu na usługi komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim, zrealizowanych w latach: 2004, 2008 i 2011;
- dane eksploatacyjne i ekonomiczne dotyczące sieci komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim i w gminach ościennych;
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Łodzi;
- dane statystyczne charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną Piotrkowa Trybunalskiego oraz powiatu piotrkowskiego ziemskiego;
- dane z urzędów miast, gmin, urzędów pracy, ośrodków pomocy społecznej, policji, i innych instytucji;
- Studium Komunikacyjne Piotrkowa Trybunalskiego;
- dokumenty strategiczne, takie jak:

Strategia zrównoważonego rozwoju miasta Piotrkowa Trybunalskiego do 2017 r.;

Plan rozwoju lokalnego dla miasta Piotrkowa Trybunalskiego na lata 2008-2015;

dokumenty gmin Grabica i Wola Krzysztowska;

studia kierunków i uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego miasta i województwa;

- publikacje Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej;
- publikacje gospodarcze (branżowe);
- książki i podręczniki poświęcone tematyce publicznego transportu zbiorowego i polityce transportowej;
- strony internetowe.

W planie przywołano niektóre z wymienionych dokumentów źródłowych, wskazując na zgodność planu transportowego z ich ustaleniami.

1.3. Konsultacje społeczne

Niniejszy dokument poddany został konsultacjom społecznym, których celem było poinformowanie społeczności lokalnej o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego, zaprezentowanie planowanych rozwiązań inwestycyjnych i organizacyjnych w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz stworzenie mieszkańcom możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Przeprowadzenie konsultacji zaplanowano zgodnie z zasadami określonymi w art. 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Informacja o przygotowanym projekcie planu transportowego dla Miasta Piotrkowa Trybunalskiego i gmin ościennych oraz o rozpoczęciu się konsultacji społecznych, została opublikowana wraz z pełnym tekstem dokumentu w dniu 4 lipca 2012 r. w Biuletynie Informacji Publicznej Miasta Piotrkowa Trybunalskiego oraz na stronie internetowej Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji w Piotrkowie Trybunalskim, a także przesłana została do Zespołu Rzecznika Prasowego – celem umieszczenia jej w lokalnej prasie. Ponadto, w dniu 5 lipca 2012 r. informacje o rozpoczętych konsultacjach społecznych przesłano także do wszystkich rad osiedli, funkcjonujących na terenie miasta. Termin, do którego mieszkańcy mogli zgłaszać uwagi do przedstawionego projektu, ustalono na 31 lipca 2012 r.

W przewidzianym do konsultacji okresie wpłynęły dwie uwagi: Radnego Rady Miasta – Pana Jana Dziemdziorę oraz Przewodniczącego Zarządu Rady Osiedla „Leśna” – Pana Tadeusza Wąsa. Dotyczyły one:

- uwzględnienia postulatów działkowców Ogrodów Działkowych „Pod Herbem”;
- uruchomienia linii autobusowej do Rodzinnych Ogrodów Działkowych „Sahara”, położonych na terenie Gminy Sulejów;
- integracji usług publicznego transportu zbiorowego i nadzoru nad ich realizacją;
- uruchomienia dodatkowych kursów w niedziele do Osiedla Leśna oraz Meszcz.

Nadesłane uwagi do projektu planu transportowego nie kwalifikowały się do ich uwzględnienia w dokumencie, gdyż stanowiły zbiór postulatów kierowanych pod adresem piotrkowskiego transportu publicznego, których zasadność powinny potwierdzić dopiero planowane w przyszłości badania marketingowe preferencji jego klientów.

W przypadku uznania tych postulatów za zasadne, ich realizacja uzależniona będzie od wysokości środków finansowych, którymi dysponował będzie organizator lokalnego transportu zbiorowego. Należy również dodać, że uruchamianie połączeń poza granice miasta Piotrkowa Trybunalskiego zdeterminowane jest partycypowaniem gmin ościennych w tym przedsięwzięciu.

Przy wyznaczaniu nowych połączeń kierować się należy przyjętą przez organizatora lokalnego publicznego transportu zbiorowego zasadą hierarchizacji postulatów przewozowych, związaną np. z koniecznością wyboru pomiędzy wysoką częstotliwością a bezpośredniością połączeń. Zdecydowanie większe korzyści, w przypadku wprowadzania zmian w ofercie przewozowej, przyniesie zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów na już istniejących liniach, tym bardziej, że postulaty dostępności oraz bezpośredniości połączeń piotrkowskiej komunikacji miejskiej zostały pozytywnie ocenione w niniejszym opracowaniu.

Kwestię integracji usług publicznego transportu zbiorowego oraz sposób jej realizacji omówiono w podrozdziale 7.2. niniejszego dokumentu.

14. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego w Piotrkowie Trybunalskim

2.1. Strategia zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Piotrkowie Trybunalskim

Strategia zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Piotrkowie Trybunalskim zakłada:

zapewnienie dostępności do usług transportu publicznego wszystkim osobom, w tym zwłaszcza niepełnosprawnym, w stopniu przez nie oczekiwanym;

poprawę jakości usług transportu publicznego – poprzez dostosowanie oferty przewozowej do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców oraz wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych zwiększających atrakcyjność korzystania z usług tego transportu;

redukcję negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców oraz wizerunek miasta;

uwzględnianie w rozwoju transportu efektywności ekonomicznej.

Zagospodarowanie przestrzenne

Piotrków Trybunalski jest miastem na prawach powiatu, wg stanu na dzień 31 grudnia 2011 r. – o powierzchni 67 km², zamieszkałym przez 78 tys. osób. Piotrków Trybunalski jest jednym z trzech miast na prawach powiatu (poza Piotrkowem Trybunalskim są to Łódź i Skierniewice), położonym w województwie łódzkim, które zamieszkuje 2 541 tys. mieszkańców. Powiat piotrkowski tworzy 11 gmin. Miasto Piotrków Trybunalski graniczy z gminami: Sulejów, Rozprza, Wola Krzysztoporska, Grabica, Moszczenica i Wolbórz. Z Piotrkowem Trybunalskim graniczą bezpośrednio sołectwa:

w gminie Sulejów: Koło, Uszczyn, Poniatów, Kolonia Zalesice i Zalesice;

w gminie Rozprza: Longinówka;

w gminie Wola Krzysztoporska: Bujny, Wola Rokszycka, Kargal Las, Rokszyce II i Majków Duży;

w gminie Grabica: Twardosławice i Polesie;

w gminie Moszczenica: Jarosty, Michałów, Raków Duży i Kolonia Raków;

w gminie Wolbórz: Prosenie i Polichno.

W strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta można wyróżnić następujące główne strefy funkcjonalne:[#]

obszar Śródmieścia ze Starym Miastem;

strefę zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i jednorodzinnej wraz z towarzyszącymi usługami usytuowaną wokół Śródmieścia, z terenami rozwojowymi w części wschodniej miasta (rejon ulic: Zalesickiej i Wolborskiej);

strefę zabudowy przemysłowo-usługowej w południowo-zachodniej części miasta;

strefę związaną z uruchomieniem działalności gospodarczej, w tym centra logistyczne, zlokalizowaną wzdłuż autostrady A1 oraz drogi szybkiego ruchu S8;

strefę terenów otwartych rolniczych z dolinami usytuowanymi w kierunku wschód-zachód;

strefę doliny rzeki Strawy i Wierzejki, ze zbiornikiem Bugaj, lasem Wolborskim i lasem wchodzącym w skład Sulejowskiego Parku Krajobrazowego.

Śródmieście położone jest między ul. Wojska Polskiego i ciągiem ulic: al. Sikorskiego, al. Piłsudskiego i al. Kopernika, od zachodu ograniczone jest fragmentem al. Armii Krajowej, od wschodu ul. Skłodowskiej-Curie. Obszar śródmieścia jest wydłużony w kierunku południowym i obejmuje tereny wzdłuż al. 3 Maja. Obszar Śródmieścia charakteryzują zróżnicowane funkcje z dominującą funkcją reprezentacyjną. W Śródmieściu występują obiekty objęte ochroną konserwatorską wpisane do rejestru i ewidencji konserwatorskiej.

Na zachód od Śródmieścia, na terenach pomiędzy ulicami: Wojska Polskiego, Dmowskiego i Zawodzie, znajdują się przeznaczone do adaptacji, ewentualnych uzupełnień i porządkowania tereny istniejącej zabudowy wielorodzinnej i jednorodzinnej z usługami osiedlowymi i miejskimi, takimi jak szkoły, przedszkola, żłobki, domy opieki itp.

Podobną strukturą zagospodarowania charakteryzuje się obszar zlokalizowany na północ od ul. Wojska Polskiego, a także tereny przy wschodniej granicy miasta, położone pomiędzy ulicami Wierzejską i Sulejowską. Uzupełnienie zabudowy stanowią tereny ogrodów działkowych, zieleni publicznej i zespół cmentarzy wraz z jego projektowaną rozbudową. Są to tereny o względnie jednorodnej strukturze funkcjonalno-przestrzennej, zdefiniowanym podziale na przestrzeń publiczną i niepubliczną. W ramach działań urbanistycznych na tych terenach przewiduje się: przebudowę, rozbudowę i modernizację istniejących obiektów, przy założeniu ograniczenia ewentualnych uciążliwości do granic działki lub terenu oraz dostosowania wysokości i charakteru zabudowy do sąsiedztwa. Dopuszcza się lokalizację innych funkcji niż podstawowa, niekolidujących z tą funkcją.

Tereny rozwojowe dla budownictwa wielorodzinnego wyznaczono pomiędzy ulicami Wierzejską i Wolborską. Tereny rozwojowe dla budownictwa mieszkaniowego jednorodzinnego zlokalizowano na wschód od linii kolejowej, pomiędzy Śródmieściem a projektowaną obwodnicą. Zalicza się do nich również obszar leżący na wschód od ul. Krakowskie Przedmieście, pomiędzy ulicami: Przedborską, Świerczowską

i Grabską, do terenów łąk przy rzece Śrutowy Dołek, a także rozszerzenie terenów budownictwa jednorodzinnego między ul. Pawłowską, a ogrodami działkowymi.

Tereny zabudowy rezydencjonalnej usytuowane są w północno-wschodniej części miasta i również zaliczają się do terenów rozwojowych.

Na terenach rozwojowych przewiduje się lokalizację jednorodzinnej zabudowy na wydzielonych działkach z dopuszczeniem (wyłącznie dla terenów zabudowy jednorodzinnej) lokalizacji zespołów zabudowy wielorodzinnej o niskiej intensywności i gabarytach zharmonizowanych z sąsiednią zabudową jednorodziną.

W południowej części miasta, na obszarach wzdłuż linii kolejowej, zlokalizowana jest dzielnica przemysłowa z zakładami przemysłowymi, hurtowniami, składami i innymi obiektami związanymi z aktywnością gospodarczą oraz z rezerwą terenu dla celów rozwojowych.

Część miasta położona po zachodniej stronie linii kolejowej i ograniczona ulicami: Górniczą, Sowią, 18 Stycznia i Wronią, jak również obszar leżący po wschodniej stronie linii kolejowej i obszar przemysłowy, na którym położone były huty szkła: „Hortensja” i „Kara”, to tereny, w stosunku do których podjęte zostaną decyzje dotyczące charakteru zagospodarowania przestrzennego.

Obszary położone na zachód od istniejącej dzielnicy przemysłowej, zlokalizowane w rejonie ulic Dmowskiego i Wroniej – do projektowanej drogi GP#, to tereny produkcyjne, składowe i magazynowe oraz wielkopowierzchniowe tereny koncentracji usług i działalności gospodarczej, z preferencją dla lokalizacji centrów logistycznych. Podobny charakter zagospodarowania mają tereny usytuowane w północnej części miasta, przylegające od północy do drogi ruchu szybkiego S8, od południa ograniczone ul. Tomaszowską oraz północną obwodnicą miasta, a także tereny położone przy węźle Bełchatów – od ul. Zawodzie do zachodniej granicy miasta – oraz tereny po obu stronach ul. Jodłowej – na odcinku między autostradą a ul. Świerkową.

Na południowym zachodzie znajdują się tereny usług specjalnych. Zlokalizowany jest tam areszt śledczy – przy ul. Wroniej.

Dużą powierzchnię w skali miasta zajmują tereny usługowe z udziałem zieleni. Zaliczają się do nich tereny rekreacyjne, zlokalizowane na wschód od centrum miasta – przy zbiorniku wodnym „Bugaj”, poszerzony obszar lotniska Aeroklubu Ziemi Piotrkowskiej oraz tereny w południowo-wschodniej części miasta – przy ul. Małopolskiej i projektowanej drodze GP, których podstawową funkcją jest rolnictwo.

Uzupełnieniem wymienionych obszarów miejskich są:

w części północno-wschodniej: las Wolborski i las na terenie Sulejowskiego Parku Krajobrazowego, tereny rekreacyjne, tereny łęgowe nad rzeką Wierzejką oraz tereny zabudowy jednorodzinnej w miejscach przekształcającej się zabudowy zagrodowej;

w części południowo-wschodniej: tereny łąk nad rzeką Strawą, tereny przy granicy z Sulejowskim Parkiem Krajobrazowym, otwarte tereny rolne wolne od zabudowy oraz tereny zabudowy zagrodowej wzdłuż głównych ulic;

w części południowo-zachodniej: Las Belzacki oraz otwarte tereny rolne wolne od zabudowy.

Studium przewiduje budowę na terenach rozwojowych:

ulic, dojazdów, parkingów i garaży;

ścieżek rowerowych, placów i ciągów pieszych;

sieci i urządzeń infrastruktury technicznej;

zieleni towarzyszącej w formie skwerów, urządzonych miejsc wypoczynku i rekreacji oraz zieleni izolacyjnej.

Sieć transportu publicznego na obszarze Piotrkowa Trybunalskiego oraz gmin Grabica i Wola Krzysztoporska tworzą:

linie komunikacji miejskiej i podmiejskiej obsługiwanej przez Miejski Zakład Komunikacyjny Sp. z o.o. w Piotrkowie Trybunalskim;

linie komunikacji miejskiej i podmiejskiej obsługiwanej przez 8 przewoźników prywatnych;

linie regionalnej komunikacji autobusowej realizowanej przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Piotrkowie Trybunalskim Sp. z o.o. i innych przewoźników prywatnych;

linie kolejowej komunikacji regionalnej, obsługiwanej przez Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

Właścicielem PKS w Piotrkowie Trybunalskim Sp. z o.o. jest Mobilis Sp. z o.o. – największe w Polsce przedsiębiorstwo transportu osób, będące m.in. właścicielem 10 przedsiębiorstw regionalnego transportu drogowego obsługujących województwa warmińsko-mazurskie, mazowieckie i łódzkie. Wg stanu na dzień 31 maja 2012 r., PKS w Piotrkowie Trybunalskim Sp. z o.o. realizował przewozy do 42 miejscowości docelowych, położonych głównie na obszarze województwa łódzkiego.

Regionalne przewozy kolejowe są realizowane przez Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Właściwym organizatorem dla przewozów regionalnych drogowych i kolejowych jest marszałek województwa łódzkiego (zgodnie z Art. 7 ust. 5 i Art. 9 ust. 5 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym), dlatego przewozy te nie będą przedmiotem niniejszego planu.

Czynniki demograficzne i motoryzacja

Wielkość popytu na usługi komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim jest kształtowana przez następujące czynniki demograficzne:

liczbę mieszkańców;

strukturę wiekową mieszkańców;

aktywność zawodową i edukacyjną mieszkańców, w tym liczbę uczniów i studentów;

wielkość i kierunki migracji

oraz czynniki pochodne, takie jak liczba zarejestrowanych samochodów osobowych.

Wg stanu na dzień 31 maja 2012 r., komunikacja miejska w Piotrkowie Trybunalskim obsługiwała obszar zamieszkały przez ponad 79 tys. mieszkańców, w tym 78 tys. (99%) – zamieszkałych w granicach Piotrkowa Trybunalskiego.

Strukturę ludności Piotrkowa Trybunalskiego wg kryterium aktywności zawodowej przedstawiono w tabeli 1.

Tab. 1 . Struktura ludności Piotrkowa Trybunalskiego w latach 2007-2011

Liczba i struktura mieszkańców	2007	2008	2009	2010	2011	Dynamika 2011/2007 [%]
Liczba mieszkańców	79 599	79 422	78 399	77 944	77 336	97,16
w tym: w wieku przedprodukcyjnym	14 580	14 196	14 045	13 825	13 853	95,01
w wieku produkcyjnym	52 156	51 131	50 470	49 754	49 146	94,23
w wieku poprodukcyjnym	12 863	14 095	13 884	14 365	14 337	111,46

Źródło: GUS, Urząd Miasta Piotrkowa Trybunalskiego.

Dane zawarte w tabeli 1 ilustrują niekorzystną strukturę aktywności zawodowej mieszkańców. Na przestrzeni ostatnich pięciu lat zmniejszyła się liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym (o około 6% w latach 2007-2011), wzrosła natomiast liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym (o 11%). Prognozy demograficzne dla województwa łódzkiego zakładają utrzymanie się tych niekorzystnych tendencji do 2020 r., w tym ujemny przyrost naturalny mieszkańców Piotrkowa Trybunalskiego. Liczba ludności miasta wyniesie – wg danych GUS – w 2015 r. i 2020 r. odpowiednio 74,9 i 71,6 tys.[#] W konsekwencji

przewidywanych zmian w strukturze demograficznej mieszkańców Piotrkowa Trybunalskiego, należy liczyć się ze zmniejszeniem o 12-14% do 2020 r. liczby pasażerów kupujących bilety normalne (pełnopłatne) piotrkowskiej komunikacji miejskiej i z jednoczesnym zwiększeniem się liczby uprawnionych do przejazdów ulgowych i bezpłatnych (bez uczniów i studentów) o 16-18% w stosunku do liczby osób obecnie korzystających z tych uprawnień.

W latach 2007-2011 Piotrków Trybunalski odnotował ujemne saldo migracji, co przedstawiono w tabeli 2. Oznaczało to zmniejszenie się liczby mieszkańców miasta, przy możliwym wzroście liczby mieszkańców okolicznych miejscowości. Tendencje te determinować będą zmiany w układzie komunikacyjnym i ofercie przewozowej, zwłaszcza przebiegu tras, linii i częstotliwości kursowania pojazdów.

Tab. 2 . Saldo migracji ludności Piotrkowa Trybunalskiego w latach 2007-2011

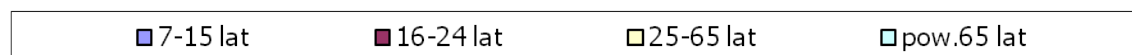
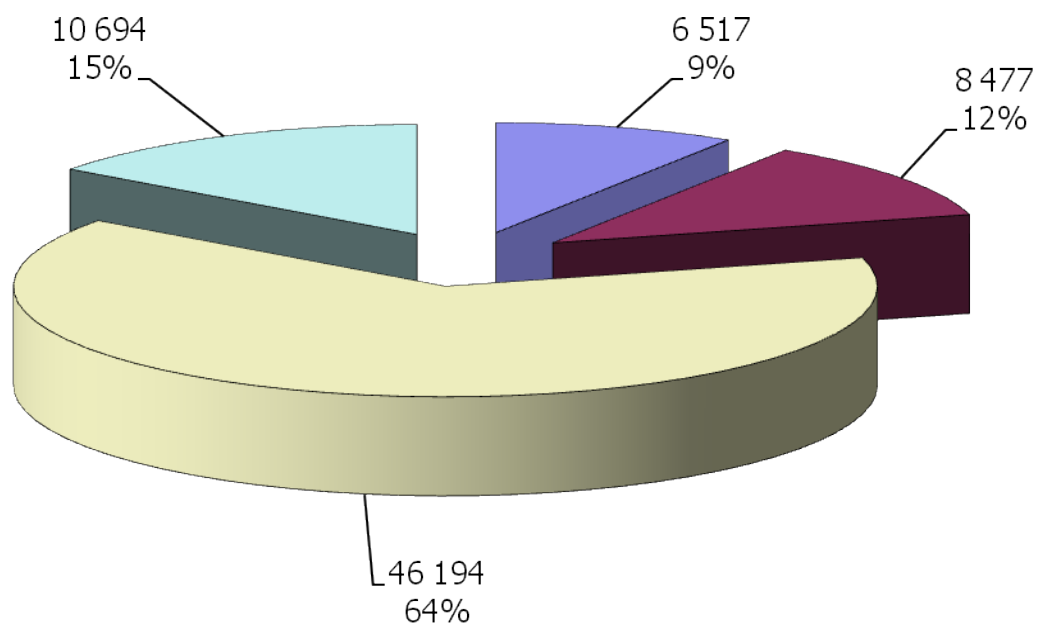
Migracje	2007	2008	2009	2010	2011	Dynamika 2011/2007 [%]
Napływ ludności	572	513	556	539	565	98,78
Odpływ ludności	1 011	812	770	801	775	76,66
w tym:						
- na wieś	458	316	362	338	335	73,14
- do miast	543	468	392	444	429	79,01
- za granicę	10	28	16	19	11	110,00
Saldo migracji	-439	- 299	- 214	- 262	- 210	-

Źródło: GUS, Urząd Miasta Piotrkowa Trybunalskiego.

Wskaźnik bezrobocia dla Piotrkowa Trybunalskiego, wg stanu na dzień 31 grudnia 2011 r., wyniósł 11,2% (przy 12,5% w skali kraju). Liczba bezrobotnych wyniosła 4 079, w tym 3 459 (85%) – bez prawa do zasiłku. Średnie wynagrodzenie w Piotrkowie Trybunalskim kształtowało się na poziomie 2 461 zł (przy 3 587 zł przeciętne w Polsce).

W 2015 r. i w 2020 r. Ministerstwo Finansów prognozuje wzrost PKB o odpowiednio 3,7 i 3,1%. W 2015 r. średnie wynagrodzenie w Polsce ma wynieść 4 tys. zł, natomiast wskaźnik bezrobocia – 7%.[#]

Analiza struktury wiekowej mieszkańców Piotrkowa Trybunalskiego (rys. 1) wskazuje, że około 40% stanowią mieszkańcy w wieku, w którym przysługują uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. Prognozy demograficzne przewidują, że do 2020 r. zmniejszać się będzie udział osób w wieku 25-64 lat, a więc z przedziału wiekowego korzystającego w komunikacji miejskiej przeważnie z biletów normalnych (pełnopłatnych). Wzrośnie jednocześnie odsetek osób nabywających uprawnienia ze względu na wiek (część segmentu pasażerów komunikacji miejskiej w wieku pow. 65 roku życia).

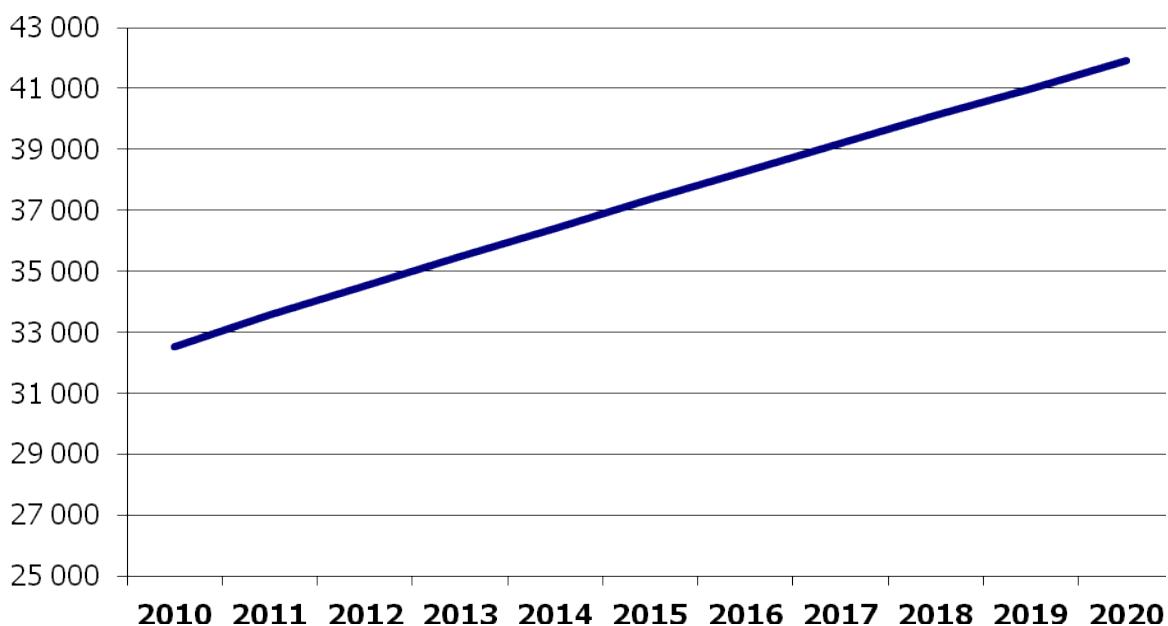


Rys. 1 . Struktura wiekowa mieszkańców Piotrkowa Trybunalskiego w 2011 r.

Źródło: Opracowanie własne.

W 2011 r. w Piotrkowie Trybunalskim zarejestrowanych było 33 577 samochodów osobowych. Wskaźnik motoryzacji wyniósł ponad 430 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców.

Prognoza wskaźnika motoryzacji przygotowana dla Piotrkowa Trybunalskiego zakłada wzrost liczby samochodów osobowych do 37 362 w 2015 r. i do 41 901 w 2020 r. (rys. 2.). Wskaźnik motoryzacji, obliczony przy uwzględnieniu zmiany liczby ludności, wyniesie odpowiednio 499 i 661 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców. Oznacza to przyrost liczby samochodów osobowych w 2015 r. i 2020 r. o odpowiednio 15 i 29% w stosunku do 2011 r.[#]



Rys. 2 . Prognoza liczby samochodów osobowych dla Piotrkowa Trybunalskiego do 2020 r.

Źródło: Opracowanie własne.

W roku szkolnym 2011/2012 w Piotrkowie Trybunalskim funkcjonowało łącznie 110 szkół i placówek edukacyjnych, do których uczęszczało 20 086 uczniów. W mieście działało również 5 uczelni wyższych, w których kształciło się 4 645 studentów (tabele 3 i 4).

Tab. 3 . Liczba przedszkoli, szkół w Piotrkowie Trybunalskim oraz liczba uczęszczających do nich dzieci i uczniów – wg stanu na dzień 31 grudnia 2011 r.

Rodzaj placówki oświatowej	Liczba placówek	Liczba dzieci i uczniów
Przedszkola samorządowe	13	1 781
Szkoły podstawowe	9	3 938
Gimnazja	5	2 141
Szkoły ponadgimnazjalne	6	2 836
Licea ogólnokształcące	6	2 700
Szkoły niepubliczne	71	6 690

Źródło: Raport o stanie miasta Piotrkowa Trybunalskiego 2011 r. Biuro Planowania Rozwoju Miasta. Urząd Miasta Piotrkowa Trybunalskiego. Marzec 2012, s. 108-118.

Oznacza to, że około 25 000 osób jest uprawnionych do przejazdów ulgowych na podstawie legitymacji szkolnej lub studenckiej na liniach komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim.[#]

Tab. 4 . Liczba uczelni wyższych i studentów w Piotrkowie Trybunalskim wg stanu na dzień 31 grudnia 2011 r.

Nazwa uczelni	Liczba kierunków	Liczba studentów
Uniwersytet Jana Kochanowskiego w Kielcach – filia w Piotrkowie Trybunalskim	9	3 057
Wyższa Szkoła Kupiecka – wydział zamiejscowy w Piotrkowie Trybunalskim	1	70
Akademia Humanistyczno-Ekonomiczna w Łodzi	1	170
Wyższa Szkoła Handlowa w Piotrkowie Trybunalskim	4	1 098
Wyższa Szkoła Stosunków Międzynarodowych i Amerykanistyki	1	250

Źródło: Ibidem, s. 118-126.

Czynniki społeczne

Główne czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej przedstawiono w tabeli 5.

Tab. 5 . Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim – stan na 31 grudnia 2011 r.

Czynnik	Wielkość
Roczna liczba przejazdów na podstawie uprawnień do przejazdów ulgowych oszacowana na podstawie potencjału demograficznego obsługiwanego obszaru	2 605 698
Roczna liczba przejazdów na podstawie uprawnień do przejazdów bezpłatnych oszacowana na podstawie potencjału demograficznego obsługiwanego obszaru	1 782 846
Liczba bezrobotnych	4 079

Liczba rodzin objętych pomocą społeczną – zasiłki celowe	1 814
Liczba osób objętych pomocą społeczną – zasiłki celowe	4 142
Liczba osób niepełnosprawnych	9 123
w tym:	
aktywnych zawodowo	2 118
biernych zawodowo	6 980
o nieustalonym statusie	25
Szacunkowa liczba osób z gospodarstw domowych z co najmniej trojgiem dzieci do 24 lat na utrzymaniu rodziców	5 390
Szacunkowa liczba osób z gospodarstw domowych z co najmniej czworgiem dzieci do 24 lat na utrzymaniu rodziców	1 810
Przeciętne wynagrodzenie brutto [zł]	2 461

Źródło: Dane Urzędu Miasta w Piotrkowie Trybunalskim, Urzędu Pracy w Piotrkowie Trybunalskim, GUS.

Za pomocą usług komunikacji miejskiej władze publiczne realizują określone zadania polityki społecznej. W Piotrkowie Trybunalskim, głównym celem polityki społecznej realizowanej za pośrednictwem komunikacji miejskiej, jest zapewnienie wszystkim mieszkańcom, niezależnie od statusu społecznego i materialnego, wymaganego przez nich poziomu mobilności.

Podstawowym narzędziem realizacji za pośrednictwem transportu miejskiego w Piotrkowie Trybunalskim określonej polityki społecznej, są uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. Na podstawie licznych badań własnych, przeprowadzonych w miastach o wielkości podobnej do Piotrkowa Trybunalskiego, stosując metodę wzorca oszacowano, że w sieci piotrkowskiej komunikacji miejskiej rocznie wykonuje się ponad 2,6 mln przejazdów na podstawie biletów ulgowych, a prawie 1,8 mln – nieodpłatnie, na podstawie stosownych uprawnień. Koszt funkcjonowania takiego rozwiązania można oszacować na około 4,4 mln zł rocznie. Zauważyć jednak należy, że w każdym z miast, w których na przestrzeni ostatnich lat przeprowadzono kompleksowe badania struktury popytu oraz obliczono na ich podstawie wielkość refundacji i rentowność przewozów, kwoty refundacji utraconych przychodów z tytułu honorowania przez operatorów ulg i zwolnień z opłat, okazywały się nawet o 1,5-2 razy niższe od deficytów generowanych przez sieci komunikacyjne. Oznacza to, że nawet w warunkach pełnej refundacji ulg i zwolnień z opłat, sieć komunikacyjna nadal byłaby skrajnie deficytowa.

Czynniki gospodarcze

W gospodarce Piotrkowa Trybunalskiego dominują małe i średnie przedsiębiorstwa. Strukturę wielkości podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w Piotrkowie Trybunalskim, zaprezentowano w tabeli 6.

Tab. 6. Struktura wielkości podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w Piotrkowie Trybunalskim – wg stanu na dzień 31 grudnia 2011 r.

Liczba zatrudnionych	Liczba podmiotów
0-9	6 916
10-49	331
50-249	75
250-999	19
1000 i więcej	2
Razem	7 343

Źródło: Dane Urzędu Miasta w Piotrkowie Trybunalskim.

Firmy zatrudniające do 9 osób stanowiły – wg stanu na dzień 31 grudnia 2011 r. – ponad 94% ogółu zarejestrowanych podmiotów gospodarczych. Łącznie, w Piotrkowie Trybunalskim na dzień 31 grudnia 2011 r. zarejestrowanych było 7 343 podmiotów gospodarczych. Na obszarze miasta było zlokalizowanych

21 dużych firm zatrudniających powyżej 250 osób. W tabeli 7 przedstawiono podmioty gospodarcze wg rodzaju działalności.

Tab. 7. Struktura podmiotów gospodarczych w Piotrkowie Trybunalskim wg sekcji PKD – stan na 31 grudnia 2011 r.

Rodzaj działalności – sekcja PKD	Liczba podmiotów
Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	140
Przemysł i budownictwo	1 496
Usługi	5 707
Razem	7 343

Źródło: Dane Urzędu Miasta w Piotrkowie Trybunalskim i GUS.

Dominującym rodzajem działalności gospodarczej w mieście są usługi, które świadczy 78% firm. Działalność przemysłową oraz budownictwo prowadzi 18% przedsiębiorstw, a 2% firm funkcjonuje w sektorach rolnictwa, leśnictwa, łowiectwa i rybactwa.

Wśród wszystkich podmiotów gospodarczych aż 97% podmiotów gospodarczych stanowią przedsiębiorstwa prywatne, co zaprezentowano w tabeli 8.

Tab. 8. Struktura własnościowa podmiotów gospodarczych w Piotrkowie Trybunalskim – stan na 31 grudnia 2011 r.

Status własności	Liczba podmiotów
Sektor publiczny	202
Sektor prywatny	7 141
Razem	7 343

Źródło: Dane Urzędu Miasta w Piotrkowie Trybunalskim.

Duże i średnie przedsiębiorstwa oraz inne podmioty (instytucje, szkoły) stanowią znaczące źródła ruchu. Spośród przedsiębiorstw funkcjonujących w Piotrkowie Trybunalskim, ze względu na przedmiot niniejszego planu, na szczególną uwagę zasługują podmioty wymienione w p. 2.8.

Ochrona środowiska naturalnego[#]

Celem planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego jest zmniejszenie emisji do środowiska szkodliwych substancji wytwarzanych przez transport zbiorowy.

W 2011 r. na terenie Piotrkowa Trybunalskiego wyemitowanych zostało ok. 355 Megagramów (ton) dwutlenku siarki, 155 Mg dwutlenku azotu, 130 Mg tlenku węgla oraz 170 Mg pyłu. Decydujący udział w emisji zanieczyszczeń (poza związkami organicznymi) miały ciepłownie MZGK przy ul. Rolniczej i ul. Orlej.

Pomiary przeprowadzone w 2011 r. przy ul. Krakowskie Przedmieście wykazały, że stężenia dwutlenku siarki – zarówno 1-godzinne jak i 24-godzinne – w czasie 8 miesięcznego okresu pomiarowego (styczeń – sierpień) nie przekraczały obowiązujących poziomów dopuszczalnych: maksymalne zmierzone wartości stanowiły odpowiednio 20% i 35% obowiązujących norm.

Poniżej poziomu dopuszczalnego kształtowały się również 1-godzinne stężenia dwutlenku azotu – najwyższe zmierzone stężenie osiągnęło 58% normy.

Poziom dopuszczalny przekraczały natomiast 24-godzinne stężenia pyłu zawieszonego PM10. Najwięcej przekroczeń i najwyższą średnią miesięczną zarejestrowano w listopadzie, w którym warunki

meteorologiczne (brak opadów i niskie prędkości wiatru) sprzyjały kumulacji zanieczyszczeń. Pomiary manualne 24-godzinnych stężeń pyłu PM₁₀ i PM_{2,5} przy ul. Sienkiewicza 16 wykazały, że stężenia pyłu PM₁₀ przekraczały poziom dopuszczalny z częstością znacznie wyższą od dozwolonych.

Pomiary wskaźnikowe, prowadzone metodą pasywnego poboru prób wykazały, że średni poziom stężeń dwutlenku siarki w 11-miesięcznym okresie pomiarowym (od stycznia do listopada) wynosił w poszczególnych punktach od 6,1 do 11,6 µg/m³. Najwyższą wartość stwierdzono przy ul. Zamkowej (rejon pl. Czarnieckiego) oraz przy ul. Włókienniczej.

Roczny poziom stężeń dwutlenku azotu wahał się od 18,2 do 34,1 µg/m³ (wartość dopuszczalna ze względu na ochronę zdrowia wynosi 40 µg/m³). Najwyższe stężenia występowały w rejonie skrzyżowania ul. Wolborskiej z ul. Skłodowskiej-Curie, nieco niższe w rejonie wiaduktu kolejowego przy ul. Wojska Polskiego. Zmienność sezonowa stężeń NO₂ była znacznie słabsza niż w przypadku SO₂, które w okresie chłodnym były około dwukrotnie wyższe niż w okresie ciepłym. Sytuacja taka świadczy o wysokim udziale środków transportu w zanieczyszczaniu powietrza w mieście tlenkami azotu.

W stosunku do 2010 r. poziom zanieczyszczenia tlenkami azotu w większości punktów nie zmienił się zasadniczo: tylko w rejonie ul. Słowackiego i ul. Dąbrowskiego oraz w rejonie ul. Zamkowej (przy pl. Czarnieckiego) zanotowano istotniejszy spadek stężeń NO₂ (16% i 11%), co mogło mieć związek z prowadzonymi remontami ulic, a tym samym ograniczeniem ruchu w ich rejonach.

Podsumowując wyniki badań emisji zanieczyszczeń atmosferycznych z terenu Piotrkowa Trybunalskiego, należy stwierdzić, że największym problemem na terenie miasta jest ponadnormatywne zanieczyszczenie powietrza pyłem drobnym i zawartym w nim benzo-a-pirenem. Zanieczyszczenie to ma wyraźny charakter sezonowy. Obliczenia dla poszczególnych grup emisji wykazują, że główną przyczyną przekroczeń dopuszczalnego poziomu stężeń pyłu zawieszonego w powietrzu jest tzw. niska emisja z indywidualnie ogrzewanych budynków i ze środków transportu.

Z punktu widzenia ochrony środowiska, właściwym rozwiązaniem jest takie planowanie sieci komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim, które w największym możliwym stopniu ograniczy emisję zanieczyszczeń powodowanych przez pojazdy transportu publicznego. W tym zakresie relatywnie pozytywne rezultaty można osiągnąć planując najintensywniejszą eksploatację autobusów wyposażonych w silniki o najwyższej czystości spalin – całotygodniowo alokując je na zadania przewozowe o wysokiej liczbie wozokilometrów.

Normy zanieczyszczeń EURO dla silników wysokoprężnych zaprezentowano w tab. 9.

Tab. 9 . Normy zanieczyszczeń EURO dla silników wysokoprężnych

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

Źródło: Dyrektywa 91/441/EC; Dyrektywa 94/12/EC; Dyrektywa 98/69/EC; Dyrektywa 98/69/EC; Dyrektywa 2007/715/EC; Dyrektywa 2007/715/EC.

Dane MZK Sp. z o.o. w Piotrkowie Trybunalskim wskazują, że w inwentarzu operatora komunalnego dominują pojazdy starsze niż 10 lat. Jedynie kilka pojazdów, np. MAN A21 z 2003 r., wyposażono w silniki spełniające normy czystości spalin EURO-3. Podejmując decyzję o alokacji funkcjonującego taboru, zakupie nowych autobusów i dopuszczeniu ich do świadczenia usług w komunikacji miejskiej, należy uwzględnić poziom emisji zanieczyszczeń przez poszczególne rodzaje autobusów. Podobnie oddziaływać należy na przewoźników prywatnych.

Dostęp do infrastruktury transportowej

Układ uliczno-drogowy[#]

Piotrków Trybunalski jest węzłem dróg krajowych, w tym dróg ruchu szybkiego. Węzeł ten tworzą:

autostrada A1 i droga krajowa nr 1;

droga ekspresowa S8 i droga krajowa nr 8;

droga krajowa nr 12;

droga krajowa nr 91.

Drogi ruchu szybkiego, tj. autostrada A1 oraz droga ekspresowa S8 i droga krajowa nr 8, prowadzone są zewnętrzną obwodnicą miasta i pozostają w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, pomimo, że zlokalizowano je w granicach administracyjnych miasta.

Pozostałe drogi krajowe – nr 12 i 91 – przebiegają ulicami, którymi zarządza miasto. Droga nr 12 przebiega ulicami: Wojska Polskiego, Jerozolimską i Sulejowską. Droga nr 91 przebiega ul. Łódzką od północnej granicy miasta do obwodnicy S8, ul. Rakowską od obwodnicy S8 do ul. Wolborskiej, następnie ul. Wolborską; od ul. Rakowskiej do ul. Skłodowskiej-Curie, dalej ul. Skłodowskiej-Curie: od ul. Wolborskiej do ul. Śląskiej oraz ulicami Śląską i Krakowskie Przedmieście: od ul. Śląskiej do południowej granicy miasta.

Drogi krajowe nr 12 i 91 przebiegają ulicami, które nie posiadają parametrów odpowiednich dla dróg krajowych, tj. ulic głównych lub wyższych klas. Można je klasyfikować jako ulice zbiorcze, a niektóre nawet jako lokalne. Ruch na tych drogach jest szkodliwy dla otoczenia: drogi te prowadzą głównie przez tereny osiedli i dzielnic mieszkaniowych, poprzez stare zabytkowe strefy zabudowy, a także bezpośrednio przy szpitalu.

Sieć uliczno-drogowa miasta, poza obwodnicami dróg ruchu szybkiego, charakteryzuje się zróżnicowanymi parametrami poszczególnych tras i ciągów.

Do dróg głównych można zaliczyć:

ul. Łódzką od granicy miasta do al. Armii Krajowej;

al. Armii Krajowej;

ul. Żelazną;

al. Sikorskiego;

ul. Rakowską;

ul. Miast Partnerskich;

ul. Krakowskie Przedmieście – od ul. Żeromskiego do granicy miasta.

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

ul. Wojska Polskiego;

ul. Skłodowskiej-Curie;

ul. Wolborską;

ul. Wierzejską;

ul. Sulejowską;

ul. Śląską;
ul. Żeromskiego;
ul. Roosevelta;
al. 3 Maja;
pl. Kościuszki;
al. Kopernika;
al. Piłsudskiego;
ul. Sienkiewicza;
ul. Słowackiego;
ul. Piastowską;
ul. POW;
ul. Mickiewicza;
ul. Michałowską;
ul. Rolniczą;
ul. Spacerową;
ul. Jerozolimską;
ul. Karolinowską;
ul. Kostromską;
ul. Dmowskiego;
ul. Wronią;
ul. Glinianą;
ul. Przemysławą;
ul. Przedborską;
ul. Zalesicką;
ul. Kujawską;
ul. Małopolską.

Ulice zbiorcze to głównie ulice jednojezdniowe dwupasowe, chociaż niektóre z nich posiadają jezdnie o szerokości 10,0 m.

W sieci uliczno-drogowej występują w większości skrzyżowania w poziomie terenu oraz:

cztery węzły wielopoziomowe z drogami szybkiego ruchu;

jedno skrzyżowanie dwupoziomowe;

cztery bezkolizyjne przejazdy (w drugim poziomie) pod drogami szybkiego ruchu.

W mieście funkcjonuje 18 skrzyżowań z sygnalizacją świetlną.

Do najbardziej niebezpiecznych ulic pod względem odnotowywanej liczby wypadków drogowych i kolizji zalicza się:[#]

ul. Wojska Polskiego – w 2011 r. odpowiednio 2 wypadki i 20 kolizji;

al. Sikorskiego – 1 wypadek, 14 kolizji;

al. Armii Krajowej – 9 kolizji;

ul. Kostromską – 2 wypadki, 17 kolizji;

ul. Słowackiego – 6 wypadków, 20 kolizji;

ul. Sulejowską – 3 wypadki, 13 kolizji.

Obliczone w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego zapotrzebowanie na liczbę miejsc parkingowych posiada 20% margines przepustowości. Ponieważ przyjęty w studium podstawowy parametr – wskaźnik motoryzacji – wynosi obecnie dla miasta 432 samochody/1000 mieszkańców, a więc jest wyższy niż przyjęty w Studium (odpowiednio 264 samochody/1000 mieszkańców),[#] wskaźnik zapotrzebowania na miejsca parkingowe należałoby zaktualizować.

W Piotrkowie Trybunalskim funkcjonuje strefa płatnego parkowania, która obejmuje obszar ograniczony ulicami oraz przyległymi do nich parkingami (695 miejsc), położonymi w pasie:

ul. Słowackiego (strona południowa od ul. Młynarskiej do al. Armii Krajowej, strona północna od al. Armii Krajowej do ul. POW);

ul. Wojska Polskiego od ul. POW do ul. Stronczyńskiego;

ul. Stronczyńskiego;

pl. Kościuszki;

pl. Niepodległości;

al. 3 Maja (strona wschodnia w kierunku do Ronda Żołnierzy Wyklętych 1944-56, strona zachodnia – w kierunku od Ronda Żołnierzy Wyklętych 1944-56);

ul. Narutowicza od pl. Kościuszki do ul. Zjazdowej;

ul. Zjazdowa;

ul. Belzacka od ul. Zjazdowej do ul. Młynarskiej;

ul. Młynarska.

Ceny za parkowanie w strefie płatnego parkowania wynoszą: 1,50 zł – za parkowanie do 30 minut i 3 zł – za parkowanie do 1 godziny.

Sieć komunikacyjna publicznego transportu zbiorowego na obszarze gmin Piotrków Trybunalski, Grabica i Wola Krzysztoporska obejmuje 259 przystanków, w tym 100 (38%) wyposażonych w wiaty przystankowe. Infrastruktura przystankowa (przede wszystkim wiaty) jest w skali miasta dość zróżnicowana i mocno wyeksploatowana. Celowe byłoby opracowanie programu poprawy jakości infrastruktury przystankowej w Piotrkowie Trybunalskim, w którym określono by gradację potrzeb inwestycyjnych w tym zakresie oraz jednolite zasady estetyzacji infrastruktury przystankowej (w tym sposób malowania i kolory wiat).

Na 1 km² podstawowego obszaru obsługi komunikacyjnej – miasta Piotrków Trybunalski – przypadają około 4 przystanki, co jest wartością nieodbiegającą znacząco od innych miast podobnej wielkości w Polsce.

Część przystanków udostępniana jest, na zasadach określonych w ustawie o transporcie drogowym przewoźnikom wykonującym przewozy w pasażerskim regionalnym transporcie osób. Rada Miasta Piotrkowa Trybunalskiego, na podstawie przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, przyjęła uchwałę o ustaleniu wysokości opłat za korzystanie z przystanków w maksymalnej przewidzianej w ustawie wysokości, tj. 5 gr.

Utrzymanie zasad dostępności do przystanków dla komunikacji miejskiej i transportu regionalnego należy uznać za podstawową zasadę rozwoju transportu publicznego dla obszaru objętego niniejszym planem. Za jedno z zadań planistycznych należy ponadto uznać doprowadzenie do koordynacji rozkładów jazdy na przystankach węzłowych komunikacji miejskiej i regionalnej.

W Studium Komunikacyjnym Piotrkowa Trybunalskiego przewidziano budowę dworca komunikacji podmiejskiej (transportu regionalnego), stanowiącego węzeł przesiadkowy m.in. na połączenia komunikacji miejskiej. Wskazano na ten cel nawet określoną lokalizację: obszar ograniczony ulicami: Wojska Polskiego, Łódzką i al. Armii Krajowej. Mankamentem tej lokalizacji jest jej oddalenie od ścisłego centrum miasta oraz od funkcjonujących już dworców – kolejowego i autobusowego (PKS). Niezależnie od wad przewidzianej w Studium lokalizacji, podkreślić należy, że taki dworzec – w mieście ok. 80-tysięcznym, stanowiącym ponadto stolicę okalającego go powiatu ziemskiego o podobnej liczbie mieszkańców – jest

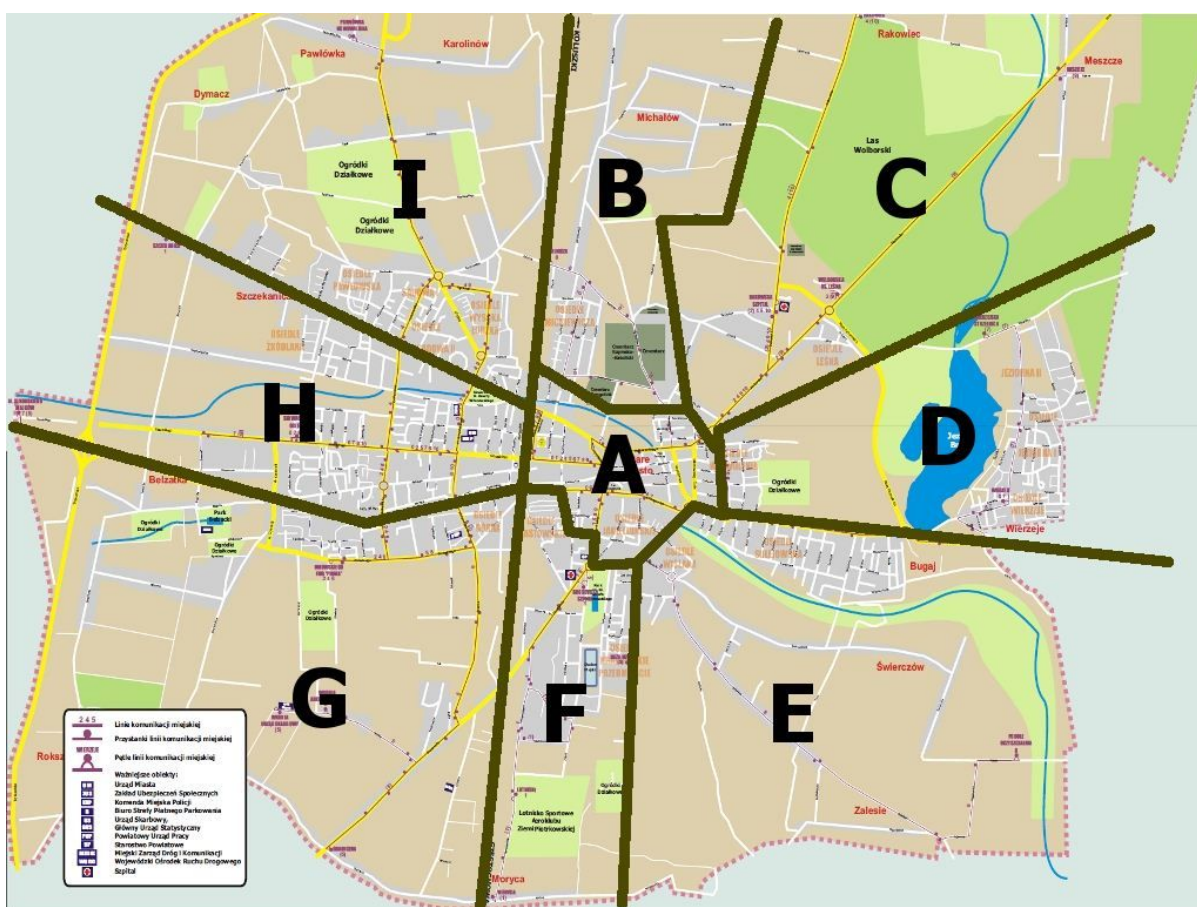
niezbędny. Funkcję dworca komunikacji podmiejskiej i transportu regionalnego, otwartego dla wszystkich przewoźników i operatorów, mógłby znakomicie pełnić obecny dworzec autobusowy, dogodnie zlokalizowany naprzeciw dworca kolejowego, w centrum miasta. Przeszkodą w realizacji tego celu jest jednak jego prywatna własność.

Niektóre z przystanków krańcowych linii piotrkowskiej komunikacji miejskiej nie są wyposażone w pętle, które umożliwiłyby zawracanie bez cofania autobusów o standardowej wielkości. Są to pętle: al. Sikorskiego – Majków i Świerczów. Kolejne pętle (Wronia Urząd Skarbowy, Wolborska Os. Leśna, Lotnisko, Moryca, Rolnicza i Wierzejska – Strzelnica) zlokalizowano na gruntach nienależących do gminy, co uniemożliwia działania inwestycyjne w odniesieniu do ich infrastruktury.

Z części pętli autobusowych o niewystarczających parametrach można byłoby zrezygnować w miarę rozwoju zabudowy miasta – jednak pod warunkiem wybudowania nowych pętli w obszarach o największej dynamice inwestycji mieszkaniowych. Należałoby w tym celu zobowiązać inwestorów – przede wszystkim zabudowy wielorodzinnej – do każdorazowego uzgadniania zasad obsługi zagospodarowywanego przez nich terenu transportem publicznym z Miejskim Zarządem Dróg i Komunikacji. Działania takie pozwalałyby na realizację postulatów mieszkańców, którzy niemal każdorazowo po zasiedleniu budynku wielorodzinnego położonego w pewnej odległości od istniejących przystanków komunikacji miejskiej, wnioskuje o objęcie obsługą komunikacyjną zamieszkałego przez nich obszaru.

Źródła ruchu

Dla celów planu podzielono miasto na sektory komunikacyjne, analogicznie jak w studium komunikacyjnym Piotrkowa Trybunalskiego opracowanym w 1998 r.[#] Obszar Piotrkowa Trybunalskiego podzielono na dziewięć sektorów, oznaczonych kolejnymi literami alfabetu od A do I (rys. 3). Przyjęty podział miasta na sektory wykorzystano przy prognozowaniu więzby podróży transportu publicznego na 2015 r. i 2020 r.



Rys. 3 . Podział Piotrkowa Trybunalskiego na sektory komunikacyjne

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów MZDiK w Piotrkowie Trybunalskim.

Poza osiedlami mieszkaniowymi, największe źródła ruchu w Piotrkowie Trybunalskim stanowią:

- szkoły;
- uczelnie wyższe;
- duże zakłady pracy;
- obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne;
- duże placówki handlowo-usługowe.

W tabeli 10 przedstawiono lokalizację największych szkół i uczelni wyższych w Piotrkowie Trybunalskim wraz liczbą uczęszczających do nich uczniów lub studentów.

Tab. 10 . Lokalizacja największych szkół i uczelni wyższych w Piotrkowie Trybunalskim – stan na 31 grudnia 2011 r.

Placówka oświatowa	Adres placówki	Liczba uczniów (studentów)
Szkoła Podstawowa nr 3	ul. Wysoka 28/38	546
Szkoła Podstawowa nr 12	ul. Belzacka 104/106	946
Szkoła Podstawowa nr 16	ul. Krakowskie Przedmieście 11	654
Gimnazjum nr 4	ul. Próchnika 8/12	512
Gimnazjum nr 5	ul. Kostromska 50	671
ZSP i POW nr 3	ul. Broniewskiego 16	626
ZSP nr 4	ul. Sienkiewicza 10/12	484
ZSP nr 5	ul. Leonarda 12	486
Uniwersytet Jana Kochanowskiego w Kielcach – filia w Piotrkowie Trybunalskim	ul. Słowackiego 114/118	3 057
Wyższa Szkoła Handlowa w Piotrkowie Trybunalskim	ul. Słoneczna 1	1 098

Źródło: Opracowanie własne.

W tabeli 11 wyszczególniono największe podmioty gospodarcze, pokazując ich lokalizację oraz liczbę osób w nich zatrudnionych.

Tab. 11 . Lokalizacja największych podmiotów gospodarczych w Piotrkowie Trybunalskim – stan na 31 grudnia 2011 r.

Nazwa przedsiębiorstwa	Adres	Liczba pracowników
PIOMA Industry S.A.	ul. Dmowskiego 38B	410
PIOMA Odlewnia	ul. Dmowskiego 38	280
PIOMA S.A.	ul. Dmowskiego 38	390
Haering Polska Sp. z o.o.	ul. Niska 14	1100
Cooper Standard Automotive Piotrków Sp. z o.o.	Dmowskiego 30E	200

MBL Poland Spółka z o.o.	ul. Sulejowska 45	600
Emerson Polska Sp. z o.o.	ul. Belzacka 176/178	550
Huty Feniks i Feniks2	ul. Topolowa 1, ul. Przemysłowa 2	100
Polanik	ul. Życzliwa 11	80
Sulimar	ul. Browarna 5	220

Źródło: Opracowanie własne.

Specyficzną cechą gospodarczą Piotrkowa Trybunalskiego jest znacząca liczba centrów logistycznych zlokalizowanych na obszarze miasta i w bezpośrednim sąsiedztwie jego granic administracyjnych. Obiekty te zaprezentowano w tabeli 12.

Tab. 12 . Wielkopowierzchniowe obiekty gospodarcze w Piotrkowie Trybunalskim – stan na 31 grudnia 2011 r.

Nazwa podmiotu	Lokalizacja	Powierzchnia [ha]	Powierzchnia pod zabudowę [tys. m ²]
ProLogis Park Piotrków	Na granicy Piotrkowa Trybunalskiego i Gminy Wola Krzysztoporska – przyległy od autostrady A1 i DK nr 8	30	101
ProLogis Park Piotrków II	2 km od granicy Piotrkowa Trybunalskiego i Gminy Wola Krzysztoporska – 2km od autostrady A1 i przyległy do DK nr 8	25	125
Regionalne Centrum Dystrybucji IKEA	Na terenie Gminy Moszczenica przy granicy Piotrkowa Trybunalskiego, w sąsiedztwie DK nr 8 i 91, 4 km od węzła autostrady A1	47	150
Logistic City Piotrków Distribution Center	Na obszarze miasta Piotrków Trybunalski, przyległe do DK nr 8, 8 km od węzła autostrady A1	100	450
Park Logistyki i Biznesu Poland Center	Na obszarze Gminy Grabica ok. 1 km od Piotrkowa Trybunalskiego, 1 km od DK nr 8 i autostrady A1	122	62
Centrum Logistyczne "Kaufland"	1 km od zachodniej granicy Piotrkowa Trybunalskiego, przyległe do DK nr 8 i 1 km od autostrady A1	27	95

Źródło: Opracowanie własne.

Wśród elementów, które wpływają na mobilność mieszkańców miast, ważną rolę odgrywają także obiekty sportowe, sklepy wielkopowierzchniowe, obiekty kulturalne, instytucje. Główne obiekty sportowe w Piotrkowie Trybunalskim, oddziałujące w kierunku wzrostu mobilności mieszkańców, przedstawiono w tabeli 13.

Tab. 13 . Główne obiekty sportowe w Piotrkowie Trybunalskim – stan na 31 grudnia 2011 r.

Nazwa obiektu	Adres	Liczba miejsc
Hala "Relax"	al. 3 Maja 6B	800

Stadion miejski "Concordia"	ul. Żwirki 6	2 940
Zespół kortów tenisowych	ul. Belzacka 108/110	500

Źródło: Opracowanie własne.

Poza wymienionymi w tabelach 10-13 obiektami oddziałującymi na mobilność mieszkańców, w Piotrkowie Trybunalskim funkcjonuje kilka boisk, dwie pływalnie i centrum rehabilitacyjno-rekreacyjne. Przy ul. Słowackiego zlokalizowany jest kompleks sal kinowych „Helios” na 1 064 miejsca.

Przy ul. Słowackiego i al. 3 Maja zlokalizowane są obiekty Miejskiego Ośrodka Kultury wyposażone w salę widowiskową i sale plenarne mogące łącznie pomieścić około 500 widzów i gości.

Przy ul. Rakowskiej funkcjonuje Szpital Wojewódzki im. Mikołaja Kopernika (360 łóżek), a przy ul. Roosvelta zlokalizowany jest Powiatowy Zespół Opieki Zdrowotnej. Poza wymienionymi jednostkami usługi ochrony zdrowia świadczy kilkanaście mniejszych podmiotów.

Wśród placówek wielofunkcyjnych i wielkopowierzchniowych zlokalizowanych w Piotrkowie Trybunalskim, należy wymienić CH „Echo” (ze sklepami m.in. Carrefour i Nomi) przy al. Sikorskiego i Focus Mall, skupiający 110 sklepów, położony przy ul. Słowackiego. Pozostałe duże powierzchniowo sklepy to w większości tzw. dyskonty poszczególnych marek: Tesco, Kaufland, Biedronka, itp.

Najważniejsze charakterystyki gmin Grabica i Wola Krzysztoporska

Poza Piotrkowem Trybunalskim, transport publiczny będący przedmiotem niniejszego planu transportowego obsługuje także cztery miejscowości: Twardosławice, Majków Mały, Szydłów i Bujny, położone w gminach Grabica i Wola Krzysztoporska. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2011 r., miejscowości te zamieszkiwało łącznie około 1 500 osób. Całkowita liczba mieszkańców gmin Grabica i Wola Krzysztoporska wynosiła odpowiednio 6 125 i 11 585 osób. Udział osób w wieku produkcyjnym w tych gminach wynosi 62% i 65%.

W gminie Grabica funkcjonowały 4 szkoły podstawowe, 1 gimnazjum i 1 szkoła ponadgimnazjalna, natomiast w gminie Wola Krzysztoporska – 8 szkół podstawowych, 1 gimnazjum i 1 szkoła ponadgimnazjalna.

W gminie Grabica zarejestrowanych było 236 podmiotów gospodarczych, w gminie Wola Krzysztoporska – 365.

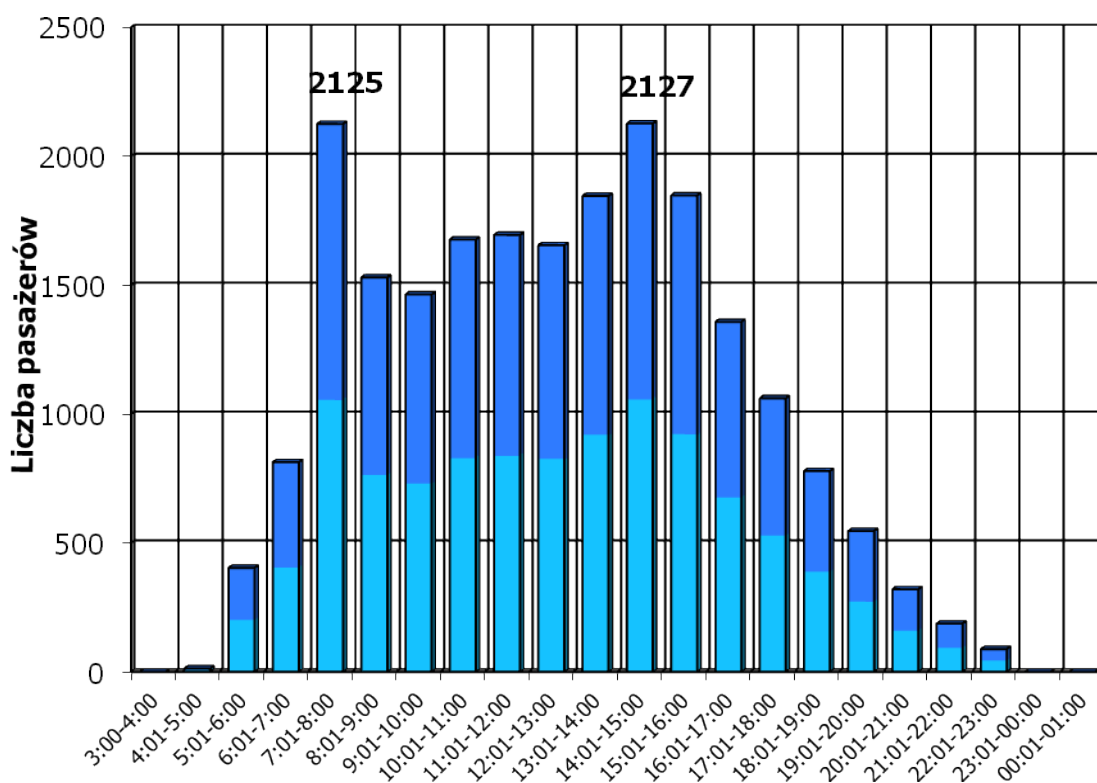
Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

Niniejszy plan transportowy został opracowany przed uchwaleniem planów wyższego szczebla.

15. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

Wielkość popytu w roku bazowym

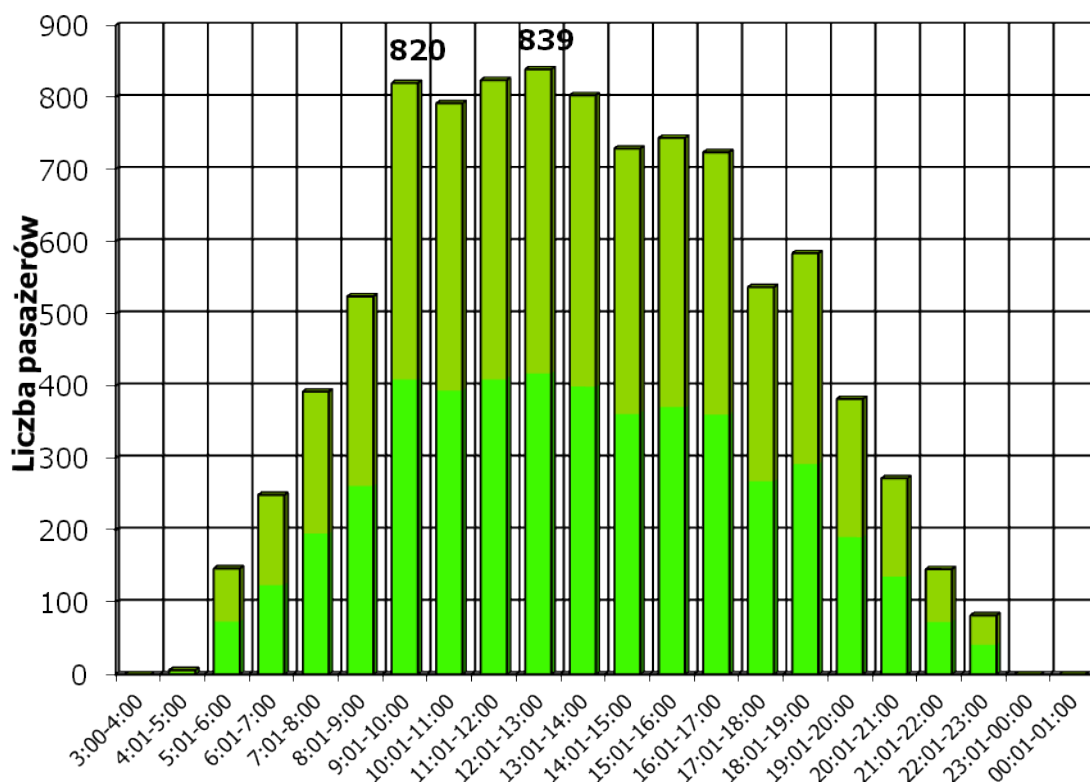
Charakterystykę popytu piotrkowskiej komunikacji miejskiej przedstawiono na podstawie wyników jej badań, kompleksowo przeprowadzonych w 2011 r. W dniu powszednim komunikacja miejska w Piotrkowie Trybunalskim i w gminach ościennych przewoziła 21 339 pasażerów. Kulminacja przewozów w tym dniu przypadała pomiędzy godzinami 7-8 i 14-15, co przedstawiono na rys. 4. Obydwa szczyty przewozowe charakteryzowało zróżnicowane nasilenie kulminacji przewozów. W szczycie porannym następowało gwałtowne zwiększenie liczby pasażerów (2,6-krotnie) w godz. 7-8 w stosunku do godz. 6-7, natomiast szczyt popołudniowy charakteryzował się łagodniejszym tempem wzrostu. Maksymalna liczba pasażerów, podróżująca pomiędzy godz. 14-15, była wyższa o 15% od liczby pasażerów podróżujących pomiędzy godz. 13-14 i 15-16. W godzinach międzyszczytowych komunikacja miejska przewoziła w ciągu godziny przeciętnie 1 650 pasażerów.



Rys. 4 . Rozkład popytu na usługi komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim w dniu powszednim – 2011 r.

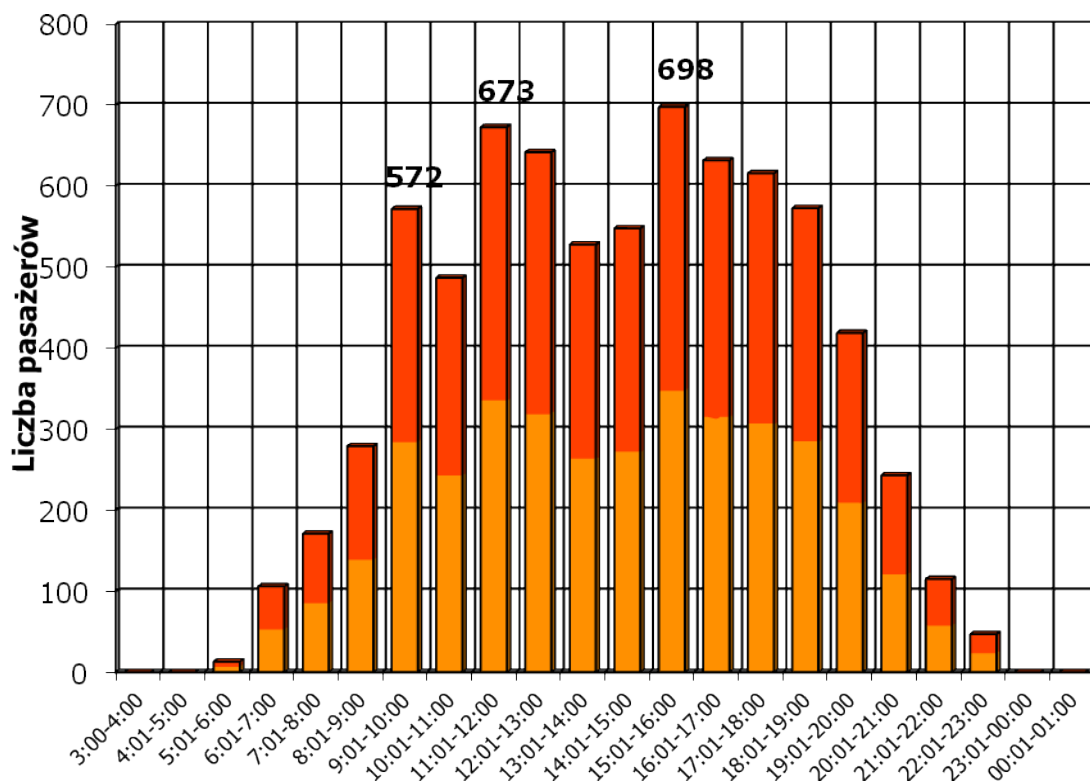
Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów MZDiK w Piotrkowie Trybunalskim.

Odmienne ukształtował się rozkład popytu w sobotę (rys. 5) oraz niedzielę i święta (rys. 6). W sobotę okres największych przewozów przypadł na godz. 9-17. Przeciętnie na godzinę przewożono 850 pasażerów (odchylenie standardowe wynosi 45 osób). Łącznie, z usług komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim i gminach ościennych, skorzystało w sobotę 9 468 osób. W niedzielę i święta popyt okazał się bardziej zróżnicowany. Największe przewozy odnotowano w godz. 9-10, 11-12 i 15-16. W tych godzinach średnie odchylenie liczby pasażerów od wartości przeciętnej wyniosło 80. W niedzielę piotrkowska komunikacja miejska przewoziła łącznie 7 268 pasażerów. Popyt w dniu powszednim, sobotę oraz niedzielę, ukształtował się odpowiednio w proporcjach 1:0,4:0,3.



Rys. 5. Rozkład popytu na usługi komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim w sobotę – 2011 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów MZDiK w Piotrkowie Trybunalskim.



Rys. 6. Rozkład popytu na usługi komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim w niedzielę – 2011 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów MZDiK w Piotrkowie Trybunalskim.

Komunikacja miejska w Piotrkowie Trybunalskim oraz w gminach Grabica i Wola Krzysztoporska przewozi rocznie 6,351 mln pasażerów. Charakterystyczną cechą komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim jest relatywnie mała liczba przejazdów realizowanych w przeliczeniu na statystycznego mieszkańca w podstawowym segmencie użytkowników transportu publicznego (mieszkańcy w wieku 15-75 lat). Przeciętna liczba przejazdów komunikacją miejską, przypadająca na 1 mieszkańca w tym segmencie w dniu powszednim, sobotę i niedzielę, wyniosła odpowiednio: 0,36, 0,14 i 0,11. Dla porównania w miastach średniej wielkości aglomeracji gdańskiej (Sopot i Rumia), wskaźniki ruchliwości w transporcie zbiorowym wahają się od 0,42-0,46 w dniu powszednim, 0,22-0,29 w sobotę i 0,16-0,18 niedzielę. Z kolei w innym mieście aglomeracji łódzkiej – Pabianicach – w 2011 r. wskaźniki te wyniosły odpowiednio 0,27, 0,13 i 0,09, a więc były zbliżone do obliczonych dla Piotrkowa Trybunalskiego.

Szczegółową charakterystykę popytu w piotrkowskiej komunikacji miejskiej przedstawiono w tabeli 14.

Tab. 14 . Charakterystyka popytu na usługi komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim – 2011 r.

Linia	Liczba pasażerów			Liczba pasażerów na 1 wozokm			Liczba pasażerów na 1 kurs		
	Pow-szedni	Sobot a	Niedzie la	Pow-szedni	Sobot a	Niedzie la	Pow-szedni	Sobot a	Niedzie la
0	1 369	700	726	3,3	3,8	3,7	31	35	35
1	1 131	454	284	2,9	2,0	1,6	33	20	16
2	1 515	857	646	2,8	2,9	2,2	21	20	15
4	1 526	719	726	3,1	2,7	2,9	31	27	28
5	1 985	570	456	2,6	2,2	2,0	25	22	21
6	2 475	938	458	3,1	2,5	2,1	29	24	20
7	2 783	1 458	1 189	3,5	3,0	2,7	33	27	22
8	992	464	335	2,7	2,3	2,1	25	20	19
9	1 214	497	308	3,0	2,3	1,6	28	21	14
10	877	291	237	3,0	2,1	1,9	21	15	12
Linie MK:	15 867	6 948	5 365	3,0	2,6	2,4	28	23	20
B	395	-	145	1,7	-	1,7	30	-	29
CARREFOUR	204	294	197	0,8	0,6	0,2	15	10	5
K	149	-	-	1,1	-	-	6	-	-
M	493	121	32	1,4	1,0	0,4	12	9	4
W	156	-	-	0,9	-	-	3	-	-
Dmowskiego FMG „PIOMA” – Wolborska Os. Leśna	1 048	725	583	1,2	1,1	1,1	8	8	7
Dmowskiego FMG „PIOMA” - Wierzeje	1 145	687	504	1,3	0,9	0,7	8	8	6
Słowackiego Osiedle – Rakowska Szpital	932	821	533	1,2	1,4	1,2	7	9	6
Roosevelta Szpital – Wronia Urząd Skarbowy	475	-	-	1,2	-	-	8	-	-
Osiedle Słowackiego – Meszcze	272	-	-	0,9	-	-	8	-	-
Gliniana Browarna – Wolborska Os. Leśna	203	-	-	1,1	-	-	10	-	-
Razem linie prywatne:	5 472	2 648	1 994	1,2	1,1	1,0	10	9	10
Sieć:	21 339	9 468	7 268	2,1	1,8	1,6	17	15	13

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badań popytu z 2011 r.

Linia regularna specjalna „CARREFOUR”, w rzeczywistości ogólnodostępna, w 2012 r. została zlikwidowana.

W latach 2004, 2008 i 2011 w komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim i gminach ościennych przeprowadzono kompleksowe badania popytu. Na podstawie analizy wyników tych badań dla poszczególnych rodzajów dni tygodnia, można stwierdzić, że popyt w skali sieci komunikacyjnej zmniejszył się:

w dniu powszednim:

o 19,4% w 2008 r. w stosunku do 2004 r.;

o 15,1% w 2011 r. w stosunku do 2008 r.;

w sobotę:

o 26% w 2008 r. w stosunku do 2004;

o 12,4% w 2011 r. w stosunku do 2008 r.;

w niedzielę:

o 20,3% w 2008 r. w stosunku do 2004 r.;

o 22,4% w 2011 r. w stosunku do 2008 r.

Zmianę popytu i pracy eksploatacyjnej piotrkowskiej komunikacji miejskiej w latach 2004, 2008 i 2011, przedstawiono w tabeli 15.

Tab. 15 . Zmiany w wielkości popytu i pracy eksploatacyjnej komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim w latach 2004-2011

Rozpatrywany okres	Skala zmiany [%]					
	W dniu powszednim		W sobotę		W niedzielę	
	Wielkość popytu	Liczba wozokilometrów	Wielkość popytu	Liczba wozokilometrów	Wielkość popytu	Liczba wozokilometrów
2004-2008	-19,4	-19,3	-26,0	-19,3	-20,3	-19,3
2008-2011	-15,1	-9,3	-12,4	-52,2	-22,4	-58,0

Źródło: Opracowanie własne.

Zmianom popytu towarzyszyło zmniejszenie pracy eksploatacyjnej o 19% w 2008 r. w stosunku do 2004 r. i o 9% (w dniu powszednim) do prawie 60% (w niedzielę) w 2011 r. w stosunku do 2008 r.

W skali roku popyt w 2008 r. i 2011 r. zmniejszył się w stosunku do 2004 r. odpowiednio o 20% i 32%.

Zmiany popytu i pracy eksploatacyjnej były zróżnicowane w zależności od linii. Generalnie, znacznie mniejszą dynamiką zmian obu parametrów charakteryzowały się połączenia organizowane przez MZK Sp. z o.o. w Piotrkowie Trybunalskim, na których popyt:

w dniu powszednim zmniejszył się w 2008 r. w stosunku do 2004 r. o 5,4% oraz o 1,3% w 2011 r. w stosunku do 2008 r.;

w sobotę wzrósł o 2% w 2008 r. w stosunku do 2004 r. i o 0,9% w 2011 r. w stosunku do 2008 r.;

w niedzielę wzrósł o 21,4% w 2008 r. w stosunku do 2004 r. i zmniejszył się o 14,3% w 2011 r. w stosunku do 2008 r.

Zmianę wielkości popytu i pracy eksploatacyjnej w latach 2004, 2008 i 2011 w odniesieniu tylko do linii MZK Sp. z o.o. w Piotrkowie Trybunalskim, przedstawiono w tabeli 16.

Tab. 16 . Zmiany w wielkości popytu i pracy eksploatacyjnej na liniach MZK Sp. z o.o. w Piotrkowie Trybunalskim w latach 2004-2011

Rozpatrywany okres	Skala zmiany [%]					
	W dniu powszednim		W sobotę		W niedzielę	
	Wielkość popytu	Liczba wozokilometrów	Wielkość popytu	Liczba wozokilometrów	Wielkość popytu	Liczba wozokilometrów
2004-2008	-5,4	-2,3	2,0	-3,4	21,4	-0,04
2008-2011	-1,3	0,1	0,9	-9,7	-14,3	-2,6

Źródło: Opracowanie własne.

Przedstawione zależności uwzględniono w prognozie zmian w wielkości popytu na 2015 i 2020 r.

Prognoza popytu

Punktem wyjścia dla prognozy popytu w publicznym transporcie zbiorowym Piotrkowa Trybunalskiego dla celów niniejszego planu transportowego, jest popyt z lat 2004-2011. Prognozę popytu przygotowano na podstawie analizy wielokryterialnej, uwzględniającej następujące bazowe parametry z lat 2004-2012:

liczbę i strukturę mieszkańców;

liczbę wozokilometrów;

wskaźnik zmian cen podstawowego biletu jednorazowego i ważonej (uwzględniającej strukturę sprzedaży) ceny 1 litra paliwa;

wskaźnik zmian cen podstawowego biletu okresowego i ceny 1 litra paliwa;

wskaźnik motoryzacji;

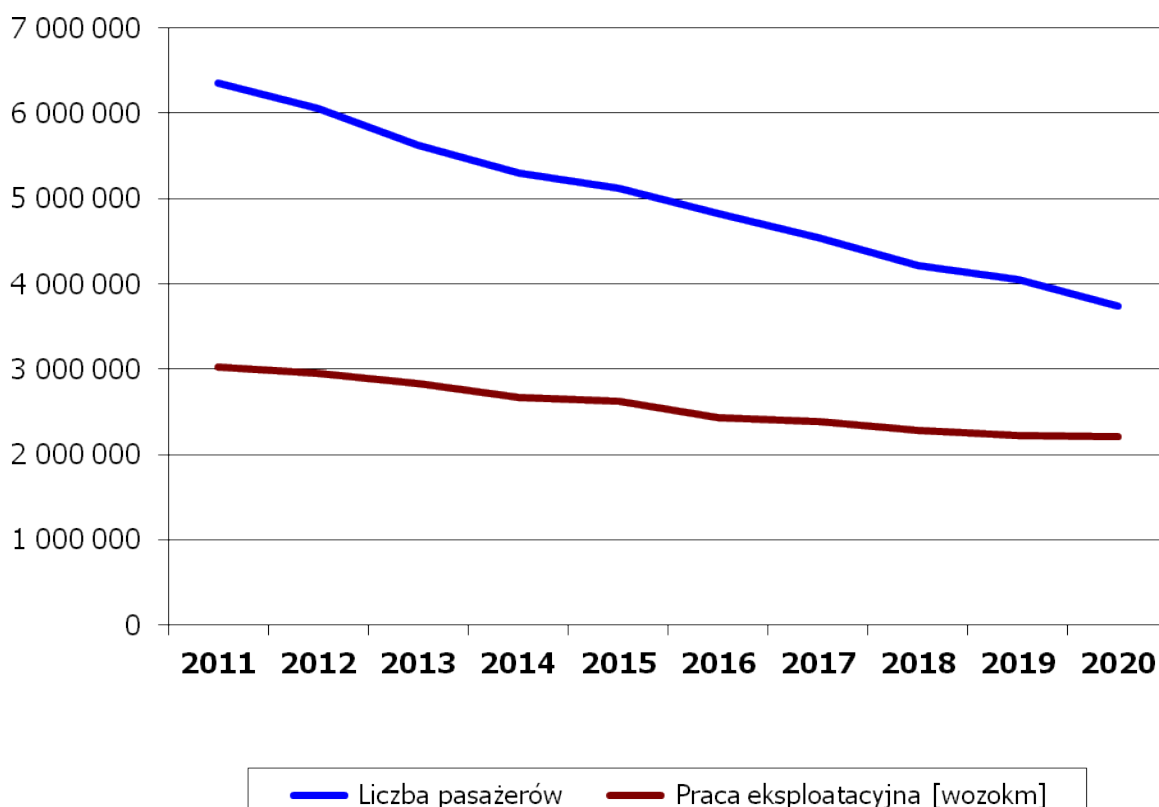
wskaźnik bezrobocia;

wysokość przeciętnych zarobków.

Wielkość popytu na usługi komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim w 2015 r. i 2020 r. oszacowano wykorzystując funkcję regresji, uwzględniając zmiany, które wprowadzono w ofercie przewozowej po badaniach marketingowych z 2004 r., 2008 r. i 2011 r. Na tej podstawie, prognozowaną wielkość popytu można oszacować na 5,386 mln pasażerów w 2015 r. (spadek o 15,2% w stosunku do 2011 r.) i na 4,455 mln pasażerów w 2020 r. (spadek o 29,8% w stosunku do 2011 r.).

Ze względu na zdeteminowanie tempa zmian popytu na usługi komunikacji miejskiej rodzajem polityki transportowej realizowanej przez władze publiczne, do ostatecznych obliczeń przyjęto dwa warianty szacunkowej wielkości popytu w 2015 r. i 2020 r., odpowiadające pasywnej i aktywnej polityce transportowej miasta i gmin ościennych, co zaprezentowano na rys. 7 i rys. 8.

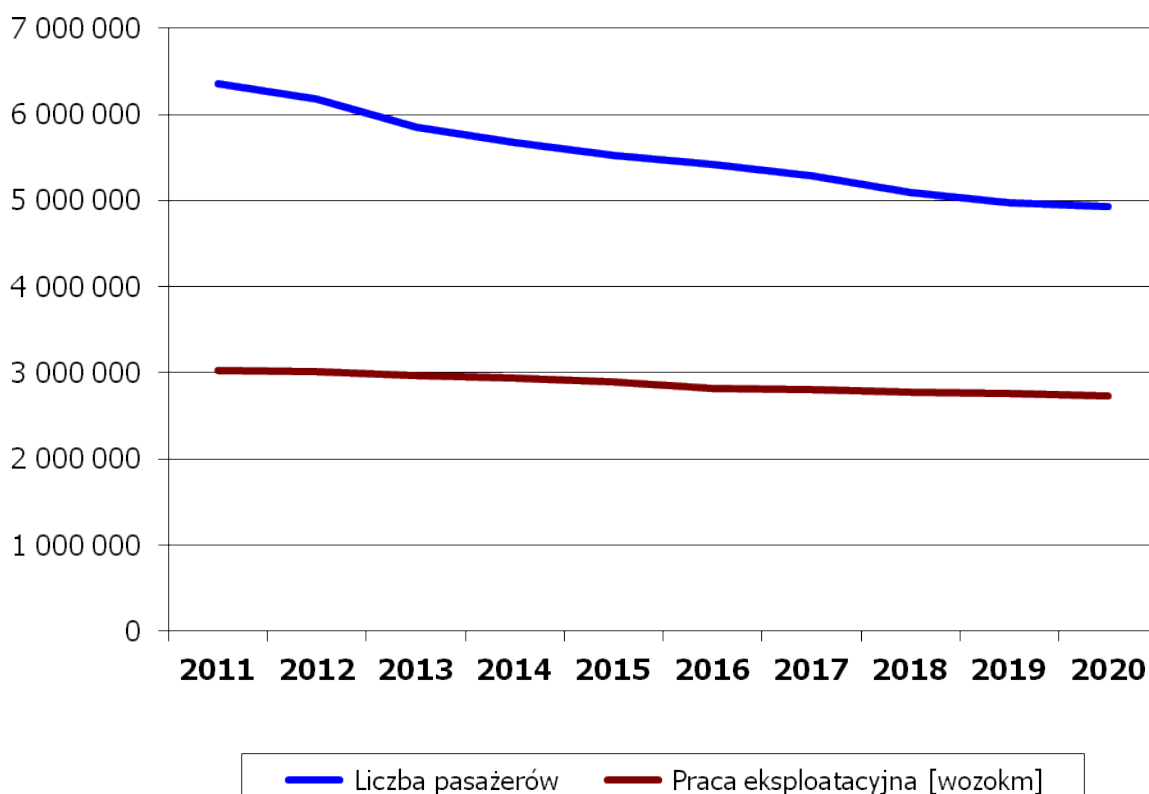
W wariacie polityki pasywnej założono podejmowanie przez władze miasta wyłącznie działań dostosowujących wielkość oferty przewozowej w celu utrzymania określonego poziomu przychodów ze sprzedaży biletów (wyrażonego m.in. liczbą pasażerów na 1 wozokilometr). Zmiany popytu w tym wariacie mogą być wyższe od przewidywanych – w przypadku większego od założonego tempa zmniejszenia pracy eksploatacyjnej.



Rys. 7 . Prognoza popytu i pracy eksploatacyjnej komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim do 2020 r. – wariant pasywny

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z badań wielkości popytu na usługi piotrkowskiej komunikacji miejskiej z lat: 2004, 2008 i 2011

W wariantcie polityki aktywnej założono, że podstawą działań władz miasta w zakresie kształtowania oferty przewozowej do 2020 r. będzie dążenie do zmniejszenia tempa obniżania się liczby pasażerów, poprzez takie kształtowanie oferty przewozowej (optymalizacja), które przeciwdziałać będzie możliwości wystąpienia tzw. efektu mnożnikowego (spadku popytu spowodowanego czynnikami niezwiązanymi z podażą usług, który może ulec zwielokrotnieniu w rezultacie poszukiwania oszczędności finansowych i zmniejszania liczby wozokilometrów).



Rys. 8. Prognoza popytu i pracy eksploatacyjnej komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim do 2020 r. – wariant aktywny

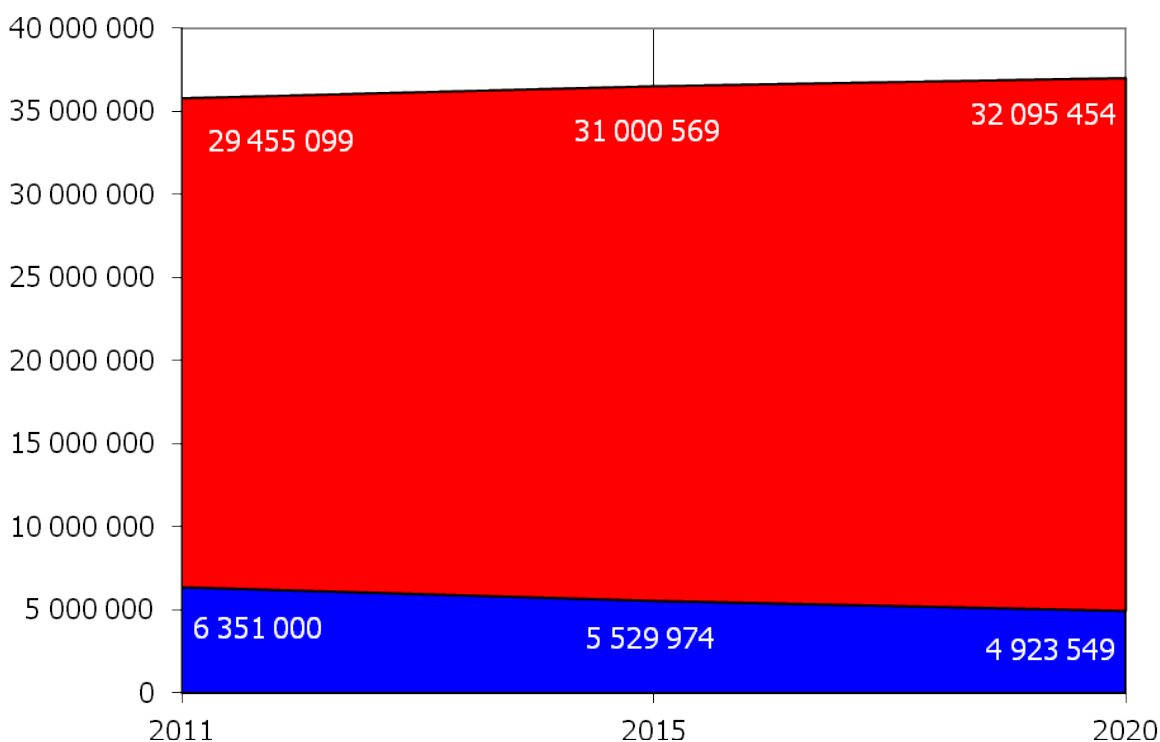
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z badań wielkości popytu na usługi piotrkowskiej komunikacji miejskiej z lat: 2004, 2008 i 2011

Liczbę pasażerów w wariantcie polityki pasywnej szacuje się na 5,122 mln w 2015 r. i 3,734 mln w 2020 r.

W wariantcie polityki aktywnej przewiduje się, że wielkość popytu osiągnie 5,529 mln pasażerów w 2015 r. i 4,923 mln pasażerów w 2020 r.

Za punkt odniesienia dla oszacowania stopnia zaspokojenia potrzeb przewozowych mieszkańców Piotrkowa Trybunalskiego przyjęto w niniejszym planie prognozowany popyt efektywny właściwy dla wariantu aktywnej polityki transportowej.

Udział transportu publicznego w zaspokojeniu łącznych potrzeb przewozowych mieszkańców Piotrkowa Trybunalskiego wyniesie w 2015 r. i 2020 r. odpowiednio: 17,8 i 15,3% (21,6% w 2011 r.). Przewidywany udział komunikacji miejskiej w zaspokojeniu potrzeb przewozowych mieszkańców Piotrkowa Trybunalskiego do 2020 r. w wariantcie polityki aktywnej zaprezentowano na rys. 9.



Rys. 9. Przewidywany udział komunikacji miejskiej w zaspokajaniu potrzeb przewozowych mieszkańców Piotrkowa Trybunalskiego do 2020 r. w wariantcie polityki aktywnej

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: danych GUS oraz J. Burniewicz, op. cit.

Na podstawie analizy popytu związanego z optymalizacją sieci transportu publicznego wykonanej w 2004 i 2008 r. można stwierdzić, że wskutek zmian w podaży usług przewozowych w segmencie linii organizowanych przez MZK Sp. z o.o. w Piotrkowie Trybunalskim, udało się osiągnąć niższy od przeciętnego dla wszystkich linii (wraz z przewoźnikami prywatnymi) spadek liczby pasażerów w każdym z rodzajów dni, a nawet – w wybrane dni – uzyskać nieznaczny wzrost liczby przewożonych osób.

Spośród działań, które w największym stopniu miały pozytywny wpływ na popyt na usługi piotrkowskiego operatora komunalnego, wymienić należy:

zmiany tras wybranych linii wraz z którymi nastąpiło zmniejszenie liczby wariantów tras, upraszczające ofertę przewozową;

zintensyfikowanie obsługi obszarów generujących największy popyt, zrealizowane kosztem redukcji podaży na obszarach peryferyjnych, o niskim popycie na usługi komunikacji miejskiej;

odejście od ustalania tras linii i rozkładów jazdy autonomicznie dla każdej z linii na rzecz całej sieci komunikacyjnej;

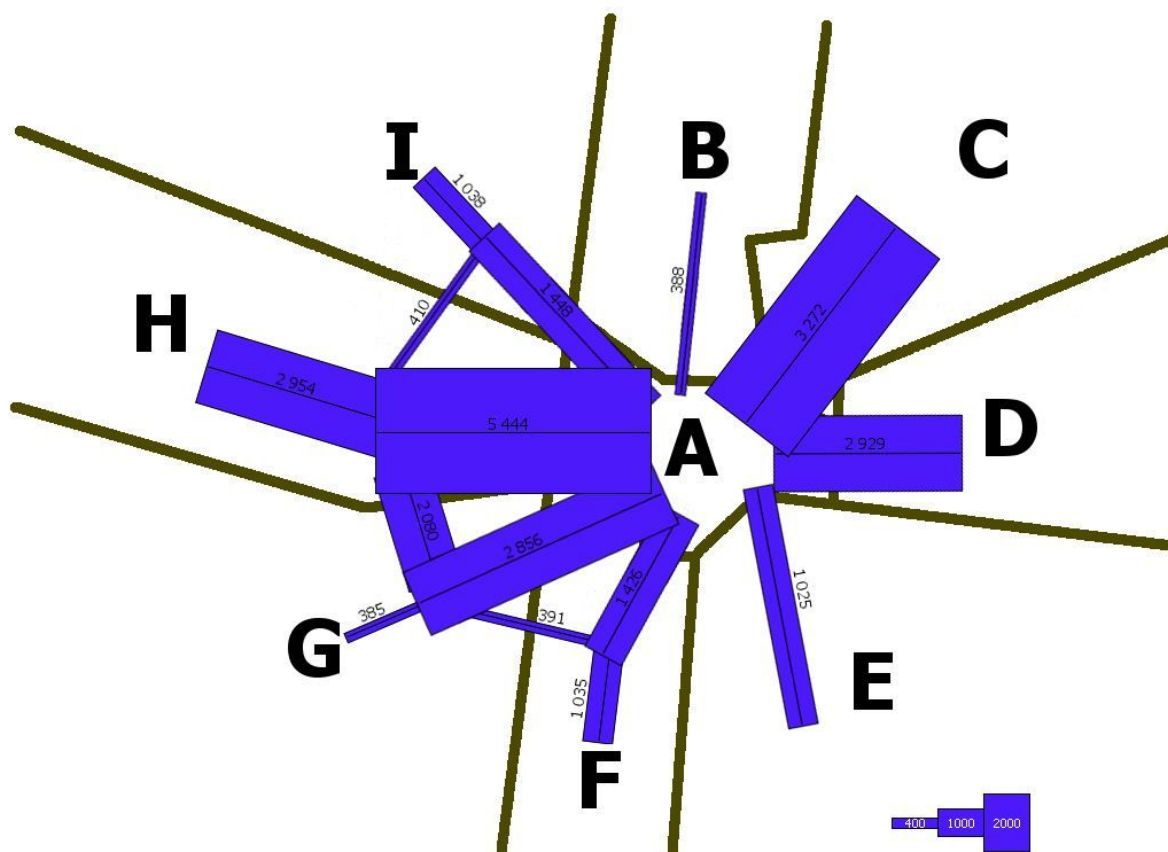
kategoryzacja linii względem częstotliwości modułowej, wspólnej w określonej porze dnia dla całej sieci komunikacyjnej;

rytmizacja godzin odjazdów i synchronizacja rozkładów jazdy kilku linii obsługujących wspólnie najważniejsze ciągi komunikacyjne miasta;

wprowadzenie do obsługi komunikacyjnej wyłącznie pojazdów niskopodłogowych;

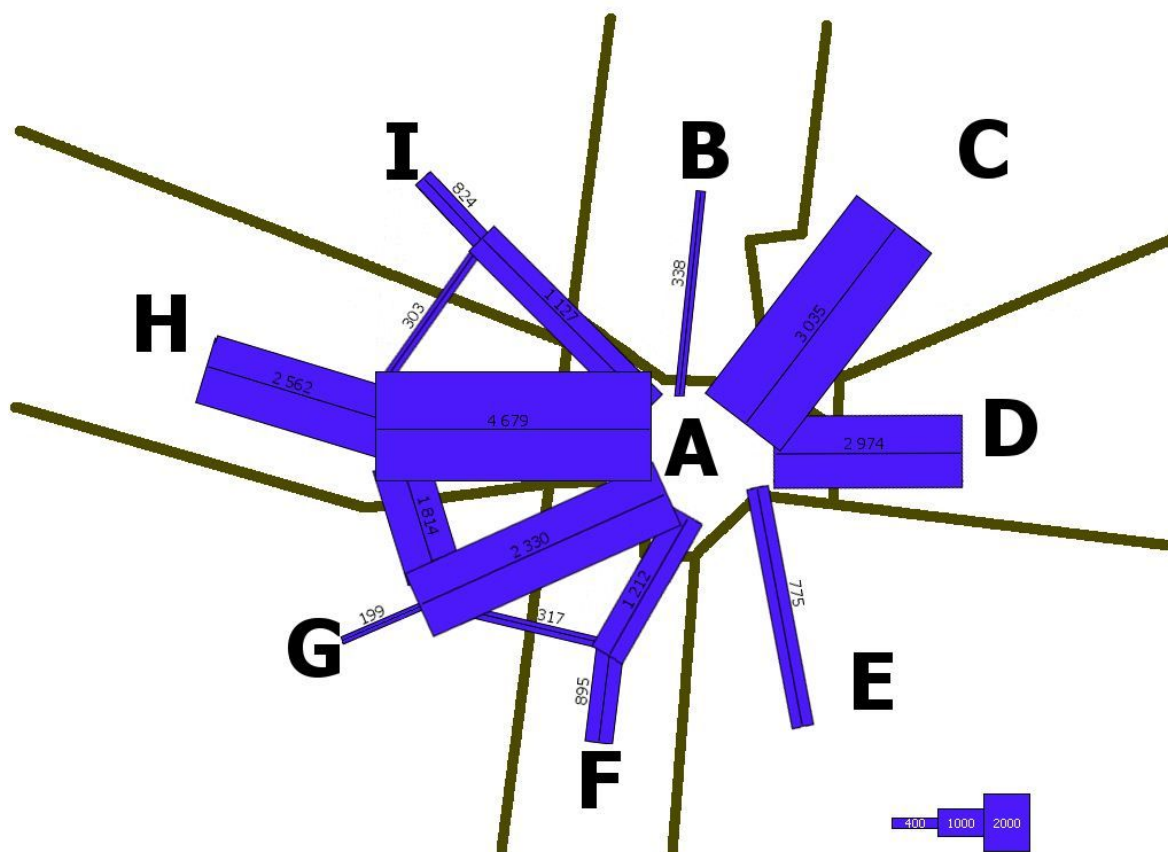
dążenie do rezygnacji z eksploatacji midibusów.

Na rys. 10 i rys. 11 przedstawiono prognozowaną więźbę podróży publicznego transportu zbiorowego w 2015 r. i 2020 r. w Piotrkowie Trybunalskim.



Rys. 10 . Prognozowana więźba podróży publicznego transportu zbiorowego w 2015 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z badań wielkości popytu na usługi piotrkowskiej komunikacji miejskiej z lat: 2004, 2008 i 2011



Rys. 11 . Prognozowana więzba podróży publicznego transportu zbiorowego w 2020 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z badań wielkości popytu na usługi piotrkowskiej komunikacji miejskiej z lat: 2004, 2008 i 2011

16.

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

Charakterystyka istniejącej sieci

Na dzień 14 maja 2012 r. sieć komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim tworzyło 10 linii autobusowych, obsługiwanych przez MZK Sp. z o.o. w Piotrkowie Trybunalskim i 13 obsługiwanych przez 8 przewoźników prywatnych.

Charakterystykę eksploatacyjną linii komunikacji miejskiej realizowanej przez MZK Piotrków Trybunalski Sp. z o.o. i prywatnych przewoźników przedstawiono w tab. 17.

Tab. 17. Relacje tras, liczba kursów i praca eksploatacyjna na liniach komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim – stan na 31 maja 2012 r.

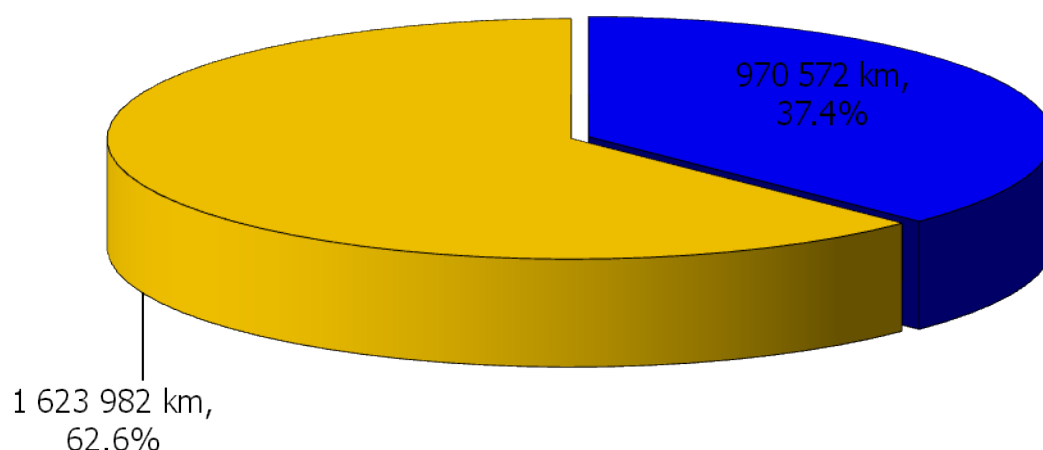
Linia	Relacja trasy	Liczba wozokilometrów			Liczba kursów		
		Powsz.	Sob.	Niedz.	Powsz.	Sob.	Niedz.
0	Słowackiego Osiedle – Rolnicza	413,3	184,2	196,6	44	20	21
1	Szydłów – Moryca	393,8	231,6	182,3	34	23	18
2	Dmowskiego FMG "PIOMA" – Wolborska Os. Leśna	549,7	295,0	292,5	73	42	42
4	Dmowskiego FMG "PIOMA" – Rakowiec	465,5	269,3	250,3	50	27	26
5	Baza MZK – Bujny	743,2	247,4	211,1	77	26	22
6	Dmowskiego FMG "PIOMA" – Wierzeje	807,5	370,4	217,6	85	39	23
7	al. Sikorskiego Majków – Wierzejska Strzelnica	808,8	492,0	453,2	84	54	53
8	al. Sikorskiego Majków – Podole Oczyszczalnia	367,7	207,4	160,7	39	23	18
9	Pawłowska Nowowiejska – Rakowska Szpital	431,3	215,1	197,0	46	24	22
10	Słowackiego Osiedle – Rakowiec	300,5	139,8	130,1	43	20	19
Razem linie MZK:		5 330,3	2 652,2	2 291,7	575	298	264
B	Świerczów – Świerczów (linia okrężna)	237,6	-	85,7	12	-	5
K	al. Sikorskiego Majków – Roosevelta Szpital	124,5	-	-	23	-	-
M	Michałowska Wiadukt – Dworska – Belzacka	318,3	-	-	41	-	-
W	Słowackiego Osiedle – Wolborska Os. Leśna	250,4	-	-	35	-	-
Dmowskiego FMG "PIOMA" – Wolborska Os. Leśna		596,1	231,7	159,4	78	28	21
Wierzeje – Dmowskiego FMG "PIOMA"		623,4	271,0	207,7	69	30	23
Słowackiego Osiedle – Rakowska Szpital		504,3	216,2	98,3	77	33	15
Wronia Urząd Skarbowy – Roosevelta Szpital		145,1	-	-	17	-	-
Słowackiego Osiedle – Meszcze		201,1	-	-	21	-	-
Wronia Urząd Skarbowy – Wierzeje		207,2	-	-	18	-	-

Dmowskiego FMG „PIOMA” – Wolborska Os. Leśna		122,1	-	-	16	-	-
J	Dmowskiego FMG „PIOMA” – Wierzejska Strzelnica	37,8	-	-	4	-	-
Gliniana – Browarna – Wolborska Os. Leśna		189,9	-	-	20	-	-
Razem przewoźnicy prywatni:		3 557,8	718,9	551,1	431	91	64
Razem wszystkie linie:		8 888,1	3 371,1	2 842,8	1 006	389	328

W dniu powszednim na liniach komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim i w ościennych miejscowościach, realizowano 8 888,1 wozokilometrów, z czego 5 330,3 wozokm (60%) przypadało na MZK Sp. z o.o. W sobotę realizowano łącznie 3 371,1 wozokilometrów, z czego 2 652,2 wozokilometrów (79%) wykonywał operator komunalny. W niedzielę na liniach piotrkowskiej komunikacji miejskiej zaplanowano wykonanie 2 842,8 wozokilometrów, w tym 2 291,7 wozokilometrów (81%) – dla MZK Sp. z o.o.

Intensywność obsługi komunikacyjnej w sobotę i niedzielę w stosunku do dnia powszedniego, mierzona liczbą wozokilometrów wynosi odpowiednio 0,38 i 0,32 do 1.

W 2012 r. komunikacja miejska w Piotrkowie Trybunalskim i gminach ościennych zrealizuje 2 594 555 wozokilometrów, z których 1 623 982 wozokilometrów (62,6%) przypadnie na MZK Sp. z o.o. Strukturę pracy eksploatacyjnej planowanej na 2012 r. przedstawiono na rys. 12.



Rys. 12 . Strukturę rocznej pracy eksploatacyjnej komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim – plan na 2012 r.

Źródło: Opracowanie własne

Kryterium zakresu czasowego funkcjonowania poszczególnych linii komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim pozwala wśród nich wyróżnić:

- 13 linii całotygodniowych;
- 9 linii funkcjonujących wyłącznie od poniedziałku do piątku;
- 1 linię funkcjonującą w dni powszednie oraz w niedziele i święta.

Kursy zaplanowane w rozkładach jazdy kursy do miejscowości położonych w gminach Grabica i Wola Krzysztoporska, w dniu powszednim realizowano w ramach trzech linii, a w niedziele i święta – jednej. Liczbę mieszkańców każdej z miejscowości ościennej oraz liczbę realizowanych do nich kursów w poszczególnych rodzajach dni tygodnia, przedstawiono w tabeli 18.

Tab. 18 . Miejscowości obsługiwane liniami piotrkowskiej komunikacji miejskiej – stan na 31 maja 2012 r.

Kierunek	Miejscowość	Gmina	Liczba mieszk.	Linia	Dzienna liczba kursów z i do danej miejscowości			
					w dni powszednie		w soboty i niedziele	
					z	do	z	do
północno-zachodni	Twardosławice	Grabica	263	1	4	4	-	-
				B	12	12	tylko niedz.: 3	tylko niedz.: 3
	Majków Mały		191	1	4	4	0	0
	Szydłów		154	1	4	4	0	0
południowo-zachodni	Bujny	Wola Krzysztoporska	918	5	5	5	0	0
Razem wszystkie miejscowości:			1 526	-	-	-	-	-

Źródło: Opracowanie własne.

Według stanu na dzień 31 maja 2012 r., wraz z miastem Piotrków Trybunalski, piotrkowska komunikacja miejska obsługiwała obszar zamieszkały łącznie przez 78 862 osób, z czego na miasto przypadało 98%.

W tabeli 19 zaprezentowano maksymalne napełnienie w pojazdach na poszczególnych liniach oraz średnią odległość przejazdu w komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim – wyrażoną w kilometrach i w czasie spędzonym w pojeździe.

Tab. 19 . Maksymalne napełnienie w pojazdach i średnia odległość przejazdu w komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim – 2011 r.

Linia	Maksymalna liczba pasażerów w kursie			Średnia odległość przejazdu pasażera [km]			Średni czas przejazdu pasażera [min]		
	Powsz.	Sob.	Niedz.	Powsz.	Sob.	Niedz.	Powsz.	Sob.	Niedz.
0	60	52	45	3,5	4,0	4,1	11	13	14
1	57	21	19	3,6	3,0	3,2	10	9	9
2	43	28	25	2,8	2,7	2,7	10	9	8
4	61	34	36	3,0	3,0	2,8	9	9	8
5	49	26	30	3,7	3,5	3,6	11	9	9
6	41	63	29	3,4	3,9	3,8	10	10	10
7	47	45	42	3,2	3,4	3,1	10	10	9
8	60	26	28	3,5	2,9	2,7	10	8	7
9	60	34	17	3,0	2,9	2,8	9	8	14
10	54	19	19	2,9	2,7	3,0	9	8	9
Linie MZK:	61	63	45	3,2	3,2	3,2	10	9	10
B	38	-	29	3,9		3,7	11		9
C	30	31	22	9,5	9,9	9,5	25	25	25

K	16	-	-	2,6	-	-	9	-	-
M	21	16	7	3,0	3,1	3,9	9	9	11
W	12	-	-	3,2	-	-	10	-	-
P1	25	15	17	2,9	3,1	3,3	9	9	9
P2	20	15	16	3,5	3,9	4,1	10	10	10
P3	20	18	22	3,0	2,9	2,9	10	9	8
P4	23	-	-	4,2	-	-	13	-	-
P6	17	-	-	3,3	-	-	10	-	-
P7	22	-	-	3,6	-	-	12	-	-
Cała sieć:	38	31	29	3,9	4,6	4,6	11	12	12

Źródło: Opracowanie własne.

Analiza wykorzystania pojazdów wskazuje, że maksymalne wykorzystanie zdolności przewozowej w pojazdach komunikacji miejskiej w żadnym z dni tygodnia nie przekracza wartości przyjętych za skutkujące dyskomfortem podróży ze względu na tłok.

Średnie odległości przejazdu pasażerów przekroju poszczególnych linii wyniosły od 2,6 do 9,5 km w dniu powszednim i od 2,7 do 9,9 km w sobotę i niedzielę. Przeciętny czas przejazdu pasażerówahał się – w zależności od linii – od 7 do 25 min.

Charakterystyka planowanej sieci

Charakterystykę planowanej sieci komunikacyjnej w wariantcie aktywnego kształtowania oferty przewozowej w 2015 r. i 2020 r., przedstawiono w tab. 20. Na podstawie obserwacji zmian w podaży usług przewozowych piotrkowskiej komunikacji miejskiej na przestrzeni lat 2004-2011 założono, że w najbliższych latach znaczącej redukcji ulegnie zakres obsługi miasta przez przewoźników prywatnych, działających na własne ryzyko finansowe. Oznacza to, że planowana sieć komunikacyjna użyteczności publicznej (organizowana przez gminę miejską Piotrków Trybunalski), powinna wypełniać luki w obsłudze komunikacyjnej miasta po ewentualnych likwidacjach linii przewoźników prywatnych. Z tej przyczyny, planowane w 2015 r. i w 2020 r. liczby linii oraz liczby wozokilometrów przedstawiono w widełkach – jako minimalne i maksymalne. W tabeli 20 uwzględniono ponadto możliwość objęcia obsługą komunikacyjną innych gmin w powiecie piotrkowskim – pod warunkiem zawarcia z nimi porozumień komunalnych, w których te gminy zobowiążą się do partycypowania w kosztach obsługi dedykowanych im linii, w kwotach stanowiących różnicę pomiędzy kosztami obsługi danej gminy i uzyskiwanymi przychodami z biletów.

Tab. 20 . Charakterystyka planowanej sieci komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim 2015 r. i 2020 r.

Gmina	Waria nt obslug i	Liczba linii		Liczba wozokilometrów	
		2015	2020	2015	2020
Piotrków Trybunalski	min max	15 19	14 18	1 600 000 2 400 000	1 500 000 2 250 000
Grabica	min max	0 2	0 2	0 115 000	0 107 800
Wola Krzysztoporska	min max	0 3	0 3	0 128 000	0 120 000
Inne	min max	0 5	0 5	0 920 000	0 862 500

Razem	min	-	-	1 600 000	1 500 000
	max	-	-	3 563 000	3 340 300

Źródło: Opracowanie własne.

17. Finansowanie usług przewozowych

Źródła i formy finansowania usług, odpłatność usług oraz refundacja uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych

Funkcjonowanie komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim oraz w gminach Grabica i Wola Krzysztoporska, finansowana jest z przychodów ze sprzedaży biletów oraz dopłaty budżetowej, co przedstawiono w tabeli 21.

Tab. 21 . Finansowanie usług transportu publicznego w Piotrkowie Trybunalskim – plan na 2012 r.

Segment podaży	Roczne przychody z biletów [zł]	Roczna dopłata (refundacja) [zł]	Wskaźnik odpłatności [%]
MZK Sp. z o.o. w Piotrkowie Trybunalskim	4 500 000	6 500 000	41%
Przewoźnicy prywatni	3 000 000 – 3 200 000*	-	100%
Razem	7 500 000 – 7 700 000	6 500 000	67-70%

*Dane szacunkowe.

Źródło: Opracowanie własne.

Komunikacja miejska realizowana przez przewoźników prywatnych finansowana jest wyłącznie z przychodów ze sprzedaży biletów. Aby uzyskać przewagę konkurencyjną nad przewozami użyteczności publicznej, przewoźnicy prywatni wykonujący przewozy w komunikacji miejskiej na obszarze Piotrkowa Trybunalskiego i gmin, z którymi podpisano porozumienia międzygminne, z reguły pobierają opłaty w kwotach niższych od określonych w uchwale taryfowej Rady Miasta Piotrkowa Trybunalskiego.

Wg stanu na dzień 31 maja 2012 r., cena biletu jednorazowego normalnego, określona w uchwale taryfowej, wynosiła 2,20 zł, a ceny analogicznych biletów jednorazowych przewoźników prywatnych – poza jednym przypadkiem – ukształtowały się na poziomie 2,00 zł. Przewoźnicy działający na własne ryzyko finansowe nie mają obowiązku honorowania ulg i uprawnień do przejazdów bezpłatnych, obowiązujących w komunikacji miejskiej realizowanej przez operatora komunalnego, jednak ze względów marketingowych przewidzieli w taryfie 50% ulgę, przysługującą dla młodzieży w wieku 4-15 lat (lub 4-17 lat) i emerytów oraz uprawnienie do przejazdów bezpłatnych – dla dzieci w wieku do 4 lat. Przewoźnicy prywatni nie uzyskują z budżetu miasta refundacji udzielanych ulg. W sytuacji braku danych źródłowych, dotyczących przychodów ze sprzedaży biletów przez przewoźników pozakomunalnych, potencjalną wartość przychodów ze sprzedaży w tym segmencie rynku można oszacować na 3,0-3,2 mln zł w skali roku.

Komunikacja miejska realizowana przez operatora komunalnego finansowana jest z przychodów ze sprzedaży biletów i dopłaty budżetowej w formie refundacji utraconych przychodów z tytułu honorowania ulg i uprawnień do przejazdów bezpłatnych. Roczne przychody ze sprzedaży biletów MZK Sp. z o.o. w Piotrkowie Trybunalskim wynoszą około 4,5 mln zł.

Uchwała Nr XXXVI/630/09 Rady Miasta Piotrkowa Trybunalskiego z dnia 24.04.2009 r. przewiduje do 2018 r. refundację utraconych przychodów z tytułu honorowania ulg i uprawnień do przejazdów bezpłatnych w kwocie 6,5 mln zł rocznie.

Wskaźnik odpłatności usług operatora komunalnego kształtuje się na poziomie około 41% (2012 r.)

Potencjał finansowy rynku transportu publicznego w Piotrkowie Trybunalskim można oszacować na 7,5-7,7 mln zł rocznie, aktualny przeciętny wskaźnik odpłatności usług – na 67-70%.

Dopłaty budżetowe gmin ościennych Grabica i Wola Krzysztoporska, w formie rekompensaty z tytułu honorowania ulg i uprawnień do przejazdów bezpłatnych, wynoszą po tysiąc złotych od każdej z gmin rocznie. Zasadne byłoby oparcie rozliczeń z gminami ościennymi na różnicy pomiędzy faktycznymi wydatkami na obsługę komunikacyjną położonych w nich miejscowości, a uzyskiwanymi z tego tytułu przychodami.

Założony do 2018 r. mechanizm finansowania komunikacji komunalnej, jest korzystniejszy dla operatora niż dla gminy, ponieważ zapewnia operatorowi ryczałtową kwotę refundacji utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg i zwolnień z opłat, niezależną od liczby realizowanych wozokilometrów. Jest to rozwiązanie, przy którego obowiązywaniu należy zobowiązać operatora do świadczenia usług w określonej ich wielkości i jakości.

Dla gminy korzystniejszym byłoby oparcie rozliczeń na dopłacie do wozokilometra rozkładowego.

Źródła i formy finansowania inwestycji

Inwestycje taborowe

Inwestycje taborowe w transporcie publicznym w Piotrkowie Trybunalskim i gminach ościennych są finansowane ze środków własnych przewoźników pochodzących ze źródeł własnych (odpisy amortyzacyjne, zysk) oraz źródeł zewnętrznych (kredyty, leasing).

Inwestycje infrastrukturalne

Piotrków Trybunalski nie korzystał z w latach 2004-2012 z funduszy unijnych w realizacji programów rozwoju transportu publicznego. Wieloletnia prognoza finansowa nie przewiduje programów inwestycyjnych w transporcie publicznym do 2020 r.[#]

18. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Podział zadań przewozowych

Zgodnie z ustaleniami dokumentów strategicznych, celem rozwoju miasta Piotrkowa Trybunalskiego jest tworzenie warunków dla rozwoju gospodarczego miasta, stała poprawa warunków zamieszkania, obsługi i wypoczynku mieszkańców i wdrażanie europejskich standardów ochrony środowiska i zagospodarowania przestrzeni miasta.[#]

Tak sformułowana polityka zrównoważonego rozwoju odnosi się także do funkcjonowania i rozwoju transportu publicznego na obszarze Piotrkowa Trybunalskiego i gmin, z którymi Piotrków Trybunalski podpisał lub podpisze porozumienia międzygminne w sprawie organizowania transportu publicznego. W praktyce oznacza to przyjęcie zasady oddziaływania na podział zadań przewozowych pomiędzy transport zbiorowy (publiczny) i indywidualny. Dla miast o średniej wielkości – do których można zaliczyć Piotrków Trybunalski – oraz przyległych do nich obszarów objętych obsługą komunikacyjną, udział transportu publicznego w realizacji potrzeb przewozowych nie powinien być mniejszy niż 25%.[#]

Analizy, przeprowadzone w ramach niniejszego planu transportowego, wskazują, że aktualny udział transportu publicznego w realizacji potrzeb przewozowych mieszkańców oscyluje na granicy przyjętego założenia (osiąga 23%), a utrzymanie się obecnie występujących tendencji zmian w popycie może spowodować zmniejszenie się udziału transportu zbiorowego do 16% w 2020 r.

Preferencje pasażerów

Realizacja polityki zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wymaga podjęcia określonych działań w zakresie poprawy oferty przewozowej w dostosowaniu jej do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców. W tym zakresie analizie poddano obecny stopień realizacji postulatów przewozowych i wskazano działania, których podjęcie przyczyni się do poprawy stopnia dostosowania oferty przewozowej do oczekiwań mieszkańców, podnosząc tym samym relatywną atrakcyjność transportu publicznego w stosunku do motoryzacji indywidualnej. Ocenę realizacji postulatów przewozowych w transporcie publicznym Piotrkowa Trybunalskiego zaprezentowano w tabeli 22.

Tab. 22 . Ocena realizacji postulatów przewozowych w transporcie publicznym Piotrkowa Trybunalskiego i zalecenia dotyczące ich poprawy

Postulat	Ocena*	Zalecenia
Bezpośredniość	Dobra – oferta przewozowa zapewnia skomunikowanie pomiędzy głównymi obszarami stanowiącymi źródło i cel potrzeb przewozowych	Utrzymanie co najmniej dotychczasowego poziomu penetracji poszczególnych obszarów miasta i przyległych gmin przez transport publiczny, ewentualne objęcie obsługą komunikacyjną kolejnych miejscowości ościennych, powiązanych funkcjonalnie z Piotrkowem Trybunalskim
Częstotliwość	Przeciętna – oferta komunikacji komunalnej uwzględnia kursy przewoźników prywatnych, częstotliwość kursów komunalnych została z tego powodu obniżona	Ewolucyjny wzrost częstotliwości kursów w przypadku wycofywania się z obsługi miasta przez przewoźników prywatnych
Dostępność	Dobra – w zakresie dostępności do infrastruktury transportu publicznego Przeciętna w zakresie dostępu do usług – zakupu biletów Dobra – w zakresie dostępu dla osób niepełnosprawnych – wszystkie pojazdy MZK są niskopodłogowe Niedostateczna – w zakresie dostępności dla osób niepełnosprawnych w ofercie przewoźników prywatnych	Wprowadzenie możliwości ładowania kart elektronicznych (zakupu biletu) przez Internet Zalecenia dla przewoźników prywatnych, dotyczące obsługi linii pojazdami niskopodłogowymi
Informacja	Przeciętna – w zakresie informacji przystankowej i informacji w Internecie (nieaktualne informacje witryny internetowej MZK) Niedostateczna – w zakresie informacji w pojazdach (brak wymaganej przepisami tablicy wewnętrznej) Zła – w zakresie zintegrowanej informacji o usługach wszystkich operatorów i przewoźników	Wprowadzenie na przystankach przesiadkowych informacji dynamicznej, obejmującej wszystkie środki transportu publicznego Stworzenie witryny internetowej obejmującej całą ofertę przewozową komunikacji miejskiej
Koszt	Niedostateczna – niekorzystne relacje cen biletów jednorazowych i okresowych Negatywnie należy ocenić brak konsekwencji we wdrażaniu karty elektronicznej jako uniwersalnego nośnika biletów Brak zintegrowanej oferty taryfowej znacznie obniża atrakcyjność	Zmiana relacji cen biletów jednorazowych i okresowych, preferująca posiadaczy biletów okresowych Konsekwentne wyeliminowanie papierowych biletów okresowych (bez konieczności rejestrowania przejazdu na karcie elektronicznej) Przygotowanie projektu integracji biletowej i analizy kosztów jej wprowadzenia

	podróżowania transportem zbiorowym. Korzystanie z usług konkurujących ze sobą przewoźników i operatora, wydatnie podnosi koszt podróży dla pasażerów	
Niezawodność	Dobra – niski udział nierealizowanych kursów przez MZK Brak danych dotyczących komunikacji realizowanej przez przewoźników prywatnych	-
Prędkość	Dobra	Monitorowanie prędkości komunikacyjnej na głównych ciągach i wprowadzenie w razie konieczności priorytetu dla pojazdów transportu publicznego w przejeździe na skrzyżowaniach
Punktualność	Dobra – w odniesieniu do MZK, wynikająca z różnicowania czasów przejazdów w zależności od pory doby i dnia tygodnia i stosowania specjalistycznego oprogramowania do konstrukcji oferty przewozowej Brak danych dotyczących komunikacji realizowanej przez przewoźników prywatnych	Monitorowanie prędkości komunikacyjnej na głównych ciągach i wprowadzenie w razie konieczności priorytetu dla pojazdów transportu publicznego w przejeździe na skrzyżowaniach
Rytmiczność	Dobra	-
Wygoda	Dobra – w zakresie stopnia wykorzystania zdolności przewozowej Przeciętna – w zakresie komfortu podróży	-

**Skala ocen: dobra, przeciętna, niedostateczna.*

Źródło: Opracowanie własne.

Ocena realizacji postulatów przewozowych, zgłaszanych pod adresem transportu publicznego w Piotrkowie Trybunalskim i gminach ościennych wskazuje, że podstawowe działania podnoszące atrakcyjność oferty tego transportu powinny koncentrować się na:

integracji oferty przewozowej, w tym przede wszystkim integracji biletowej;

informacji o funkcjonowaniu transportu publicznego.

W świetle pozytywnych doświadczeń innych miast o podobnej wielkości w kraju, warto uzupełnić taryfę opłat za przewozy użyteczności publicznej o:

bilety przesiadkowe (30- lub 60-minutowe – np. w cenie półtora biletu jednorazowego);

bilety 24-godzinne (np. w cenie 3,5 biletów jednorazowych).

Wzorem innych miast w kraju, z przyczyn o podłożu promocyjnym, zasadne byłoby także zniesienie opłat za przewóz bagażu oraz dopuszczenie przewozu rowerów pojazdami komunikacji miejskiej.

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

Stopień dostosowania taboru MZK Sp. z o.o. w Piotrkowie Trybunalskim do potrzeb osób niepełnosprawnych z dysfunkcją narządów ruchu, należy uznać za wystarczający. Na przewoźników prywatnych należy oddziaływać, aby wprowadzali do obsługi swoich linii pojazdy niskopodłogowe.

Stopień dostosowania taboru MZK Sp. z o.o. do potrzeb osób niedowidzących także można uznać za odpowiadający potrzebom. Analogicznie jak w przypadku niskiej podłogi, należy oddziaływać na przewoźników prywatnych, aby wyposażyli swoje pojazdy przynajmniej w wyświetlacze kierunkowe.

W odniesieniu do komunikacji komunalnej należy rozważyć (ewentualnie po przeprowadzeniu stosownych badań marketingowych preferencji pasażerów) zasadność powszechnego wprowadzenia stosowania w pojazdach transportu publicznego zapowiedzi głosowych o kolejnych przystankach na trasie przejazdu.

19. Organizacja rynku przewozów

Podmioty rynku i zasady jego organizacji

Organizatorem transportu publicznego w odniesieniu do linii komunikacyjnych w gminnych i międzygminnych przewozach pasażerskich jest gmina miejska Piotrków Trybunalski. Do zadań organizatora należy między innymi: planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Gmina Piotrków Trybunalski realizuje funkcje organizatora transportu publicznego na podstawie porozumień międzygminnych z gminą Grabica[#] i gminą Wola Krzysztoporska.[#]

Schemat organizacji rynku transportu publicznego przedstawiono na rys. 13.

Legenda:

Porozumienia międzygminne

Realizacja usług

Rys. 13. Schemat organizacji rynku przewozów transportu publicznego w Piotrkowie Trybunalskim w 2011 r.

Źródło: Opracowanie własne.

Na 10 liniach usługi użyteczności publicznej świadczy przewoźnik komunalny – MZK Sp. z o.o. w Piotrkowie Trybunalskim. Podstawą prawną realizacji usług przewozowych operatora komunalnego jest Uchwała Rady Miasta Piotrkowa Trybunalskiego Nr XXXVI/630/09 z dnia 24.04.2009 r. Uchwała ta powierza Spółce wykonanie usług przewozowych i sprzedaży biletów.

Usługi przewozowe na 12 liniach autobusowych i na 1 linii autobusowej świadczą przewoźnicy prywatni, których funkcjonowanie reguluje ustawa o transporcie drogowym.[#] Zgodnie z art. 79 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, przewoźnicy ci mają prawo świadczenia usług na podstawie zezwoleń wydawanych przez odpowiedni organ gminy Piotrków Trybunalski do 31 grudnia 2016 r.[#]

Tab. 23. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w Piotrkowie Trybunalskim – 2012 r.

Funkcja organizatorska	Podmiot realizujący funkcję
Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji (MZDiK)
Podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu	Urząd Miasta
Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców	W zakresie zintegrowanych standardów – nie jest

funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego systemu informacji dla pasażera	realizowana
Określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	W przygotowaniu do realizacji przez Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji (MZDiK)
Ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora	Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji (MZDiK)
Określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów	Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji (MZDiK)
Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji (MZDiK)
Zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji (MZDiK)
Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.8), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Rada Miasta
Ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	MZK Sp. z o.o.
Wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007	Urząd Miasta

Źródło: Opracowanie własne.

Analiza realizacji funkcji organizatorskich względem transportu publicznego w Piotrkowie Trybunalskim wskazuje, że są one rozproszone w sposób niegwarantujący efektywnego zarządzania transportem publicznym. Większość funkcji organizatorskich, wymienionych w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, formalnie przypisana jest MZDiK w Piotrkowie Trybunalskim. Takie rozwiązanie można by było uznać za właściwe, pod warunkiem stworzenia w ramach tej jednostki odrębnego wydziału o dużym stopniu samodzielności decyzyjnej i wyposażeniu w odpowiednie instrumenty zarządzania oraz kadry. Głównym celem organizatora transportu publicznego powinna być integracja publicznego transportu zbiorowego w zakresie standaryzacji oferty przewozowej, integracji rozkładów jazdy, a przede wszystkim integracja biletowa – wprowadzenie biletu wspólnego dla całej sieci komunikacyjnej, niezależnie od realizatora usługi.

Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Najsłabszą cechą oferty przewozowej transportu publicznego organizowanego przez gminę Piotrków Trybunalski jest dezintegracja oferty przewozowej.

Przejawia się ona w braku koordynacji rozkładów jazdy operatora komunalnego i przewoźników prywatnych oraz pomiędzy przewoźnikami prywatnymi. Przyjęty sposób kształtowania oferty przewozowej zdecydowanie obniża jakość usług, bowiem część potrzeb przewozowych pozostaje niezaspokojona, ze względu na podejmowanie przez przewoźników i operatora decyzji o zakresie intensywności obsługi wyłącznie – lub w przeważającym stopniu – na podstawie rezultatów ekonomiczno-finansowych. Taka

sytuacja występuje zwłaszcza w segmencie usług realizowanych przez przewoźników prywatnych, których rozkłady jazdy ustalane są na zasadzie wypełniania odstępów pomiędzy innymi kursami na najpopularniejszych trasach.

W kolejnym etapie integracji oferty przewozowej transportu publicznego należy założyć integrację rozkładów jazdy w wybranych węzłach przesiadkowych komunikacji miejskiej i regionalnej. Poza dworcami komunikacji regionalnej autobusowej i kolejowej, rolę takich węzłów powinny pełnić wybrane przystanki komunikacji miejskiej, które należy wyposażać w wiaty przystankowe i dynamiczną informację o rzeczywistych odjazdach pojazdów.

Drugim aspektem dezintegracji oferty przewozowej transportu publicznego w Piotrkowie Trybunalskim jest brak wspólnego biletu (zwłaszcza okresowego), umożliwiającego korzystanie z usług operatora komunalnego i przewoźników prywatnych na całym obszarze funkcjonowania tego transportu.

Z punktu widzenia zasad kształtowania polityki zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, taka sytuacja wymaga wprowadzenia określonych działań, prowadzących do integracji transportu publicznego. Zakres działań proponowanych do 2020 r. przedstawiono w tabeli 24.

Tab. 24. Zintegrowana organizacja rynku transportu publicznego w gminach Piotrków Trybunalski, Grabica i Wola Krzysztoporska oraz w gminach, z którymi podpisane zostaną porozumienia komunalne

Zakres integracji	Sposób realizacji	Termin
Integracja biletowa	Wprowadzenie zintegrowanego biletu okresowego ładowanego na karcie elektronicznej	2015
Węzły i przystanki przesiadkowe	Wytypowanie przystanków węzłowych wyposażonych w dynamiczną informację o rzeczywistych odjazdach pojazdów. Doprowadzenie do integracji rozkładów jazdy w węzłach przesiadkowych w ramach komunikacji miejskiej oraz komunikacji miejskiej i regionalnej	2016
Wspólny organizator przewozów	Zlecenie działowi komunikacji miejskiej w MZDiK działań z zakresu przygotowania i realizacji procesu integracji	2013

Źródło: Opracowanie własne.

Cena biletu zintegrowanego powinna kształtować się na atrakcyjnym dla pasażerów poziomie, zachęcającym do kupowania tego biletu i zwiększenia zakresu korzystania z usług transportu publicznego. Z drugiej strony, cena tego biletu musi uwzględniać możliwy wzrost dopłat z budżetu do komunikacji miejskiej – w celu zrekompensowania operatorowi komunalnemu i przewoźnikom prywatnym utraconych przychodów w związku z wprowadzeniem biletu zintegrowanego o atrakcyjnej cenie, a więc relatywnie tańszego. Ostateczny poziom cen i wysokość dopłaty budżetowej oraz przewidywany wpływ tego biletu na popyt, w tym zdolność do generowania nowego popytu powinien być przedmiotem analizy ekonomiczno-finansowej, którą należałoby przeprowadzić do końca 2013 r.

Alternatywnym rozwiązaniem, zapewniającym integrację taryfy, byłoby powierzenie jednemu podmiotowi funkcji emitenta biletów na przewozy miejskie, realizowane przez wszystkie obecne na opisywanym rynku podmioty: operatora komunalnego i przewoźników prywatnych. Ze względu na ograniczoną skalę działania komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim i wynikający z niej brak uzasadnienia ekonomicznego dla powierzenia roli emitenta biletów wyspecjalizowanej jednostce organizatorskiej (MZDiK), możliwe byłoby powierzenie tej roli MZK Sp. z o.o. w Piotrkowie Trybunalskim. W takim przypadku całą sieć komunikacyjną obsługiwałoby około 35 pojazdów, w tym 10-15 pojazdów w ramach prywatnego podwykonawstwa.

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

Docelowy pożądany poziom usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2020 r. przedstawiono w tab. 25.

Tab. 25. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2020 r.

Postulat przewozowy	Docelowy pożądaný poziom realizacji w 2020 r.
Bezpośredniość	Zapewnienie wszystkich statystycznie istotnych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji komunikacyjnych mieszkańców miasta lub pasażerów komunikacji miejskiej
Częstotliwość	Standardy częstotliwości obowiązujące na liniach priorytetowych / podstawowych / uzupełniających: w dniu powszednim – w godzinach 6-16: 15/30/45-60 min, w pozostałych porach: 20/30/60 i 30/60/60 min w sobotę – w godzinach 8-14: 20/40/60 min, w pozostałych porach 30/60/60 min w niedzielę: 30/60/60 min, przy mniejszej niż w sobotę liczbie funkcjonujących linii
Dostępność	Gęstość przystanków/km ² : 3,70-3,90 Udział przystanków wyposażonych w wiaty przystankowe: 50%
Informacja	Zintegrowana informacja o usługach w Internecie Wprowadzenie dynamicznej informacji na wytypowanych przystankach węzłowych Zwiększenie zakresu informacji eksponowanych w pojazdach – tablice lub wyświetlacze wewnętrzne z przebiegiem trasy (kolejne przystanki)
Koszt	Relacja ceny biletu okresowego do jednorazowego: 1:24-28 Wprowadzenie biletu 30- lub 60- minutowego i 24-godzinnego Wprowadzenie zintegrowanego biletu okresowego sieciowego, ważnego na wszystkich liniach komunikacji miejskiej
Niezawodność	Wskaźnik realizacji rozkładu jazdy mierzony liczbą wykonanych kursów: 99,9-100,0%
Prędkość	Utrzymanie co najmniej obecnego poziomu prędkości komunikacyjnej
Punktualność	Udział odjazdów opóźnionych do 3 min: 5-10% Udział kursów przyspieszonych pow. 1 min: mniejszy niż 1%
Rytmiczność	Utrzymanie zasady rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędnej wytycznej do konstrukcji rozkładów jazdy, dążenie do rytmicznych odjazdów także w ramach każdej z linii
Wygoda	Wskaźnik przeciętnego wieku taboru do 6 lat, dodatkowe wyposażenie pojazdów, zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania: klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej; monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu.

Źródło: Opracowanie własne.

Narzędziem do uzyskania pożądanego stanu jakości usług komunikacji miejskiej będzie sukcesywna wymiana taboru na proekologiczny. Za minimalny standard czystości spalin autobusów wprowadzonych w miejsce obecnie eksploatowanych, należy uznać normę EURO-5.

Gmina miejska Piotrków Trybunalski, jako organizator przewozów użyteczności publicznej, zgodnie z zapisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, powinna mieć większy niż obecnie wpływ na rodzaj i wyposażenie taboru, nabywanego i eksploatowanego przez operatora. W umowie o świadczenie usług przewozowych z operatorem należy określić graniczne parametry techniczne, które powinien spełniać tabor przeznaczony do wykonywania przewozów użyteczności publicznej.

Zapisy te powinny dotyczyć:

długości pojazdów;

wymaganej minimalnej mocy silnika i normy czystości spalin;

rodzaju skrzyni biegów (skrzynia automatyczna zapewnia większą wygodę podróży);

liczby miejsc ogółem oraz liczby miejsc siedzących (dla pasażerów), rozplanowania tych miejsc i liczby miejsc dostępnych z poziomu niskiej podłogi (nie na podestach);

liczby drzwi dla pasażerów, ich układu oraz minimalnej szerokości;

poziomu podłogi oraz kwestii niedopuszczalności stopni poprzecznych wewnątrz pojazdu;

przyklęku prawej strony pojazdu, ułatwiającego wejście osobom niepełnosprawnym;

miejsca na wózki – usytuowania i wielkości;

minimalnej liczby okien otwieranych (przesuwanych lub uchylnych) w przedziale pasażerskim;

minimalnej liczby uchylnych wywietrzników (klap) dachowych;

ewentualnego wyposażenia pojazdów w klimatyzację przedziału pasażerskiego i sposobu jej użytkowania;

sposobu oświetlania wnętrza pojazdu;

wyposażenia w urządzenia sygnalizacyjne dla pasażerów (przyciski „Stop” i „Przyklęk”);

liczby kasowników i ich usytuowania;

zakresu i sposobu prezentowania informacji liniowej;

kolorystyki zewnętrznej;

sposobu ekspozycji reklam.

21. Organizacja systemu informacji dla pasażerów

Docelowy system informacji dla pasażerów do 2020 r. obejmować będzie:

zintegrowaną informację na przystankach;

informację w pojazdach;

zintegrowaną informację w Internecie i telefonach komórkowych.

Tab. 26 . Docelowy system informacji dla pasażerów publicznego transportu zbiorowego w gminach Piotrków Trybunalski, Grabica i Wola Krzysztoporska

Część składowa systemu	Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności
Zintegrowana informacja na przystankach	wydruki rozkładów jazdy na przystankach informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów w wiatach przystankowych dynamiczna informacja o przyjazdach i odjazdach pojazdów na przystankach węzłowych mapy i schematy sieci komunikacyjnej w wiatach przystankowych
Informacja w pojazdach	tablice kierunkowe świetlne informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów informacja głosowa (jako opcja)
Zintegrowana informacja w Internecie	informacja o rozkładach jazdy informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów

i telefonach komórkowych	wyszukiwarka połączeń schematy węzłów przesiadkowych
-----------------------------	---

Źródło: Opracowanie własne.

22. Kierunki rozwoju transportu publicznego

Kierunki rozwoju transportu publicznego w Piotrkowie Trybunalskim i gminach ościennych powinny być zgodne ze „zrównoważonym rozwojem podstawowych funkcji zagospodarowania miasta, zakładającym harmonizowanie interesów publicznych i prywatnych z zachowaniem wartości przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych”.# Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego w gminach Piotrków Trybunalski, Grabica i Wola Krzysztoporska oraz innych, z którymi ewentualnie podpisane zostaną porozumienia komunalne, są:

prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze, źródła ruchu, ochronę środowiska, dostęp do infrastruktury (p. 2.3-2.9 planu transportowego);

uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne scharakteryzowane w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i przywołane w p. 5.2. planu transportowego;

przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta, szczegółowo opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;

założenia rozwoju systemu komunikacyjnego przedstawione w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta oraz w innych dokumentach strategicznych;

zasady dostępu do infrastruktury komunikacyjnej (p 2.7 planu transportowego);

uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego (p. 2.6 planu transportowego).

Do głównych uwarunkowań rozwoju sieci transportu publicznego, wynikających z założonych kierunków rozwoju przestrzennego miasta do 2020 r. należą:

stworzenie centrum rekreacji i wypoczynku na terenach wokół zbiornika Bugaj;

tworzenie terenów mieszkaniowych na osiedlach: Jeziorna I, Jeziorna II i Pawłowska;

rozwój osiedla mieszkaniowego pomiędzy ulicami Wierzejską i Broniewskiego;

przeznaczenie rejonów ulic: Rakowskiej, Miast Partnerskich i Wolborskiej dla lokalizacji usług i jednorodzinnej zabudowy mieszkaniowej;

przeznaczenie rejonu ul. Sulejowskiej dla lokalizacji usług o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²;

przeznaczenie rejonu al. Sikorskiego i ul. Dmowskiego dla lokalizacji usług z dopuszczeniem o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m² i zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej;

rezygnacja z budowy północnej obwodnicy śródmiejskiej (pomiędzy ulicami Łódzką i Rakowską) oraz Trasy Wojska Polskiego BIS;

przebudowa i modernizacja ciągów ulicznych wymienionych w studium (s. 196), a niezrealizowanych do 2012 r.

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

23. Przyjęte zasady planowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego

W okresie planowania (do 2020 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

24. Rytmicznie co dwa lata (w przekrojowym okresie – w miesiącach: marzec – kwiecień lub październik – listopad) prowadzone będą badania marketingowe:

wielkości popytu;

przekrojowej struktury popytu;

rentowności kursów wykonywanych poza granice miasta.

25. Co 4 lata prowadzone będą badania marketingowe wielkości popytu w okresie wakacji.

26. Do 2015 r. przeprowadzone zostaną kompleksowe badania potrzeb przewozowych, popytu oraz preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Piotrkowa Trybunalskiego, których wyniki stanowią będą wytyczne dla kształtowania oferty przewozowej i określania wymogów technicznych w stosunku do taboru operatora.

27. Rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych.

28. Za konstruowanie rozkładów jazdy w przewozach użyteczności publicznej odpowiedzialna będzie gmina miejska Piotrków Trybunalski lub jej wyspecjalizowana jednostka (MZDiK).

29. Konstrukcja taryfy, począwszy od 2013 r. zakładać będzie wzrost udziału biletów okresowych (docelowo do 40-50%) w przychodach i wprowadzenie nowych rodzajów biletów: 30- lub 60-minutowego i 24-godzinnego w 2013 r. i zintegrowanego do 2015 r.

30. Na podstawie wyników badań potrzeb przewozowych, popytu oraz preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Piotrkowa Trybunalskiego zostaną wytypowane węzły przesiadkowe integrujące komunikację miejską oraz miejską i regionalną.

31. Realizowane inwestycje taborowe i infrastrukturalne będą uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych.

32. Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej w Piotrkowie Trybunalskim i gminach ościennych

Kierunki rozwoju transportu publicznego w Piotrkowie Trybunalskim i gminach, w których gmina realizować będzie funkcję organizatora wskazują, że – w warunkach ustabilizowania obecnej struktury podaży usług – do 2020 r. sieć tego transportu nie będzie wymagać radykalnej przebudowy. Istotna modyfikacja oferty przewozowej niezbędna będzie jednak w sytuacji utrzymania się obecnego trendu rezygnowania ze świadczenia usług przez przewoźników prywatnych – lukę po nich muszą wypełnić przewozy użyteczności publicznej.

Planowany układ sieci komunikacyjnej i parametry rozkładów jazdy

W zakresie podstawowych parametrów oferty przewozowej w wariantach zachowania obecnej struktury podaży usług przewozowych, zakłada się funkcjonowanie – tak jak obecnie – 10 linii autobusowych, obsługiwanych 26-28 pojazdami (rezerwa 2 pojazdy na zniwelowanie skutków kongestii drogowej), realizującymi łącznie w skali roku 1,6 mln wozokilometrów.

W wariantach niezbędnym do wprowadzenia w przypadku wycofania się z rynku wszystkich przewoźników prywatnych, założyć należy funkcjonowanie 12 linii autobusowych, obsługiwanych 34-36 pojazdami, realizującymi rocznie 2,4 mln wozokilometrów. Ze względu na bardzo niską jakość funkcjonowania prywatnej komunikacji minibusowej, zasadne byłoby jednak już w 2013 r. zwiększenie zakresu funkcjonowania sieci przewozów użyteczności publicznej – do poziomu 31-32 pojazdów w ruchu, wykonujących rocznie 1,95 mln, nadal w ramach 10 linii autobusowych. Rozwiązanie to zapewni właściwy zakres obsługi komunikacyjnej Piotrkowa Trybunalskiego nawet w sytuacji nagłego wycofania się niektórych przewoźników minibusowych z obsługi swoich linii lub znaczącego ograniczenia liczby kursów realizowanych na tych liniach. Aby zachować racjonalny poziom kosztów świadczonych usług w warunkach zwiększenia ich ilości, wskazane byłoby – poprzez stosowne zapisy w umowie powierzeniowej – zezwolenie operatorowi komunalnemu podzlecenia niektórych zadań przewozowych prywatnym podwykonawcom.

Planowana taryfa

W latach 2013-2015 zostanie zmodyfikowana taryfa piotrkowskiej komunikacji miejskiej. Główne zmiany będą dotyczyć:

zmiany relacji biletów okresowych i jednorazowych, w celu zwiększenia udziału biletów okresowych w przychodach ze sprzedaży, docelowo do 50% (stopniowo – od 2013 r.);

uzupełnienia taryfy o bilety przesiadkowe (30- lub 60-minutowe) i bilety 24-godzinne (2013 r.);

wprowadzenia biletu zintegrowanego, uprawniającego do korzystania z usług MZK w Piotrkowie Trybunalskim i przewoźników prywatnych; wprowadzenie biletu zintegrowanego zostanie poprzedzone analizą ekonomiczno-finansową tego przedsięwzięcia, w celu określenia jego kosztów – koniecznego wzrostu dopłaty budżetowej, w celu zrekompensowania przewoźnikom i operatorowi utraconych przychodów (do 2015 r.);

niezwiększania zakresu uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, a nawet ewentualnej rezygnacji z biletu socjalnego;

wycofania ze sprzedaży papierowych biletów okresowych (do końca 2013 r.);

zwiększenia do 10 liczby stacjonarnych punktów ładowania kart (do końca 2013 r.).

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

Planowane inwestycje infrastrukturalne i taborowe

W ramach planowanych inwestycji infrastrukturalnych do 2016 r. zostaną wytypowane przystanki przesiadkowe (węzłowe), na których zostanie zainstalowany system dynamicznej informacji o rzeczywistym czasie odjazdów pojazdów z przystanku.

Celowe byłoby uruchomienie Biura Obsługi Klienta piotrkowskiej komunikacji miejskiej, dysponującego informacjami o kursach i taryfie nie tylko operatora, ale i wszystkich przewoźników. W Biurze Obsługi Klienta możliwe byłoby nabycie każdego rodzaju biletu przewidzianego w taryfie. Najdogodniejszą dla pasażerów lokalizacją Biura Obsługi Klienta, byłby wyremontowany budynek dworca kolejowego. Lokalizowanie biur obsługi klienta w odrestaurowanych budynkach dworców kolejowych jest obecnie dobrą praktyką w wielu miastach w kraju.

Zakupy nowych pojazdów nadal pozostaną w gestii operatora komunalnego i przewoźników prywatnych. Do końca 2012 r. opracowany zostanie zestaw granicznych parametrów technicznych, charakteryzujących tabor autobusowy wykorzystywany w przewozach użyteczności publicznej. Parametry te uwzględnione zostaną w umowie z operatorem.

W umowie z operatorem zawarty zostanie również plan zakupów taborowych na lata 2013-20, precyzujący liczbę nabywanych w każdym roku pojazdów i ich wiek. Pożądane byłoby przyjęcie zasady zakupu rocznie co najmniej jednego fabrycznie nowego pojazdu. Ewentualne zwiększenie liczby nabywanego nowego taboru mogłoby nastąpić w przypadku pojawienia się możliwości pozyskania wsparcia dla zakupów taborowych ze środków Unii Europejskiej w kolejnym okresie programowania.

Planowana efektywność ekonomiczno-finansowa

Planowane zmiany dotyczące kształtu sieci komunikacyjnej, jej parametrów wynikających z rozkładów jazdy oraz taryfy i inwestycji, a także założone zmiany w popycie, wpłyną na wskaźnik odpłatności piotrkowskiej komunikacji miejskiej. Za optymalne należy uznać utrzymanie do 2020 r. wskaźnika odpłatności na poziomie 40%. Efekt ten osiągnąć można z jednej strony poprzez narzędzia taryfowe i związane z efektywnym kształtowaniem oferty przewozowej (trasy linii, rozkłady jazdy), a z drugiej strony – przez zobowiązanie operatora umową do świadczenia usług przewozowych na określonym poziomie jakościowym, przy racjonalnym – i na bieżąco kontrolowanym przez organizatora – poziomie kosztów. Wszelkie zmiany taryfowe powinny być poprzedzane analizami ekonomiczno-finansowymi skutków ich wprowadzenia.

Przy założonym poziomie wskaźnika odpłatności, roczną wysokość dopłat budżetowych do piotrkowskiej komunikacji miejskiej – w wariancie zachowania obecnej struktury podaży rynku – można oszacować na 6,5-7,7 mln zł (w cenach z 2012 r.).

Monitorowanie realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Piotrkowie Trybunalskim

W tabeli 27 przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej w Piotrkowie Trybunalskim, umożliwiających bieżące monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego.

Tab. 27. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Piotrkowie Trybunalskim

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym	Dostępność podmiotowa: udział pojazdów niskopodłogowych w inwentarzu operatora i przewoźników stosunek ceny biletów do przeciętnego wynagrodzenia relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego Dostępność przestrzenna: liczba przystanków na 1 km ²
Redukcja negatywnego wpływu transportu na zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców	Struktura pojazdów w inwentarzu w przekroju norm czystości spalin
Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz efektu cieplarnianego i zużycia energii	Struktura pojazdów w inwentarzu w przekroju norm czystości spalin
Efektywność ekonomiczna transportu osób	Wskaźnik odpłatności usług [%] Amortyzacja taboru/koszty ogółem [%]
Integracja transportu	Zakres usług (odsetek oferty przewozowej mierzonej pracą eksploatacyjną) objęty wspólnym (zintegrowanym) biletom. Liczba sprzedawanych biletów zintegrowanych
System taryfowy i inne elementy oferty przewozowej	Wielkość popytu Struktura popytu Wskaźniki odpłatności usług w przekroju linii i obszarów
Dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych	Kompleksowe badania marketingowe potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań transportowych

Spis tabel

Tab. 1. Struktura ludności Piotrkowa Trybunalskiego w latach 2007-2011

Tab. 2. Saldo migracji ludności Piotrkowa Trybunalskiego w latach 2007-2011

Tab. 3. Liczba przedszkoli, szkół w Piotrkowie Trybunalskim oraz liczba uczęszczających do nich dzieci i uczniów – wg stanu na dzień 31 grudnia 2011 r.

Tab. 4. Liczba uczelni wyższych i studentów w Piotrkowie Trybunalskim wg stanu na dzień 31 grudnia 2011 r.

Tab. 5. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim – stan na 31 grudnia 2011 r.

Tab. 6. Struktura wielkości podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w Piotrkowie Trybunalskim – wg stanu na dzień 31 grudnia 2011 r.

Tab. 7. Struktura podmiotów gospodarczych w Piotrkowie Trybunalskim wg sekcji PKD – stan na 31 grudnia 2011 r.

Tab. 8. Struktura własnościowa podmiotów gospodarczych w Piotrkowie Trybunalskim – stan na 31 grudnia 2011 r.

Tab. 9. Normy zanieczyszczeń EURO dla silników wysokoprężnych

Tab. 10. Lokalizacja największych szkół i uczelni wyższych w Piotrkowie Trybunalskim – stan na 31 grudnia 2011 r.

Tab. 11. Lokalizacja największych podmiotów gospodarczych w Piotrkowie Trybunalskim – stan na 31 grudnia 2011 r.

Tab. 12. Wielkopowierzchniowe obiekty gospodarcze w Piotrkowie Trybunalskim – stan na 31 grudnia 2011 r.

Tab. 13. Główne obiekty sportowe w Piotrkowie Trybunalskim – stan na 31 grudnia 2011 r.

Tab. 14. Charakterystyka popytu na usługi komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim – 2011 r.

Tab. 15. Zmiany w wielkości popytu i pracy eksploatacyjnej komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim w latach 2004-2011

Tab. 16. Zmiany w wielkości popytu i pracy eksploatacyjnej na liniach MZK Sp. z o.o. w Piotrkowie Trybunalskim w latach 2004-2011

Tab. 17. Relacje tras, liczba kursów i praca eksploatacyjna na liniach komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim – stan na 31 maja 2012 r.

Tab. 18. Miejscowości obsługiwane liniami piotrkowskiej komunikacji miejskiej – stan na 31 maja 2012 r.

Tab. 19. Maksymalne napełnienie w pojazdach i średnia odległość przejazdu w komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim – 2011 r.

Tab. 20. Charakterystyka planowanej sieci komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim 2015 r. i 2020 r.

Tab. 21. Finansowanie usług transportu publicznego w Piotrkowie Trybunalskim – plan na 2012 r. Tab. 22. Ocena realizacji postulatów przewozowych w transporcie publicznym Piotrkowa Trybunalskiego i zalecenia dotyczące ich poprawy

Tab. 23. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w Piotrkowie Trybunalskim – 2012 r.

Tab. 24. Zintegrowana organizacja rynku transportu publicznego w gminach Piotrków Trybunalski, Grabica i Wola Krzysztoporska oraz w gminach, z którymi podpisane zostaną porozumienia komunalne

Tab. 25. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2020 r.

Tab. 26. Docelowy system informacji dla pasażerów publicznego transportu zbiorowego w gminach Piotrków Trybunalski, Grabica i Wola Krzysztoporska

Tab. 27. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego transportu publicznego w Piotrkowie Trybunalskim

Spis rysunków

Rys. 1. Struktura wiekowa mieszkańców Piotrkowa Trybunalskiego w 2011 r.

Rys. 2. Prognoza liczby samochodów osobowych dla Piotrkowa Trybunalskiego do 2020 r.

Rys. 3. Podział Piotrkowa Trybunalskiego na sektory komunikacyjne 26

Rys. 4. Rozkład popytu na usługi komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim w dniu powszednim – 2011 r.

Rys. 5. Rozkład popytu na usługi komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim w sobotę – 2011 r.

Rys. 6. Rozkład popytu na usługi komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim w niedzielę – 2011 r.

Rys. 7. Prognoza popytu i pracy eksploatacyjnej komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim do 2020 r. – wariant pasywny

Rys. 8. Prognoza popytu i pracy eksploatacyjnej komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim do 2020 r. – wariant aktywny

Rys. 9. Przewidywany udział komunikacji miejskiej w zaspokajaniu potrzeb przewozowych mieszkańców Piotrkowa Trybunalskiego do 2020 r. w wariantcie polityki aktywnej

Rys. 10. Prognozowana więźba podróży publicznego transportu zbiorowego w 2015 r.

Rys. 11. Prognozowana więźba podróży publicznego transportu zbiorowego w 2020 r.

Rys. 12. Struktura rocznej pracy eksploatacyjnej komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim – plan na 2012 r.

Rys. 13. Schemat organizacji rynku przewozów transportu publicznego w Piotrkowie Trybunalskim w 2011 r.

Źródła

Porozumienie Międzygminne nr 1453/IMU/S/P/11 z dnia 2 grudnia 2011 r.

Porozumienie Międzygminne nr 1454/IMU/S/P/11 z dnia 2 grudnia 2011 r.

Studium Komunikacyjne Piotrkowa Trybunalskiego. Etap I – stan istniejący. Kraków, październik 1998 r., s. 10-12.

Ustawa z dn. 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Dz. U. z 2011 r., Nr 5 poz. 313.
Ustawa z dn. 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Dz. U. z 2001 r., Nr 125, poz. 1371.

Załącznik nr 2 do Uchwały Nr XX/383/12 Rady Miasta Piotrkowa Trybunalskiego z dnia 18 kwietnia 2012 r. w sprawie zmiany Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Piotrkowa Trybunalskiego.

Zmiana studium kierunków i uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego Piotrkowa Trybunalskiego. Łódź, listopad 2011, s. 174. Załącznik do Uchwały XVI/297/11 Rady Miasta Piotrkowa Trybunalskiego z dnia 30 listopada 2011 r.

Uzasadnienie

Obowiązek opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Piotrkowa Trybunalskiego nałożyła ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, w której określono też obowiązkowe elementy tego planu tj.:

- 1) sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów zleconych przewoźnikom przez danego organizatora,
- 2) ocena i prognozy potrzeb przewozowych,
- 3) przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- 4) preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- 5) zasady organizacji rynku przewozów,
- 6) pożądaný standard usług przewozowych wykonywanych na zlecenie organizatora,
- 7) przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Miasta Piotrkowa Trybunalskiego jest zaplanowanie do 2020 r. przewozów wykonywanych na zlecenie Gminy, na obszarze miasta Piotrkowa Trybunalskiego i gmin sąsiednich (z którymi władze Piotrkowa Trybunalskiego – jako organizator transportu – podpisały porozumienia w zakresie lokalnego transportu zbiorowego lub takie porozumienia zamierzają w najbliższym czasie podpisać), zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju transportu, które wynikają z istotnego znaczenia mobilności dla rozwoju społeczno gospodarczego i negatywnych następstw niekontrolowanego rozwoju motoryzacji indywidualnej.

W ramach przyjętej, w opracowanym dla naszego miasta planie, zasady zrównoważonego rozwoju, podstawowe znaczenie ma dążenie do racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze Piotrkowa Trybunalskiego i gmin ościennych. Racjonalność ta zdeterminowana jest:

- koniecznością zapewnienia ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy w dostosowaniu do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym oczekiwanej dostępności dla osób niepełnosprawnych,
- dążeniem do zapewnienia wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, tworzących realną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym,
- koniecznością koordynacji planu rozwoju transportu lokalnego z planami rozwoju transportu w regionie i w kraju oraz z planami rozwoju przestrzennego miasta,
- redukcją negatywnego oddziaływania transportu na środowisko,
- efektywnością ekonomiczno-finansową określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej.

Zaprezentowana w planie transportowym wizja transportu publicznego w Piotrkowie Trybunalskim i w gminach ościennych objętych obsługą piotrkowskiego organizatora, zakłada funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym.

Plan został opracowany przez wyspecjalizowaną w tym zakresie firmę Public Transport Consulting Marcin Gromadzki. Zgodnie ze zobowiązaniem ustawowym, plan poddany został konsultacjom społecznym.