

Projekt

z dnia 17 listopada 2025 r.

Zatwierdzony przez

**UCHWAŁA NR/..../2025
RADY POWIATU W BEŁCHATOWIE**

z dnia 2025 r.

w sprawie uchwalenia "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Bełchatowskiego w perspektywie do 2035 r."

Na podstawie art. 12 pkt 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie powiatowym (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 107, 1907), art. 9 ust.1 pkt 3 lit. a oraz ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 285, 1173) Rada Powiatu w Bełchatowie uchwala, co następuje:

§ 1. Uchwala się "Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Bełchatowskiego w perspektywie do 2035 r.", w brzmieniu stanowiącym załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu w Bełchatowie.

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

Przewodniczący Rady Powiatu

Marek Chrzanowski

STAROSTA

Jacek Zatorski

Projekt pod względem formalno-prawnym

nie budzi zastrzeżeń Nr

CCG/25 17.11.2025r.

p.o. KIEROWNIK REFERATU
ds. wydawania uprawnień kierowania pojazdami
nadzoru nad OSK, SKP, transportu i dróg

mgr Marta Różyło

NACZELNIK
Wydziału Komunikacji i Dróg

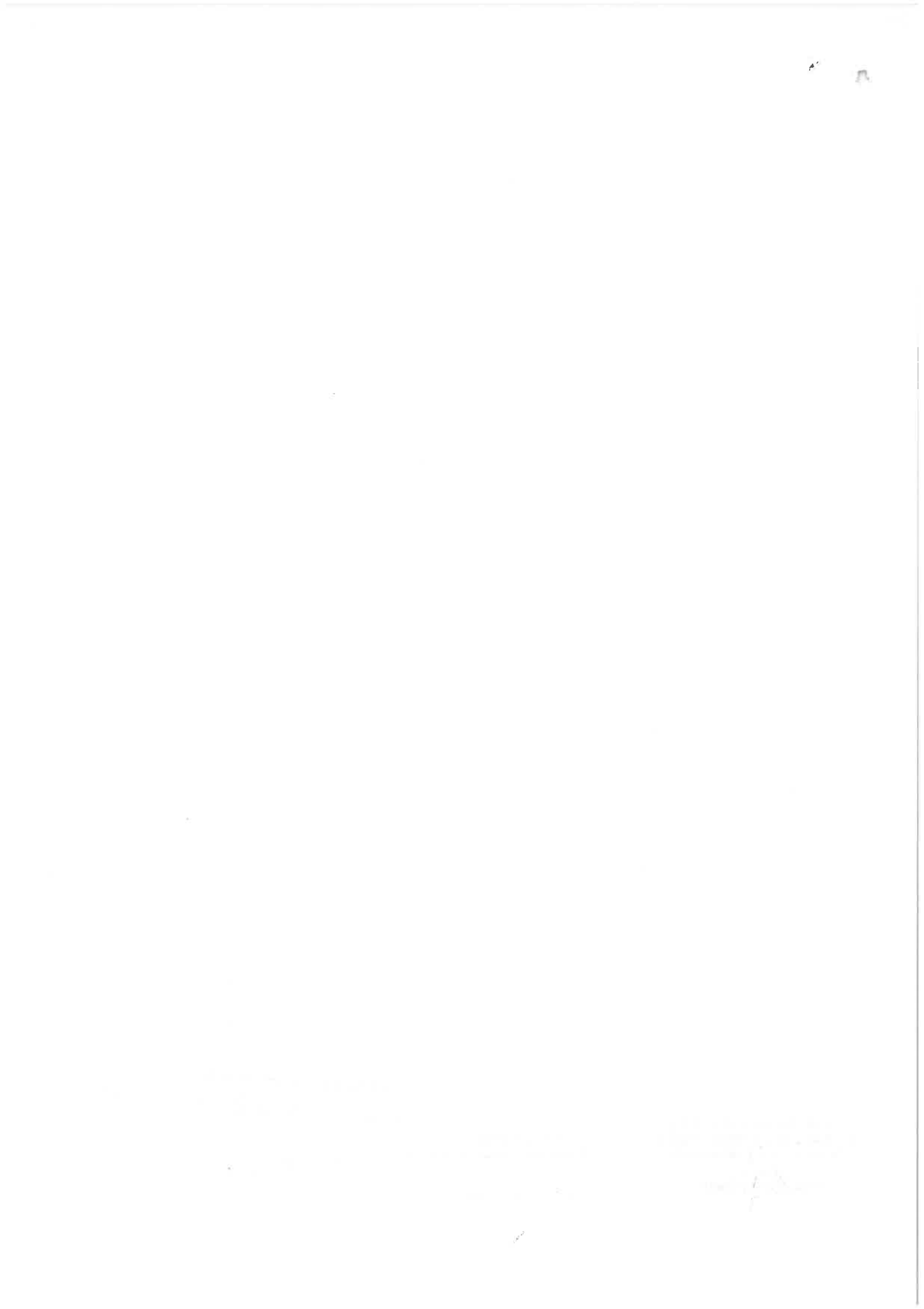
mgr Edyta Sar

RADCA PRAWNY

Bartłomiej Krasiński

CZŁONEK ZARZĄDU

Marek Jasiński



Uzasadnienie

Zgodnie z art. 9 ust. 1 pkt 3 lit. a i ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r., poz. 285) plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego zwany dalej „planem transportowym” w przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej opracowuje powiat liczący co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Bełchatowskiego w perspektywie do 2025 r.” uchwalony przez Radę Powiatu Uchwałą nr X/69/2015 z dnia 26 sierpnia 2015 r. obowiązuje do końca bieżącego roku.

Zarząd Powiatu w Bełchatowie zamierza podjąć uchwałę w sprawie bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem o świadczenie w 2026 r. usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie zbiorowym na terenie Powiatu Bełchatowskiego (obejmujących sieć komunikacyjną, przedstawioną w planie transportowym) oraz wystąpić z wnioskiem do Wojewody Łódzkiego o dopłatę w roku 2026 do przewozów o charakterze użyteczności publicznej dla 9 linii komunikacyjnych. Powiat zobowiązany będzie dopłacić do kwoty deficytu na danej linii komunikacyjnej nie mniej niż 10 proc. ze środków własnych (wartość rekompensaty wyniesie maksymalnie 2.235.491,60 zł: dopłata w formie dofinansowania realizacji zadania własnego organizatora w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej – 1.995.974,70 zł, wkład własny – 239.516,96 zł). Na dzień podjęcia uchwały nie sposób oszacować kosztów finansowych po roku 2026, związanych z uchwaleniem planu transportowego.

W związku z powyższym podjęcie uchwały w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Bełchatowskiego w perspektywie do 2035 roku” jest zasadne.

STAROSTA
Jacek Zatorski

p.o. KIEROWNIK REFERATU
ds. wydawania uprawnień kierowania pojazdami
nadzoru nad GSK, SKP, transportu i dróg

mgr Marta Różyło

Załącznik do uchwały .../.../2025

Rady Powiatu w Belchatowie

z dnia 2025 r.



STAROSTWO POWIATOWE W BELCHATOWIE
PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU
ZBIOROWEGO
DLA POWIATU BELCHATOWSKIEGO W PERSPEKTYWIE DO 2035 R.

- PLAN TRANSPORTOWY

Opracowany przez:

Wydział Komunikacji i Dróg

Edyta Sar

Marta Różyło

Joanna Sikora

Belchatów, 2025

SPIS TREŚCI

1. Wstęp	4
1.1 Organizator transportu publicznego w powiecie bełchatowskim oraz jego zadania	4
1.2 Cel opracowania planu	5
1.3 Zakres planu	6
2. Sieć komunikacyjna	7
2.1 Komunikacja drogowa	7
2.2 Komunikacja autobusowa	17
2.3 Komunikacja kolejowa	22
2.4 Transport lotniczy	27
3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu bełchatowskiego	28
3.1 Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego powiatu bełchatowskiego	29
3.1.1 Powiat bełchatowski	29
3.1.2 Jednostki samorządowe wchodzące w skład Powiatu Bełchatowskiego	30
3.2 Inwestycje drogowe	33
3.3 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej	34
3.4 Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	42
3.5 Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	56
4. Przewidywane finansowanie usług przewozowych	57
4.1 Rentowność linii komunikacyjnych	63
5. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środka transportu	65
5.1 Wskaźnik motoryzacji	65
5.2 Analiza badań ankietowych przeprowadzonych na potrzeby przygotowywanego planu transportowego.	66
6. Zasady organizacji rynku przewozów	72
6.1 Powiat bełchatowski jako organizator publicznego transportu zbiorowego	72
6.2 Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego	73
6.3 Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat bełchatowski	74

7. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej - informacje ogólne	75
7.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego	79
7.2 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	80
7.3 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróży do infrastruktury przystankowej.	81
8. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	82
9. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu belchatowskiego	86
10. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu belchatowskiego	89

1. Wstęp

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Bełchatowskiego powstał w oparciu o projekt planu transportowego. Wszelkie opracowania statystyczne, analizy i prognozy oraz część graficzna niniejszego planu, pochodzą z przedmiotowego projektu. Projekt planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu bełchatowskiego, jako akt prawa miejscowego, poddany został konsultacjom społecznym, wymaganym przepisami prawa. Ich celem było poinformowanie społeczności powiatu bełchatowskiego o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji oraz stworzenie mieszkańcom możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Zgodnie z dyspozycją przepisu art. 11 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 285, 1173; dalej: u.p.t.z.), w opracowanym przez starostę planie, uwzględniono plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (Uchwała Nr XVII/178/15 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 27 października 2015 r.) wraz z aktualizacją Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 przyjętą przez Sejmik Województwa Łódzkiego Uchwałą Nr LI/605/22 z dnia 20 grudnia 2022 r.

Ze względu na swój charakter dokument określa podstawowe ramy funkcjonowania transportu organizowanego przez powiat bełchatowski, szczegółowe decyzje pozostawiając bieżącej działalności organizatorskiej, co pozwala na efektywne i przewidywalne kształtowanie oferty przewozowej.

1.1. Organizator transportu publicznego w powiecie bełchatowskim oraz jego zadania

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym definiuje pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego. Jest nim właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze (art. 4 ust. 1 pkt 4).

Zgodnie z art. 9 pkt 3 lit. a) ww. aktu prawnego plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, opracowuje powiat liczący co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich. Określone w ustawie zadania organizatora wykonuje w przypadku powiatu - Starosta.

Zgodnie z art. 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do zadań organizatora należy: planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego, zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Podstawowym narzędziem służącym realizowaniu pierwszego zadania jest opracowanie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z zasadami ujętymi w Rozdziale 2 ustawy.

1.2. Cel opracowania planu

Celem opracowania „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Bełchatowskiego” (zwanego w dalszej części opracowania także „planem transportowym”) jest wskazanie rozwiązań w obszarze przewozów pasażerskich na terenie powiatu, w tym przede wszystkim określenie sieci transportowej, na której organizator (powiat bełchatowski) organizuje przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

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

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

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

Plan transportowy może wspomagać dalsze zmniejszanie poziomu emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych poprzez promowanie działań, mających na celu m. in.: popularyzację środków

transportu zbiorowego, promocję ruchu rowerowego, eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe), działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu).

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

1.3. Zakres planu

Powiat opracowuje plan transportowy: w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich (innych niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie) lub któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze.

Zakres rzeczowy planu obszarowo obejmuje teren całego powiatu – a przedmiotowo:

1. sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
2. ocenę i prognozy potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej,
3. przewidywane finansowanie usług przewozowych,
4. preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
5. zasady organizacji rynku przewozów,
6. planowaną ofertę przewozową oraz pożądaný standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych,
7. przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera,
8. planowane kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

2. Sieć komunikacyjna

2.1. Komunikacja drogowa

Podstawowym elementem wpływającym na sprawne funkcjonowanie transportu publicznego oraz indywidualnego jest dobrze rozwinięta sieć dróg.

Mapa 1. Mapa dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych.



Mapa 1a. Lokalizacja wschodniej oraz północnej obwodnicy Bełchatowa.



Źródło: <https://belchatow.naszemiasto.pl/>

Drogi krajowe

Przez obszar powiatu bełchatowskiego przebiega jedna droga krajowa. Jej długość i przebieg znajduje się w tabeli poniżej.

Tabela 1. Wykaz dróg krajowych na terenie powiatu bełchatowskiego.

Nr drogi	Przebieg	Długość (km)
74	granica powiatu wieluńskiego - Szczerców - Bełchatów - granica powiatu piotrkowskiego	46,4

Źródło: opracowanie własne.

Drogi krajowe to trasy służące możliwie szybkiemu przemieszczaniu się między dużymi ośrodkami miejskimi z pominięciem wsi i małych ośrodków miejskich. Uzupełnieniem dróg krajowych są drogi wojewódzkie oraz powiatowe.

Drogi wojewódzkie

Przez obszar powiatu bełchatowskiego przebiega pięć dróg wojewódzkich. Ich przebieg oraz długość znajduje się w tabeli poniżej.

Tabela 2. Wykaz dróg wojewódzkich na terenie powiatu bełchatowskiego.

Nr drogi	Przebieg	Długość (km)
473	granica z powiatem łaskim – Wadlew – granica z powiatem piotrkowskim	95,761
476	skrzyżowanie z DK 74 - Ludwików - Bełchatów - Dobrzelów - skrzyżowanie z DK 74	9
480	granica z powiatem łaskim - skrzyżowanie z DW483	5,3
483	granica z powiatem łaskim - Wypychów - Lubiec - Szczerców - granica z powiatem pajęczańskim	29,6
484	granica z powiatem łaskim - Zelów - Łobudzice - Bełchatów - Poręby - Wólka Łękańska - Łęka - granica z powiatem radomszczańskim	32,8
485	granica z powiatem pabianickim - Drużbice - Kałduny - Bełchatów (skrzyżowanie z DW 484)	19,8

Źródło: opracowanie własne.

Łączna długość dróg wojewódzkich w powiecie bełchatowskim to **96,5 km**.

Drogi powiatowe

Tabela 3. Wykaz dróg powiatowych na terenie powiatu bełchatowskiego.

Wykaz dróg powiatowych powiatu bełchatowskiego					
Lp.	Nr Drogi	Trasa		Przebieg drogi	Długość drogi (km)
		Miejscowość	ulica/droga		
1	1500 E		zamejska	Sulmierzyce - Kalisko	15,9
2	1900 E		zamejska	Chorzenice - Łękińsko	4,9
3	1901 E		zamejska	Sulmierzyce - Żłobnica	4,8
4	1902 E		zamejska	Bełchatów - Słok - Janów Nowy - Kaszewice - Kluki	16,4
5	1903 E	Zelów	ul. Dzielna	Zelów - Bujny Szlacheckie - Głupice	10,4
			ul. Bujnowska		
			zamejska		
6	1904 E		zamejska	Łobudzice - Bujny Szlacheckie	3,3
7	1905 E		zamejska	Drużbice - Rożniatowice - Ławy	10,7
8	1906 E		zamejska	Rawicz - Grabica	2,6
9	1907 E		zamejska	Zalesie - Walewice - Łęki - Chajczyny	9,9
10	1908 E		zamejska	Wieś Szczer. – Magdalenów - Kluki	13,2
11	1909 E		zamejska	Lubiec - Ciska - Parzno - Domiechowice - Bełchatów	17,9
			zamejska		
		Bełchatów	ul. Grabowa		
			ul. Cegielniana		
12	1910 E		zamejska	Parzno - Wola Mikorska - Adamów	4,1
13	1911 E	Bełchatów	ul. Sienkiewicza	Bełchatów - Myszaki - Niedyszyna	9
			ul. Olsztyńska		
			zamejska		
14	1912 E	Bełchatów	ul. Kwiatowa	Bełchatów - Bogdanów	10,7
			ul. Wolności		
			ul. Czyżewskiego		
			zamejska		

15	1913 E		zamiejska	Bełchatów - Bogdanów Kolonia	5
16	1914 E	Bełchatów	ul. Południowa	Bełchatów - Bukowa - Parzniewice	8
			zamiejska		
17	1915 E		zamiejska	Wólka Łękawska - Zawadów	3,5
18	1916 E		zamiejska	Łękawa - Bogdanów	9
19	1917 E		zamiejska	Chabielice - Trzys - Nowy Świat	22
20	1918 E		zamiejska	Szczerców - Osiny	8,7
21	1919 E		zamiejska	Kaszewice - Kurnos - Bełchatów	7
22	1920 E		zamiejska	Kluki - Parzno - Sromutka - Żelów	14,2
		Żelów	ul. Sienkiewicza		
23	1921 E		zamiejska	Kleszczów - Brudnice	4,5
24	1922 E	Żelów	ul. Mickiewicza	Żelów - Kurów	4,9
			zamiejska		
25	1923 E		zamiejska	Zawady - Dobrzelów	1,3
26	1924 E		zamiejska	Prądzew - Dąbrowa Rusiecka - Rusiec	5,3
27	1925 E		zamiejska	Wola Wiazowa - Mierzynów	2,1
28	1926 E		zamiejska	Konopnica - Wola Wiazowa	3,6
29	1927 E	Żelów	Pl. Dąbrowskiego	Żelów - Zagłówek - Kociszew - Głupice - Drużbice - Hucisko	24,4
			ul. Kilińskiego		
			zamiejska		
			zamiejska		
30	1928 E		zamiejska	Dęby Wolskie - st.kolejowa Rusiec	4,3
31	1929 E		zamiejska	Rusiec - Jastrzębice	4,5
32	1931 E	Bełchatów	ul. Piotrkowska		3,6
33	1932 E		Wyszyńskiego		2,1
34	1933 E		ul. Okrzei		1,2
35	1934 E		u. 1 Maja		1,1
36	1936 E		ul. Zamoście		2,5
37	2301 E		zamiejska	Malenia - Zagłówek	0,7
38	2306 E		zamiejska	Korczyńska - Wygiełzów - Kurów	5,2
39	2308 E		zamiejska	Rogoźno - Wygoda - Kącik - Mzurki	29,9

40	2309 E		zamejska	Chrzastawa - Szczercowska Wieś	3,7
41	2311 E		zamejska	Widawa - Wola Wiązowa - Kielczygłów	9
42	3500 E		zamejska	Pajęczno - gr. Pow. - Chabielice	0,9
43	3915 E		zamejska	Kamieńsk - Łękińsko - Brudzice	7,7
44	4526 E		zamejska	Kuźnica Strobińska - Obrów	4,3
45	4912 E		zamejska	Jamborek - Karczmy - Rożniatowice	13,2
					351,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.pzd.powiat-belchatowski.pl

Łączna długość dróg powiatowych w powiecie bełchatowskim to **351,2 km**.

Dobrze rozwinięty układ dróg na terenie powiatu nie spełniałby swojego zadania gdyby nie odpowiednia jakość dróg. Niezbędne są zatem działania inwestycyjne wpływające na poprawę dostępności komunikacyjnej regionu. I tak, wskazuje się inwestycje:

Realizowane w latach 2024 - 2025:

- „Odtworzenie stanu pierwotnego jezdni i poboczy drogi powiatowej nr 2308 E na odc. od km 0+000 do km 21+905 – Etap IV, V, VI” Trakt Napoleoński (Sromutka – Wygoda – Marszywiec) – w ramach modernizacji dróg powiatowych (długość: 5,658 km; termin wykonania: 17.05.2024 r. – 17.10.2024 r.)
- „Odtworzenie stanu pierwotnego jezdni i poboczy drogi powiatowej nr 2308E na odc. od km 0+000 do km 21+905 – Etap VII” Trakt Napoleoński (Wola Rożniatowska) (długość: 2,27 km; termin wykonania: 25.06.2024 r. – 07.10.2024 r.)
- „Przebudowa drogi powiatowej nr 1902E od skrzyżowania z DW nr 484 do msc. Słok – Młyn Etap I” (długość: 2,6 km)

Realizowane w roku 2025 r.:

- „Rozbudowa drogi powiatowej nr 1929E na odc. Rusiec – Jastrzębice – Etap I” (długość: 0,74 km (termin wykonania: 10.06.2025 r. – 28.11.2025 r.)
- „Rozbudowa drogi powiatowej nr 1908E na odc. od drogi wojewódzkiej nr 483 do msc. Magdalenów – Etap I” (Etap Ia) (długość: 0,651 km; termin wykonania: 25.06– 28.11.2025 r.)

- „Odtworzenie stanu pierwotnego jezdni i poboczy drogi powiatowej nr 2308E na odc. od km 0+000 do km 21+905 – Etap III” Trakt Napoleoński (Krzesłów – Sromutka) (długość: 4,01 km; wykonanie do 10.12.2025 r.)
- „Odtworzenie stanu pierwotnego jezdni i poboczy drogi powiatowej nr 2308E na odc. od km 0+000 do km 21+905 – Etap VI” Trakt Napoleoński (Rozniewice) (długość: 1,263 km; termin wykonania: 05.08.2025 r. – 31.10.2025 r.)

Realizowane w latach 2025 – 2026

- „Rozbudowa drogi powiatowej nr 1917E polegającej na budowie chodnika w msc. Trząs – Etap I” (długość: 0,94 km; termin wykonania: 16.09.2025 r. – 15.06.2025 r.)
- „Rozbudowa drogi powiatowej nr 1913E w msc. Zdzieszulice Górne na odc. od skrzyżowania z drogą wew. do skrzyżowania z drogą gminną w msc. Kielchinów – Etap I i II” (długość: 1,0145 km; termin wykonania: 17.09.2025 r. – 31.08.2026 r.)

Planowane do realizacji w latach 2026-2029:

- „Rozbudowa drogi powiatowej nr 1929E na odc. Rusiec – Jastrzębice – Etap II, III, IV” (długość: 2,36 km)
- „Rozbudowa drogi powiatowej nr 1908E na odc. od drogi wojewódzkiej nr 483 do msc. Magdalenów – Etap I i II” (Etap Ib i II) (długość: 1,908 km)
- „Rozbudowa drogi powiatowej nr 1917E polegającej na budowie chodnika w msc. Trząs – Etap II i III” (długość: 1,163 km)
- „Rozbudowa drogi powiatowej nr 1913E w msc. Zdzieszulice Górne na odc. od skrzyżowania z drogą wew. do skrzyżowania z drogą gminną w msc. Kielchinów – Etap III i IV” (długość: 1,0 km)
- „Odtworzenie stanu pierwotnego jezdni i poboczy drogi powiatowej nr 2308E na odc. od km 0+000 do km 21+905 – Etap II” (Łęki – Krzesłów) (długość: 2,6 km)

- „Przebudowa drogi powiatowej nr 1910E w miejscowości Wola Mikorska polegająca na budowie chodnika i odtworzeniu nawierzchni jezdni na odcinku od km 2+760 do km 4+100 - Etap I i II” (długość: 0,813 km)

Kolejnymi inwestycjami, które mają być sfinansowane ze środków budżetowych powiatu w 2026 roku i następnych latach są:

Zadania złożone do Programu Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg 2026 r:

- „Rozbudowa drogi powiatowej nr 1927E na odc. od msc. Żelów do msc. Bocianicha” (długość: 2,37 km)
- „Rozbudowa drogi powiatowej nr 1931E (ul. Piotrkowska) odc. od ul. Zdieszulickiej do obwodnicy wschodniej” (długość: 1,793 km)

Propozycje zadań inwestycyjnych do realizacji w latach 2026 – 2029:

1. Gmina Żelów

- „Rozbudowa drogi powiatowej nr 4912E na odc. od msc. Karczmy do msc. Kociszew” (długość: 3,8 km)
lub
- „Odtworzenie stanu pierwotnego drogi powiatowej nr 4912E na odc. od msc. Karczmy do msc. Kociszew” (długość: 3,0 km)
- „Odtworzenie stanu pierwotnego drogi powiatowej nr 4912E w msc. Jamborek (długość: 0,9 km)

2. Gmina Drużbice

- „Odtworzenie stanu pierwotnego drogi powiatowej nr 1927E na odc. od granicy gm. Drużbice do msc. Głupice” (długość: 2,55 km)

- „Odtworzenie stanu pierwotnego drogi powiatowej nr 1905E na odc. od msc. Roźniatowice do granicy gm. Drużbice” (długość: 1,6 km)

3. Gmina Bełchatów

- „Odtworzenie stanu pierwotnego drogi powiatowej nr 1905E na odc. od granicy gm. Bełchatów do msc. Józefów” (długość: 2,6 km)
- „Przebudowa drogi powiatowej nr 1902E od skrzyżowania z DW nr 484 do msc. Słok - Młyn - Etap II” (długość: ok. 2,9 km)
- „Odtworzenie stanu pierwotnego drogi powiatowej nr 1917E na odc. od msc. Kurnos Drugi do skrzyżowania z drogą powiatową nr 1902E” (długość: 1,6 km)
- „Przebudowa drogi powiatowej nr 1912E polegająca na budowie ciągu pieszo – rowerowego i odtworzeniu nawierzchni jezdni na odcinku od km 6+370 do km 9+425” - od końca msc. Postękalice do granicy powiatu (długość: 1,0 km)
- „Odtworzenie stanu pierwotnego drogi powiatowej nr 1913E na odc. od msc. Kielchinów do msc. Mokracz” (długość: 1,6 km)
- „Odtworzenie stanu pierwotnego drogi powiatowej nr 1914E na odc. od msc. Augustynów do msc. Bukowa” (długość: 3,75 km)

4. Gmina Kluki

- „Odtworzenie stanu pierwotnego drogi powiatowej nr 1910E na odc. od msc. Parzno do granicy gm. Kluki” (długość: 2,6 km)
- „Odtworzenie stanu pierwotnego drogi powiatowej nr 1920E na odc. od msc. Parzno do msc. Strzyżewice” (długość: 1,75 km)
- „Odtworzenie stanu pierwotnego drogi powiatowej nr 1920E na odc. od msc. Strzyżewice do msc. Sromutka” (długość: 4,3 km)

- „Odtworzenie stanu pierwotnego drogi powiatowej nr 1902E w rejonie skrzyżowania z drogami gminnymi w kierunku msc. Kaszewice i msc Słupia” (długość: 0,9 km)
- „Odtworzenie stanu pierwotnego drogi powiatowej nr 1902E w msc. Nowy Janów” (długość: 1,8 km)
- „Odtworzenie stanu pierwotnego drogi powiatowej nr 1908E w msc. Kluki w rejonie kościoła” (długość: 0,7 km)

5. Gmina Szczerców

- „Odtworzenie stanu pierwotnego drogi powiatowej nr 1918E na odc. od msc. Szczerców do msc. Osiny” (długość: 7,8 km)

6. Gmina Rusiec

- „Odtworzenie stanu pierwotnego drogi powiatowej nr 1924E w msc. Dąbrowa Rusiecka” (długość: 1,25 km)
- „Odtworzenie stanu pierwotnego jezdni i poboczy drogi powiatowej nr 4526E na odc. od msc. Dąbrówki Kobyłańskie do granicy powiatu” (długość: 1,3 km)

Zadania inwestycyjne na drogach powiatowych w zarządzie Miasta Belchatów:

- „Rozbudowa drogi powiatowej nr 1909E ul. Cegielnianej na odcinku od ul. Pabianickiej do ul. Czaplinieckiej” (długość: 1,796 km; obecnie Miasto Belchatów przygotowuje dokumentację projektową dla tego zadania)
- „Przebudowa drogi powiatowej nr 1936E (ul. Zamoście) na odcinku od Al. Jana Pawła II do granic Miasta Belchatów (do ul. Ludwikowskiej)” (długość: 0,906 km)
- „Odtworzenie stanu pierwotnego drogi powiatowej nr 1909E ul. Grabowa do wiaduktu zachodniej obwodnicy miasta” (długość: 0,547)

- „Przebudowa drogi powiatowej nr 1933E ul. Okrzei” (długość: 1,202 km; w planach dokumentacja projektowa).

W celu kontynuacji inwestycji w kolejnych latach zaplanowano również sporządzenie dokumentacji projektowej dla wybranych zadań:

- „Przebudowa drogi powiatowej nr 1903E w msc. Żelów (ul. Dzielna) - dok. projektowo - kosztorysowa” – termin wykonania: 17.07.2025 r. – 17.07.2026 r.
- „Przebudowa drogi powiatowej nr 2306E na odc. od msc. Wygiełzów do drogi wojewódzkiej nr 483 w msc. Kurów, gm. Żelów - dok. projektowo-kosztorysowa” – termin wykonania: 17.07.2025 r. – 17.11.2026 r.
- „Rozbudowa drogi powiatowej nr 1903E na odc. od msc. Żelów do msc. Bujny Księżę - dok. projektowo – kosztorysowa” – termin wykonania do 13.09.2027 r.
- „Budowa ronda w rejonie skrzyżowania drogi wojewódzkiej DW 484 z drogami powiatowymi 1902E i 1919E wraz z przebudową mostu na rzece Rakówce – dokumentacja projektowa”
- „Rozbudowa drogi powiatowej nr 1917E i rozbudowa drogi powiatowej nr 1919E na odc. Nowy Świat - Kurnos Drugi - Poręby - dok. projektowo – kosztorysowa” w oparciu o wcześniej wykonaną koncepcję.

2.2. Komunikacja autobusowa

Linia autobusowa jest stałym połączeniem drogowym dwóch krańcowych miejscowości oraz wybranych miejscowości pośrednich przy użyciu jednego lub kilku autobusów regularnie kursujących między tymi miejscowościami według ogłoszonego rozkładu.

Linie komunikacyjne realizowane są w ramach powiatowych przewozów pasażerskich, na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Bełchatowskiego. W poniższej tabeli przedstawiono dane sieci komunikacyjnej oraz przewoźników świadczących usługi.

oleń regularnych wydanych przez Starostę Bełchatowskiego.

własne.

a	Nazwa Przewoźnika	Nazwa linii
	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie Sp. z o.o.	Bełchatów - Bukowa - Mokracz - Janów
	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie Sp. z o.o.	Bełchatów – Kleszczów - Łękińsko
	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie Sp. z o.o.	Bełchatów - Podwody - Żelów
	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie Sp. z o.o.	Bełchatów - Roźniatowice - Bełchatów
	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie Sp. z o.o.	Chabielice - Nowy Janów - Kaszewice - Bełchatów
	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie Sp. z o.o.	Bełchatów - Szczerców - Chabielice
	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie Sp. z o.o.	Bełchatów - Łobudzice - Żelów
	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie Sp. z o.o.	Bełchatów - Suchcice - Drużbice - Bełchatów
	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie Sp. z o.o.	Bełchatów - Janów - Zawadów - Łękawa
	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie Sp. z o.o.	Bełchatów - Huta - Myszaki - Dobrzelów
	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie Sp. z o.o.	Bełchatów - Dobiecin - Dobrzelów - Bełchatów
	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie Sp. z o.o.	Bełchatów - Roźniatowice - Żelów - Bełchatów
	Przewozy Autokarowe „Jaguar” Katarzyna Kusiak	Dęby Wolskie - Rusiec - Szczerców - Bełchatów
	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie Sp. z o.o.	Bełchatów - Szczerców - Chabielice
	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie Sp. z o.o.	Dzbanki - Szczerców - Bełchatów
	Przewozy Autokarowe „Jaguar” Katarzyna Kusiak	Dęby Wolskie - Wola Wiązowa - Rusiec - Szczerców - Kluki

	- Bełchatów
Jerzy Szubert „Dyliżans - Bus” Przewóz Osób	Bełchatów - Wólka Łękawska – Łękawa - Kleszczów
Zakład Komunalny „Kleszczów” Sp. z o.o.	Kleszczów - Wolica - Rogowiec - Bełchatów
Zakład Komunalny „Kleszczów” Sp. z o.o.	Kleszczów - Rogowiec - Bełchatów
Zakład Komunalny „Kleszczów” Sp. z o.o.	Kleszczów - Wolica - Bełchatów

Sieć komunikacyjna Powiatu Bełchatowskiego w 2025 r. obejmuje dwa główne elementy:

- ogólnodostępną sieć połączeń regularnych, realizowaną przez przewoźników publicznych i prywatnych,
- linie zakładowe (pracownicze), organizowane przez największe przedsiębiorstwa działające na terenie powiatu, głównie z branży energetycznej, wydobywczej i produkcyjnej.

Ze względu na istotną rolę dużych zakładów przemysłowych (m. in. PGE GiEK S.A. O/Elektrownia Bełchatów oraz Kopalni Węgla Brunatnego w Bełchatowie), linie pracownicze pozostają ważnym składnikiem systemu transportowego. Ich funkcjonowanie zaspokaja potrzeby komunikacyjne określonych grup pracowników, jednak nie pełni roli w ogólnodostępnej obsłudze mieszkańców. W tym miejscu wskazuje się, iż na dzień 30.09.2025 r. funkcjonowało 25 linii pracowniczych, zaś na dzień 29.10.2025 r. wypowiedzianych zostało 8 przewozów pracowniczych. Zmiany związane z transformacją regionu bełchatowskiego powodują konieczność podejmowania decyzji w aspekcie planowania transportu zbiorowego.

Podstawowe przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego realizują:

- Miejski Zakład Komunikacji w Bełchatowie (MZK Bełchatów) – obsługujący sieć miejskich i podmiejskich linii autobusowych, zapewniający regularne kursy autobusowe w obrębie miasta oraz
- przewoźnicy prywatni, działający na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Bełchatowskiego oraz Marszałka Województwa Łódzkiego.

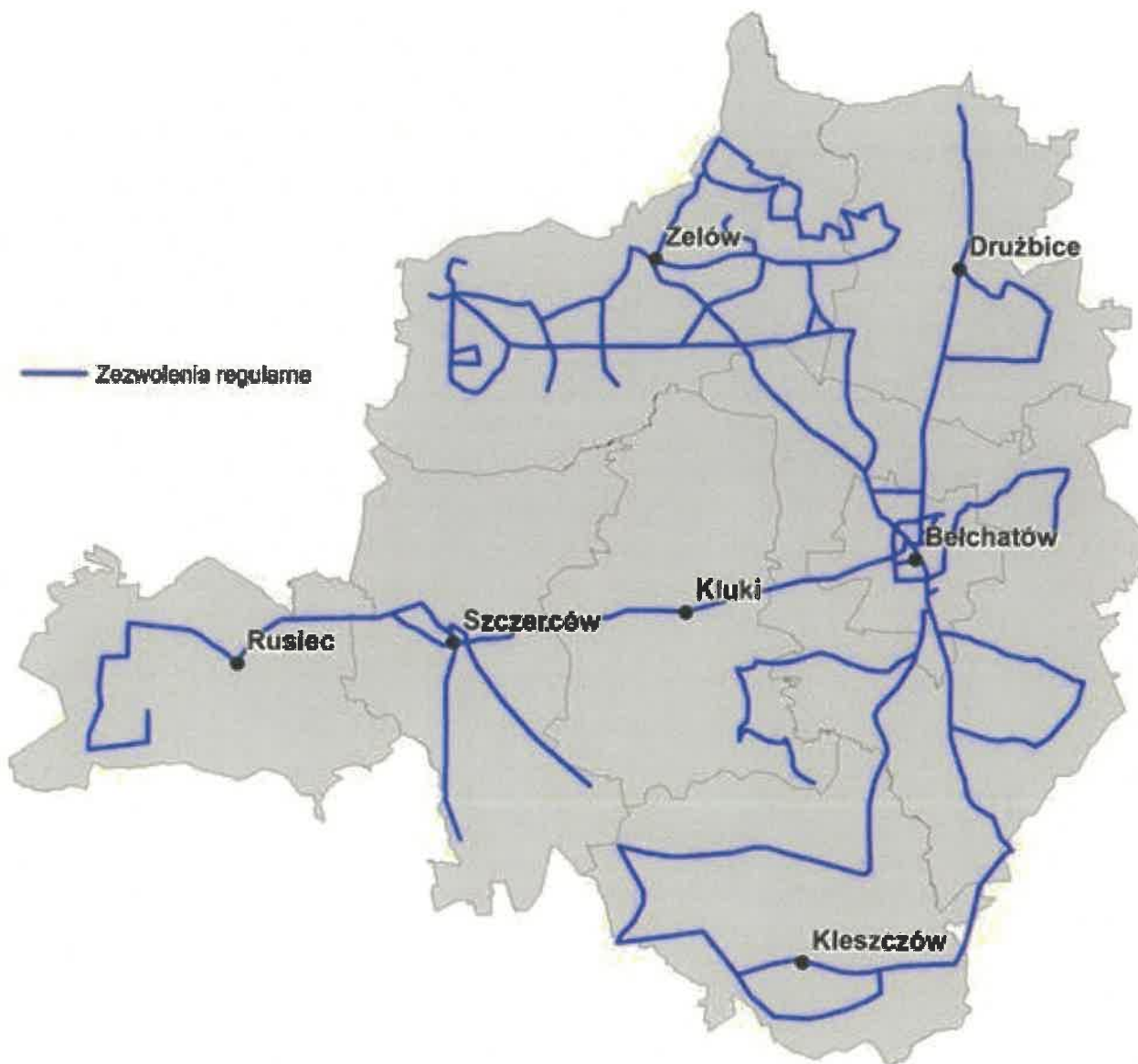
Według danych Starostwa Powiatowego w Bełchatowie (stan na 2025 r.), Starosta wydał łącznie 134 ważnych zezwoleń na wykonywanie przewozów osób, w tym: 20 zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób, 114 zezwoleń na wykonywanie regularnych specjalnych przewozów osób (głównie pracowniczych).

Od 2023 r. Gmina Bełchatów oferuje bezpłatne przejazdy autobusowe na kilku trasach:

- Myszaki – Dobiecin – Bełchatów
- Poręby – Kurnos Drugi – Bełchatów
- Wygoda – Zalesna – Bełchatów
- Zdzieszulice Dolne – Janów – Bełchatów
- Kalisko – Zawadów – Bełchatów
- Wielopole – Zawady – Bełchatów.

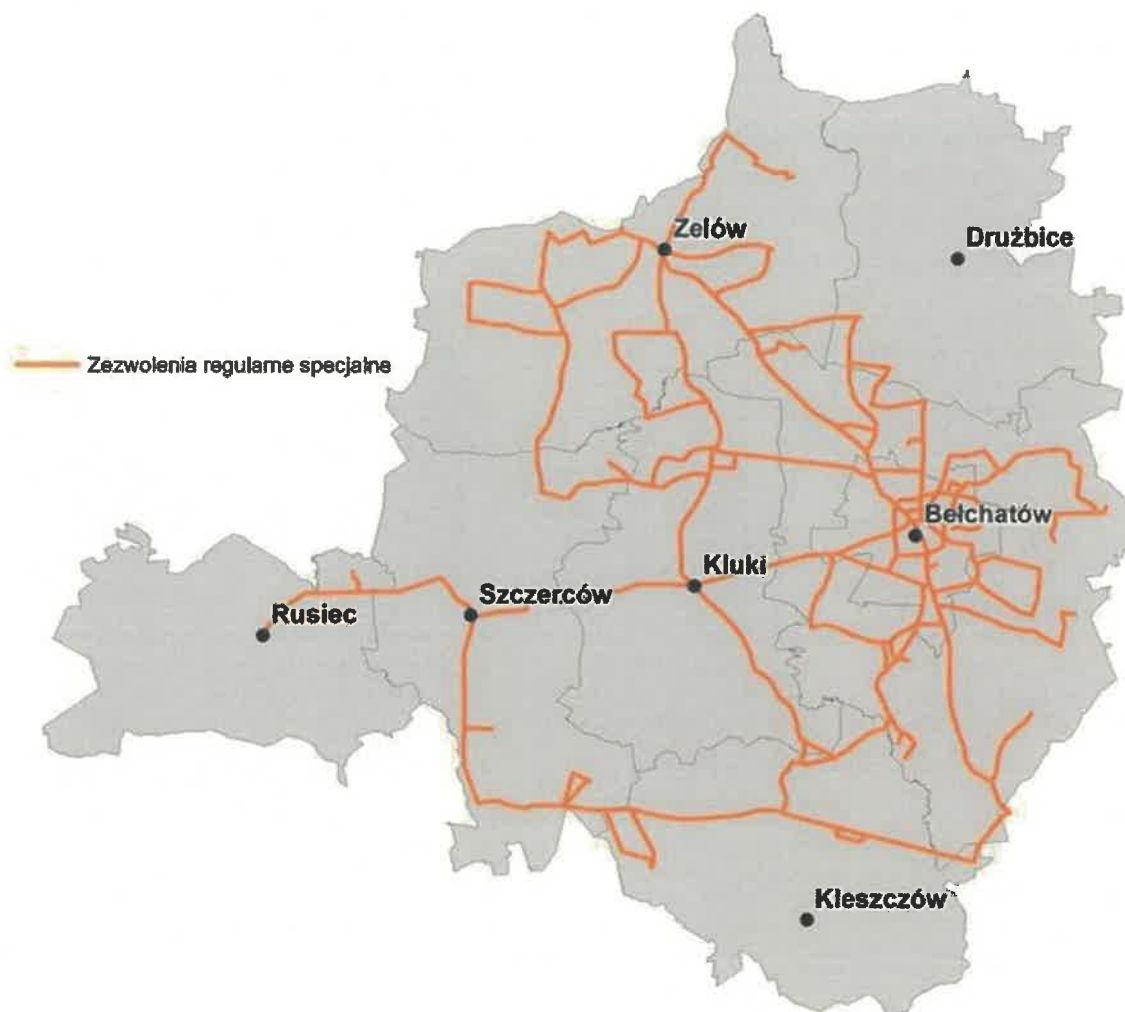
System transportu w powiecie uzupełniają linie regionalne, zapewniające połączenia z miastami: Łódź, Piotrków Trybunalski, Radomsko, Pajęczno, Żelów, Szczerców i Kleszczów. Regularne przewozy koncentrują się wokół miasta Bełchatowa, które stanowi główny węzeł komunikacyjny powiatu.

Poniżej przedstawiono schemat układu linii regularnych i specjalnych obowiązujących w 2025 r.



Mapa 2. Układ linii regularnych.

Źródło: opracowanie własne.



Mapa 3. Układ linii regularnych specjalnych.

Źródło: opracowanie własne.

2.3. Komunikacja kolejowa

Transport stanowi jeden z najistotniejszych czynników wpływających na rozwój gospodarczy kraju, a dobrze rozwinięta infrastruktura transportowa, w tym kolejowa, wzmacnia spójność społeczną, ekonomiczną i przestrzenną kraju. Sieć województwa łódzkiego została zaplanowana w trzech wariantach – podstawowym, uzupełniającym I i uzupełniającym II. Wariant podstawowy określa sieć minimalną, na której będą prowadzone przewozy o charakterze użyteczności publicznej,

będą to przewozy na liniach: Łódź – Sieradz, Łódź – Kutno, Łódź – Łowicz, Łódź – Koluszki – Skierniewice z wydłużeniem do Warszawy, Łódź – Tomaszów Mazowiecki – Opoczno, Łódź – Piotrków Trybunalski – Radomsko, Kutno – Łowicz – Skierniewice. Wariant uzupełniający i określa połączenia wychodzące poza województwo łódzkie i jego realizacja jest zależna od porozumień lub uzgodnień z sąsiednimi województwami, wariant uzupełniający II określa możliwe do uruchomienia linie autobusowe łączące miasta powiatowe leżące poza wojewódzką siecią połączeń kolejowych.

Rozwój infrastruktury kolejowej w regionie łódzkim, umożliwiającej realizację kolejowych przewozów wojewódzkich i międzywojewódzkich to zakres Paktu kolejowego zawartego pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury, spółką PKP Polskie Linie Kolejowe oraz władzami województwa łódzkiego. Porozumienie państwa z samorządem zawiera inwestycje zaplanowane przez spółki PKP PLK i Centralny Port Komunikacyjny oraz plany i potrzeby inwestycyjne województwa. Dotyczy ponadto współpracy w zakresie identyfikowania i pozyskiwania źródeł finansowania tych projektów oraz przy ich realizacji.

Wśród planowanych inwestycji PKP PLK, które poprawią i rozbudują infrastrukturę kolejową na terenie województwa łódzkiego, są między innymi:

- modernizacja linii nr 24 wraz z wydłużeniem do Bogumiłowa,
- budowa linii kolejowej łączącej Bełchatów z linią kolejową nr 131.

Przedstawiciele władz województwa łódzkiego zapewniają o podjęciu działań zmierzających do opracowania dokumentacji studialnej i analitycznej dla projektów, które stanowią będą oś rozwoju kolei na terenie województwa w zakresie budowy linii kolejowej na odcinku Bełchatów – Łódź.

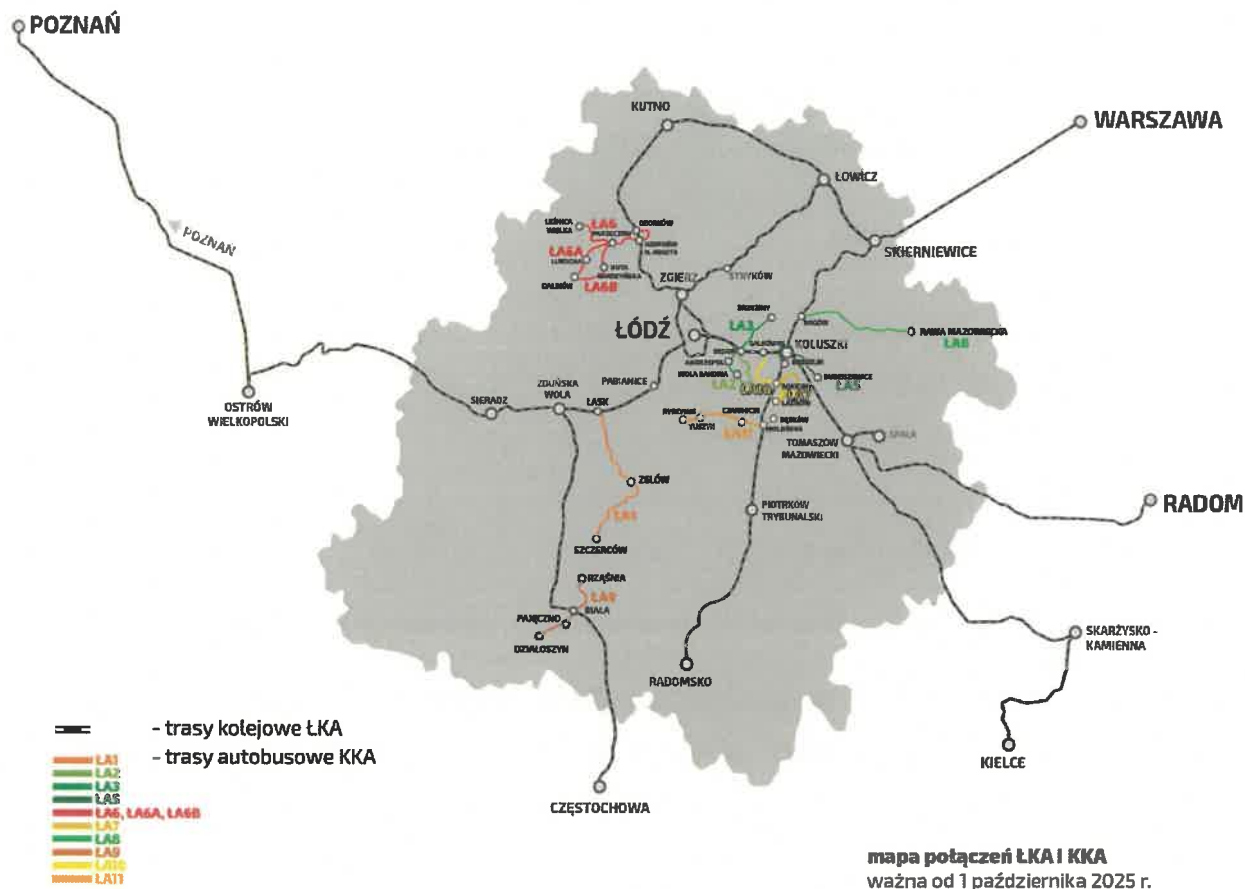
Transport kolejowy w powiecie bełchatowskim znajduje się w fazie intensywnych przygotowań i inwestycji, które mają na celu poprawę dostępności komunikacyjnej regionu. Obecnie Bełchatów nie posiada regularnych połączeń pasażerskich, jednakże planowane są tutaj znaczące zmiany. Bełchatów jest jedynym miastem powiatowym w województwie łódzkim, które nie ma dostępu do kolei pasażerskiej. Obecnie przez miasto przebiega linia kolejowa nr 24 (Piotrków Trybunalski – Zarzecze), która jest wykorzystywana głównie do transportu towarowego, obsługując m. in. Elektrownię Bełchatów oraz pobliską kopalnię węgla brunatnego. W ramach programu „Kolej Plus” oraz Paktu Kolejowego dla Łódzkiego, planowane są następujące inwestycje: Modernizacja i elektryfikacja linii nr 24: Projekt obejmuje odcinek od Piotrkowa Trybunalskiego do Bełchatowa z wydłużeniem do Bogumiłowa. Prace projektowe rozpoczęły się w 2023 roku

i mają na celu przywrócenie połączeń pasażerskich; budowa nowej linii kolejowej: Rozważana jest budowa nowej trasy łączącej Bełchatów z Łodzią, co poprawiłoby bezpośrednią dostępność komunikacyjną między tymi miastami.

W międzyczasie, aby zrekompensować brak połączeń kolejowych, uruchomiono system autobusów Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej (ŁKA).

Choć powiat bełchatowski nie jest i nie planuje być organizatorem przewozów kolejowych, w przypadku uruchomienia pasażerskich połączeń kolejowych będzie podejmował współpracę z Marszałkiem Województwa Łódzkiego, aby oferta przewozowa była jak najlepiej dopasowana do potrzeb lokalnej społeczności. W dniu 24.09.2025 r. Rada Powiatu w Bełchatowie podjęła Uchwałę Nr XVI/101/2025w sprawie udzielenia pomocy finansowej Województwu Łódzkiemu na realizację zadania pn. „Dofinansowanie w formie dotacji celowej Kolejowej Komunikacji Autobusowej uruchamianej przez Łódzką Kolej Aglomeracyjną na zlecenie Samorządu Województwa Łódzkiego”, stanowiącego ofertę w ramach wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich organizowanych i dotowanych przez Samorząd Województwa Łódzkiego w roku 2025. Pomoc finansowa, o której stanowi uchwała, dotyczy przekazania środków pieniężnych na dofinansowanie zadania pn. „Dofinansowanie w formie dotacji celowej Kolejowej Komunikacji Autobusowej uruchamianej przez Łódzką Kolej Aglomeracyjną na zlecenie Samorządu Województwa Łódzkiego” na trasie Łask - Żelów - Szczerców oznaczonej jako linia komunikacyjna nr ŁA1. Organizatorem Kolejowej Komunikacji Autobusowej jest Województwo Łódzkie, za pośrednictwem operatora - Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej Sp. z o.o. Kolejowa Komunikacja Autobusowa Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej pozostaje nieodpłatna - Samorząd Województwa Łódzkiego podjął decyzję o bezterminowym przedłużeniu oferty bezpłatnych przejazdów autobusami i busami ŁKA (choć opłata za przejazdy nie będzie naliczana, w pojazdach Kolejowej Komunikacji Autobusowej obowiązywać będą bilety, które należy pobrać w biletomacie lub u kierowcy; w pojazdach Kolejowej Komunikacji Autobusowej można też kupić bilety na przejazd pociągami ŁKA).

Mapa 4. Połączenia ŁKA i KKA.



Zródło: strona internetowa <https://lka.lodzkie.pl/po-drodze-z-koleja/>

Kolejowa Komunikacja Autobusowa (KKA), uruchamiana przez Łódzką Kolej Aglomeracyjną na zlecenie Samorządu Województwa Łódzkiego, ma na celu zapewnić mieszkańcom miejscowości oddalonych od infrastruktury kolejowej łatwy dojazd do stacji i kontynuowanie podróży pociągiem. To wszystko na jednym bilecie, w ramach taryfy kolejowej. Rozkład jazdy KKA jest dopasowany do rozkładu jazdy pociągów ŁKA, co oznacza, że odjazd autobusu ze stacji przesiadkowej jest uzależniony od czasu przyjazdu skomunikowanego z nim pociągu i odwrotnie. Dzięki ofercie linia kolejowa zostanie wydłużona o trasę autobusu.

KKA z ŁKA to:

- nowoczesny tabor,
- skoordynowany rozkład jazdy (autobus-pociąg oraz pociąg-autobus),
- jedna taryfa na pociąg i autobus,

- wygodna forma zakupu biletów,
- udogodnienia dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się,
- dodatkowa, nowoczesna informacja pasażerska online w aplikacji,
- możliwość przewozu wózków dziecięcych,
- możliwość przewozu bagażu oraz małych zwierząt.

Rozkłady jazdy znajdują się:

- na stronie lka.lodzkie.pl/Rozklady-jazdy;
- na stronach koleo.pl, biletico.pl oraz e-podroznik.pl, rozklad-pkp.pl, bilkom.pl;
- w aplikacjach KOLEO, biletico.pl oraz SkyCash;
- w aplikacji ŁKA Infoportal oraz na stronie;
- infoportal.lka.lodzkie.pl.

Rozkład jazdy KKA będzie zmieniał się wraz ze zmianą rozkładu jazdy pociągów.

Przewozy realizowane są nowym, niskoemisyjnym, hybrydowym taborem autobusowym Solaris Urbino 20 oraz mini autobusami Mercedes Sprinter. Tabor został zakupiony przez Samorząd Województwa Łódzkiego ze środków Programu Inwestycji Strategicznych - Polski Ład oraz Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Linia ŁA1: Szczerców - Żelów - Łask



Samorząd powiatowy będzie także dążył do skoordynowania powiatowych linii komunikacyjnych z połączeniami organizowanymi przez województwo, tak aby mieszkańcy mogli korzystać z wygodnych i spójnych rozwiązań transportowych.

Mapa 5. Siatka połączeń ŁKA.



SIATKA POŁĄCZEŃ ŁKA

(obowiązuje od 1 października 2025 r.)

2.4. Transport lotniczy

27

Tabela 5. Zestawienie lotów regularnych i czarterowych z łódzkiego lotniska.

LOTY	
Regularne	Czarterowe
- Mediolan	- Antalya
- Alicante	- Burgas
- Bruksela	- Enfidha
- Londyn Stansted	- Rodos
- Dublin	- Zakynthos
- Birmingham	- Tirana
- Malaga	- Kreta
	- Marsa Alam
	- Szarm el-Szejk

Źródło: opracowanie własne na podstawie airport.lodz.pl

3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu bełchatowskiego

Analiza potrzeb przewozowych w powiecie bełchatowskim wskazuje, że zapotrzebowanie na transport zbiorowy wynika przede wszystkim z codziennych dojazdów do pracy, szkół oraz placówek usługowych i administracyjnych zlokalizowanych w Bełchatowie – jako naturalnym centrum życia społeczno-gospodarczego regionu. Ważnym czynnikiem determinującym mobilność mieszkańców są także dojazdy do zakładów przemysłowych i energetycznych, które odgrywają kluczową rolę w strukturze zatrudnienia powiatu.

Obecnie głównymi użytkownikami transportu publicznego są osoby młodzież szkolna, studenci, osoby starsze oraz mieszkańcy nieposiadający dostępu do własnego samochodu. Wzrost liczby osób starszych w strukturze demograficznej powiatu będzie w kolejnych latach powodował większe zapotrzebowanie na transport publiczny dostosowany do ich potrzeb.

Prognozuje się, że w perspektywie najbliższych lat utrzyma się wysoka rola Bełchatowa jako głównego generatora ruchu, a podstawowe potoki pasażerskie nadal będą koncentrować się na trasach łączących gminy powiatu ze stolicą regionu. Rozwój nowych osiedli mieszkaniowych, zmiany w strukturze zatrudnienia po transformacji energetycznej oraz ewentualne uruchomienie pasażerskich przewozów kolejowych mogą istotnie wpłynąć na kształtowanie się potrzeb przewozowych i wymusić dostosowanie sieci komunikacyjnej do nowych realiów.

Powiat bełchatowski dąży do systematycznego monitorowania potrzeb transportowych mieszkańców oraz elastycznego dostosowywania oferty przewozowej – zarówno pod względem tras, jak i częstotliwości kursowania – do zmieniających się warunków społeczno-gospodarczych.

3.1. Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego powiatu bełchatowskiego

3.1.1. Powiat bełchatowski

Powiat bełchatowski położony jest w południowej części województwa łódzkiego. Zajmuje powierzchnię **968 km²** i liczy **108 003 mieszkańców**.

W jego skład wchodzi: gmina miejska Bełchatów, gmina miejsko-wiejska Żelów, sześć gmin wiejskich: Bełchatów, Drużbice, Kleszczów, Kluki, Rusiec, Szczerców.

Powiat graniczy z sześcioma innymi powiatami województwa łódzkiego: od wschodu z powiatem piotrkowskim, od południa z powiatami radomszczańskim oraz pączęńskim, od zachodu z powiatami wieluńskim oraz łaskim, od północy z powiatem pabianickim.

Mapa 6. Powiat Bełchatowski z podziałem na gminy.

Źródło: Opracowanie własne.



3.1.2. Jednostki samorządowe wchodzące w skład Powiatu Bełchatowskiego



Bełchatów położony jest w województwie łódzkim, we wschodniej części powiatu bełchatowskiego, w granicach gminy wiejskiej Bełchatów. Miasto zajmuje powierzchnię **34,64 km²**, co stanowi **3,58%** powierzchni całego powiatu. Według danych GUS na rok 2024, Bełchatów liczy **51 637 mieszkańców**, co czyni go największym ośrodkiem miejskim powiatu i głównym centrum administracyjnym, gospodarczym oraz kulturalnym regionu.



Gmina Żelów jest gminą miejsko-wiejską położoną w województwie łódzkim, w północnej części powiatu bełchatowskiego. Granice gminy Żelów stykają się z dziewięcioma gminami: w powiecie bełchatowskim – Drużbice, Bełchatów, Kluki, Szczerców, w powiecie łaskim – Buczek, Łask, Sędziejowice, Widawa, w powiecie pabianickim – Dłutów. Powierzchnia gminy wynosi **167,08 km²**, co stanowi **17,27% powierzchni całego powiatu bełchatowskiego**. Według danych GUS na rok 2024, gmina Żelów liczy **14 240 mieszkańców**.



Gmina Bełchatów położona jest w województwie łódzkim, we wschodniej części powiatu bełchatowskiego. Granice gminy Bełchatów stykają się z: miastem Bełchatów, gminami powiatu bełchatowskiego – Drużbice, Kleszczów, Kluki, Żelów, gminami sąsiednich powiatów – Grabica i Wola Krzysztoporska (powiat piotrkowski) oraz Kamieńsk (powiat radomszczański). Powierzchnia gminy wynosi **180,37 km²**, co stanowi **18,64% powierzchni całego powiatu bełchatowskiego**. Według danych GUS na rok 2024, gmina Bełchatów liczy **13 296 mieszkańców**.



Gmina Drużbice położona jest w województwie łódzkim, w północno-wschodniej części powiatu bełchatowskiego. Granice gminy obejmują: gminy powiatu bełchatowskiego — Bełchatów, Żelów, Kluki, gminy spoza powiatu: Dłutów (powiat pabianicki), Grabica i Wola Krzysztoporska (powiat piotrkowski). Powierzchnia gminy wynosi około **113,33 km²**,

co stanowi **11,71%** powierzchni całego powiatu. Według danych GUS na rok 2024, gmina Drużbice liczy **5 242 mieszkańców**.



Gmina Kleszczów położona jest w województwie łódzkim, w południowej części powiatu bełchatowskiego. Granice gminy obejmują: gminy powiatu bełchatowskiego – Bełchatów, Kluki, Szczerców, gminy spoza powiatu – Dobryszce (powiat radomszczański), Kamieńsk (powiat radomszczański), Lgota Wielka (powiat radomszczański) oraz Sulmierzyce (powiat pajęczański). Powierzchnia gminy wynosi **124,82 km²**, co stanowi **12,9% powierzchni całego powiatu**. Według danych GUS na rok 2024, gmina Kleszczów liczy **6 425 mieszkańców**.



Gmina Kluki położona jest w województwie łódzkim, w centralnej części powiatu bełchatowskiego. Graniczy z czterema gminami: Bełchatów, Kleszczów, Szczerców i Żelów. Powierzchnia gminy wynosi **118,6 km²**, co stanowi **12,26% powierzchni całego powiatu bełchatowskiego**. Według danych GUS na rok 2024, gmina Kluki liczy **4 298 mieszkańców**.



Gmina Rusiec położona jest w województwie łódzkim, w zachodniej części powiatu bełchatowskiego. Graniczy z sześcioma gminami: Szczerców, Kielczygłów (powiat pajęczański), Konopnica (powiat wieluński), Osjaków (powiat wieluński), Rząśnia (powiat pajęczański) oraz Widawa (powiat łaski). Powierzchnia gminy wynosi 99,91 km², co sprawia, że stanowi ona około 10,3% powierzchni powiatu bełchatowskiego. Według danych GUS na rok 2024, gmina Rusiec liczy **4 749 mieszkańców**.



Gmina Szczerców położona jest w województwie łódzkim, w południowo-zachodniej części powiatu bełchatowskiego. Graniczy z siedmioma gminami: Kleszczów, Kluki, Rusiec, Żelów, Rząśnia (powiat pajęczański), Sulmierzyce (powiat pajęczański) oraz Widawa (powiat łaski). Powierzchnia gminy wynosi 128,95 km², co stanowi około 13,33% powierzchni całego powiatu bełchatowskiego. Według danych GUS na rok 2024, gmina Szczerców liczy **8 116 mieszkańców**.

Sytuacja społeczno - gospodarcza obszaru

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) liczba mieszkańców powiatu bełchatowskiego w roku 2024 w porównaniu z rokiem 2014 spadła o 4,62%. Spadek ten był niewielki i wynikał głównie z procesów migracyjnych oraz starzenia się społeczeństwa.

W poniższej tabeli przedstawiono dane dotyczące liczby mieszkańców powiatu bełchatowskiego oraz poszczególnych gmin w latach 2014 i 2024.

Tabela 6. Liczba mieszkańców powiatu bełchatowskiego z podziałem na gminy.

Jednostka terytorialna	Liczba mieszkańców w 2014 r.	Liczba mieszkańców w 2024 r.	Zmiana (osoby)	Zmiana (%)
Powiat bełchatowski	113 238	108 003	-5235	- 4,62 %
Gmina Bełchatów (miejska)	59 305	51 637	-7668	- 12,93 %
Gmina Bełchatów (wiejska)	10 679	13 296	2617	+ 24,51 %
Gmina Drużbice	5 135	5 242	107	+ 2,08 %
Gmina Kleszczów	5 351	6 425	1074	+ 20,07 %
Gmina Kluki	4 310	4 298	-12	- 0,28 %
Gmina Rusiec	5 198	4 749	-449	- 8,64 %
Gmina Szczerców	8 121	8 116	-5	- 0,06 %
Gmina Żelów	15 139	14 240	-899	- 5,94 %

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

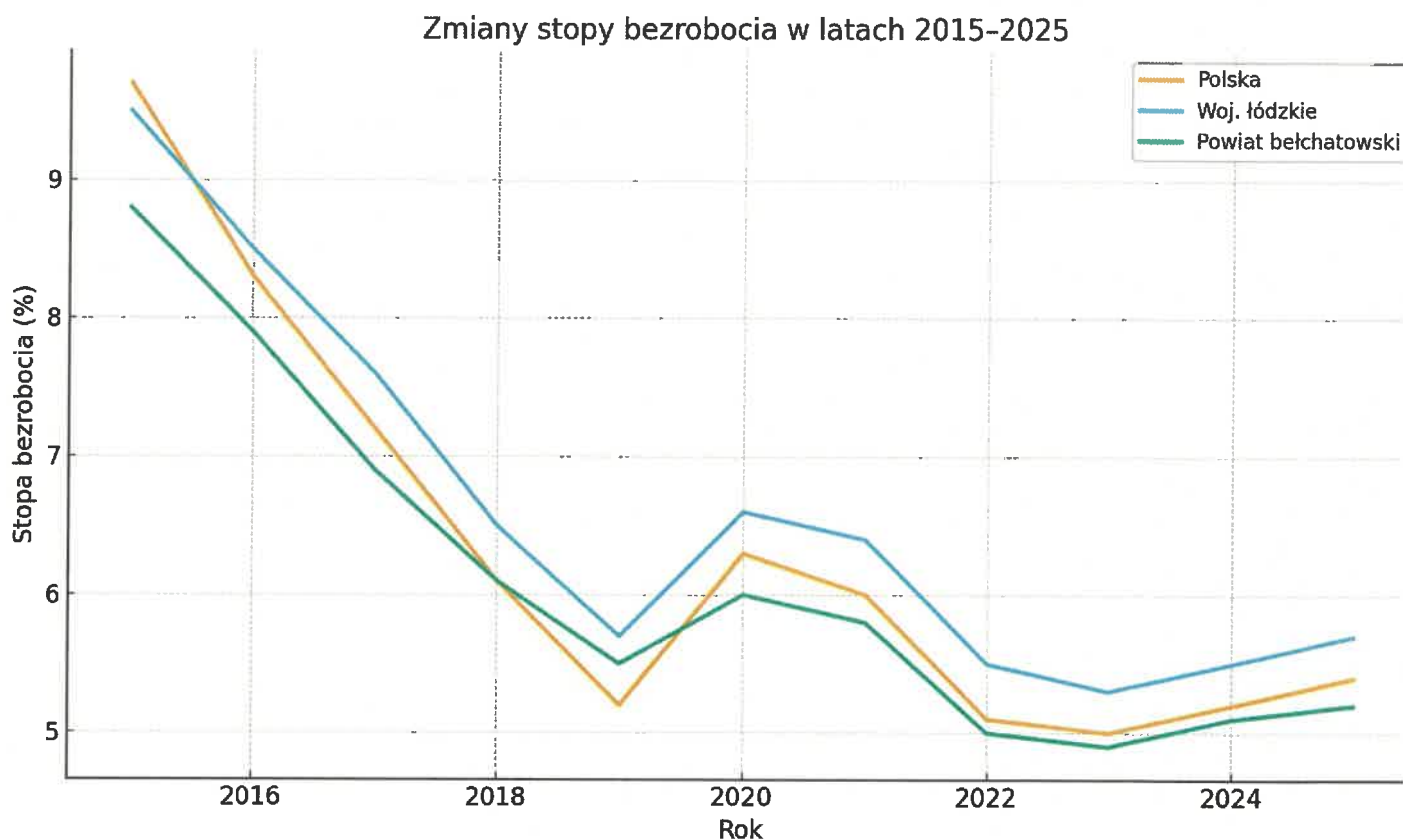
Największy wzrost ludności zanotowano w gminie Bełchatów – 24,51 %. Stosunkowo duży wzrost liczby mieszkańców miał miejsce również w gminie Kleszczów – 20,07 %. Największy spadek liczby ludności miał miejsce w mieście Bełchatów – 12,93 % oraz gminie Rusiec – 8,64 %.

Liczba mieszkańców w powiecie bełchatowskim ma tendencję spadkową. Ogólna liczba osób zamieszkująca powiat bełchatowski w ciągu 10 lat zmniejszyła się o 5 325.

Spadek liczby mieszkańców ma znaczny związek ze starzeniem się społeczeństwa migracją zarobkową oraz edukacyjną do większych miast.

Bezrobocie rejestrowane wśród mieszkańców powiatu bełchatowskiego w latach 2015-2025 jest niższe zarówno od bezrobocia w Polsce, jak i w województwie łódzkim. W 2024 r. wyniosło 4,6 %. Zmiany liczby osób pozostających bez zatrudnienia w Polsce, województwie łódzkim i w powiecie bełchatowskim zostały przedstawione na poniższym wykresie.

Wykres 1. Zmiany liczby osób pozostających bez zatrudnienia w Polsce, w województwie łódzkim i powiecie bełchatowskim.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z GUS.

3.2. Inwestycje drogowe

Zarządcą dróg powiatowych jest Zarząd Powiatu zgodnie z ustawą o drogach publicznych. Ustawa o drogach publicznych precyzuje w sposób szczegółowy zadania spoczywające na zarządcy. W szczególności należy do nich opracowanie planów rozwoju sieci drogowej oraz źródła finansowania.

3.3. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

Do generatorów ruchu zlokalizowanych na terenie powiatu bełchatowskiego zaliczyć należy:

- urzędy i instytucje publiczne
- placówki oświatowe,
- strefy przemysłowe i duże zakłady pracy,
- obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne oraz handlowe,
- publiczne placówki służby zdrowia.

Funkcje pełnione przez generatory ruchu determinują charakter realizowanych do nich podróży. Podróże odbywane do miejsc nauki lub pracy mają charakter obligatoryjny oraz wykonywane są co najmniej dwukrotnie w ciągu doby w dni robocze. Podróże o innym charakterze (np. rozrywkowym lub zdrowotnym) są incydentalne i nieregularne.

Urzędy i instytucje publiczne

Jedną z głównych grup generujących ruch są urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne, mające swoje siedziby na terenie powiatu bełchatowskiego.

Wykaz ważniejszych instytucji (urzędów) znajduje się w poniższej tabeli.

Tabela 7. Urzędy i instytucje publiczne w powiecie bełchatowskim.

Nazwa placówki	Adres placówki
Miasto Bełchatów	
Starostwo Powiatowe	ul. Pabianicka 17/19, 97-400 Bełchatów
Powiatowy Urząd Pracy w Bełchatowie	ul. Bawełniana 3, 97-400 Bełchatów
Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Bełchatowie	ul. Okrzei 49, 97-400 Bełchatów
Komenda Powiatowa Policji	ul. 1 Maja 7, 97-400 Bełchatów
Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Bełchatowie	ul. Wspólna 7, 97-400 Bełchatów
Prokuratura Rejonowa	ul. 1 Maja 5, 97-400 Bełchatów
Sąd Rejonowy	ul. Pabianicka 32, 97-400 Bełchatów
Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej	Dąbrowskiego 2, 97-400 Bełchatów ul. Staszica 18, 97-400 Bełchatów
Gmina Bełchatów	
Urząd Gminy Bełchatów	ul. Kościuszki 13, 97-400 Bełchatów
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Kościuszki 13, 97-400 Bełchatów
Gmina Drużbice	
Urząd Gminy Drużbice	Drużbice 77A, 97-403 Drużbice
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	Drużbice 20, 97-403 Drużbice

Gmina Kleszczów	
Urząd Gminy w Kleszczowie	ul. Główna 47, 97-410 Kleszczów
Gminne Centrum Informacji	ul. Główna 122, 97-410 Kleszczów
Gmina Kluki	
Urząd Gminy Kluki	Kluki 88, 97-415 Kluki
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	97-415 Kluki
Gmina Rusiec	
Urząd Gminy w Ruści	ul. Wieluńska 35, 97-438 Rusiec
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Ruści	ul. Wieluńska 72, 97-438 Rusiec
Gmina Szczerców	
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Szczercowie	ul. 3 Maja 6, 97-420 Szczerców
Gmina Żelów	
Urząd Miejski w Żelowie	ul. Żeromskiego 23, 97-425 Żelów
Miejsko-Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Żelowie	ul. Piotrkowska 12, 97-425 Żelów
Środowiskowy Dom Samopomocy w Walewicach	Walewice 42, 97-425 Żelów

Źródło: opracowanie własne.

Placówki oświatowe

Przewozy realizowane na terenie powiatu są istotne dla uczniów szkół, którzy są pozbawieni możliwości samodzielnego podróżowania własnym samochodem, przez co w dużej mierze są zdani jedynie na komunikację zbiorową. Poniższa tabela przedstawia nazwy i adresy szkół w poszczególnych gminach.

Tabela 8. Placówki oświatowe w powiecie bełchatowskim.

Nazwa placówki
Miasto Bełchatów
I Liceum Ogólnokształcące im. Wł. Broniewskiego w Bełchatowie
II Liceum Ogólnokształcące im. Jana Kochanowskiego w Bełchatowie
Zespół Szkół Ponadpodstawowych Nr 1 w Bełchatowie im. gen. Ludwika Czyżewskiego, w tym: • IV Liceum Ogólnokształcące • Technikum Energetyczne • Branżowa Szkoła I Stopnia Nr 1
Zespół Szkół Ponadpodstawowych Nr 2 w Bełchatowie im. Romualda Traugutta, w tym: • Technikum Ekonomiczno – Hotelarskie • Branżowa Szkoła I Stopnia Nr 2 • Szkoła Policealna • Szkoła Branżowa II Stopnia
Specjalny Ośrodek Szkolno- Wychowawczy im. gen. Janusza Głuchowskiego w Bełchatowie, w tym: • Szkoła Podstawowa Nr 6 • Szkoła Specjalna Przysposabiająca do Pracy

• Branżowa Szkoła Specjalna I Stopnia
III Liceum Ogólnokształcące im. Adama Mickiewicza w Bełchatowie
VI Liceum Ogólnokształcące im. Zb. Herberta w Bełchatowie
Publiczna Szkoła Policealna Florystyki „Żak” w Bełchatowie – szkoła dla dorosłych
Publiczna Szkoła Policealna „Cosinus Plus” w Bełchatowie – szkoła dla dorosłych
Technikum TEB Edukacja w Bełchatowie
Liceum Ogólnokształcące TEB Edukacja w Bełchatowie
Szkoła Podstawowa Nr 1 im. Stanisława Jachowicza
Samorządowy Zespół Szkół Ogólnokształcących Nr 2 im. Adama Mickiewicza
• Szkoła Podstawowa Nr 2
• Liceum Ogólnokształcące Nr 3
Szkoła Podstawowa Nr 3 im. Żołnierzy POW
Szkoła Podstawowa Nr 4 im. Stefana Żeromskiego
Szkoła Podstawowa Nr 5 im. Żołnierzy Wojska Polskiego
Szkoła Podstawowa Nr 8 im. Jana Brzechwy
Szkoła Podstawowa Nr 9 im. Aliny i Czesława Centkiewiczów
Samorządowy Zespół Szkół Nr 3 im. Włodzimierza Puchalskiego:
• Szkoła Podstawowa Nr 10
• Publiczne Gimnazjum Nr 3
Szkoła Podstawowa Nr 12 im. Kornela Makuszyńskiego
Szkoła Podstawowa Nr 13 im. UNICEF
Publiczne Gimnazjum Nr 1 im. Szarych Szeregów
Publiczne Gimnazjum Nr 4
Publiczne Gimnazjum Nr 5 im. Mikołaja Kopernika
Przedszkole Samorządowe Nr 1 „Pod Topolą”
Przedszkole Samorządowe Nr 2 „Akademia Bolka i Lolka”
Integracyjne Przedszkole Samorządowe Nr 3
Przedszkole Samorządowe Nr 4
Przedszkole Samorządowe Nr 5 im. Jana Brzechwy
Przedszkole Samorządowe Nr 6 im. Marii Kownackiej
Przedszkole Samorządowe Nr 7 im. Krasnala Hałabały
Przedszkole Samorządowe Nr 8 im. Bajkowy Zakątek
Gmina Bełchatów
Młodzieżowy Ośrodek Socjoterapii w Łękawie, Szkoła Podstawowa Specjalna
Zespół Szkolno - Przedszkolny w Dobrzelowie, w jego skład wchodzi: Szkoła Podstawowa im. Jana Brzechwy w Dobrzelowie i Gminne Przedszkole w Niedyszynie
Zespół Szkolno - Przedszkolny w Domiechowicach, w jego skład wchodzi: Szkoła Podstawowa im. Marii Kownackiej w Domiechowicach i Gminne Przedszkole w Domiechowicach
Zespół Szkolno - Przedszkolny w Janowie, w jego skład wchodzi: Szkoła Podstawowa im. Władysława Szafera w Janowie i Gminne Przedszkole w Janowie
Zespół Szkolno - Przedszkolny w Kurnosie Drugim, w jego skład wchodzi: Szkoła Podstawowa im. Alfonsa Brandta w Kurnosie Drugim i Gminne Przedszkole w Kurnosie Drugim
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Łękawie, w jego skład wchodzi: Szkoła Podstawowa im. Komisji Edukacji Narodowej w Łękawie i Gminne Przedszkole w Łękawie
Szkoła Podstawowa im. gen. Janusza Głuchowskiego w Dobiecinie
Gmina Kleszczów
Zespół Szkół Ponadpodstawowych w Kleszczowie, w tym:
• Liceum Ogólnokształcące im. Jana Pawła II
• Technikum Nowoczesnych Technologii

Szkoła Podstawowa im. Janusza Korczaka w Kleszczowie
Szkoła Podstawowa im. Mikołaja Kopernika w Łękińsku
Publiczne Przedszkole Samorządowe w Łuszczanowicach
Publiczne Przedszkole Samorządowe w Łękińsku
Publiczne Przedszkole Samorządowe w Kleszczowie
Gmina Kluki
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Klukach, w tym:
• Szkoła Podstawowa w Klukach • Przedszkole w Klukach
Szkoła Podstawowa w Kaszewicach im. Św. Jana Pawła II, w tym Oddział Przedszkolny
Szkoła Podstawowa w Parznie im. Wandy Malczewskiej, w tym Oddział Przedszkolny
Gmina Szczerców
Zespół Szkół Ponadpodstawowych w Szczercowie, w tym:
• Liceum Ogólnokształcące im. Cz. Miłosza • Technikum Informatyczne • Branżowa Szkoła I Stopnia
Szkoła Podstawowa im. Ks. J. Baranowicza w Szczercowie
Szkoła Podstawowa w Chabielicach
Szkoła Podstawowa w Osinie
Szkoła Podstawowa w Lubcu
Przedszkole Samorządowe w Szczercowie
Gmina Rusiec
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Ruścu, w tym:
• Szkoła Podstawowa im. Tadeusza Kościuszki w Ruścu • Publiczne Przedszkole w Ruścu
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Woli Wiązowej, w tym:
• Szkoła Podstawowa im. Józefa Piłsudskiego w Woli Wiązowej • Publiczne Przedszkole w Woli Wiązowej
Gmina Zelów
Zespół Szkół Ponadpodstawowych im. Jana Kilińskiego w Zelowie, w tym:
• Technikum Mechaniczne • Branżowa Szkoła I Stopnia • Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych
Liceum Ogólnokształcące im. Obrońców Praw Człowieka w Zelowie
Szkoła Podstawowa nr 1 w Zelowie
Szkoła Podstawowa nr 2 w Zelowie
Szkoła Podstawowa nr 4 w Zelowie
Szkoła Podstawowa w Kociszewie
Szkoła Podstawowa w Łobudzicach z Filią w Bujnach Szlacheckich
Szkoła Podstawowa w Wygiełzowie
Przedszkole Samorządowe Nr 1 im. Marii Konopnickiej w Zelowie
Przedszkole Samorządowe Nr 4 im. Jana Brzechwy w Zelowie
Gmina Drużbice
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Drużbicach, w tym:

• Szkoła Podstawowa im. T. Kościuszki w Drużbicach • 2 Punkty Przedszkolne w Zespole Szkolno-Przedszkolnym w Drużbicach • Filia Punktu Przedszkolnego w Zespole Szkolno-Przedszkolnym w Drużbicach z siedzibą w Suchcicach
Szkoła Podstawowa im. H. Sienkiewicza w Rasach, w tym: • Punkt Przedszkolny w Szkole Podstawowej w Rasach
Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Wadlewie, w tym: • Punkt Przedszkolny im. Misia Czarodzieja.

Źródło: opracowanie własne.

Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

Znaczącymi generatorami ruchu są również zakłady pracy. Większość dużych zakładów pracy znajduje się na terenie Bełchatowa.

Spis przedsiębiorstw zawiera poniższa tabela.

Tabela 9. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy w powiecie bełchatowskim.

Źródło: opracowanie własne.

Firma	Działalność / branża	Lokalizacja / gmina /
Colep Consumer Products Polska sp. z o.o.	Produkcja opakowań / chemia	Kleszczów
Sempertrans Bełchatów sp. z o.o.	Produkcja taśm przemysłowych	Wola Grzymalina
Knauf Bełchatów sp. z o.o.	Materiały budowlane (systemy gipsowe)	Rogowiec
Constantia Teich Poland sp. z o.o.	Produkcja folii / opakowań	Rogowiec
Perlipoł Sp. z o.o.	Materiały budowlane (perlit)	Bełchatów
Insect s.c.	Usługi DDD (dezynfekcja, dezynsekcja, deratyzacja)	Bełchatów
DS Smith	Produkcja opakowań tekturowych (inwestycja w Bełchatowie)	Bełchatów
Snacklab sp. z o.o.	Produkcja żywności / przekąsek	Bełchatów
Eco-Region Sp. z o.o.	Usługi środowiskowe / recykling	Bełchatów
EKO-ABC Sp. z o.o.	Usługi / handel (środowiskowo)	Bełchatów
ANWI	(szkolenia spawalnicze i działalność techniczna)	Bełchatów

Firma	Działalność / branża	Lokalizacja / gmina /
Atest-Bet Usługowe Laboratorium Betonów	Analizy, laboratorium budowlane	Rogowiec (gmina)
Bełchatowska Spółdzielnia Mieszkaniowa	Usługi mieszkaniowe	Bełchatów
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie Sp. z o.o.	Transport publiczny / przewozy	Bełchatów
PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A. (Elektrownia Bełchatów)	Energetyka / wydobywanie	Rogowiec / Bełchatów region

Znaczącym źródłem ruchu jest znajdująca się w Bełchatowie strefa przemysłowa: Bełchatowsko-Kleszczowski Park Przemysłowo Technologiczny (ul. Przemysłowa 4, 97-400 Bełchatów).

Firmy działające na terenie Bełchatowsko-Kleszczowskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego:

- MEBELION – Przedsiębiorstwo Handlowo-Produkcyjne Katarzyna Pawlak
- Neotech Sp. z o.o.
- Pro-Fence – Centrum Ogrodzeniowe Anna Otoczyk
- PHU Paw-Trans – Paweł Jędrzejczyk
- Firma Handlowo-Usługowa Oskar – Janusz Słowiński
- P.H.U. Magic & CB – Magdalena Malinowska
- Intercopy – Kamil Pawlik
- Prymat-Montaż – P.H.U. Wiesław Lesiak

Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne oraz handlowe

Większe obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne oraz handlowe generujące ruch w powiecie bełchatowskim zostały ujęte w poniższej tabeli.

Tabela 10. Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne oraz handlowe.

Nazwa placówki	Adres placówki
Miasto Bełchatów	
Stadion Miejski GIEKSA Arena w Bełchatowie	ul. Sportowa 3, 97-400 Bełchatów
Hala „Energia”	ul. Dąbrowskiego 11, 97-400 Bełchatów
OSiR Wawrzkowizna	Wawrzkowizna 1, 97-400 Bełchatów
Towarzystwo Sportu i Rekreacji „Jupiter” przy PGE Elektrowni Bełchatów S.A.	ul. Czapliniecka 19A, 97-400 Bełchatów
Miejskie Centrum Kultury w Bełchatowie	Plac Gabriela Narutowicza 1a, 97-400 Bełchatów
MCK PGE Giganty Mocy	Plac Gabriela Narutowicza 3, 97-400 Bełchatów
Kino Kultura	Plac Gabriela Narutowicza 1A, 97-400 Bełchatów
MCK Grocholice	ul. Szkolna 4, 97-400 Bełchatów
MCK Centrum Współpracy i Inicjatyw Społecznych	Pl. Wolności 10, 97-400 Bełchatów

Nazwa placówki	Adres placówki
Muzeum Regionalne w Bełchatowie	ul. Rodziny Hellwigów 11, 97-400 Bełchatów
Galeria Olimpia Bełchatów	ul. Kolejowa 6, 97-400 Bełchatów
Galeria Bawełnianka	ul. Bawełniana 7, 97-408 Bełchatów
Gmina Bełchatów	
Gminne Centrum Kultury	Zdzieszulice Dolne 20a, 97-400 Bełchatów
Gmina Drużbice	
Gminna Biblioteka Publiczna w Drużbicach	Drużbice 16, 97-403 Drużbice
Gmina Kleszczów	
SOLPARK Kleszczów Sp. z o.o.	ul. Sportowa 8, 97-410 Kleszczów
Gminny Ośrodek Kultury w Kleszczowie	ul. Główna 74, 97-410 Kleszczów
Wiejski Ośrodek Kultury w Antoniówce	Antoniówka 48, 97-410 Kleszczów
Wiejski Ośrodek Kultury Kamień	Kamień 21, 97-410 Kleszczów
Wiejski Ośrodek Kultury Wolica	Wolica 120, 97 – 410 Kleszczów
Wiejski Ośrodek Kultury Rogowiec	ul. Wiejska 29, 97 – 410 Kleszczów
Wiejski Ośrodek Kultury Czyżów	ul. Stalowa 54, 97-410 Kleszczów
Wiejski Ośrodek Kultury Łękińsko	ul. Szkolna 2, 97-410 Kleszczów
Wiejski Ośrodek Kultury Łuszczanowice	ul. Turkusowa 2, 97-410 Kleszczów
Wiejski Ośrodek Kultury w Żłobnicy	Żłobnica 25, 97-410 Kleszczów
Gminna Biblioteka Publiczna w Kleszczowie	ul. Sportowa 8, 97-410 Kleszczów
Filia Biblioteczna w Żłobnicy	Żłobnica 25, 97-410 Kleszczów
Filia Biblioteczna w Łękińsku	ul. Szkolna 2, 97-410 Kleszczów
Gmina Kluki	
Gminny Ośrodek Kultury	Kluki 93, 97-415 Kluki
Gminna Biblioteka Publiczna w Klukach	Kluki 93, 97-415 Kluki
Gmina Rusiec	
Gminny Ośrodek Kultury	ul. Koniecpolskiego 5, 97-438 Rusiec
Gminny Ośrodek Kultury	Wola Wiązowa 85, 97-438 Rusiec
Gmina Szczerców	
Gminna Hala Sportowa w Szczercowie	ul. Rzeczna, 97-420 Szczerców
Gminny Ośrodek Kultury	ul. Piłsudskiego 66, 97-420 Szczerców
Gminna Biblioteka Publiczna w Szczercowie	ul. Pułaskiego 8, 97-420 Szczerców
Stowarzyszenie pomocy Osobom Niepełnosprawnym „Kuznia Życzliwości” w Szczercowie	ul. 3 Maja 6, 97-420 Szczerców
Gmina Żelów	
Biblioteka Publiczna Miasta i Gminy im. Adama Mickiewicza w Żelowie	pl. Dąbrowskiego 9, 97-425 Żelów
Dom Kultury w Żelowie	ul. Kościuszki 74, 97-425 Żelów

Publiczne placówki służby zdrowia

W poniżej tabeli przedstawiono wykaz publicznych placówek służby zdrowia, z których korzystają mieszkańcy powiatu bełchatowskiego.

Tabela 11. Publiczne placówki służby zdrowia w powiecie bełchatowskim.

Nazwa placówki	Adres placówki
Miasto Bełchatów	
Szpital Wojewódzki im. Jana Pawła II	ul. Czapliniecka 123, 97-400 Bełchatów
Poradnia psychologiczna	ul. Czapliniecka 36a, 97-400 Bełchatów
Poradnia Promocji Zdrowia	ul. 1-go Maja 4, 97-400 Bełchatów
Puls Sp.J. Przychodnia Lekarska	ul. Energetyków 12, 97-400 Bełchatów
NZOZ REDMED S.C.	ul. Częstochowska 37 (Grocholice), 97-400 Bełchatów
INSULA – Poradnia Specjalistyczna	ul. Stanisława Staszica 5C, 97-400 Bełchatów
NZOZ Eskulap	ul. Edwardów 3A, 97-400 Bełchatów
Świat Zdrowia Centrum Medyczne	ul. 1 Maja 4, 97-400 Bełchatów
Bełchatowskie Centrum Medyczne NZOZ	ul. Lecha i Marii Kaczyńskich 12, 97-400 Bełchatów
MegaMed Sp. z o.o.	ul. Czapliniecka 93/95, 97-400 Bełchatów
Gmina Szczerców	
Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Szczercowie	ul. Mickiewicza 39b, 97-420 Szczerców
Gmina Żelów	
Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Żelowie	ul. Żeromskiego 21, 97-425 Żelów
Gmina Kluki	
Gminny Ośrodek Zdrowia w Klukach	ul. Tuwima 5, 97-415 Kluki
Gmina Drużbice	
Gminny Ośrodek Zdrowia w Drużbicach	Drużbice 20b, 97-403 Drużbice
Gmina Kleszczów	
Gminny Ośrodek Zdrowia w Kleszczowie	ul. Osiedlowa 2, 97-410 Kleszczów
Gmina Rusiec	
Gminny Ośrodek Zdrowia w Ruścu	ul. Adama Mickiewicza 5, 97-438 Rusiec

Źródło: opracowanie własne.

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

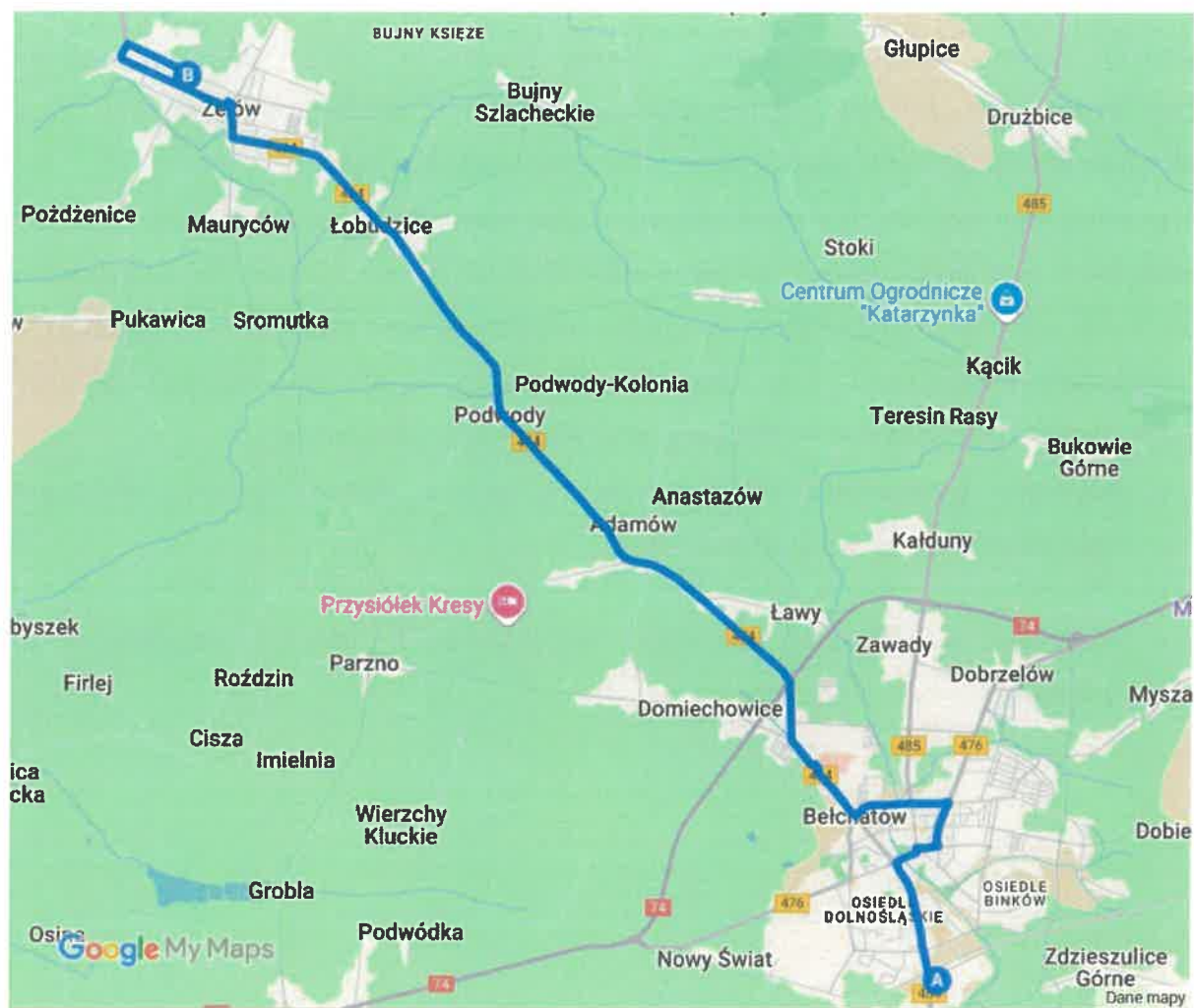
Powiat bełchatowski w perspektywie roku 2035 zakłada dalsze działania zmierzające do kompleksowego zaspokojenia potrzeb transportowych mieszkańców. Priorytetem władz samorządowych będzie prowadzenie komunikacji pasażerskiej w sposób efektywny i dostosowany do rzeczywistych potrzeb użytkowników, zarówno w zakresie przebiegu tras, jak i częstotliwości kursów. Oferta przewozowa będzie elastycznie modyfikowana zgodnie ze zmieniającymi się preferencjami komunikacyjnymi mieszkańców oraz uwarunkowaniami społeczno-gospodarczymi.

Uwzględniane będą wnioski i postulaty pasażerów dotyczące tras, rozkładów jazdy oraz standardu usług, pojawiające się lokalne generatory ruchu (np. nowe zakłady pracy, instytucje publiczne, obiekty handlowe i edukacyjne), zmiany w układzie osadniczym i kierunki rozwoju przestrzennego. Czynnikiem wpływającym na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego są przede wszystkim: zmiany liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia, zmiany społeczno-gospodarcze, rozwój przestrzenny powiatu bełchatowskiego, rozwój infrastruktury transportowej, czynniki środowiskowe i energetyczne, rozwój funkcji turystyczno-rekreacyjnych.

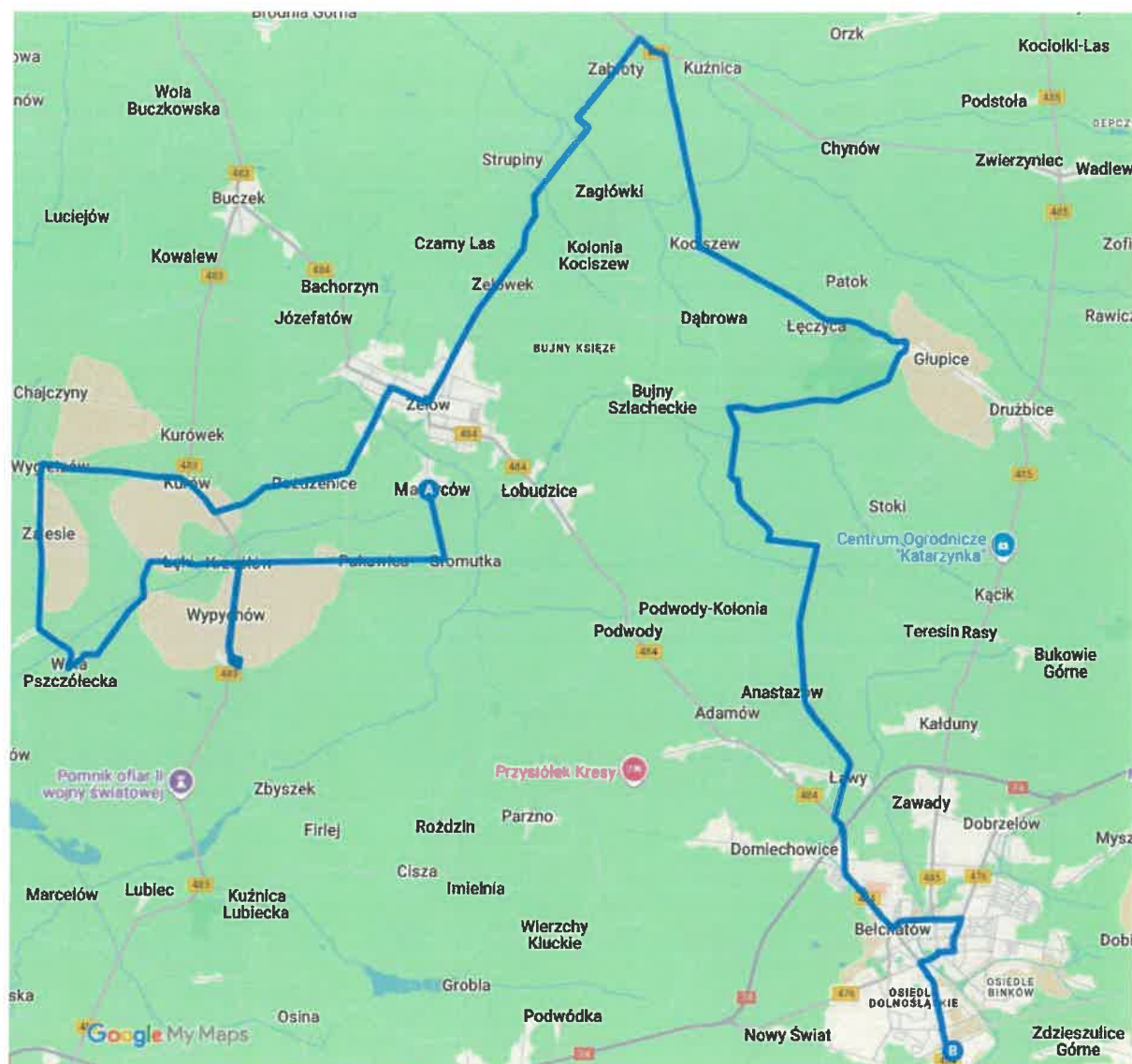
Celem zmian wprowadzanych w sieci komunikacyjnej powiatu bełchatowskiego jest zapewnienie mieszkańcom dogodnego dostępu do przewozów zbiorowych, ze szczególnym uwzględnieniem osób, które nie mogą korzystać z transportu indywidualnego. Jednocześnie samorząd dąży do zwiększenia atrakcyjności oferty transportu publicznego, tak aby była ona realną alternatywą dla samochodu. Planowana sieć komunikacyjna powiatu będzie obejmować:

- **połączenia podstawowe (obligatoryjne)** – łączące siedziby gmin z Bełchatowem i stanowiące trzon systemu przewozowego,
- **połączenia uzupełniające** – bazujące na istniejących liniach i rozwijane w miarę dostępnych środków finansowych.

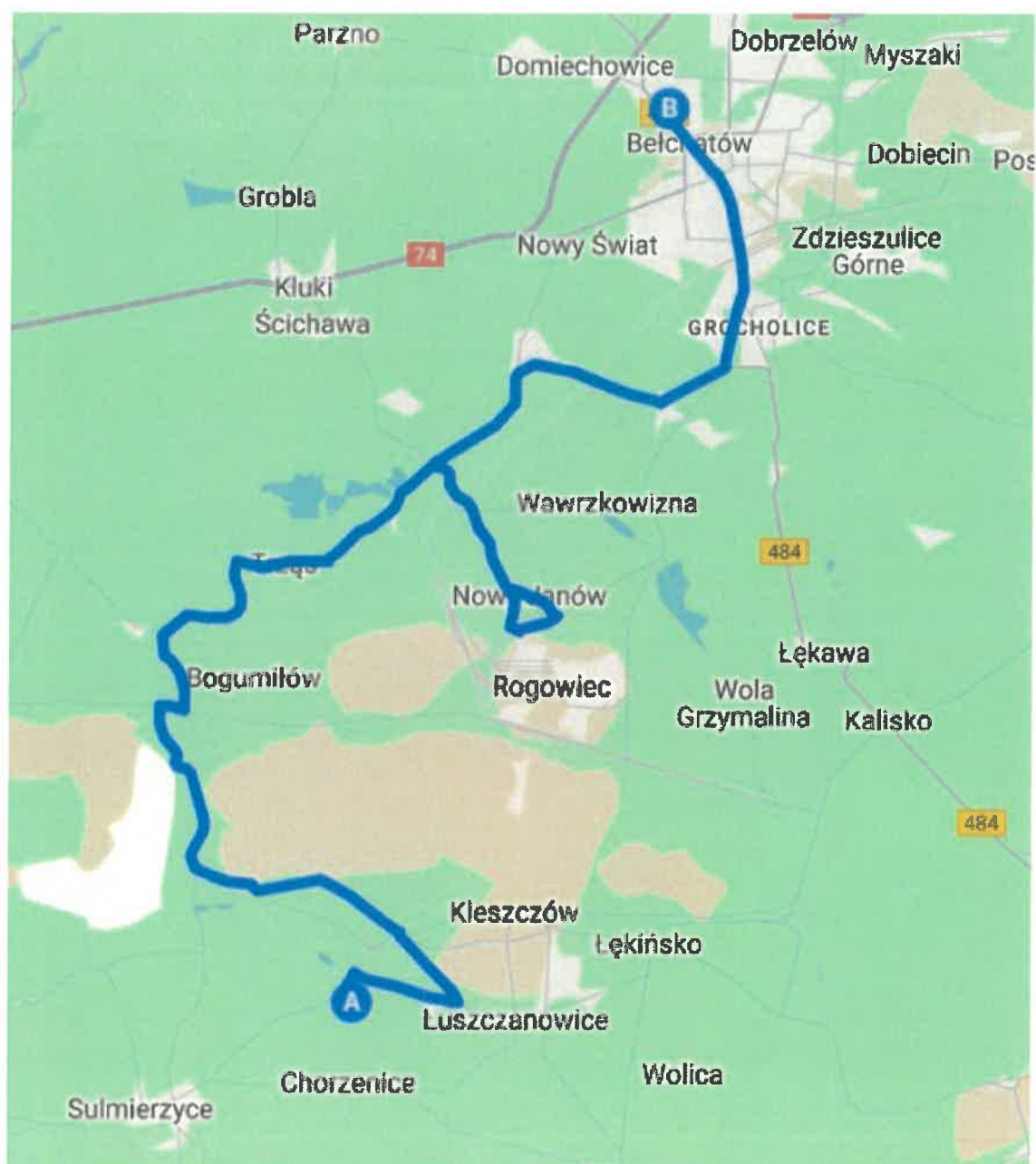
Bełchatów – Zelów → (różne kursy na tej trasie)

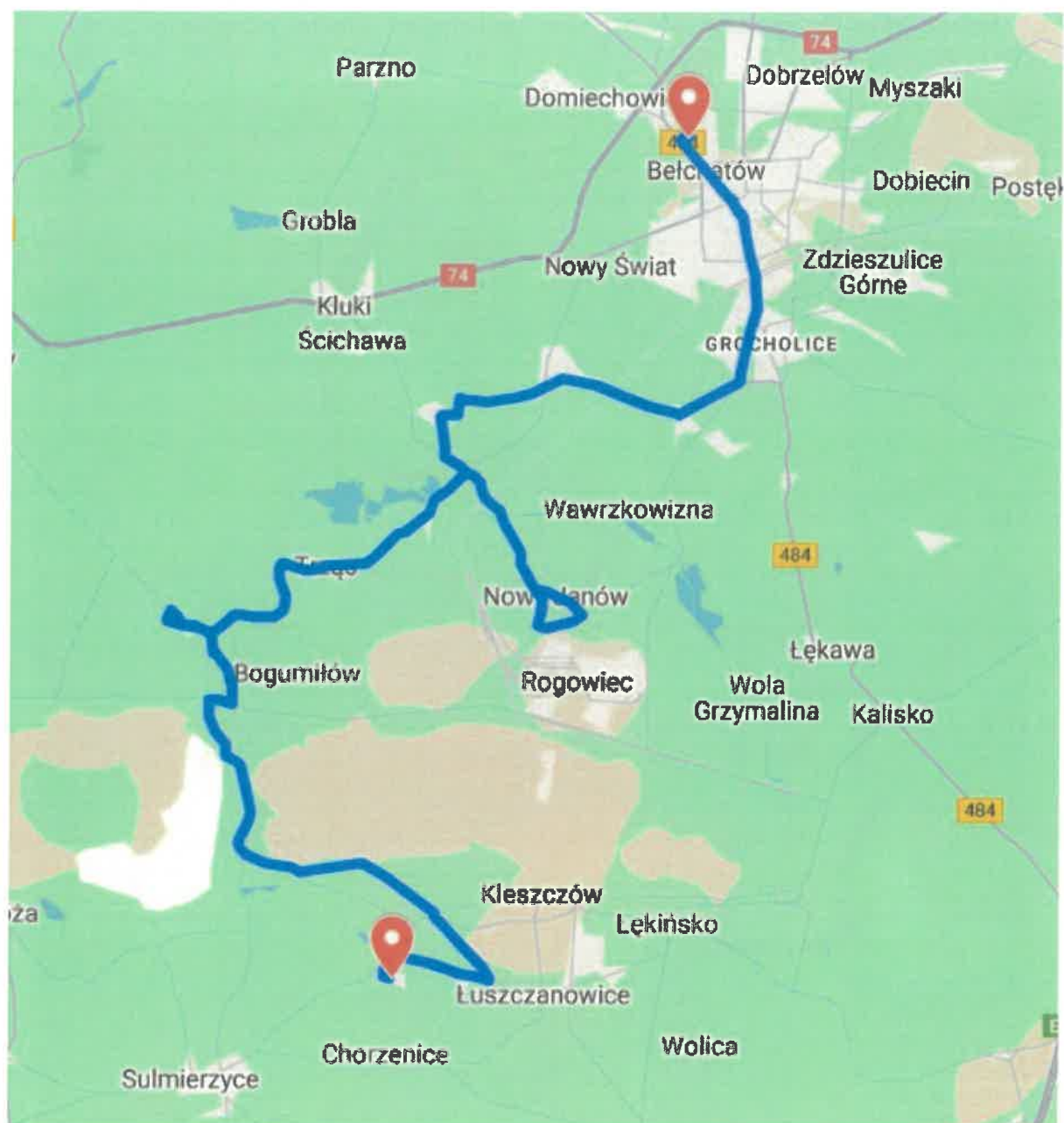


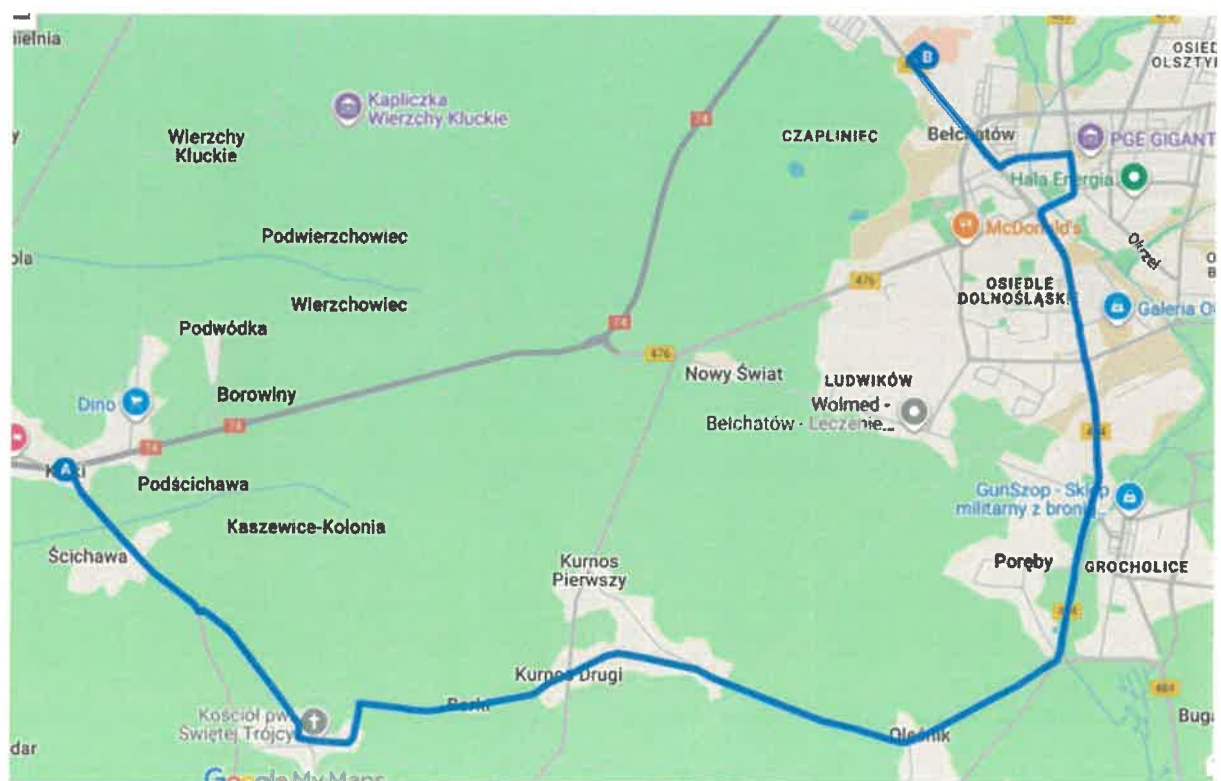
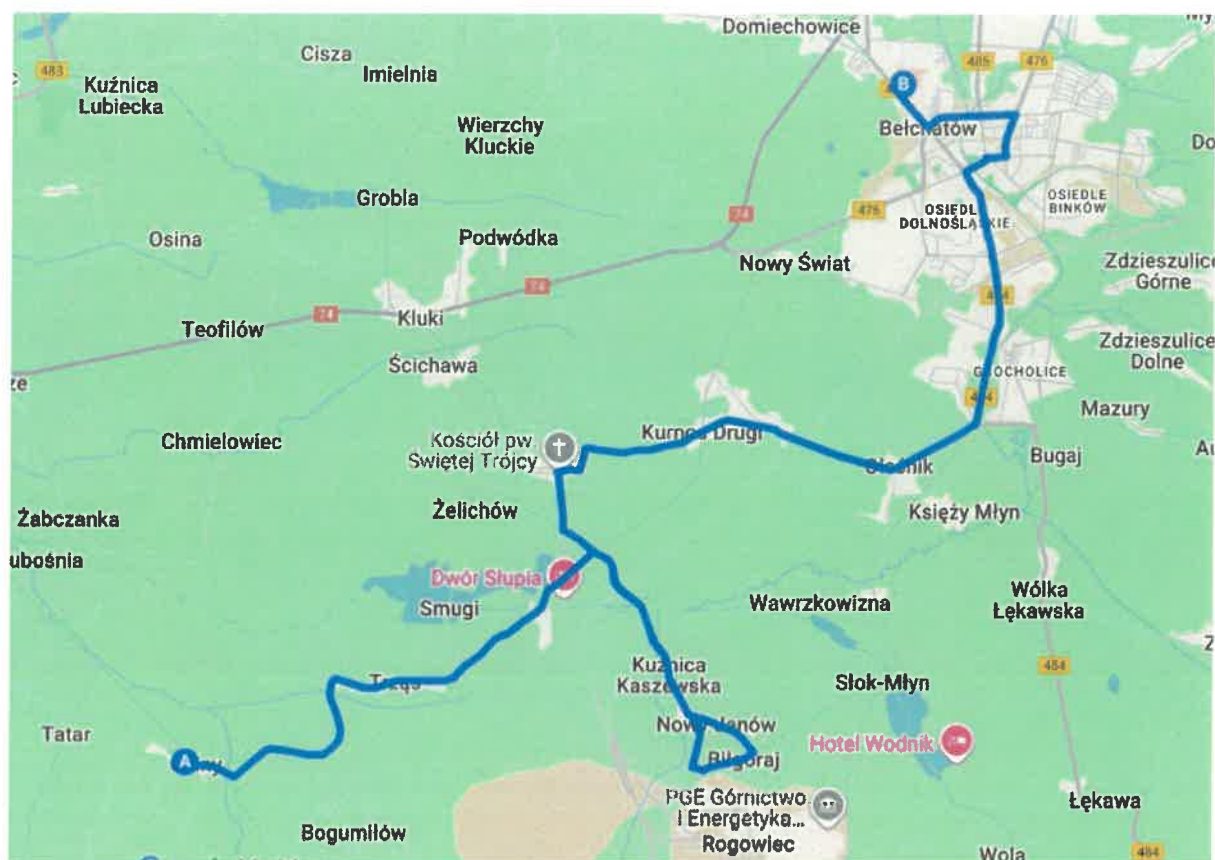
Mauryców – Żelów – Kociszew – Bełchatów



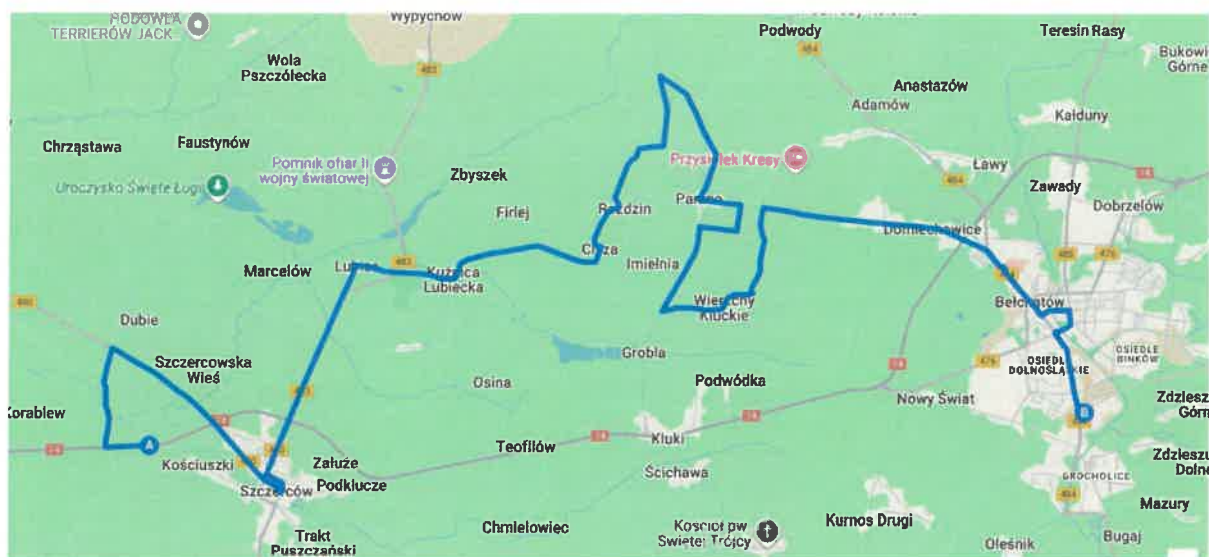
Antoniówka – Nowy Janów – Kaszewice – Belchatów → (różne kursy na tej trasie)



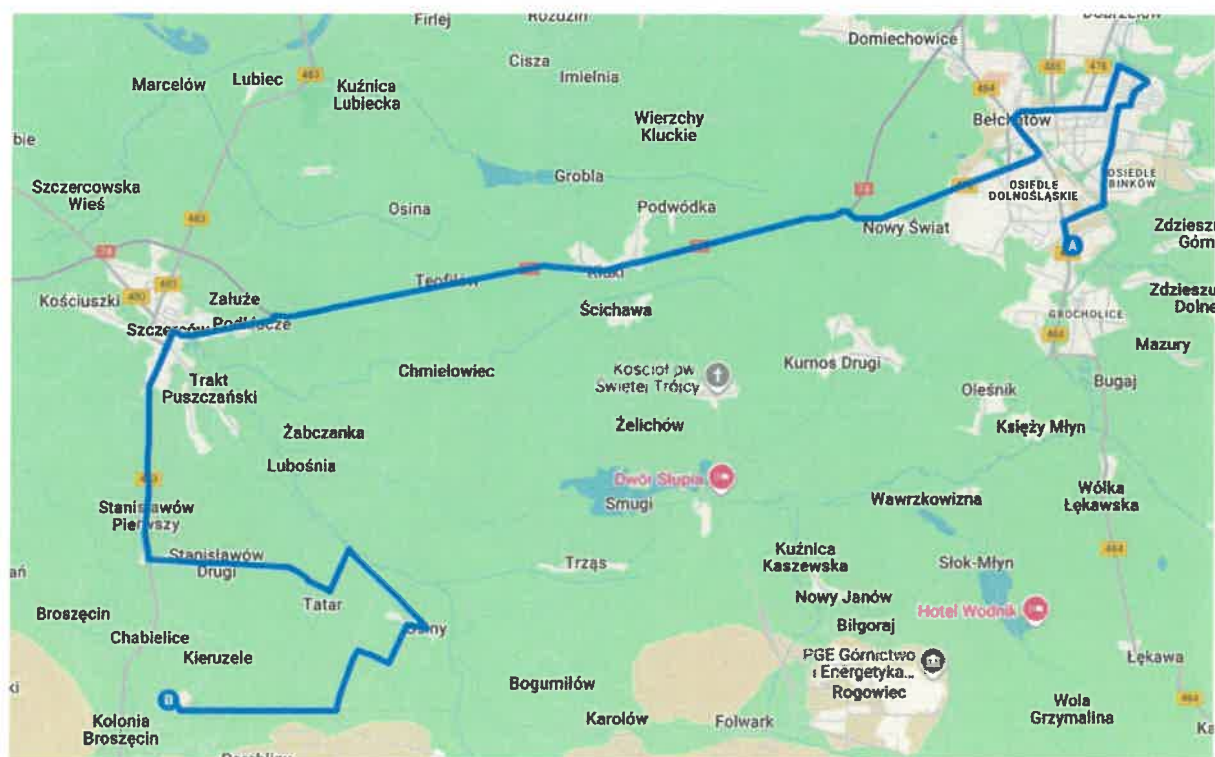
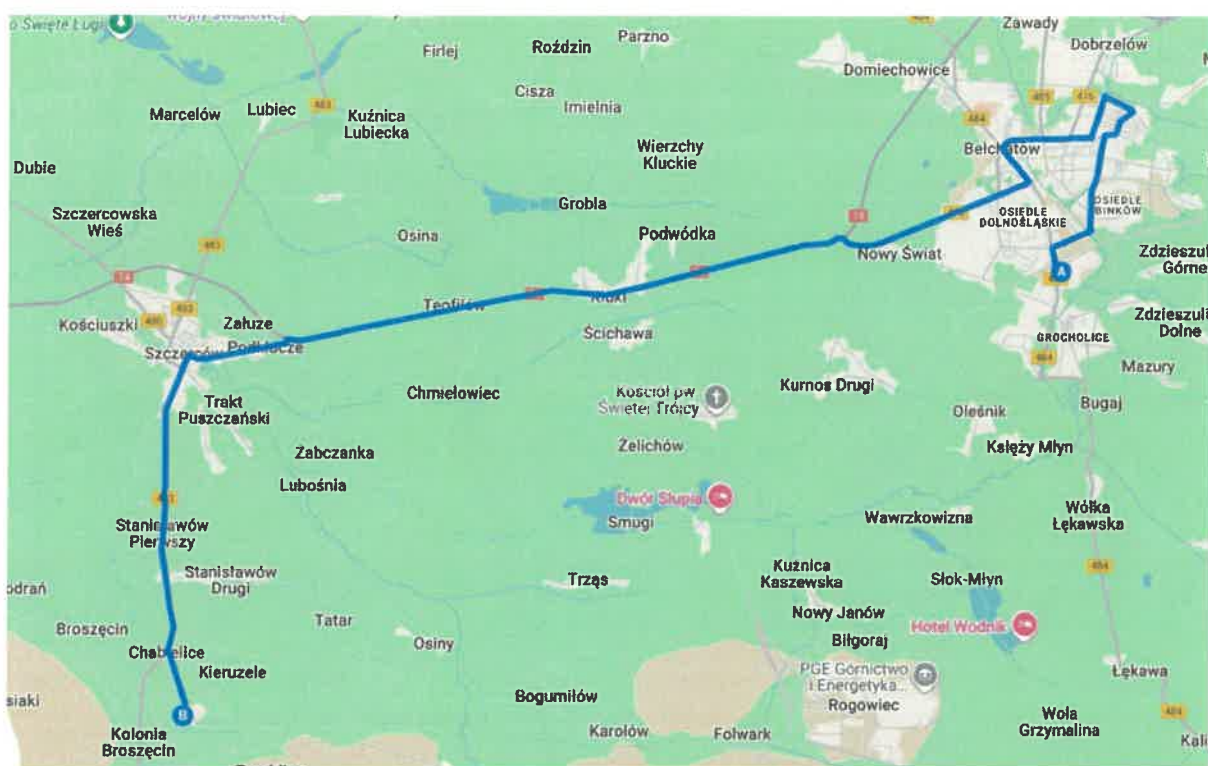




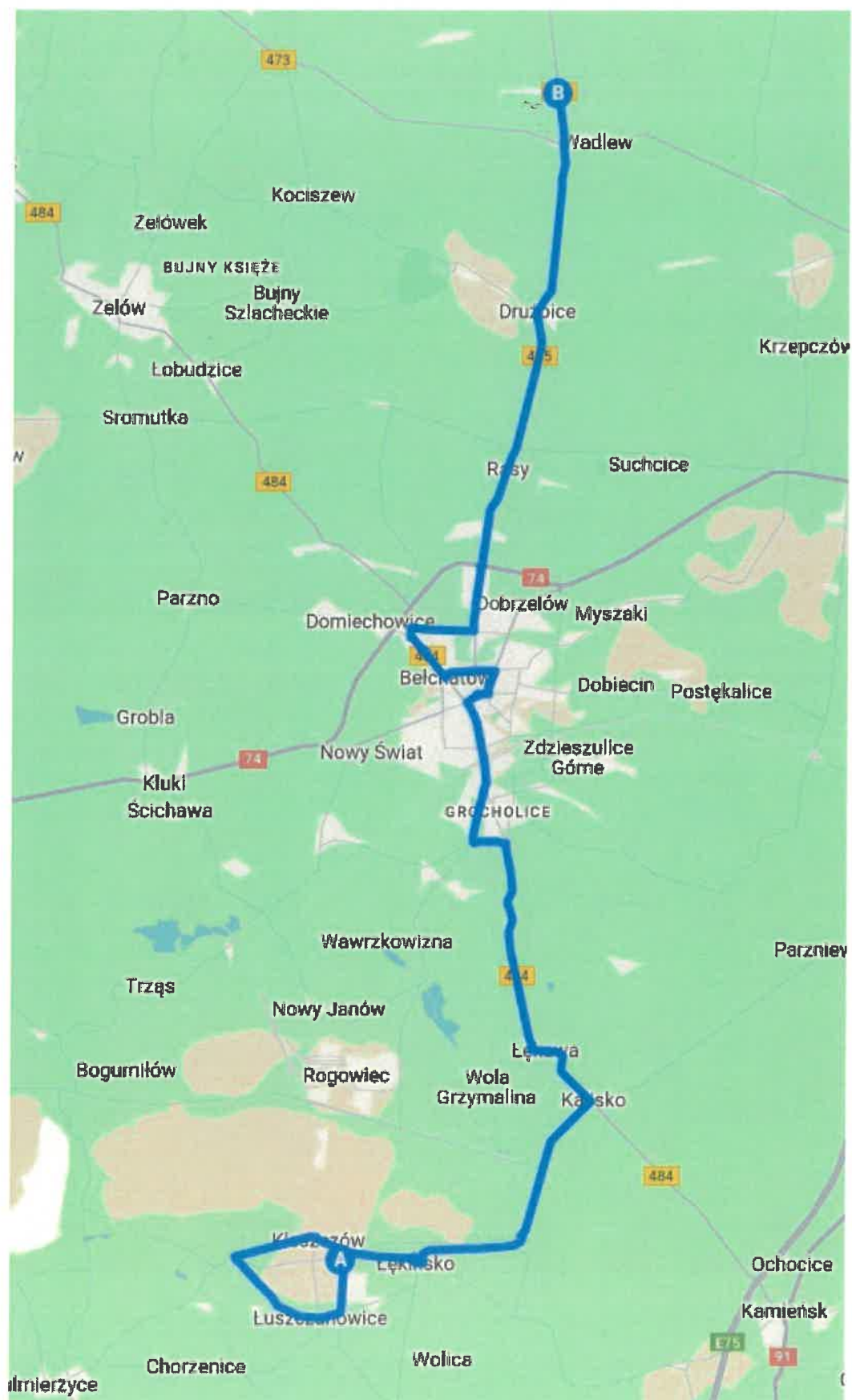
Dzbanki – Szczerców – Parzno – Bełchatów → (różne kursy na tej trasie)

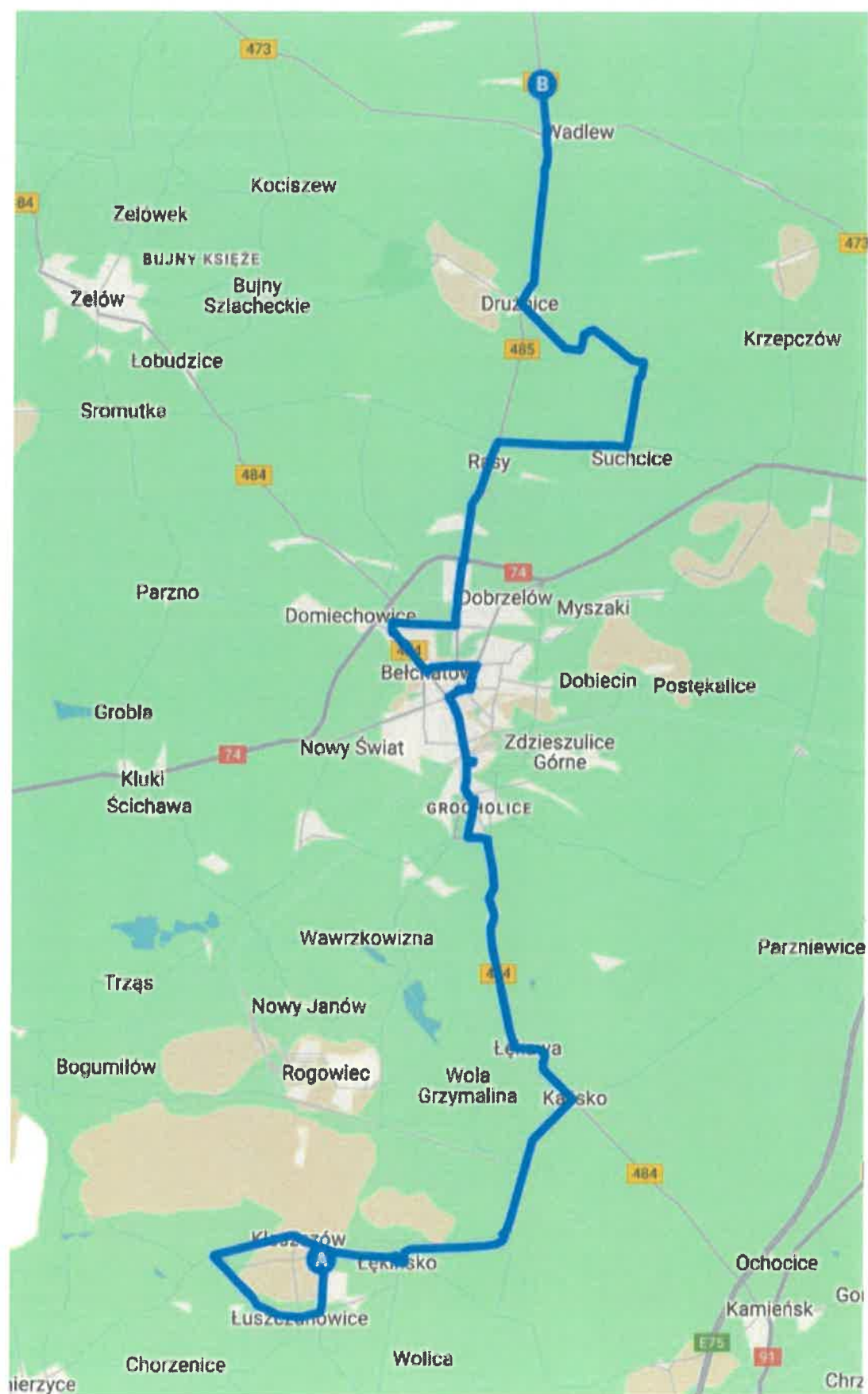


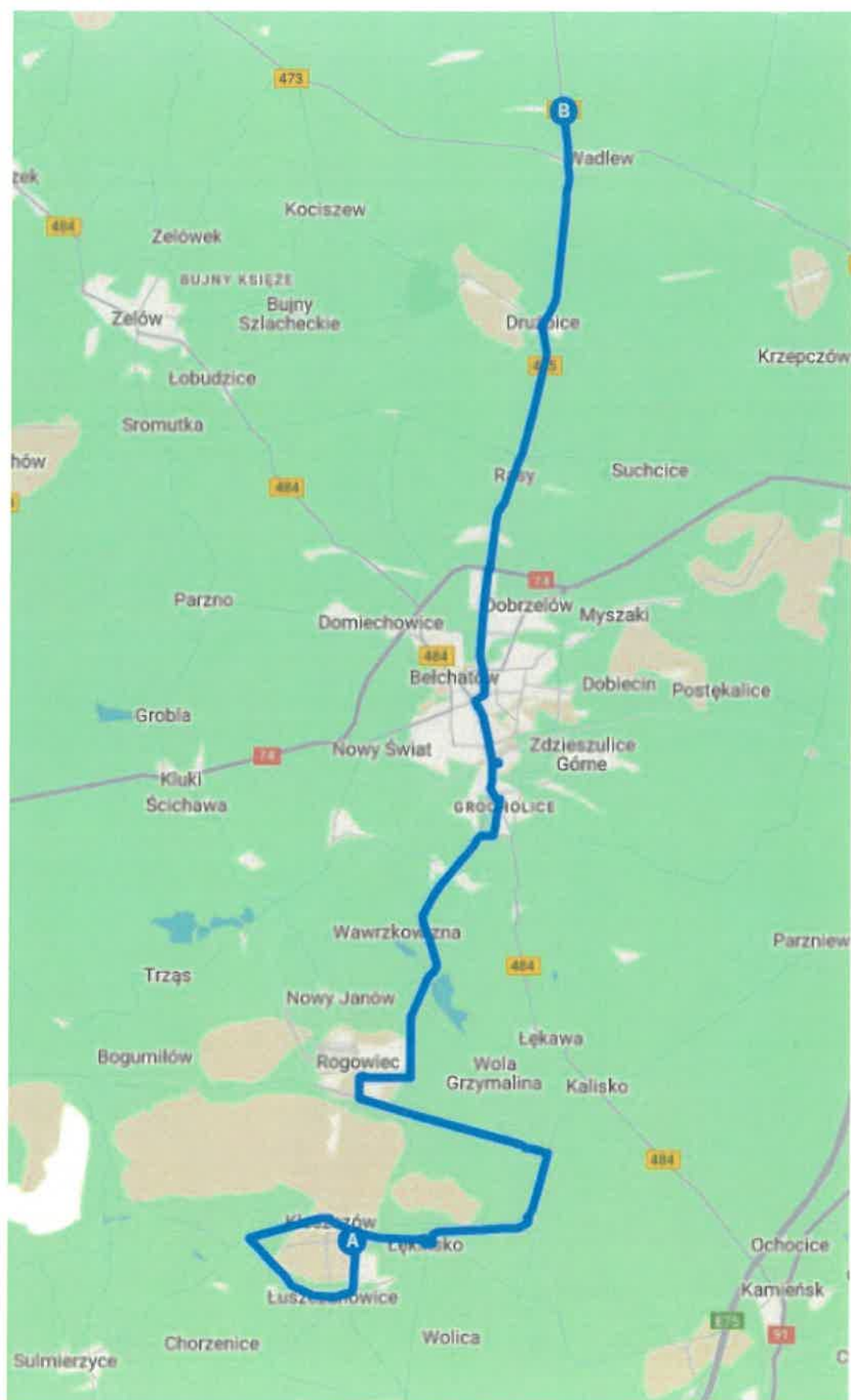
Bełchatów – Szczerców – Chabielice → (różne kursy na tej trasie)



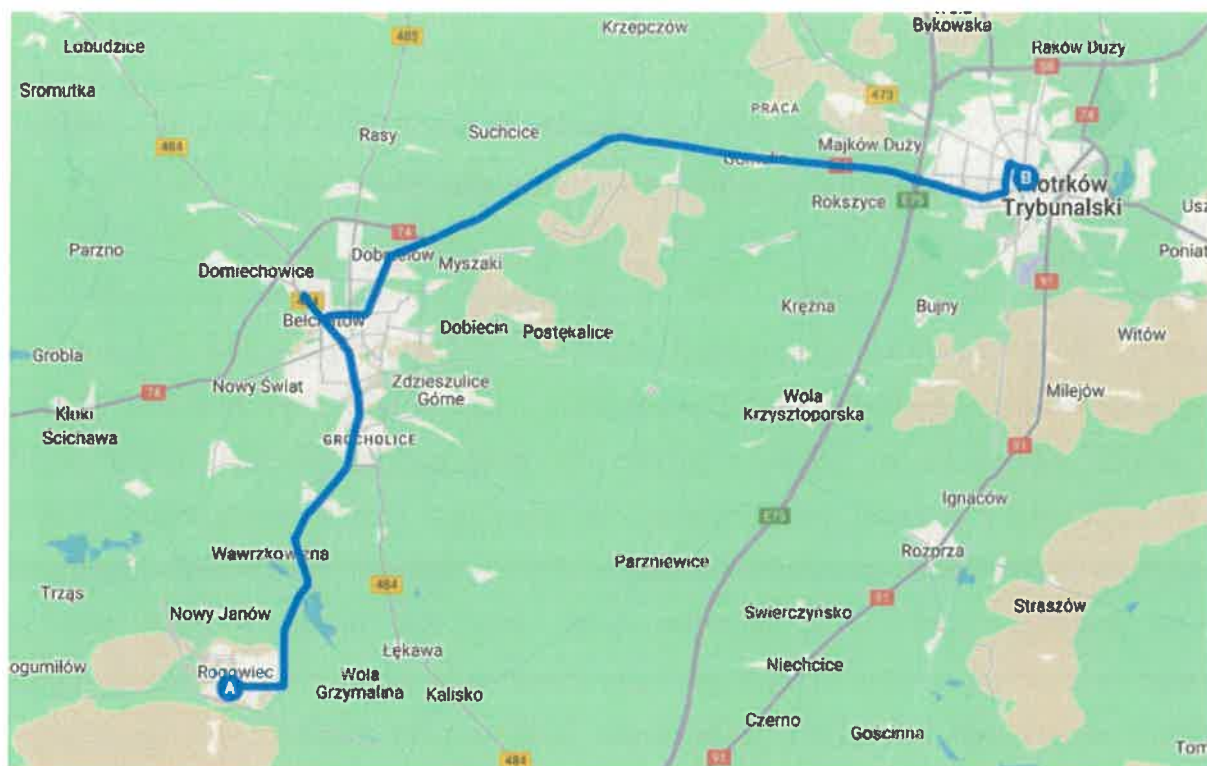
Kleszczów - Bełchatów – Podstoła → (różne kursy)



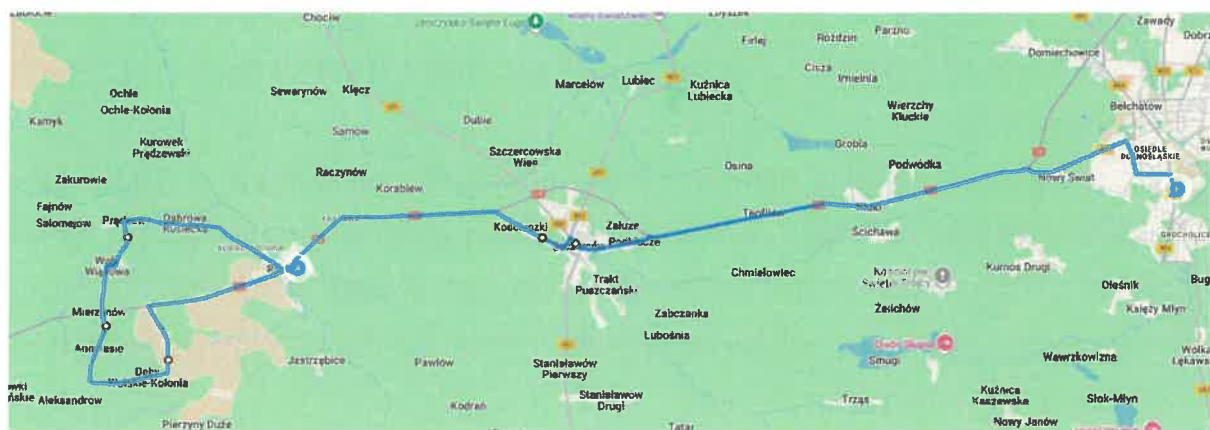




Piotrków Trybunalski – Bełchatów Szpital – Rogowiec



Rusiec – Szczerców – Bełchatów



Źródło: opracowanie własne.

W pierwszej kolejności powiat wdraża sieć podstawową, natomiast rozwój połączeń uzupełniających będzie uzależniony od potrzeb przewozowych i możliwości budżetowych.

Linie obsługujące mieszkańców powiatu mogą również wykraczać poza jego granice i sięgać do sąsiednich powiatów. W takich przypadkach organizacja przewozów może odbywać się we współpracy z innymi samorządami.

3.5. Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

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

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

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

Jednym z podstawowych wymogów nowoczesnego systemu transportu zbiorowego jest zagwarantowanie pełnej dostępności dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Zapewnienie równych szans w korzystaniu z usług przewozowych stanowi nie tylko obowiązek prawny, ale także element polityki społecznej ukierunkowanej na integrację i przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu.

W praktyce oznacza to konieczność dostosowania zarówno taboru, jak i infrastruktury przystankowej oraz informacyjnej. Autobusy obsługujące linie publicznego transportu zbiorowego

powinny być niskopodłogowe, wyposażone w rampy lub windy dla wózków inwalidzkich, a także posiadać odpowiednio oznaczone miejsca dla osób z niepełnosprawnością ruchową i opiekunów. Równie istotne jest dostosowanie systemu informacji pasażerskiej — zarówno wizualnej (tablice elektroniczne, wyraźne oznakowanie), jak i głosowej, co znacząco ułatwia podróż osobom niewidomym i słabowidzącym.

Infrastruktura przystankowa powinna być projektowana w sposób zapewniający bezpieczne i wygodne korzystanie przez wszystkich pasażerów. Wymaga to budowy niskich krawężników ułatwiających podjazd autobusu, odpowiedniego oświetlenia, a także ciągów komunikacyjnych pozbawionych barier architektonicznych.

Zapewnienie dostępności osobom o szczególnych potrzebach należy traktować jako inwestycję w spójność społeczną i jakość życia mieszkańców. Dzięki takim działaniom transport publiczny staje się usługą powszechną i inkluzywną, spełniającą oczekiwania wszystkich grup społecznych, w tym osób starszych, niepełnosprawnych oraz rodziców podróżujących z dziećmi.

4. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

W art. 51 u.p.t.z. określony został otwarty katalog źródeł finansowania przewozów użyteczności publicznej. Wobec tego, iż w znacznej części są to przewozy deficytowe, stąd też możliwość ich uruchamiania jest równoznaczna z koniecznością dofinansowania. Źródłem finansowania przewozów, niewymienionym w komentowanym przepisie, mogą być np. programy unijne. Jednym z nich jest Interreg PL-SK 2021–2027, mający na celu rozwój współpracy transgranicznej między Polską a Słowacją.

Jako że ich organizatorem są przede wszystkim jednostki samorządu terytorialnego, znaczna część środków przeznaczonych na publiczny transport zbiorowy stanowi ich środki własne (art. 51 ust. 1 pkt 1 u.p.t.z.). Jednym z wyjątków jest Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych, gromadzący środki pochodzące ze źródeł, o których mowa w art. 5 u.f.r.p. Docelowo są one przeznaczone, zgodnie z art. 6 u.f.r.p., na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej przez dopłatę do ceny usługi. Co do zasady zatem środki te trafiają do jednostek samorządu terytorialnego.

Źródłem finansowania przewozów użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, są wpływy z biletów oraz opłat dodatkowych, które należą – w zależności od rodzaju transportu (art. 7 ust. 1 u.p.t.z.) – do środków własnych jednostek samorządu terytorialnego bądź budżetu państwa. Mogą one być pobierane bezpośrednio

przez operatora bądź organizatora. Opłaty te, jak wskazano w komentowanym przepisie, są uiszczane przez pasażera i pobierane zgodnie z przepisami ustawy – Prawo przewozowe (art. 16 oraz art. 33a ust. 3 i 4 pr. przew.).

Ceny biletów i wysokość opłat dodatkowych powinny zostać wskazane w taryfie przewozowej. Niedopuszczalne jest pobieranie opłat z nią niezgodnych, jak również bez wyraźnej podstawy prawnej.

Zgodnie z rozdziałem 6 art. 50 i 51 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym można wskazać źródła finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, które w głównej mierze może polegać na:

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

W przypadku operatora wybranego w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, przekazanie rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego nie może prowadzić do odzyskania całości poniesionych kosztów.

Przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio do operatora wybranego w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, jeżeli umowa o świadczenie usług publicznych przyjmie formę koncesji na usługi.

W przypadku operatora wybranego w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym: pobieranie opłat, o których mowa w ust. 1 pkt 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, stanowi prawo do korzystania z usługi, udostępnianie środków transportu, o którym mowa w ust. 1 pkt 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, oraz przekazanie rekompensaty stanowi płatność koncesjodawcy – w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi.

Źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

- środki z budżetu państwa
- środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem.

Do źródeł finansowania, o których mowa powyżej, należą również wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe.

Jako dodatkowe źródła finansowania usług przewozowych można wskazać wpływy ze sprzedaży różnych usług i opłat dodatkowych pobieranych od przedsiębiorstw oraz osób fizycznych w postaci m. in.: reklamy i prawa do działalności reklamowej, opłat za korzystanie z przystanków, opłat za jazdę bez biletu.

Udział poszczególnych źródeł w finansowaniu przewozów będzie zmienny. Zależny m. in. od popytu na transport zbiorowy, sytuacji społeczno-gospodarczej w kraju i w regionie oraz możliwości budżetowych poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego objętych porozumieniem.

Z organizacją przewozów związane są zależności pomiędzy organizatorem a operatorem w zakresie dofinansowania działalności operatora. Operatorowi przysługuje rekompensata z tytułu „utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym” lub „utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione” lub „poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego”.

Operatorom przysługuje tzw. „rozsądny zysk”, z wyjątkiem podmiotów: – wybranych w trybie Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi lub – z którymi bezpośrednio zawarto umowę o świadczenie usług przewozowych i przyjęła ona formę koncesji na usługi lub – będącymi samorządowymi zakładami budżetowymi.

„Rozsądny zysk” jest określany jako „stopa zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne”.

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym precyzyjnie określa podmioty odpowiedzialne za organizowanie oraz związane z nim finansowanie linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej. Ze względu na zasięg przewozów: dopłaty powiatowe – mają zastosowanie tylko na liniach komunikacyjnych wytyczonych w granicach jednego powiatu lub powiatów sąsiadujących, jeśli zostało zawarte porozumienie na przekazanie zadań związanych z organizacją publicznego transportu zbiorowego lub istnieje związek powiatów. Zainteresowane samorządy gminne i powiatowe mogą partycypować finansowo w utrzymaniu linii organizowanych przez Powiat Bełchatowski. I tak, środki finansowe na utrzymanie linii komunikacyjnych są przekazywane na podstawie umów o udzielaniu pomocy finansowej w formie dotacji celowej, zawieranych pomiędzy Powiatem Bełchatowskim i samorządami lokalnymi, przez teren których przebiegają linie komunikacyjne.

Powiat Bełchatowski korzysta z dofinansowania w ramach **Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (FRPA)**. Środki te przyznawane są na podstawie umowy zawieranej z Wojewodą Łódzkim. **Najważniejsze zasady funkcjonowania FRPA:**

- dopłata wynosi do **3 zł do 1 wozokilometra** realizowanego w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- organizator (w tym przypadku powiat bełchatowski) jest zobowiązany do wniesienia **wkładu własnego w wysokości co najmniej 10% kosztów** realizacji przewozów,
- dofinansowanie może być przeznaczone wyłącznie na linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej, które zostały zgłoszone we wniosku i objęte umową,
- środki są przekazywane operatorowi na podstawie ewidencji wykonanej pracy przewozowej i okresowych sprawozdań,
- umowy zawierane są na okres roczny, z możliwością ich przedłużenia w kolejnych naborach.

Korzyści dla Powiatu Bełchatowskiego:

- obniżenie kosztów własnych związanych z organizacją przewozów,
- możliwość uruchamiania nowych linii autobusowych w gminach o rozproszonej zabudowie,

- zapewnienie dostępu komunikacyjnego mieszkańcom mniejszych miejscowości, gdzie transport komercyjny jest nieopłacalny,
- wspieranie integracji społecznej poprzez zwiększenie mobilności mieszkańców.

W latach **2021–2025** w ramach **Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (FRPA)** dofinansowaniem objęto cztery linie komunikacji autobusowej funkcjonujące na terenie powiatu bełchatowskiego. Celem przedsięwzięcia było zapewnienie mieszkańcom dogodnego dostępu do transportu publicznego, usprawnienie codziennych dojazdów do miejsc pracy, nauki oraz instytucji publicznych, a także przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu na obszarach o mniejszej gęstości zaludnienia.

W roku 2025 dofinansowaniem objęto następujące linie komunikacyjne:

1. **Bełchatów – Podwody – Żelów** – połączenie o istotnym znaczeniu społecznym i gospodarczym, zapewniające obsługę komunikacyjną pomiędzy miastem powiatowym a jednym z największych ośrodków gminnych w regionie.
2. **Bełchatów – Rożniatowice – Żelów – Mauryców** – trasa o charakterze lokalnym, obsługująca mniejsze miejscowości położone w gminie Bełchatów oraz Żelów, umożliwiająca mieszkańcom dojazd do centrum miasta i placówek usługowych.
3. **Dzbanki – Szczerców – Bełchatów** – linia o znaczeniu międzygminnym, łącząca tereny gminy Szczerców z Bełchatowem, wykorzystywana w szczególności przez uczniów i pracowników zakładów przemysłowych.
4. **Chabielice – Nowy Janów – Kaszewice – Bełchatów** – strategiczne połączenie zapewniające komunikację pomiędzy Bełchatowem a gminą Kleszczów, stanowiącą ważny ośrodek przemysłowy i gospodarczy regionu.

Realizacja przewozów w ramach powyższych linii przyczyniła się do poprawy dostępności transportowej regionu, zwiększenia mobilności mieszkańców oraz wzmocnienia integracji przestrzennej powiatu bełchatowskiego.

W odpowiedzi na sygnały i postulaty mieszkańców poszczególnych gmin powiatu bełchatowskiego, a także na podstawie przeprowadzonych analiz potrzeb przewozowych,

planuje się rozbudowę istniejącej siatki połączeń komunikacyjnych oraz zwiększenie częstotliwości kursów autobusów na kluczowych trasach. Od roku 2026 planuje się uruchomienie lub rozszerzenie funkcjonowania następujących linii komunikacyjnych:

1. Belchatów – Żelów

- linia o istotnym znaczeniu międzygminnym, łącząca dwa największe ośrodki powiatu, zapewniająca dojazd do zakładów pracy, szkół i urzędów.

2. Belchatów – Różniatowice – Mauryców

- połączenie obsługujące południowo-wschodnią część powiatu, skierowane głównie do mieszkańców mniejszych miejscowości o ograniczonym dostępie do transportu.

3. Antoniówka – Nowy Janów – Kaszewice – Belchatów

- nowa linia mająca na celu skomunikowanie obszarów o niskiej gęstości zaludnienia z centrum powiatowym; umożliwi dojazd mieszkańcom gmin wiejskich do miasta Belchatowa.

4. Dzbanki – Szczerców – Belchatów

- trasa o charakterze międzygminnym, stanowiąca ważny ciąg komunikacyjny zachodniej części powiatu.

5. Belchatów – Szczerców – Janówka – Chabielice

- linia uzupełniająca, mająca zapewnić obsługę transportową miejscowości położonych poza głównymi arteriami komunikacyjnymi.

6. Kleszczów – Belchatów – Podstola

- połączenie strategiczne dla zapewnienia komunikacji pomiędzy największym ośrodkiem przemysłowym powiatu (Kleszczów) a miastem Belchatów.

7. Kleszczów – Rogowiec – Belchatów – Pabianice

– nowa linia o znaczeniu ponadpowiatowym, umożliwiająca bezpośrednie połączenie przemysłowej części powiatu z ośrodkiem miejskim w Pabianicach, a dalej z aglomeracją łódzką.

8. Belchatów – Wielopole – Piotrków Trybunalski

– linia o charakterze regionalnym, integrująca powiat belchatowski z Piotrkowem Trybunalskim, umożliwiająca dojazd do ośrodków pracy, edukacji i usług publicznych.

9. Belchatów – Szczerców – Rusiec

– linia o charakterze regionalnym, połączenie to umożliwi mieszkańcom gmin zachodniej części powiatu – w szczególności Szczercowa i Ruśca – dogodny dojazd do ośrodków pracy, edukacji oraz usług publicznych zlokalizowanych w Belchatowie. Linia stanowi istotny element w procesie przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu oraz wspierania mobilności mieszkańców obszarów wiejskich.

Wraz z wprowadzeniem nowych połączeń przewiduje się zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów na istniejących liniach, w szczególności w godzinach szczytu komunikacyjnego. Działanie to ma na celu zwiększenie dostępności usług transportowych, skrócenie czasu oczekiwania na połączenia oraz poprawę komfortu podróży mieszkańców.

Planowane przedsięwzięcia stanowią element konsekwentnie realizowanej polityki transportowej powiatu, ukierunkowanej na zrównoważony rozwój mobilności, poprawę spójności terytorialnej oraz podniesienie jakości życia mieszkańców.

4.1. Rentowność linii komunikacyjnych

Ze względu na przebieg poszczególnych tras linie komunikacyjne obsługiwane w ramach powiatowych przewozów pasażerskich cechują się zróżnicowaną rentownością. Istotny wpływ na opłacalność kursów ma również pora ich realizacji.

Obecnie szacuje się, że rentowność linii komunikacyjnych w powiecie belchatowskim jest dodatnia. Kursy deficytowe bilansowane są przychodami z kursów rentownych. Ważnym źródłem przychodów przewoźników są przewozy o charakterze specjalnym, przede wszystkim przewozy

pracownicze, które cechują się wysoką opłacalnością i stanowią główną część dochodów przewoźników.

Rentowność kursów w zależności od pory dnia:

- **szczyt komunikacyjny (poranny i popołudniowy)** – kursy w tym okresie są najbardziej rentowne ze względu na największe potoki pasażerskie. Pojazdy charakteryzują się wówczas wysokim wypełnieniem, a mieszkańcy korzystają z transportu przede wszystkim w relacjach dom–praca i dom–szkoła oraz w podróżach powrotnych. Należy jednak uwzględnić, że część tych przewozów przejmują linie zakładowe (pracownicze), co obniża rentowność przewozów ogólnodostępnych.
- **międzyszczyt** – kursy realizowane poza godzinami największego zapotrzebowania są na granicy rentowności. Niższe potoki pasażerskie powodują mniejsze wykorzystanie taboru, jednak przewoźnicy utrzymują je m. in. ze względów społecznych, a także dla zapewnienia spójności całej sieci transportowej (efekt skali).

Ekonomia funkcjonowania przewoźników:

Przewoźnicy prywatni, realizując przewozy komercyjne, kierują się przede wszystkim przesłankami ekonomicznymi i dążą do osiągnięcia dodatnich wyników finansowych. W branży przewozów pasażerskich zyski netto pojawiają się zwykle w długiej, często wieloletniej perspektywie, i mieszczą się w granicach od **3% do 6%**. Rentowność ta zależy zarówno od poniesionych nakładów początkowych, jak i od kosztów bieżącej działalności. Do najważniejszych kosztów prowadzenia działalności transportowej zaliczają się:

- zakup paliwa i materiałów eksploatacyjnych,
- wynagrodzenia kierowców oraz pracowników administracyjnych,
- utrzymanie, naprawy, remonty i modernizacja taboru,
- obsługa finansowa zobowiązań (kredyty, leasingi),
- koszty zarządu i administracji,
- amortyzacja środków trwałych.

5. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środka transportu

5.1. Wskaźnik motoryzacji

Rozwój motoryzacji w Polsce, a także w powiecie bełchatowskim, jest zjawiskiem systematycznym i trudnym do zatrzymania. Wzrost liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców stanowi konsekwencję wzrostu zamożności społeczeństwa, łatwiejszej dostępności pojazdów, a także zmian stylu życia. Jednocześnie wywołuje to negatywne skutki, takie jak większe zatłoczenie dróg, wzrost emisji spalin i obniżenie konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego.

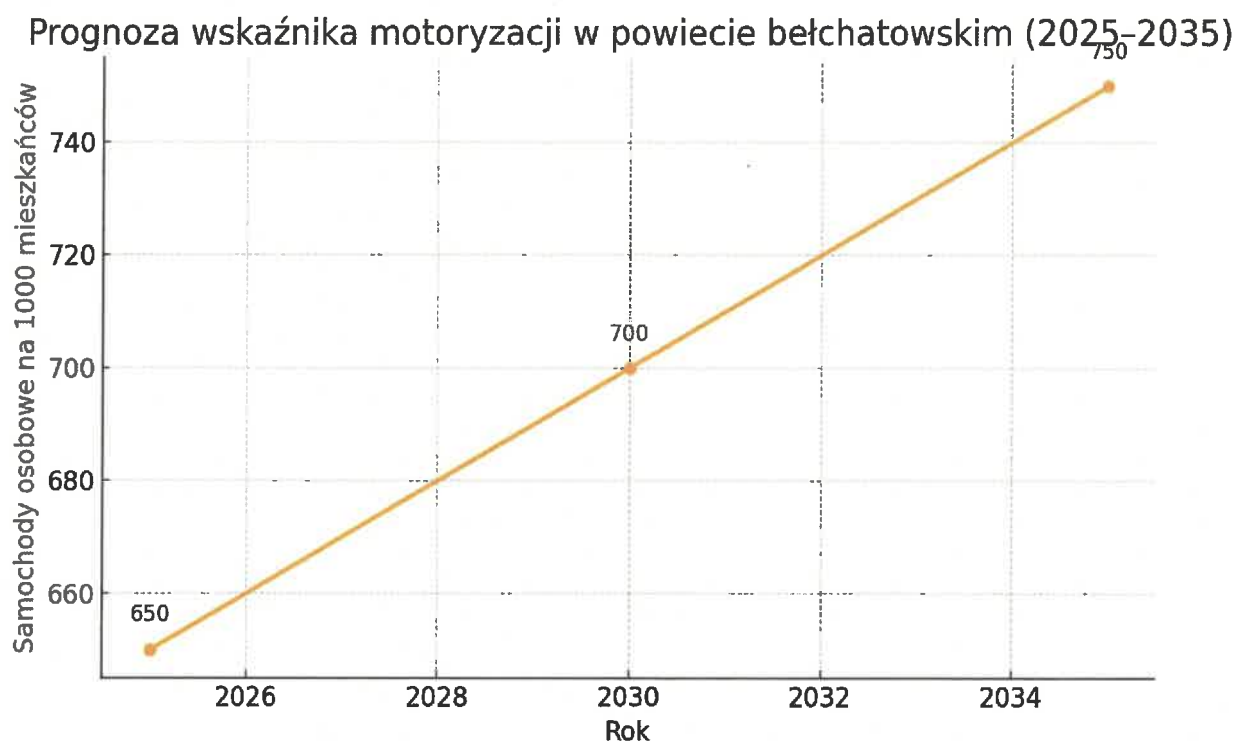
Na podstawie danych GUS oraz obserwowanych trendów przewiduje się, że wskaźnik motoryzacji w powiecie bełchatowskim będzie nadal rósł. Prognoza dla lat 2025–2035 wskazuje, że wartości te mogą kształtować się następująco:

- **2025 r. – ok. 650 samochodów/1000 mieszkańców,**
- **2030 r. – ok. 700 samochodów/1000 mieszkańców,**
- **2035 r. – ok. 750 samochodów/1000 mieszkańców.**

Tak wysoki poziom wskaźnika motoryzacji oznacza, że liczba samochodów w powiecie niemal zrówna się z liczbą mieszkańców, co może prowadzić do dalszego spadku znaczenia transportu publicznego w podróżach codziennych, jeśli nie zostaną wdrożone skuteczne mechanizmy zachęcające mieszkańców do korzystania z komunikacji zbiorowej.

Poniższy wykres ilustruje prognozowany wzrost wskaźnika motoryzacji w powiecie bełchatowskim w latach 2025–2035:

Wykres 2. Wskaźnik motoryzacji w latach 2025-2035.



Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS.

5.2. Analiza badań ankietowych przeprowadzonych na potrzeby przygotowywanego planu transportowego

Analiza badań ankietowych

A. OBSZAR BADANIA I NARZĘDZIA BADAWCZE

Badania ankietowe przeprowadzane były na terenie Powiatu Bełchatowskiego w miesiącach wrześniu i październiku 2025 r. Łącznie pozyskano 130 ankiet (stan na 8 października br.). W celu sprawnego przeprowadzenia badań przygotowano ankietę, która składała się z pytań dotyczących zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców Powiatu Bełchatowskiego. Wspomniana ankieta składała się również z pytań o oczekiwania i preferencje podróżnych. Miały one charakter zamknięty. Ankietowani wskazali, który z postulatów przewozowych jest najważniejszy, a który najmniej znaczący.

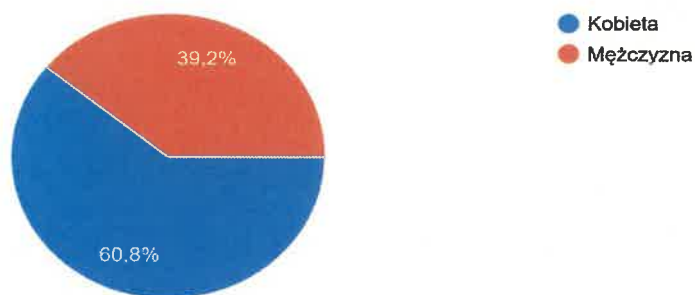
B. CHARAKTERYSTYKA BADANYCH

Konstrukcja kwestionariusza zawierająca metryczkę umożliwia przedstawienie respondentów ze względu na płeć, wiek, status zawodowy, wykształcenie. Wśród badanych dominują osoby pracujące, które stanowią blisko 40 proc. badanej grupy respondentów (39,4 proc.). Niespełna 20 proc. stanowią emeryci i renciści (19,7 proc.). Grupa uczniów/studentów stanowi dokładnie 31,5 proc. ankietowanych.

Wykres 3. Płeć respondentów.

PŁEĆ

130 odpowiedzi

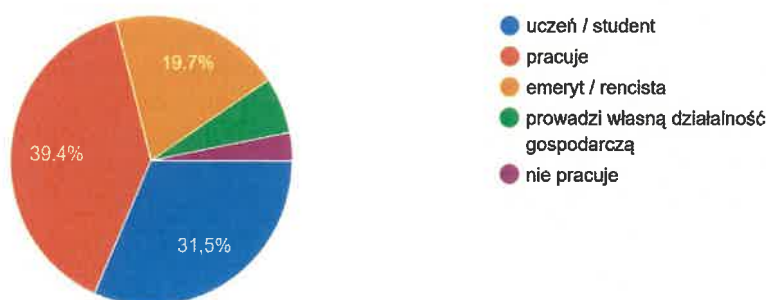


Źródło: opracowanie własne.

Wykres 4. Status zawodowy respondentów.

Aktywność zawodowa

127 odpowiedzi



Źródło: opracowanie własne.

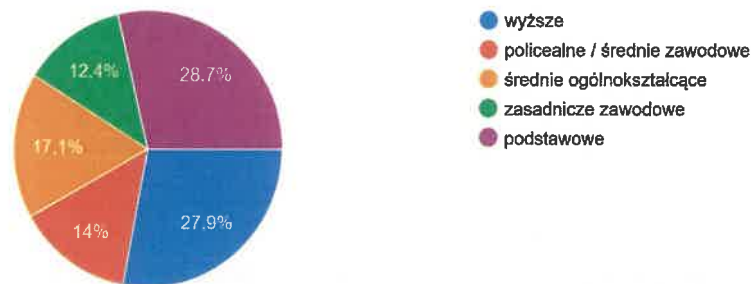
Struktura wykształcenia respondentów powiatu charakteryzuje się wysokim poziomem osób z wykształceniem podstawowym 28,7 proc. Co trzecia osoba deklaruje wyższe (27,9 proc.). Z kolei co dziesiąty respondent deklaruje wykształcenie policealne/średnie zawodowe (14 proc.).

Osoby z wykształceniem średnim ogólnokształcącym oraz zasadniczym zawodowym, w tym przypadku stanowią niespełna 30 proc, tj. dokładnie 17,1 oraz 12,4 proc.

Wykres 5. Wykształcenie respondentów.

Wykształcenie

129 odpowiedzi



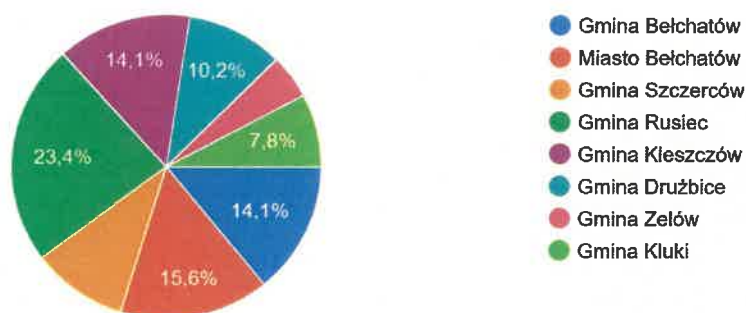
Źródło: opracowanie własne.

Z przeprowadzonych badań można wywnioskować, że najwięcej respondentów, tj. 23,4 proc. pochodzi z Gminy Rusiec. Spora grupa ankietowanych zamieszkuje także Miasto Belchatów, Gminę Belchatów oraz Gminę Kleszczów. Łącznie mieszkańcy tych gmin stanowią 43 proc. całej grupy respondentów. Mieszkańcy pozostałych miejscowości stanowią w zestawieniu niespełna 18 proc.

Wykres 6. Miejsce zamieszkania respondentów.

W jakiej gminie Pan/i mieszka?

128 odpowiedzi



Źródło: opracowanie własne.

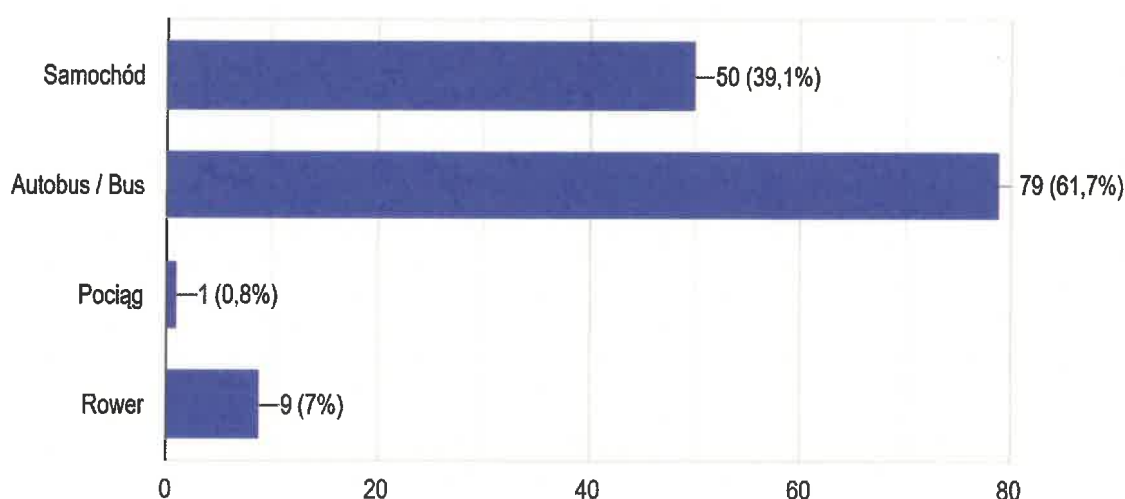
Najczęściej wybieranym środkiem transportu przez respondentów okazał się autobus/bus. Wskaźnik ten osiąga tak wysoki poziom (61,7 proc.), ponieważ mieszkańcy poruszający się jedynie w granicach administracyjnych powiatu korzystają zazwyczaj albo z transportu indywidualnego

albo komunikacji autobusowej. Nie dziwi zatem duży odsetek osób wybierających także tę drugą możliwość (39,1 proc.). Transport kolejowy wybierają przede wszystkim ci mieszkańcy powiatu, którzy podróżują do innych miejscowości mieszczących się poza powiatem. Ze względu na zasięg przewozów nie zostali oni objęci badaniami ankietowymi na poziomie podróży powiatowych. Ich potrzeby zostały uwzględnione w planach transportowych wyższego rzędu. Wybieranym środkiem transportu okazał się również rower, na który wskazało 7 proc. osób biorących udział w badaniu.

Wykres 7. Wybór środka transportu.

Jakimi środkami transportu najczęściej Pan/i podróżuje?

128 odpowiedzi



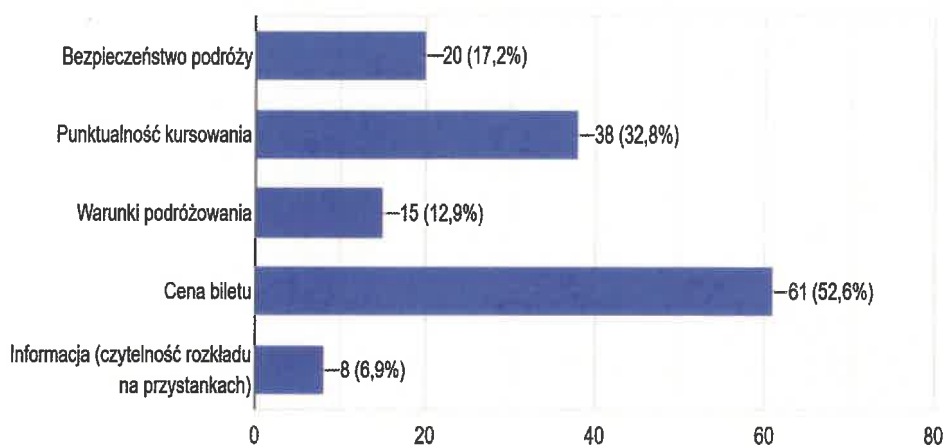
Źródło: opracowanie własne.

Respondenci wskazujący autobus/bus, jako podstawowy środek transportu najczęściej podawali, że decydują się na niego, przede wszystkim ze względu na wygodę (43,3 proc.). Dla niemal co czwartej osoby (24 proc.) ankietowanej było to również rozwiązanie umożliwiające dotarcie na miejsce z uwagi na brak dostępu do samochodu oraz z uwagi na brak prawa jazdy. Z kolei 17,3 proc. ankietowanych twierdzi, że autobus jest w ich konkretnym przypadku rozwiązaniem najtańszym. Niewiele spośród osób ankietowanych swoją decyzję opiera na przesłance dogodności połączenia i godziny kursów (4,8%).

Wykres 8. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu.

Proszę o wskazanie, który z postulatów jakości lokalnego transportu zbiorowego uważa Pan/i za najważniejszy?

116 odpowiedzi

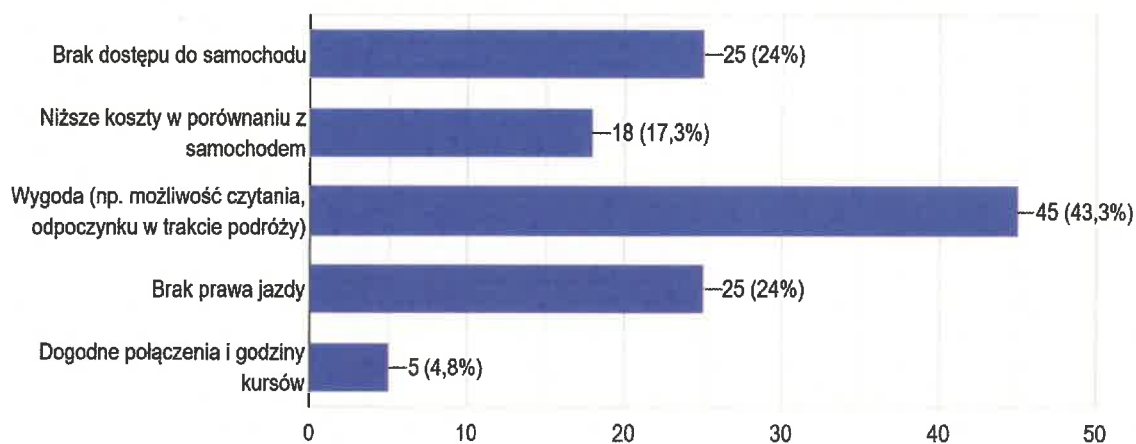


Źródło: opracowanie własne.

Wykres 9. Przyczyna wyboru środka transportu.

Z jakiego powodu korzysta Pan/i z komunikacji zbiorowej?

104 odpowiedzi



Źródło: Opracowanie własne.

Częstotliwość podróżowania

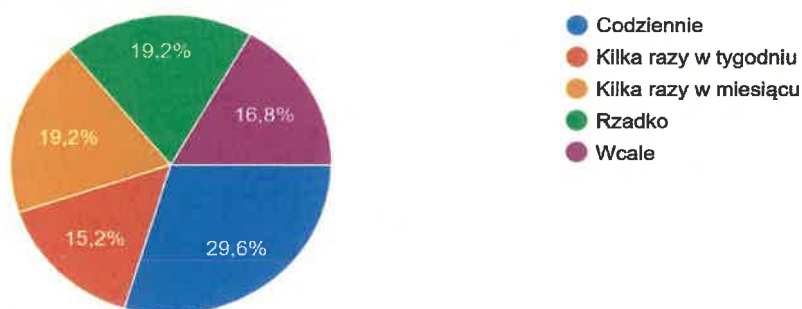
Co trzeci respondent codziennie korzysta z komunikacji publicznej (29,6 proc.). Z kolei co piąty ankietowany korzysta już z niej rzadko albo kilka razy w miesiącu. Kilka razy w tygodniu

z komunikacji publicznej korzysta 15,2 proc. osób biorących w badaniu. Wcale z komunikacji nie korzysta 16,8 proc. ankieterów.

Wykres 10. Częstotliwość korzystania z transportu publicznego.

Jak często korzysta Pan/i z transportu publicznego?

125 odpowiedzi



Źródło: opracowanie własne.

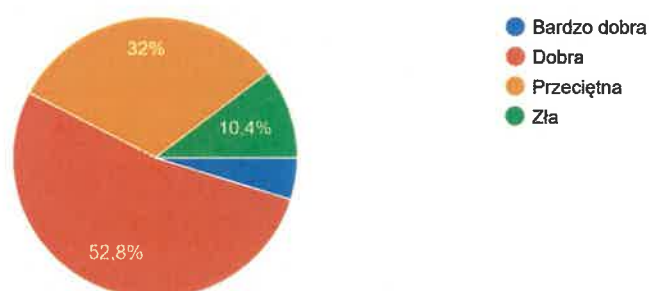
Ocena dostępności transportu publicznego.

Pasażerowie uczestniczący w badaniu ankietowym ocenili dostępność transportu publicznego jako dobrą (52,8 proc.). Na drugim miejscu dostępność oceniono jako przeciętną (32 proc.). Co dziesiąty ankieter ocenił dostępność transportu publicznego jako złą (10,4 proc.).

Wykres 11. Ocena dostępności transportu publicznego.

Jak ocenia Pan/i dostępność transportu publicznego w swojej miejscowości?

125 odpowiedzi



Źródło: opracowanie własne.

Respondenci wyrazili także, który z postulatów jakości lokalnego transportu zbiorowego uważają za najważniejszy. I tak, za najważniejszy uznano cenę biletu (52,6 proc.). Na drugim miejscu znalazła się punktualność kursowania pojazdów (32,8 proc.). Kolejne miejsca zajęły:

bezpieczeństwo podróży (17,2 proc.), warunki podróżowania (12,9 proc.), natomiast za najmniej istotną cechę uznano przekaz informacji (6,9 proc.).

Jakkolwiek wyniki otrzymane w rezultacie przeprowadzonych badań w Powiecie Bełchatowskim są same w sobie cenne ze względu na właściwą metodę i zakres badawczy, to możliwość ich porównania z wynikami z innych lat może dać pełny obraz funkcjonowania operatorów publicznego transportu zbiorowego oraz oczekiwań społeczności lokalnej - niezwykle użyteczny dla organizatorów transportu publicznego. Ujawniający się trend we wspomnianych zakresach byłby wiarygodną podstawą do podejmowania decyzji o jego zahamowaniu, jeśli byłby niekorzystny lub wzmocnienia w przypadku jego pomyślnego przebiegu.

6. Zasady organizacji rynku przewozów

6.1. Powiat bełchatowski jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego lub minister właściwy do spraw transportu – w zależności od zasięgu realizowanych przewozów. Na terenie powiatu bełchatowskiego rolę tę pełni powiat bełchatowski, a zadania organizatora wykonuje starosta bełchatowski.

Do zadań organizatora należy zarządzanie przewozami pasażerskimi, które obejmują obszar co najmniej dwóch gmin wchodzących w skład powiatu, ale nie wykraczają poza jego granice administracyjne. Dzięki temu transport powiatowy zapewnia spójność komunikacyjną pomiędzy poszczególnymi gminami, a także integrację z komunikacją wojewódzką i gminną.

Zgodnie z ustawą, na organizatorze spoczywają trzy kluczowe obowiązki:

- **planowanie rozwoju transportu** – przygotowywanie i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, prognozowanie potrzeb przewozowych i dostosowywanie oferty przewozowej do zmieniających się uwarunkowań społeczno-gospodarczych,
- **organizowanie publicznego transportu zbiorowego** – wybór operatorów transportowych (w drodze przetargu lub trybu bezpośredniego), ustalanie rozkładów jazdy, określanie standardów jakości usług i zasad korzystania z transportu,

- **zarządzanie transportem zbiorowym** – nadzorowanie wykonywanych przewozów, kontrola ich jakości i zgodności z zawartymi umowami, a także prowadzenie działań promujących korzystanie z komunikacji zbiorowej.

Funkcja organizatora może być powierzona związkowi międzypowiatowemu. W takiej sytuacji obszarem działania staje się terytorium kilku powiatów, które wspólnie tworzą i rozwijają sieć komunikacyjną. Dla powiatu bełchatowskiego potencjalnym kierunkiem rozwoju może być integracja przewozów z sąsiednimi powiatami, zwłaszcza w kontekście dojazdów do pracy, szkół i instytucji zlokalizowanych w Bełchatowie oraz Łodzi.

6.2. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

W perspektywie lat 2025–2035 przewiduje się, że Powiat Bełchatowski w zakresie wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego będzie korzystał głównie z możliwości bezpośredniego zawarcia umowy.

Zgodnie z art. 22 u.p.t.z. organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku gdy:

- 1) średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie albo
- 2) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo
- 3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym, przy zastosowaniu jednego z trybów, o których mowa w art. 5 ust. 2, 3a i 4-6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, z zastrzeżeniem art. 22a, albo
- 4) wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1.

Zastosowanie trybu bezpośredniego pozwoli powiatowi na szybkie i elastyczne reagowanie na zmieniające się potrzeby przewozowe mieszkańców oraz zapewnienie obsługi komunikacyjnej tam, gdzie nie występuje zainteresowanie przewoźników prywatnych.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierana w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, może być zawarta na okres 12 miesięcy i w uzasadnionych przypadkach może ulec przedłużeniu, z tym że łączny okres obowiązywania przedłużonej umowy nie może przekroczyć 2 lat. Obejmuje m. in.:

- wykaz obsługiwanych linii,
- standard jakości usług,
- wymagania techniczne i użytkowe wobec taboru,
- sposób kalkulacji rekompensaty w przypadku ponoszenia kosztów przez operatora,
- prawa i obowiązki stron, w tym mechanizmy kontrolne.

Dzięki trybowi bezpośredniemu Powiat Bełchatowski uzyska możliwość utrzymania stabilnej i przewidywalnej oferty przewozowej, jednocześnie ograniczając koszty związane z prowadzeniem procedur przetargowych i koncesyjnych.

6.3. Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat bełchatowski

Na obszarze powiatu bełchatowskiego funkcjonuje rozbudowana sieć przystanków komunikacyjnych oraz jeden dworzec autobusowy o znaczeniu ponadlokalnym. Infrastruktura ta stanowi podstawowy element organizacji transportu zbiorowego, umożliwiając zarówno przewoźnikom komercyjnym, jak i operatorowi publicznego transportu zbiorowego wykonywanie usług przewozowych.

Infrastruktura transportowa:

1. **Dworzec autobusowy w Bełchatowie** – położony przy ul. Czaplinieckiej 44, będący głównym węzłem przesiadkowym w powiecie. Dworzec obsługuje połączenia powiatowe, regionalne i ponadregionalne.
2. **Przystanki komunikacyjne** – zlokalizowane przy drogach powiatowych, które stanowią własność powiatu lub są przez niego administrowane. Przystanki te zostały udostępnione

przewoźnikom na podstawie uchwały Rady Powiatu Bełchatowskiego i regulaminu korzystania z przystanków.

Do podstawowych zadań powiatu w zakresie utrzymania przystanków i dworców należą:

- zapewnienie odpowiedniego stanu technicznego i bezpieczeństwa użytkowników,
- dbałość o czytelne oznakowanie i informację pasażerską,
- utrzymanie infrastruktury w należytym stanie sanitarnym i estetycznym,
- udostępnianie przystanków przewoźnikom zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

Powiat bełchatowski może także zawierać porozumienia z gminami, w ramach których koordynowane jest utrzymanie przystanków komunikacyjnych zlokalizowanych przy drogach gminnych, jeśli służą one przewozom o charakterze powiatowym.

7. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej - informacje ogólne

Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien w optymalnym stopniu uwzględniać oczekiwania użytkowników i organizatora transportu publicznego, biorąc pod uwagę zarówno aktualny stan świadczenia tych usług, jak i możliwości inwestycyjne, wynikające z wysokości środków dostępnych na finansowanie rozwoju systemu transportu publicznego i czasu przewidzianego na osiągnięcie założonego standardu. Tak więc, standard i jakość usług przewozowych w powiatowych przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinny odpowiadać zarówno oczekiwaniom mieszkańców powiatu bełchatowskiego, jak i realnym możliwościom finansowym powiatu.

Celem jest stworzenie oferty transportowej, która będzie **konkurencyjna względem transportu indywidualnego**, a jednocześnie będzie wspierała zasady **zrównoważonego rozwoju i spójności społecznej**.

Atrakcyjna jakościowo komunikacja powiatowa sprzyja:

- zwiększeniu mobilności mieszkańców, szczególnie osób starszych, uczniów i pracowników dojeżdżających do zakładów pracy,
- ograniczeniu wykluczenia transportowego w gminach peryferyjnych powiatu,
- poprawie jakości życia mieszkańców poprzez zapewnienie wygodnych, dostępnych i bezpiecznych połączeń,

- pozytywnemu wpływowi na środowisko, poprzez ograniczenie liczby podróży samochodami prywatnymi.

Podstawowe elementy standardu przewozów powinny obejmować:

1. **Regularność i punktualność kursów** – dostosowanie rozkładów jazdy do godzin dojazdów do szkół, pracy i placówek usługowych.
2. **Dostępność przestrzenna** – zapewnienie obsługi transportowej wszystkich gmin powiatu, z priorytetem dla obszarów wiejskich i słabiej skomunikowanych.
3. **Komfort podróży** – nowoczesny, niskopodłogowy i ogrzewany/klimatyzowany tabor, dostosowany do potrzeb osób starszych i osób z niepełnosprawnościami.
4. **Bezpieczeństwo** – pojazdy sprawne technicznie, wyposażone w pasy bezpieczeństwa i monitoring.
5. **Dostępność informacyjna** – czytelna i jednolita informacja pasażerska na przystankach i w pojazdach, w tym rozkłady jazdy, informacje online oraz możliwość korzystania z aplikacji mobilnych.
6. **Przystępność ekonomiczna** – system taryfowy umożliwiający korzystanie z ulg ustawowych i lokalnych, a docelowo także integrację biletową z przewoźnikami regionalnymi (np. Łódzką Koleją Aglomeracyjną).
7. **Ekologiczny charakter przewozów** – stopniowe wprowadzanie pojazdów niskoemisyjnych, co wpisuje się w politykę klimatyczną UE i województwa łódzkiego.

Planując ciągłe podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w powiatowych przewozach pasażerskich na terenie powiatu bełchatowskiego należy uwzględniać nie tylko oczekiwania mieszkańców i możliwości finansowe powiatu, ale również **priorytety o charakterze społecznym i środowiskowym**. W szczególności należy dążyć do:

- **ochrony środowiska naturalnego** poprzez ograniczanie emisji spalin, stopniowe wprowadzanie pojazdów spełniających nowoczesne normy emisji oraz – w perspektywie lat 2025–2035 – zastępowanie części taboru pojazdami niskoemisyjnymi i zeroemisyjnymi,

- **zwiększania dostępności usług** dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej, co oznacza wyposażanie taboru w udogodnienia takie jak niskopodłogowe wejścia, platformy lub windy dla wózków inwalidzkich, systemy zapowiedzi głosowych i wizualnych, a także dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb wszystkich grup pasażerów.

Podnoszenie standardu usług przewozowych powinno być procesem ciągłym, ściśle powiązanim z polityką zrównoważonego rozwoju transportu, tak aby komunikacja zbiorowa w powiecie bełchatowskim była nowoczesna, przyjazna środowisku i dostępna dla każdego mieszkańca.

Bez społecznej akceptacji dla sposobu organizacji transportu niemożliwe jest uzyskanie istotnych efektów. Stąd organizator transportu publicznego musi wziąć pod uwagę potrzeby i oczekiwania społeczne dotyczące środków transportu. Potencjalny podróżny ma do wyboru: podróż środkiem prywatnym albo środkiem publicznym. Na jego wybór wpłynie różnica w jakości podróżowania oraz relacja pomiędzy kosztami obu tych możliwości. Jakość podróżowania samochodem osobowym jest wyższa, niż podróżowanie transportem publicznym. Wyraża się to przede wszystkim: większą prędkością komunikacyjną, możliwością wyboru momentu rozpoczęcia podróży bez konieczności dostosowywania się do rozkładów jazdy ustalonych przez przewoźnika, większym komfortem podróżowania: zachowaniem prywatności, zajmowaniem wygodnego miejsca, bezpieczeństwem osobistym, przejazdem „od drzwi do drzwi”, możliwościami wygodnego przewiezienia bagażu. Oczekiwaniem społecznym jest, by transport publiczny zapewniał: szeroką dostępność, dużą niezawodność świadczonych usług (regularność i punktualność przewozów), wysoką jakość obsługi i komfort podróży, wygodne i łatwo dostępne przystanki oraz węzły przesiadkowe, dobrą informację pasażerską oraz przystępne ceny. Wynika stąd konieczność traktowania transportu publicznego w sposób preferencyjny, ze szczególnym uwzględnieniem priorytetu w ruchu, mimo iż - biorąc pod uwagę wzajemne jego powiązanie z transportem indywidualnym - realizacja tego priorytetu spowoduje wzrost utrudnień w ruchu pojazdów osobowych. Wśród możliwych kryteriów określenia standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej dostępność do sieci transportu publicznego poprzez rozmieszczenie przystanków w odległości nieprzekraczającej maksymalnej odległości dojścia do przystanku przyjętej w danej strefie obszaru objętego planem transportowym, maksymalny czas przejazdu trasami określonymi dla wytyczonych linii komunikacyjnych, standard napełnienia pojazdów wykonujących usługi przewozowe w transporcie publicznym, optymalna częstotliwość kursowania środków transportu publicznego dla danej linii komunikacyjnej oraz punktualność i regularność określona w rozkładzie jazdy, dostępność sieci transportu

publicznego dla osób niepełnosprawnych i osób starszych, możliwość zapewnienia optymalnych rozwiązań ekologicznych dla danego systemu transportu publicznego, komfort jazdy pasażerów, czystość pojazdów i przystanków, ogólny poziom zadowolenia użytkowników transportu publicznego. Należy podkreślić znaczenie ostatniego z ww. kryteriów. Dla oceny całego systemu transportu publicznego jest bardzo ważne, by przyjęty standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, skutkował rozwiązaniami, w wyniku których cały system zostanie uznany przez użytkowników za system transportu publicznego przyjazny dla pasażerów. Dlatego bardzo istotnym elementem w trakcie organizacji rynku przewozów są przeprowadzane regularnie badania preferencji komunikacyjnych mieszkańców. Wyniki badań pozwalają na dostosowanie standardów transportu publicznego do potrzeb mieszkańców.

Standard techniczny pojazdów i sposób ich oznakowania.

Do elementów transportu publicznego, na które organizator powinien zwrócić szczególną uwagę należą standardy jakości taboru. Ogólnie rzecz ujmując, tabor do obsługi komunikacji publicznej powinien charakteryzować się następującymi cechami: tabor przyjazny dla ludzi, w tym niepełnosprawnych, tabor ekologiczny - zasilany paliwami ekologicznymi, lub o napędzie alternatywnym, tabor odpowiednio dostosowany do natężenia na danej linii, tabor o odpowiednim komforcie dla pasażera - udział miejsc siedzących, miejsca dla wózków dziecięcych, inwalidzkich i rowerów, dobra wentylacja, klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, wyposażenie w wewnętrzną informację pasażerską, automaty biletowe. Bardzo istotnym elementem, bez którego nie można wprowadzać nowoczesnego taboru, jest odpowiednie zaplecze do jego obsługi. Zaplecze takie, to przede wszystkim: miejsce postoju taboru - odpowiednie stanowiska, funkcjonalnie rozlokowane, stanowiska obsługi bieżącej, stanowiska napraw, stanowiska bezpiecznego tankowania pojazdów, odpowiedniej klasy myjnia, budynek administracyjno-socjalny z odpowiednim wyposażeniem, miejsce składowania materiałów eksploatacyjnych i niebezpiecznych, odpowiedniej klasy miejsce składowania materiałów poeksploatacyjnych i niebezpiecznych. Sposób oznakowania pojazdów jest jednym z elementów strategii marketingowej. Aby przedsiębiorstwo i jego marka wyróżniały się na tle konkurencji i były pozytywnie kojarzone konieczne jest opracowanie i wdrożenie systemu identyfikacji wizualnej. System identyfikacji wizualnej w transporcie publicznym kreuje obraz danego przewoźnika w umyśle pasażerów i ma za zadanie budować pozytywne skojarzenia. System identyfikacji wizualnej to zbiór reguł, określających jak należy posługiwać się symbolami firmowymi. W transporcie publicznym, gdzie występuje wiele różnych podmiotów (organizatorzy, przewoźnicy, inne przedsiębiorstwa) istotne jest, aby system wdrażany był przez organizatora transportu, a nie przez każdego z przewoźników we własnym zakresie. W skład systemu wchodzi

symbole firmy (znak graficzny, logotyp), kolory, dekoracje, typografie, druki (np. papier firmowy), identyfikatory pracowników, stemple, a także różnego rodzaju materiały reklamowe, tablice informacyjne, szyldy, opakowania czy też aranżacja obiektów firmy. W transporcie publicznym bardzo istotnymi elementami systemu identyfikacji wizualnej jest kolorystyka taboru, którym świadczone są usługi przewozowe, umundurowanie personelu (w tym kierujących) oraz informacja pasażerska (przystanki, strony internetowe, a nawet szata graficzna biletów).

7.1. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego

Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu. Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) tak, aby odpowiadała ona unijnym oraz krajowym standardom oraz wymogom ekologicznym. Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne wpływ ma także standard taboru. Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność.

Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- tlenek azotu (NOX),
- węglowodór (HC),
- tlenek węgla (CO),
- cząstki stałe.

Obecnie najwyższą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę. Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich, jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu powstają między innymi strefy, do których wjechać mogą wyłącznie pojazdy,

również pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego, posiadające silniki spełniające odpowiednio wysoką normę EURO. Innymi niż zastrzanie norm w zakresie emisji spalin proekologicznymi rozwiązaniami mającymi zastosowanie w taborze jest wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych czy hybrydowych.

W powiecie bełchatowskim, gdzie występuje intensywny ruch związany zarówno z dojazdami do pracy, jak i z ruchem tranzytowym, kwestie ekologiczne nabierają szczególnego znaczenia. Dlatego pożądanym standardem w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinno być:

- sukcesywne **odnawianie i modernizacja taboru autobusowego**, tak aby pojazdy spełniały co najmniej normę EURO 6,
- **wprowadzanie pojazdów niskoemisyjnych** (napęd hybrydowy, CNG, LNG) oraz w perspektywie lat 2025–2035 także **autobusów elektrycznych**,
- ograniczanie emisji hałasu poprzez stosowanie nowoczesnych silników i technologii tłumienia drgań,
- wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych wspierających ekologię, np. zielonych wiat przystankowych, energooszczędnego oświetlenia LED na dworcach i przystankach,
- planowanie tras i rozkładów jazdy w taki sposób, aby minimalizować puste przebiegi i tym samym zużycie paliwa.

Podejmowanie tych działań wpisuje się w unijne i krajowe cele zrównoważonego rozwoju transportu oraz będzie sprzyjało poprawie jakości życia mieszkańców powiatu bełchatowskiego.

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

Na dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego wpływ ma oferowany standard taboru, w szczególności w zakresie:

- poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskowejściowego,
- uwzględnienia w taborze dostosowanego miejsca na wózki inwalidzkie,
- liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości oraz rozmieszczenia dla pasażerów,

- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować numer autobusu i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować w czasie podróży następny przystanek oraz przystanek, na którym autobus się aktualnie znajduje,

Wyposażenia w system informacji wizualnej ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym. Wszystkie wymienione powyżej rozwiązania wpływają pozytywnie na standard usług w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Ponadto wpływają pozytywnie na ocenę standardu usług przez wszystkie grupy pasażerów publicznego transportu zbiorowego, a w szczególności przez osoby w podeszłym wieku. Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często z racji wieku i stanu zdrowia nie będą mogły podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną dlatego będą wybierać komunikację zbiorową. Wdrożenie powyższych rozwiązań w powiecie bełchatowskim pozwoli nie tylko zwiększyć dostępność komunikacji zbiorowej dla osób z niepełnosprawnościami i ograniczoną mobilnością, ale również podniesie ogólną atrakcyjność i konkurencyjność transportu publicznego wobec transportu indywidualnego.

7.3. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróży do infrastruktury przystankowej

W najogólniejszym ujęciu dostępność definiuje się jako całkowity czas dotarcia do transportu publicznego. Składają się na to dwa istotne czynniki: pierwszy to czas dojścia od miejsca zamieszkania, pracy, edukacji, zakupów itd. do najbliższego przystanku transportu publicznego oraz drugi, czyli średni czas oczekiwania na pojazd transportu publicznego w danym kierunku. Według niektórych innych metodologii pomiaru stosuje się pewne wagi, wyrażane w dodatkowym czasie oczekiwania w zależności od niezawodności danego środka lokomocji. Im bardziej niezawodny środek lokomocji, tym ten czas jest mniejszy. W polskiej praktyce, za strefę oddziaływania przystanków transportu publicznego, zwyczajowo przyjmuje się obszar w promieniu od 500 do 1000 m. Odpowiada to czasowi dojścia od 6 do 12 minut, przyjmując średnią prędkość pieszego na poziomie około 5 km/h. Sieć przystanków powinna być dosyć gęsta,

by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. W tym przypadku należy pamiętać, że przystanki powinny być zlokalizowane przede wszystkim z punktu widzenia przejmowania ruchu pasażerskiego z mniej uczęszczanych tras, obsługi ważnych punktów powiatu (z punktu widzenia pasażerów) oraz kluczowych węzłów komunikacji publicznej i węzłów intermodalnych. Optymalne zbudowanie sieci przystanków powinno zostać poprzedzone badaniami marketingowymi w celu prawidłowego rozpoznania rzeczywistych potrzeb użytkowników komunikacji publicznej (oprócz sieci przystanków, badania ułatwią również prawidłowe wyznaczenie układu tras i przebiegu linii).

Dostępność do infrastruktury przystankowej może być definiowana jako całkowity czas dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Strefa oddziaływania przystanków transportu publicznego w polskiej praktyce jest określona jako obszar znajdujący się w promieniu 500-1000 metrów od przystanku komunikacyjnego. W przewozach powiatowych można zwiększyć oddziaływanie przystanków poprzez lokalizację w ich obrębie parkingów typu Bike&Ride.

W każdej miejscowości na obszarze powiatu bełchatowskiego planuje się tworzenie minimum jednego przystanku. Większa liczba przystanków w miejscowościach będzie uwarunkowana faktycznymi potrzebami transportowymi oraz możliwościami technicznymi utworzenia przystanku. Uwzględnienie w planowaniu infrastruktury przystankowej aspektów dostępności pieszej i rowerowej ma kluczowe znaczenie dla zapewnienia atrakcyjności transportu zbiorowego w powiecie bełchatowskim. Dobrze zlokalizowane i wyposażone przystanki zwiększają komfort podróży, skracają czas dotarcia do transportu zbiorowego i mogą stanowić realną alternatywę wobec transportu indywidualnego. Włączenie elementów typu Bike&Ride oraz dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonej mobilności pozwoli na pełniejsze wykorzystanie potencjału komunikacji publicznej i zwiększy jej rolę w mobilności mieszkańców powiatu.

8. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2012 r. poz. 451) określa:

- treść rozkładów jazdy,
- tryb zatwierdzania rozkładów jazdy,
- sposób i terminy ogłaszania oraz aktualizacji rozkładów jazdy,

- warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości.

Powiat ma obowiązek zamieszczania rozkładów jazdy na przystankach lub dworcach, których jest właścicielem. W zamian za udostępnienie informacji o ofercie przewoźnika, powiat ma prawo do pobierania opłat ustalonych w umowach.

Obecnie sposób organizowania systemu informacji dla pasażera obejmuje udostępnienie informacji w zakresie:

- godzin przyjazdów lub odjazdów środków transportu,
- obowiązujących opłat za przejazd,
- obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- regulaminów przewozu osób.

W najbliższym czasie nie przewiduje się w sposób znaczący zmieniać obecnego sposobu organizowania systemu informacji dla pasażera. Planuje się natomiast dbać i dążyć do zwiększania czytelności prezentowanych informacji dla pasażerów.

System informacji dla pasażera w powiecie bełchatowskim powinien spełniać trzy kluczowe funkcje:

1. **Zapewnienie przejrzystości** – jednolity wzór rozkładów jazdy i schematów komunikacyjnych ułatwia szybkie odnalezienie potrzebnych danych.
2. **Dostępność** – informacje udostępniane są w różnych formach (tablice, zapowiedzi głosowe, system internetowy i mobilny), co odpowiada potrzebom osób o zróżnicowanych możliwościach percepcyjnych i technicznych.
3. **Integracja** – system obejmuje zarówno informację na przystankach, w pojazdach, jak i w sieci (w tym na urządzeniach mobilnych), co umożliwia pasażerowi płynne planowanie podróży i kontynuowanie jej różnymi środkami transportu.

Docelowo powiat bełchatowski powinien dążyć do pełnej cyfryzacji informacji pasażerskiej, w tym wdrożenia dynamicznych systemów informacji (tablice elektroniczne w czasie rzeczywistym, aplikacje mobilne z bieżącymi komunikatami o opóźnieniach), co zwiększy atrakcyjność komunikacji zbiorowej względem transportu indywidualnego.

Docelowy kształt systemu informacji dla pasażerów, do którego planuje dążyć powiat bełchatowski w trakcie finansowania komunikacji zbiorowej zebrany został w poniższej tabeli.

Tabela 12. Planowany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

Część składowa systemu	Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności
Zintegrowana informacja na przystankach	1) Rozkłady jazdy na przystankach 2) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów na wiatach przystankowych 3) Zastosowanie jednolitego wzoru rozkładów jazdy dla operatorów i przewoźników komunikacji regionalnej korzystających z przystanków publicznego transportu zbiorowego 4) Schematy sieci komunikacyjnej na tablicach umieszczonych na wiatach 5) Zewnętrzny system zapowiedzi głosowej o numerze linii i kierunku docelowym pojazdu podjeżdżającego na przystanek na terenach miejskich 6) Informacja o możliwości kontynuowania podróży innym środkiem transportu
Informacja w pojazdach	1) Zewnętrzne tablice kierunkowe (diodowe, ciekłokrystaliczne lub inne) 2) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów 3) Wewnętrzne tablice prezentujące pełną trasę przejazdu
Zintegrowana informacja na stronie internetowej powiatu dostępna również w telefonach komórkowych (smartfonach) oraz tabletach	1) Informacja o rozkładach jazdy 2) Informacja o opłatach, ulgach, regulaminie przewozów 3) Wyszukiwarka połączeń 4) Mapy i schematy sieci komunikacyjnej

Źródło: opracowanie własne

Dostępność podróży do transportu publicznego należy rozumieć jednak szerzej aniżeli tylko całkowity czas dotarcia do danego środka transportu. Wpływ na wybór określonego środka transportu ma wysiłek, jaki pasażer musi podjąć, aby z danego środka skorzystać. Wysiłek ten jest uzależniony m. in. od odpowiedniej informacji pasażerskiej. Dostępność oznacza

w tym wypadku łatwy dostęp do informacji, która umożliwia szybkie podjęcie decyzji o wyborze danego środka transportu. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym rolą organizatora transportu zbiorowego jest między innymi zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego (art. 15 pkt. 1), w szczególności w zakresie: standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców, korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców, funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych, funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego, systemu informacji dla pasażera. Zgodnie z obowiązującymi przepisami, pasażer powinien zostać także poinformowany o następujących aspektach funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego:

1. rozkłady jazdy, 2. obowiązujące opłaty za przejazd, 3. obowiązujące uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, 4. regulamin przewozu osób środkami publicznego transportu zbiorowego. Aby spełnić wymogi zawarte w punktach 1-4, stosowne informacje podawane będą pasażerom zarówno na dworcach autobusowych - przede wszystkim w głównych miejscach przesiadkowych - jak i na stronach internetowych przewoźników oraz organizatora transportu.

Ważnym elementem komunikacji publicznej jest jakość obsługi pasażera jeszcze przed odbyciem podróży. Pasażer ma możliwość uzyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz o innych informacjach związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego. Powszechnie stosowanym rozwiązaniem jest udostępnianie takich informacji w Internecie. Innym rozwiązaniem jest tworzenie punktów obsługi pasażera w zakresie: uzyskania informacji dotyczących funkcjonowania komunikacji zbiorowej; zapoznania się z możliwością dotarcia do celu podróży, a w przypadku braku połączenia bezpośredniego także z możliwości dogodnych przesiadek; zapoznać się z obowiązującą taryfą i dokonać zakupu różnego rodzaju biletów; uzyskania informacji o aktualnych zmianach w komunikacji; uzyskania podstawowych informacji turystycznych dotyczących regionu. Punkty obsługi pasażera powinny być zlokalizowane w kluczowych rejonach powiatu, przede wszystkim tam, gdzie zostaną stworzone zintegrowane węzły przesiadkowe. Poprzez funkcjonowanie punktów obsługi pasażera, komunikacja publiczna staje się bardziej przyjazna dla jej użytkowników, ułatwia im przemieszczanie się, udziela niezbędnych informacji oraz kompleksowej obsługi pasażerskiej. System Informacji Pasażerskiej obejmuje całość informacji pozwalających użytkownikom komunikacji publicznej na swobodne poruszanie się po obszarze objętym usługami transportowymi. W skład tego systemu wchodzi zazwyczaj dwa elementy: informacje stałe (statyczne) i zmienne (dynamiczne). Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić: mapę układu linii

komunikacyjnych: dla dni powszednich, świątecznych i komunikacji nocnej, rozkłady jazdy konkretnych linii, rozkłady linii dla poszczególnych przystanków, dodatkowe informacje przesiadkowe, informacje o planowanych zmianach w rozkładach (podawane z wyprzedzeniem). Dynamiczny system informacji pasażerskiej to rozwiązanie nowoczesne, stosowane zwykle w większych węzłach komunikacyjnych, bądź w obszarach dużego natężenia ruchu komunikacji publicznej. Umożliwia on przedstawienie (wyświetlanie) zmiennej informacji o ruchu taboru w czasie rzeczywistym, tj. z uwzględnieniem faktycznych odchyłań ruchu na trasach spowodowanych różnymi czynnikami zewnętrznymi (pogoda, korki, wypadek itd.). Zainstalowanie takiego systemu informacji pasażerskiej niesie za sobą duże nakłady finansowe. Dla mieszkańców i użytkowników komunikacji publicznej na terenie Powiatu Bełchatowskiego istotne jest sprawne funkcjonowanie statycznego systemu informacji pasażerskiej i to na nim należy się skoncentrować.

Podsumowując, należy stwierdzić, że komunikacja publiczna dobrze zorganizowana i zarządzana jest w stanie zaspokajać podstawowe potrzeby transportowe społeczeństwa, umożliwiając ruch pasażerów pomiędzy miejscami zamieszkania a pozostałymi celami codziennej podróży. Dobrze funkcjonująca komunikacja publiczna, charakteryzująca się optymalną średnią prędkością przejazdu pomiędzy przystankami i skróceniem czasu podróży na danej trasie, jednocześnie pozwala na zwiększenie udziału transportu publicznego w całkowitym ruchu drogowym na danym obszarze oraz pozytywnie wpływa na poprawę ochrony środowiska poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i zmniejszenie poziomu hałasu komunikacyjnego.

9. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu bełchatowskiego

Planowanie transportu publicznego musi być oparte na świadomości znaczenia mobilności komunikacyjnej jako kluczowego czynnika rozwoju społecznego i gospodarczego regionu, a także na znajomości negatywnych skutków niekontrolowanego rozwoju transportu, takich jak wypadki komunikacyjne, zanieczyszczenie środowiska naturalnego czy kongestia. Zrównoważony rozwój transportu ma na celu zaspokajanie potrzeb przewozowych mieszkańców oraz przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu w sposób efektywny, ekonomiczny i ekologiczny. Dla osiągnięcia powyższych celów konieczne jest zapewnienie racjonalnego podziału zadań pomiędzy transport zbiorowy i indywidualny. Na terenach o niskiej gęstości zaludnienia nie jest możliwe zorganizowanie ekonomicznie uzasadnionej oferty przewozów publicznych o wysokiej

częstotliwości. W takich obszarach dominującą rolę odgrywać będzie transport indywidualny, głównie samochodowy, natomiast transport zbiorowy pełnić będzie funkcję uzupełniającą.

Jednocześnie osoby pozbawione możliwości korzystania z transportu indywidualnego — ze względu na wiek, stan zdrowia, sytuację materialną lub inne przyczyny — muszą mieć zapewniony dostęp do miejsc pracy, nauki, usług publicznych i opieki zdrowotnej. Obsługa terenów o niskiej gęstości zaludnienia stanowi zatem elementarne narzędzie przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu.

Funkcjonowanie osób niepełnosprawnych, o ograniczonej sprawności ruchowej czy o niskich dochodach jest w dużej mierze uzależnione od dostępności publicznego transportu zbiorowego. Brak takich połączeń oznacza w praktyce brak możliwości uczestnictwa tych osób w życiu społecznym i gospodarczym.

Na obszarach o wyższej gęstości zaludnienia, w szczególności wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych, kreowanie oferty transportowej powinno opierać się na innych zasadach. Oprócz aspektu społecznego, kluczowe stają się tam również kwestie zatłoczenia, efektywnego wykorzystania przestrzeni i ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Oferta publicznego transportu zbiorowego powinna stanowić atrakcyjną alternatywę dla transportu indywidualnego poprzez:

- budowę czytelnej i funkcjonalnej sieci połączeń,
- wprowadzenie przejrzystego systemu taryfowo-biletowego,
- zapewnienie odpowiedniego standardu usług oraz punktualności i niezawodności przewozów.

Nadmierny wzrost liczby podróży samochodem prowadzi do kongestii, pogorszenia jakości powietrza, wzrostu hałasu, zajmowania przestrzeni przez parkingi i rozcinania struktur zurbanizowanych przez arterie komunikacyjne. W skrajnych przypadkach może to skutkować niewydolnością systemu transportowego. Dlatego kluczowym kierunkiem rozwoju jest promowanie transportu zbiorowego jako środka efektywnego i przyjaznego środowisku.

Zdefiniowanie potrzeb ilościowych i jakościowych w zakresie przewozów wymaga systematycznych badań i analiz. Badania te powinny być prowadzone regularnie, a ich wyniki archiwizowane w jednolitym systemie monitorowania transportu publicznego.

Stan obecny i kierunki działań

Podniesienie atrakcyjności oferty przewozowej może nastąpić poprzez modernizację infrastruktury przystankowej, ulepszenie organizacji ruchu oraz wdrożenie nowoczesnych rozwiązań informacyjnych.

Szczególne znaczenie ma standard przystanków komunikacyjnych, które stanowią pierwszy punkt kontaktu pasażera z systemem transportu. Pożądanym standardem jest, aby osoba oczekująca na autobus mogła czuć się bezpiecznie, miała możliwość schronienia przed warunkami atmosferycznymi (deszczem, śniegiem, słońcem), a także by nawierzchnia przystanku była utwardzona i umożliwiała łatwe wejście do pojazdu.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, na każdym przystanku powinna być umieszczona aktualna informacja o godzinach odjazdów pojazdów.

Komfort podróży oraz dostępność pojazdów dla osób niepełnosprawnych zależą w dużej mierze od polityki i świadomości przewoźników. W tym zakresie powiat bełchatowski będzie prowadził działania informacyjne i lobbował na rzecz sukcesywnej wymiany taboru na nowoczesny, niskoemisyjny i dostosowany do potrzeb osób o ograniczonej mobilności.

Dobór wielkości pojazdów powinien być dostosowany do faktycznego zapotrzebowania — od busów 19–30 miejscowych po autobusy powyżej 30 miejsc, w zależności od natężenia ruchu na danym kierunku.

Dla poprawy dostępu do informacji pasażerskiej powiat rozważy wdrożenie aplikacji mobilnych umożliwiających mieszkańcom uzyskanie bieżących informacji o rozkładach jazdy, zmianach w kursowaniu pojazdów oraz ewentualny zakup biletów u wybranych operatorów.

W celu efektywnego zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu i gmin, Powiat Bełchatowski dopuszcza możliwość zawierania porozumień i umów w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego z innymi jednostkami samorządu terytorialnego.

Integracja usług transportu zbiorowego

Planowane jest podjęcie działań zmierzających do integracji usług publicznego transportu zbiorowego w zakresie tworzenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych w miejscach naturalnie

predysponowanych do łączenia komunikacji powiatowej i regionalnej, takich jak dworce komunikacji autobusowej czy inne kluczowe punkty obsługi pasażerów.

Integracja w węzłach przesiadkowych, oprócz aspektu integracji przestrzennej poszczególnych podsystemów transportu, obejmować będzie również:

- integrację rozkładów jazdy, umożliwiającą dogodne przesiadki i skrócenie czasu podróży,
- integrację informacji pasażerskiej, zapewniającą spójny, czytelny i aktualny przekaz o kursach, przystankach i możliwościach przesiadek.

W perspektywie długoterminowej zakłada się możliwość wdrożenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego, umożliwiającego korzystanie z różnych środków transportu publicznego funkcjonujących na obszarze powiatu przy użyciu jednego biletu lub wspólnej platformy sprzedaży.

Realizacja koncepcji integracji transportu zbiorowego na obszarze powiatu bełchatowskiego będzie możliwa jedynie dzięki ścisłej współpracy wszystkich interesariuszy, w szczególności Miasta Bełchatowa, gmin wchodzących w skład powiatu bełchatowskiego, przewoźników komercyjnych oraz organizatorów publicznego transportu zbiorowego na szczeblu regionalnym.

10. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu bełchatowskiego

Zgodnie z art. 11 ust. 2 u.p.t.z. plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego powinien podlegać okresowej weryfikacji oraz, w razie uzasadnionej potrzeby, aktualizacji.

Proces weryfikacji ma na celu ocenę aktualności i adekwatności zapisów planu w odniesieniu do zmieniających się uwarunkowań społeczno-gospodarczych, przestrzennych i środowiskowych powiatu bełchatowskiego, a także w kontekście zmian w krajowej i regionalnej polityce transportowej. W szczególności analizie powinny podlegać:

- aktualny układ i efektywność sieci połączeń komunikacyjnych,
- zapotrzebowanie mieszkańców na przewozy o charakterze użyteczności publicznej,
- wyniki realizacji przewozów finansowanych m. in. z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych,
- zmiany demograficzne, gospodarcze oraz infrastrukturalne mające wpływ na mobilność mieszkańców.

Nie sposób w pełni przewidzieć wszystkich czynników, które mogą determinować potrzebę dokonania aktualizacji planu. Dlatego przyjmuje się, że weryfikacja jego zapisów będzie przeprowadzana okresowo, zgodnie z potrzebami wynikającymi z bieżących analiz i obserwacji funkcjonowania systemu transportu publicznego.

W przypadku stwierdzenia konieczności wprowadzenia zmian, zostanie przygotowany projekt aktualizacji dokumentu, który – zgodnie z obowiązującymi przepisami – wymagać będzie podjęcia stosownej uchwały Rady Powiatu w Bełchatowie.


STAROSTA
Jacek Zatorski

Spis map

Mapa 1. Mapa dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych.

Mapa 1a. Lokalizacja wschodniej oraz północnej obwodnicy Bełchatowa.

Mapa 2. Układ linii regularnych.

Mapa 3. Układ linii regularnych specjalnych.

Mapa 4. Połączenia ŁKA i KKA.

Mapa 5. Siatka połączeń ŁKA.

Mapa 6. Powiat Bełchatowski z podziałem na gminy.

Mapa 7 – 23. Planowana sieć komunikacyjna.

Spis tabel

Tabela 1. Wykaz dróg krajowych na terenie powiatu bełchatowskiego.

Tabela 2. Wykaz dróg wojewódzkich na terenie powiatu bełchatowskiego.

Tabela 3. Wykaz dróg powiatowych na terenie powiatu bełchatowskiego.

Tabela 4. Wykaz zezwoleń regularnych wydanych przez Starostę Bełchatowskiego.

Tabela 5. Zestawienie lotów regularnych i czarterowych z łódzkiego lotniska.

Tabela 6. Liczba mieszkańców powiatu bełchatowskiego z podziałem na gminy.

Tabela 7. Urzędy i instytucje publiczne w powiecie bełchatowskim.

Tabela 8. Placówki oświatowe w powiecie bełchatowskim.

Tabela 9. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy w powiecie bełchatowskim.

Tabela 10. Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne oraz handlowe.

Tabela 11. Publiczne placówki służby zdrowia w powiecie bełchatowskim.

Tabela 12. Planowany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

Spis wykresów

Wykres 1. Zmiany liczby osób pozostających bez zatrudnienia w Polsce, w województwie łódzkim i powiecie bełchatowskim.

Wykres 2. Wskaźnik motoryzacji w latach 2025-2035.

Wykres 3. Płeć respondentów.

Wykres 4. Status zawodowy respondentów.

Wykres 5. Wykształcenie respondentów.

Wykres 6. Miejsce zamieszkania respondentów.

Wykres 7. Wybór środka transportu.

Wykres 8. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu.

Wykres 9. Przyczyna wyboru środka transportu.

Wykres 10. Częstotliwość korzystania z transportu publicznego.

Wykres 11. Ocena dostępności transportu publicznego.

