



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

Łódź, dnia 30 kwietnia 2014 r.

Poz. 2016

UCHWAŁA NR 243/XXXVIII/14 RADY POWIATU W KUTNIE

z dnia 26 lutego 2014 r.

w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kutnowskiego

Na podstawie art. 12 pkt 1 i 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (t.j.: Dz. U. z 2013 r. poz. 595, ze zmianami: z 2013 r. poz. 645) oraz art. 13 ust. 2, w związku z art. 9 ust. 1 pkt 3 i ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2011 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j.: Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, ze zm.: z 2012 r. Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368) Rada Powiatu uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kutnowskiego, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Staroście Kutnowskiemu.

§ 3. Uchwała podlega publikacji w Dzienniku Urzędowym Województwa Łódzkiego.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od momentu publikacji w Dzienniku Urzędowym Województwa Łódzkiego.

Przewodniczący Rady:
Rafał Józwiak

Załącznik

do uchwały nr 243/XXXVIII/14

Rady Powiatu w Kutnie

z dnia 26 lutego 2014 r.

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

Kutno, 18.11.2013 r.

Spis treści

1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kutnowskiego.
Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kutnowskiego.
Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kutnowskiego.
Badanie preferencji mieszkańców Powiatu Kutnowskiego dotyczących wyboru środka transportu i rangi postulatów przewozowych.
Badanie funkcjonowania powiatowych przewozów pasażerskich wykonywanych na terenie Powiatu Kutnowskiego wraz z badaniem napelnień pojazdów przejeżdżających przez punkty pomiarowe.
Konsultacje społeczne.
2. Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kutnowskiego.
 - 2.1. Informacje ogólne o obszarze.
 - 2.1.1. Powiat Kutnowski.
 - 2.1.2. Sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem transportowym.
 - 2.1.3. Jednostki samorządowe wchodzące w skład Powiatu Kutnowskiego.
 - 2.2. Układ drogowy.
 - 2.2.1. Drogi powiatowe.
 - 2.3. Transport pasażerski dostępny na terenie Powiatu Kutnowskiego.
 - 2.3.1. Transport drogowy.
 - 2.3.2. Transport kolejowy.

- 2.3.3. Transport lotniczy.
3. Sieć komunikacyjna.
 - 3.1. Obecna sieć komunikacyjna.
 - 3.2. Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.
4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców Powiatu Kutnowskiego.
 - 4.1. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej.
 - 4.1.1. Instytucje publiczne.
 - 4.1.2. Placówki oświatowe.
 - 4.1.3. Placówki służby zdrowia.
 - 4.1.4. Obiekty sportowe, kulturalne oraz handlowe.
 - 4.1.5. Zakłady pracy.
 - 4.2. Gęstość zaludnienia obszaru objętego planem transportowym.
 - 4.3. Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców Powiatu Kutnowskiego.
 - 4.4. Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców Powiatu Kutnowskiego w zależności od czasu ich występowania.
 - 4.4.1. Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia.
 - 4.4.2. Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia.
 - 4.5. Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.
 - 4.6. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych.
5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych.
 - 5.1. Źródła i formy finansowania.
 - 5.2. Rentowność linii komunikacyjnych.
6. Badania.
 - 6.1. Badanie funkcjonowania przewozów drogowych wykonywanych na terenie Powiatu Kutnowskiego wraz z badaniem napełnień pojazdów przejeżdżających przez punkty pomiarowe.
 - 6.1.1. Metodologia badań.
 - 6.1.2. Wyniki i opracowanie wyników badań.
 - 6.2. Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie badań marketingowych.
 - 6.2.1. Metodologia badań.
 - 6.2.2. Metryka respondentów.
 - 6.2.3. Wyniki i opracowanie wyników badań.
7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.
 - 7.1. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu przy uwzględnieniu infrastruktury transportowej znajdującej się na obszarze Powiatu Kutnowskiego.
 - 7.2. Wskaźnik motoryzacji.
8. Zasady organizacji rynku przewozów.
 - 8.1. Powiat Kutnowski jako organizator publicznego transportu zbiorowego.

- 8.2. Przewoźnicy.
- 8.3. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego.
- 8.4. Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Kutnowski.
9. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.
 - 9.1. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego.
 - 9.2. Uwzględnienie w standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej.
 - 9.3. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróży do infrastruktury przystankowej.
10. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.
11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Kutnowskiego.
 - 11.1. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego.
12. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kutnowskiego.
13. Część graficzna.
14. Załączniki i spisy.
 - 14.1. Załączniki.
 - 14.1.1. Tablica. Drogi powiatowe zarządzane przez Wydział Drogownictwa Starostwa Powiatowego w Kutnie.
 - 14.2. Spisy.
 - 14.2.1. Spis rysunków.
 - 14.2.2. Spis tabel.
 - 14.2.3. Spis wykresów.

1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kutnowskiego

1.1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kutnowskiego

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kutnowskiego (dalej jako: plan transportowy dla Powiatu Kutnowskiego) jest zaplanowanie publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Powiat Kutnowski tak, aby rozwój tego transportu przebiegał zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Rozwój publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Powiat Kutnowski uwzględnia oczekiwania społeczne mieszkańców Powiatu dotyczące transportu zbiorowego.

W procesie rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględnione są również aspekty wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, kwestie związane z ochroną środowiska naturalnego.

1.2. Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kutnowskiego

Powiat Kutnowski jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r. (dalej jako: ustawa o publicznym transporcie zbiorowym), powiatowe przewozy pasażerskie organizowane przez Powiat Kutnowski to przewozy osób w ramach publicznego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych, co najmniej dwóch gmin i niewykraczających poza granice administracyjne Powiatu Kutnowskiego.

Zakres planu transportowego dla Powiatu Kutnowskiego jest zgodny z art. 12 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Przy opracowywaniu planu transportowego dla Powiatu Kutnowskiego wykorzystano dane i materiały będące m.in. w dyspozycji Starostwa Powiatowego w Kutnie, w tym Wydziału Drogownictwa oraz Głównego Urzędu Statystycznego. Wykorzystano również informacje pochodzące ze stron internetowych, publikacji branżowych Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym w planie transportowym uwzględnia się ogłoszony plan transportowy wyższego rzędu. W chwili opracowywania niniejszego planu transportowego dla Powiatu Kutnowskiego nie został jeszcze ogłoszony i uchwalony plan transportowy wyższego rzędu, czyli plan transportowy opracowywany przez Marszałka Województwa Łódzkiego.

1.3. Badanie preferencji mieszkańców Powiatu Kutnowskiego dotyczących wyboru środka transportu i rangi postulatów przewozowych

W kwietniu 2013 roku zostały przeprowadzone badania marketingowe reprezentatywnej grupy mieszkańców Powiatu Kutnowskiego. Badania te poprzedziły przystąpienie do prac nad opracowaniem niniejszego planu transportowego Powiatu Kutnowskiego. Celem badań było poznanie preferencji komunikacyjnych mieszkańców Powiatu, co do wyboru rodzaju środka transportu oraz zbadanie rangi postulatów transportowych. Wyniki tych badań zostały opisane dalej, w rozdziale 6.2. niniejszego opracowania.

1.4. Badanie funkcjonowania powiatowych przewozów pasażerskich wykonywanych na terenie Powiatu Kutnowskiego wraz z badaniem napełnień pojazdów przejeżdżających przez punkty pomiarowe

W ramach opracowywania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kutnowskiego, w czerwcu 2013 r. zostały przeprowadzone badania funkcjonowania przewozów drogowych wykonywanych na terenie Powiatu Kutnowskiego (linii obsługiwanych na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Kutnowskiego) wraz z badaniem napełnień pojazdów przejeżdżających przez punkty pomiarowe.

Badania te pozwoliły m.in. na określenie potoków pasażerskich, wskazanie dominujących kierunków przemieszczania się mieszkańców Powiatu Kutnowskiego, ustalenie szczytów przewozowych w komunikacji powiatowej, a także punktualności pojazdów. Wyniki tych badań zostały opisane dalej, w rozdziale 6.1. niniejszego opracowania.

1.5. Konsultacje społeczne

Plan transportowy dla Powiatu Kutnowskiego, jako akt prawa miejscowego, poddany został trzytygodniowym konsultacjom społecznym, które zakończyły się 15 listopada 2013 roku. Celem tych konsultacji było poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania preferowanych rozwiązań.

Informacja o opracowanym projekcie planu transportowego dla Powiatu Kutnowskiego została ogłoszona w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu planu transportowego dla Powiatu Kutnowskiego w tym formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.

Podczas trwania konsultacji społecznych nie wpłynęły uwagi.

2. Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kutnowskiego

2.1. Informacje ogólne o obszarze

2.1.1. Powiat Kutnowski

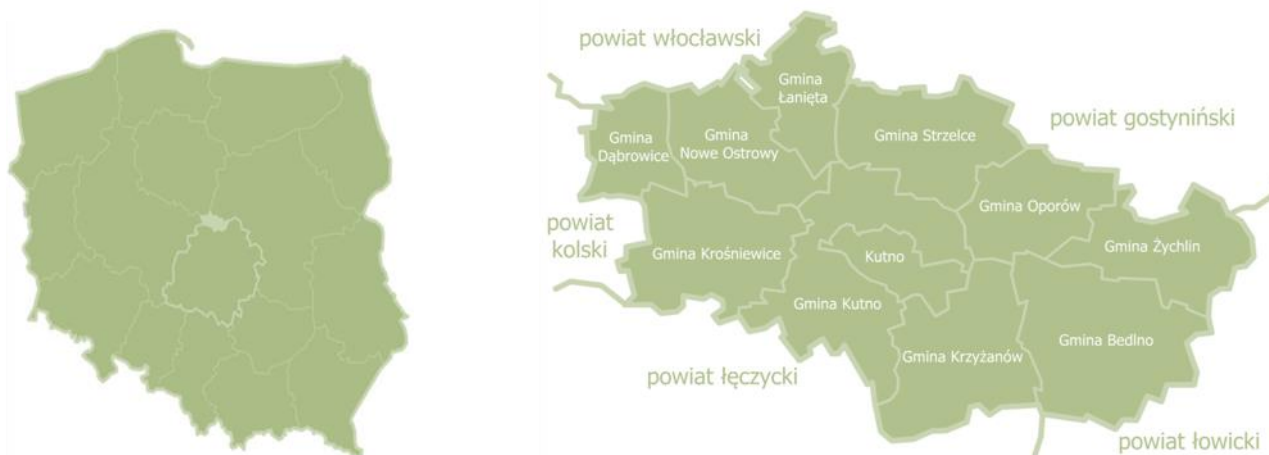
Powiat Kutnowski z siedzibą w Kutnie położony jest w północnej części województwa łódzkiego, graniczy z województwami: wielkopolskim, kujawsko-pomorskim i mazowieckim oraz z powiatami: łęczyckim i łowickim w województwie łódzkim, kolskim w województwie wielkopolskim, włocławskim w województwie kujawsko-pomorskim oraz gostynińskim w województwie mazowieckim.

W jego granicach administracyjnych zbiegają się odrębne regiony geograficzne - Równina Kutnowska oddzielona od zachodu Morenami Kutnowskimi od Wysoczyzny Kłodawskiej, a rzeką Bzurą od Równiny Łowicko-Błońskiej. Główną rzeką Powiatu jest Bzura, której dopływami są Ochnia i Słudwia.

Przez Powiat przebiegają transeuropejskie szlaki komunikacyjne: autostrada A1, droga nr 91 (wcześniej droga nr 1, obecnie alternatywa dla autostrady A1, Gdańsk - Wiedeń), droga nr 92 (wcześniej droga nr 2, obecnie alternatywa dla autostrady A2, Berlin - Warszawa - Moskwa) oraz linia kolejowa E-20, która łączy Paryż z Moskwą.

Kutno położone jest 58 kilometrów na północ od stolicy województwa – Łodzi i 125 kilometrów na zachód do stolicy kraju – Warszawy.

Głównymi miastami Powiatu są: Kutno, Żychlin i Krośniewice.



Rysunek 1. Powiat Kutnowski

Źródło: Opracowanie własne.

2.1.2. Sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem transportowym

Według danych z końca 2013 roku Powiat Kutnowski zamieszkuje 100 021 mieszkańców, a jego powierzchnia wynosi 88686 ha. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w Powiecie Kutnowskim w 2011 roku wynosiło 2848 zł i było o 141 zł niższe od wartości notowanej dla województwa łódzkiego (2989 zł).

W grudniu 2013 roku stopa bezrobocia dla Powiatu Kutnowskiego wynosiła 17,8%¹. Zanotowana w listopadzie 2013 roku stopa bezrobocia jest o 4,2% wyższa od średniej krajowej oraz o 3,8% wyższa od średniej dla Województwa Łódzkiego.

Powiat Kutnowski ma charakter rolniczo-przemysłowy. Ważną rolę odgrywają także handel i usługi.

Na terenie Powiatu od 2001 roku działa Podstrefa Kutno Łódzkiej Strefy Ekonomicznej. Obecnie strefa ekonomiczna obejmuje obszar 117 ha².

Kluczowe gałęzie przemysłu i usług oraz główni ich reprezentanci to:

- przemysł farmaceutyczny: Teva Kutno S.A. (dawniej Polfa Kutno), Polfarmex S.A., Fresenius Kabi Polska Sp. z o.o., Nobilus Ent Sp. z o.o., Trouw Nutrition International Sp. z o.o.,
- przemysł maszynowy i metalowy: Kongskilde Sp. z o.o., Skiold BL Sp. z o.o., Ideal Europe Sp. z o.o., Florian Centrum S.A., Kraj Sp. z o.o., Miflex-Masz Sp. z o.o., AMZ-Kutno Sp. z o.o., Odlewnia Żeliwa Kutno (Holding Pietrzak), Libner Polska Sp. z o.o., Fermator (Enginova Sp. z o.o.),
- przemysł elektroniczny: ZPR Miflex S.A.,
- transport: Nijhof-Wassink Sp. z o.o., Polsad – Renault Trucks, PHU BIS TRANS, PCC Intermodal S.A. (terminal kontenerowy),
- przemysł spożywczy: Exdrob S.A., Hoop Polska Sp. z o.o. (dawniej Kofola), Polmos S.A., PPHU Stepol, Aurora Polska Sp. z o.o., Pini Polonia Sp. z o.o. (największa w Polsce i trzecia pod względem wielkości w Europie ubojnia trzody chlewnej),
- centra magazynowe: P.H.S.R. Agroma,
- budownictwo: Schomburg Polska Sp. z o.o., Vester S.C., Mavex S.C., Trakt S.J., Kutnowska Prefabrykacja Betonu Sp. z o.o., Mawex S.C., Aarsleff Sp. z o.o., ProfilPas Sp. z o.o.,
- produkcja opakowań: DS Smith S.A. Zakład Kutno, Fuji Seal Poland Sp. z o.o., PrintPack Poland Sp. z o.o., Paja Folie Sp. z o.o., PPHU MARCIN,
- tworzywa sztuczne: Sirmmax Polska Sp. z o.o., PolyOne Poland Manufacturing Sp. z o.o., Elplast Sp. z o.o., PPHU Fol-Pol.

Ważną gałęzią gospodarki jest rozwijająca się turystyka. Główną atrakcją turystyczną jest zamek w Oporowie. Dodatkowymi atutami są tereny atrakcyjne przyrodniczo, w tym rezerваты przyrody: Ostrowy, Świetlista Dąbrowa, Perna i Ostrowy Bażantarnia.

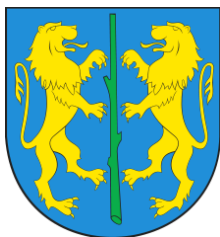
Około 41,5% mieszkańców Powiatu Kutnowskiego żyje na wsiach i utrzymuje się z rolnictwa. Grunty w powiecie ogólnie uznawane są za żyzne z przewagą gleb o III klasie bonitacji, czego konsekwencją jest bardzo niski stopień zalesienia, zaledwie ok. 4,8%. Należy on do najniższych w województwie łódzkim.

2.1.3. Jednostki samorządowe wchodzące w skład Powiatu Kutnowskiego

W skład Powiatu wchodzi następujące jednostki samorządowe:

¹) Dane Powiatowego Urzędu Pracy w Kutnie.

²) Serwis internetowy Urzędu Miasta Kutno.



Miasto Kutno – gmina miejska o powierzchni 33,59 km² zamieszkała przez 45 093 stałych mieszkańców leży na pograniczu krain Mazowsza, Kujaw, Ziemi Łęczyckiej i Wielkopolski. Przez Kutno przepływa rzeka Ochnia. Kutno jest stolicą Powiatu Kutnowskiego.

Kutno usytuowane jest w centrum Polski. Od geometrycznego środka kraju dzieli je 21 kilometrów. Miasto leży w pobliżu ważnych szlaków komunikacyjnych o znaczeniu międzynarodowym: autostrada A1 Moskwa - Berlin, DK 91 (E75 Gdańsk-Wiedeń), DK 92.

Miasto Kutno szczyci się atrakcyjną starówką. Można tu obejrzeć między innymi klasycystyczny, odrestaurowany ratusz będący siedzibą Muzeum Regionalnego. Inne warte obejrzenia zabytki to dawny Teatr Miejski (obecnie Centrum Teatru, Muzyki i Tańca), Zespół Pałacowy z lat 1775-91, w którym gościli cesarz Napoleon Bonaparte, król pruski Fryderyk August i przebywający z misją wojskową Charles de Gaulle (1920). Są tu także: klasycystyczna kaplica i Pałac Saski.

Kutno jest Europejskim Centrum Małej Ligi Baseballowej dla 55 krajów Europy, Bliskiego Wschodu i Afryki. Na terenie miasta można też uprawiać inne dyscypliny sportu, m. in. piłkę nożną, piłkę koszykową czy lekkoatletykę.

Gminy powiatu:



Gmina Bedno położona jest w północnej części województwa łódzkiego, w powiecie kutnowskim pomiędzy drogą krajową nr 92 Warszawa - Poznań, a doliną rzeki Bzury wchodzącą w skład Pradoliny Warszawsko - Berlińskiej i obszaru chronionego Natura 2000. Bedno jest największą gminą pod względem powierzchni, która wynosi 126 km². Obszar gminy podzielony jest na 39 sołectw (Annetów, Antoniew, Bedno, Bedno - Parcel, Dębowa Góra, Ernestynów, Florianów, Garbów, Głuchów, Gosławice, Groszki, Janów, Jaroszkówka, Józefów, Kamilew, Kazimierek, Konstantynów, Kręcieszki, Mateuszew, Orłów-Kolonia, Orłów-Parcel, Plecka Dąbrowa, Pniewo, Potok, Stanisławice, Stradzew, Szewce Nadolne, Szewce Owsiane, Szewce-Walentyna, Waliszew, Wewiórz, Wojszyce (sołectwa: Wojszyce-Kolonia i Wojszyce-Parcel), Wola Kałkowa, Wyrów, Załusin, Zleszyn, Zosinów, Żeronice, w których zamieszkuje ok. 6000 osób. W skład gminy wchodzi 85 miejscowości. Gmina Bedno graniczy z gminami: Bielawy - Powiat Łowicki, Krzyżanów - Powiat Kutnowski, Oporów - Powiat Kutnowski, Piątek - Powiat Łęczycki, Zduny - Powiat Łowicki, Żychlin - Powiat Kutnowski.



Gmina Dąbrowice to gmina wiejska, której powierzchnia wynosi 46,15 km². Obszar gminy podzielony jest na 11 sołectw (Augustopol, Baby, Dąbrowice (sołectwa: Dąbrowice Pierwsze, Dąbrowice Drugie i Dąbrowice Trzecie), Liliopol, Mariopol, Ostrówki, Witawa, Zgórze, Zakowiec), w których zamieszkuje 2006 osób. Gmina Dąbrowice graniczy z gminami: Chodecz - Powiat Włocławski, Chodów - Powiat Kolski, Krośniewice - Powiat Kutnowski, Nowe Ostrowy - Powiat Kutnowski, Przedecz - Powiat Kolski, Lubień Kujawski - Powiat Włocławski.



Gmina Krośniewice gmina miejsko-wiejska, której siedziba mieści się w mieście Krośniewice. Powierzchnia gminy wynosi 94,71 km².

W skład gminy wchodzi 22 sołectwa (Bielice, Kajew, Kopy, Jankowice, Luboradz, Morawce, Nowe, Ostalów, Pawlikowice, Pomorzany, Suchodoły, Szubsk Towarzystwo, Szubsk Duży, Szubina, Witów, Wola Nowska, Wychny, Wymysłów, Teresin, Zalesie, Zieleniew, Franki), w których łącznie zamieszkuje 8730 osób. Gmina Krośniewice graniczy z gminami: Chodów - Powiat Kolski, Daszyna - Powiat Łęczycki, Dąbrowice - Powiat Kutnowski, Kutno - Powiat Kutnowski, Nowe Ostrowy - Powiat Kutnowski.

Gmina Krzyżanów leży w północnej części województwa łódzkiego na granicy Mazowsza i Ziemi Łęczyckiej, w odległości 15 km od geometrycznego środka kraju. Zajmuje obszar 103 km² powierzchni i dzieli się na 31 sołectw zamieszkiwanych przez 4341 osób. Położona jest w niewielkiej odległości od dużych ośrodków miejskich: 65 km od Płocka, 54 km od Łodzi oraz 122 km od Warszawy. Gmina Krzyżanów graniczy z gminami: Bedlno - Powiat Kutnowski, Góra Świętej Małgorzaty - Powiat Łęczycki, Kutno - Powiat Kutnowski, Oporów - Powiat Kutnowski, Piątek - Powiat Łęczycki, Witonia - Powiat Łęczycki.

Gmina Kutno - gmina wiejska, której powierzchnia wynosi 122,31 km². W skład gminy wchodzi 31 sołectw (Bielawki, Boża Wola, Byszew, Florek, Gołębiew, Grabków, Gnojno, Julinki, Komadzyn, Kotliska, Krzesin, Leszczynek, Leszno, Malina, Marianki, Nagodów, Nowa Wieś, Nowy Gołębiewek, Piwki, Podczachy, Raciborów, Sieciechów, Sieraków, Stanisławów, Stary Gołębiewek, Strzegocin, Wierzbie, Woźniaków, Wroczyzny, Wysoka Wielka, Żurawieniec). Gminę zamieszkuje 8610 osób. Gmina Kutno graniczy z gminami: Daszyna - Powiat Łęczycki, Krośniewice - Powiat Kutnowski, Krzyżanów - Powiat Kutnowski, Kutno - Powiat Kutnowski, Łanięta - Powiat Kutnowski, Nowe Ostrowy - Powiat Kutnowski, Strzelce - Powiat Kutnowski, Witonia - Powiat Łęczycki.

Gmina Łanięta - gmina wiejska, która jest najbardziej wysuniętą gminą województwa łódzkiego. Zajmuje obszar 54,84 km², który zamieszkuje 2500 osób. W skład gminy wchodzi 13 sołectw (Łanięta, Suchodębie, Chrosno, Wola Chruścińska, Wilkowiec, Świeciny, Kąty, Budy Nowe, Witoldów, Juków, Rajmundów, Anielin, Zgoda). Gmina graniczy z gminami: Gostynin - Powiat Gostyński, Kutno - Powiat Kutnowski, Lubień Kujawski - Powiat Włocławski, Nowe Ostrowy - Powiat Kutnowski, Strzelce - Powiat Kutnowski.



Gmina Nowe Ostrowy - gmina wiejska, w obrębie której znajdują się dwa leśne rezerwaty przyrody: Ostrowy i Perna. Gmina zajmuje obszar 71,55 km², na którym mieści się 16 sołectw (Bzówki, Grochów, Grodno, Imielno, Imielinek, Kołomia, Lipiny, Mikształ, Niechcianów, Ostrowy, Nowe Ostrowy, Perna, Rdutów, Wola Pierowa, Wołodrza, Zieleniec). Gmina Nowe Ostrowy graniczy z gminami: Dąbrowice - Powiat Kutnowski, Krośniewice - Powiat Kutnowski, Kutno - Powiat Kutnowski, Lubień Kujawski - Powiat Włocławski, Łanięta - Powiat Kutnowski.



Gmina Oporów - gmina wiejska, która zajmuje obszar 67,85 km², na którym znajdują się 24 sołectwa (Golędzkie, Janów, Jastrzębia, Jaworzyna, Jurków Drugi, Jurków Pierwszy, Kamienna, Kurów-Parcel, Kurów-Wieś, Mnich-Ośrodek, Mnich-Południe, Oporów, Oporów-Kolonia, Pobórz, Podgajew, Samogoszcz, Skórzewa, Skarżyn, Stanisławów, Szczyt, Świechów, Wola Owsiana, Wola Prosperowa, Wólka-Lizigóddź). Gmina ta graniczy z gminami: Bedlno - Powiat Kutnowski, Krzyżanów - Powiat Kutnowski, Kutno - Powiat Kutnowski, Pacyna - Powiat Gostyński, Strzelce - Powiat Kutnowski, Szczawin Kościelny - Powiat Gostyński, Żychlin - Powiat Kutnowski.

Gmina Strzelce - gmina wiejska, która zajmuje obszar 90,09 km². W skład gminy wchodzi 20 sołectw (Aleksandrów, Bociany, Dąbkowice, Długołęka, Karolew, Klonowiec Stary, Kozia Góra, Marianów, Muchnice Nowe, Muchnów, Niedrzaków, Niedrzew Pierwszy, Niedrzew Drugi, Przyórz, Rejmontów, Siemianów, Sójki, Strzelce, Wieszczyce, Wola Raciborowska), w których zamieszkuje 4045 osób. Gmina Strzelce graniczy z gminami: Gostynin - Powiat Gostyński, Kutno - Powiat Kutnowski, Łanięta - Powiat Kutnowski, Oporów - Powiat Kutnowski, Szczawin Kościelny - Powiat Gostyński.



Gmina Żychlin - gmina miejsko-wiejska położona nad rzeką Słudwią. Gmina zajmuje obszar 76,64 km². W skład gminy wchodzi 21 sołectw (Biała, Brzeziny, Budzyń, Buszków, Chochółów, Dobrzelin, Drzewoszki, Czesławów, Grabie, Grabów, Grzybów, Kaczkowizna, Sokółówek, Pasieka, Kruki, Śleszyn, Tretki, Wola, Popowa, Zagroby, Zgoda, Żabików), w których zamieszkuje 12 448 osób. Gmina Żychlin graniczy z gminami: Bedlno - Powiat Kutnowski, Kiernoza - Powiat Łowicki, Oporów - Powiat Kutnowski, Pacyna - Powiat Gostyński, Zduny - Powiat Łowicki.

2.2. Układ drogowy

Układ drogowy Powiatu Kutnowskiego składa się z:

- dróg gminnych,
- dróg powiatowych,
- dróg wojewódzkich:
 - droga nr 573 - Żychlin – Nowy Duninów,
 - droga nr 581 - Gostynin – Krośniewice,
 - droga nr 583 - Bedlno – Sanniki,
 - droga nr 702 - Kutno – Łódź,
- dróg krajowych:
 - autostrada A1 - obecnie łączy Trójmiasto z Grudziądem i Toruniem, Kowal z Łodzią, Pyrzowice ze Świerklanami oraz Mszanę z Gorzyczkami. Docelowo przebiegać ma z Trójmiasta przez Toruń, Łódź, Częstochowę, Pyrzowice, Gliwice, Świerklany do granicy polsko-czeskiej w Gorzyczkach,
 - droga nr 60 - Łęczyca – Ostrów Mazowiecka,
 - droga nr 91 - Gdańsk – Toruń, Kowal – Łódź oraz Głuchów – Częstochową, przed wybudowaniem autostrady A1 oznaczona numerem 1,
 - droga nr 92 - Rzepin – Poznań – Warszawa, równoległa do autostrady A2.

Tabela 1. Układ drogowy Powiatu Kutnowskiego

Rodzaj drogi	Długość ogółem [km]	w tym utwardzone [km]
drogi krajowe	81,77	81,77
drogi wojewódzkie	40,26	40,26
drogi powiatowe	481,36	457,4
drogi gminne	829,03	503,52

Źródło: Opracowano na podstawie danych Wydziału Drogownictwa Starostwa Powiatowego w Kutnie.



Rysunek 2. Sieć dróg krajowych i wojewódzkich na terenie Powiatu Kutnowskiego

Źródło: www.gdkia.gov.pl.

Zarządcą dróg powiatowych na terenie Powiatu Kutnowskiego jest Wydział Drogownictwa Starostwa Powiatowego w Kutnie. Zarządcą dróg krajowych jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, zarządcami dróg wojewódzkich oraz gminnych są odpowiednie jednostki wyższego lub niższego szczebla samorządowego.

2.2.1. Drogi powiatowe

Na sieć dróg powiatowych przebiegających przez obszar Powiatu Kutnowskiego składa się 481,4 km dróg. Spis tych dróg zawiera Załącznik nr 1 do niniejszego planu transportowego Powiatu Kutnowskiego.

Zaprezentowana poniżej tabela obrazuje długość dróg powiatowych w każdej z gmin Powiatu Kutnowskiego. Tabela ta zawiera również podział dróg powiatowych ze względu na rodzaj zastosowanej nawierzchni.

Tabela 2. Długość dróg powiatowych na terenie Powiatu Kutnowskiego z podziałem na gminy i rodzaje nawierzchni

Gmina	Rodzaj nawierzchni			
	długość ogółem	bitumiczna	tluczniowa	gruntowa
Bedlno	74,5	72,0	2,1	0,4
Dąbrowice	28,3	26,4	0,3	1,6
Krośniewice	2,4	2,4	0,0	0,0
Krzyżanów	47,0	42,1	4,9	0,0
Miejska i wiejska Kutno	77,5	70,0	5,0	2,5
Łanięta	39,2	37,4	1,8	0,0
Nowe Ostrowy	42,6	41,5	1,1	0,0
Oporów	47,2	47,2	0,0	0,0
Strzelce	66,4	63,9	0,5	2,0
Żychlin	56,3	54,5	1,8	0,0
Razem	481,4	457,4	17,5	6,5

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych od Wydziału Drogownictwa Starostwa Powiatowego w Kutnie

2.3. Transport pasażerski dostępny na terenie Powiatu Kutnowskiego

2.3.1. Transport drogowy

Oprócz opisanych w sposób szczegółowy w dalszej części niniejszego planu transportowego dla Powiatu Kutnowskiego powiatowych przewozów pasażerskich, na obszarze Powiatu Kutnowskiego dostępne są również:

- gminne przewozy pasażerskie,
- międzywojewódzkie przewozy pasażerskie.

Z wyżej wymienionych rodzajów przewozów, przewozami najczęściej wykorzystywanymi przez mieszkańców Powiatu Kutnowskiego są gminne przewozy pasażerskie.

Organizatorami gminnych (miejskich) przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu Kutnowskiego są: miasto Kutno i gmina Żychlin. Usługi przewozowe realizuje Miejski Zakład Komunikacji Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Kutnie (dalej jako: MZK Kutno Sp. z o.o.), na terenie gminy miejskiej Kutno i gmin ościennych, z którymi miasto zawarło odpowiednie porozumienia międzygminne (z gminą Kutno, Krzyżanów, Oporów i Strzelce) oraz na terenie gminy Żychlin Zakład Komunikacji Miejskiej w ramach Samorządowego Zakładu Budżetowego. Oznacza to, że linie komunikacyjne organizowane przez Miasto Kutno i przebiegające przez wymienione gminy, mimo faktu, iż wybiegają one poza granice administracyjne gminy miejskiej Kutno, mają charakter gminnych przewozów pasażerskich (komunikacji miejskiej). W skład sieci komunikacyjnej obsługiwanej przez MZK Kutno Sp. z o.o. wchodzi 22 linie komunikacyjne. Poniższa tabela zawiera trasy przejazdu linii autobusowych o charakterze przewozów gminnych.

Tabela 3. Gminne przewozy pasażerskie obsługiwane przez MZK Kutno Sp. z o.o.

Numer linii	Przebieg trasy
5	Sieraków pętla - Sieraków - Bielawki - Stara Wieś - Grunwaldzka/Stara Wieś - Grunwaldzka/rondo - Batorego/pętla - Chrobrego - Grunwaldzka/Miflex - Wyszyńskiego - Al. Jana Pawła II - Barlickiego - 29-go Listopada/PZU - Skłodowskiej/MZK - Skłodowskiej/Zamoyskiego - Zamoyskiego - Tarnowskiego - Graniczna/pętla - Kasztanowa - Sieciechów - Kuczków - Kuczków II
	Kuczków II - Kuczków I - Sieciechów - Kasztanowa - Graniczna/pętla - Tarnowskiego - Zamoyskiego - Skłodowskiej/Rejtana - Skłodowskiej/MZK - 29-go Listopada/PZU - Barlickiego - Kościuszki/Stadion - Szpital - Szymanowskiego - Oporowska/Mechanik - Al. Jana Pawła II - Wyszyńskiego - Grunwaldzka/Miflex - Chrobrego - Batorego/pętla - Grunwaldzka/rondo - Grunwaldzka/Stara Wieś - Stara Wieś - Bielawki - Sieraków - Sieraków pętla
Numer linii	Przebieg trasy
6	Skórzewa I - Skórzewa - Mnich kolonia - Stanisławów - Anin - Gołędzkie - Mnich - Grotowice - Komadzyn - Malina - Skrajna - Oporowska DPS - Oporowska/rondo - Oporowska/Mechanik - Barlickiego - 29-go Listopada/PZU - 1-go Maja/Słowackiego - Dworzec PKP
	Dworzec PKP - Sienkiewicza/Wspólna Praca - Narutowicza/rondo - 29-go Listopada/PZU - Barlickiego - Oporowska/Mechanik - Oporowska/rondo - Oporowska DPS - Skrajna - Malina I - Malina II - Komadzyn ogródki - Komadzyn - Grotowice - Mnich - Gołędzkie - Anin - Stanisławów - Mnich kolonia - Skórzewa
7	Muchnice Nowe - Rejmontów - Sójki - Muchnow - Sójki - Sójki - Wierzbie - Sieciechów - Kościuszki/Aquapark - Szymanowskiego ogródki - Oporowska/rondo - Szpitalna/bloki - Szpital - Kościuszki/Stadion - Szymanowskiego - Batorego/pętla - Chrobrego - Grunwaldzka/Miflex - Wyszyńskiego - Al. Jana Pawła II - Barlickiego - 1-go Maja - Wiadukt/Mickiewicza - Wiadukt/Matejki - Łęczycka/Szkoła - Konopnickiej/Łęczycka - Konopnickiej/Orzeszkowej - Orzeszkowej - Przemysłowa/Szkoła - Przemysłowa - Krośniewicka - Krośniewicka/szkoła - Azory osiedle - Azory PKP
	Azory PKP - Azory osiedle - Krośniewicka/Azory - Zbożowa - Krośniewicka - Przemysłowa - Przemysłowa/Szkoła - Orzeszkowej - Konopnickiej/Orzeszkowej - Łęczycka/Konopnickiej - Łęczycka/Szkoła - Wiadukt/Matejki - Wiadukt/Mickiewicza - Zajezdnia MZK - 29-go Listopada/PZU - Barlickiego - Kościuszki/Stadion - Szpital - Szymanowskiego/pętla - Oporowska/rondo - Szymanowskiego ogródki - Kościuszki/Aquapark - Sieciechów - Wierzbie - Sójki Kolonia - Sójki - Muchnow - Sójki - Rejmontów - Muchnice Nowe

	<p>Krzyżanów - Żakowice - Lotnicza - Oczyszczalnia - Wodna/ciepłownia - Wodna/Zawady - Rustów - Konary - Malewo - Mieczysławów - Wały - Wojciechowice - Zawady - Łąkoszyńska 226 - Łąkoszyńska KPB - Łąkoszyńska/bloki - Łąkoszyńska/Łódzka - Łąkoszyńska/kościół - Troczewskiego/SP6 - Troczewskiego/US - Wyszyńskiego - Al. Jana Pawła II - Oporowska/Mechanik - Szpitalna/bloki - Szpital - Aquapark - Kościuszki/Stadion - Barlickiego - 29-go Listopada/PZU - 1-go Maja/Słowackiego - Dworzec PKP</p>
8	<p>Dworzec PKP - Sienkiewicza/Wspólna Praca - Narutowicza/rondo - 29-go Listopada/PZU - Barlickiego - Kościuszki/Stadion - Szpital - Aquapark - Szymanowskiego - Oporowska/Mechanik - Skłodowskiej/Zamoyskiego - Zamoyskiego - Kościuszki/Stadion - Al. Jana Pawła II - Wyszyńskiego - Troczewskiego/US - Troczewskiego/SP6 - Łąkoszyńska/kościół - Łąkoszyńska/Łódzka - Łąkoszyńska/bloki - Grunwaldzka/Miflex - Chrobrego - Batorego/pętla - Łąkoszyńska/pętla - Łąkoszyńska KPB - Łąkoszyńska 226 - Zawady - Wojciechowice - Wały - Mieczysławów - Malewo - Konary - Rustów - Krzyżanów - Łąkoszyńska 226 - Wodna/Zawady - Wodna/ciepłownia - Oczyszczalnia - Lotnicza - Żakowice - Krzyżanów - Rustów - Pawłowice - Micin - Stefanów - Młogoszyn - Rybie - Łęki - Szewce - Władysławów - Krzyżanówek - Krzyżanów szkoła</p>
Numer linii	Przebieg trasy
9	<p>Sieraków pętla - Sieraków - Bielawki - Stara Wieś - Grunwaldzka/Stara Wieś - Łąkoszyńska/bloki - /Łódzka - /kościół - Troczewskiego /SP6 - Troczewskiego /US - Grunwaldzka/rondo - Batorego/pętla - Chrobrego - Grunwaldzka/Miflex - Wyszyńskiego - Al. Jana Pawła II - Staszica - Kościuszki /Stadion - Szpital - Północna/Różana - Tarnowskiego - Zamoyskiego - Skłodowskiej /Rejtana - Skłodowskiej/MZK - 1-go Maja - 1-go Maja/Słowackiego - Dworzec PKP</p> <p>Dworzec PKP - Sienkiewicza/Wspólna Praca - Narutowicza/rondo - Skłodowskiej/MZK - Skłodowskiej/Zamoyskiego - Zamoyskiego - Tarnowskiego - Północna/Różana - Szpital - Kościuszki/Stadion - Al. Jana Pawła II - Wyszyńskiego - Grunwaldzka/Miflex - Chrobrego - Batorego/pętla - Batorego/pętla - Troczewskiego/US - Troczewskiego/SP6 - Łąkoszyńska/kościół - Łąkoszyńska/Łódzka - Łąkoszyńska/bloki - Grunwaldzka/rondo - Grunwaldzka/Stara Wieś - Bielawki - Sieraków - Sieraków pętla</p>

10	<p>Dybów pętla - Wiosenna - Sadowa - Toruńska/ogródki - Toruńska/mleczarnia - Toruńska/KPP - 29-go Listopada/PZU - 1-go Maja - 1-go Maja/Słowackiego - dworzec PKP - Sienkiewicza/Wspólna Praca - Narutowicza/rondo - Skłodowskiej/MZK - Skłodowskiej/Zamoyskiego - Zamoyskiego - Tarnowskiego - Północna/Różana - Szpital - Kościuszki/Stadion - Al. Jana Pawła II - Wyszyńskiego - Grunwaldzka/Miflex - Chrobrego - Batorego/pętla - Troczewskiego/US - Troczewskiego/SP6 - Łąkoszyńska/kościół - Łąkoszyńska/Łódzka - Łąkoszyńska/bloki - Józefów/Holenderska - Józefów/Polfarmex - Skłęczkowska/Metalowa - Skłęczkowska/AMZ - Skłęczkowska/odlewnia - Agroma - Skłęczki - Skłęczki/osiedle - Wschodnia/HOOP - Wschodnia/Pini Polonia - Wschodnia/FUJI SEAL - Kotliska - Sokół - Kaszewy Tarnowskie - Julianów - Kaszewy - Kaszewy Kościelne - Kaszewy - Różanowice - Krzyżanów</p>
10	<p>Krzyżanów - Różanowice - Kaszewy - Kaszewy Kościelne - Kaszewy - Sokół - Julianów - Kaszewy Tarnowskie - Sokół - Kotliska - Wschodnia/FUJI SEAL - Wschodnia/HOOP - Wschodnia/Pini Polonia - Skłęczki/osiedle - Skłęczki - Agroma - Skłęczkowska/odlewnia - Skłęczkowska/AMZ - Skłęczkowska /Metalowa - Józefów/Polfarmex - Józefów/Holenderska - Łąkoszyńska/bloki - Łąkoszyńska/Łódzka - Łąkoszyńska/kościół - Troczewskiego/SP6 - Troczewskiego/US - Batorego/pętla - Chrobrego - Grunwaldzka/Miflex - Wyszyńskiego - Al. Jana Pawła II - Staszica - Kościuszki/Stadion - Szpital - Północna/Różana - Tarnowskiego - Zamoyskiego - Skłodowskiej/Rejtana - Skłodowskiej/MZK - 1-go Maja - 1-go Maja/Słowackiego - dworzec PKP - dworzec PKP - Sienkiewicza/Wspólna Praca - 29-go Listopada /Okrzei - Toruńska/KPP - Toruńska/mleczarnia - Toruńska/ogródki - Sadowa - Wiosenna - Dybów pętla - Jesienna - Gołębiewek - Ryków - Ryków pętla</p>
11	<p>Gołębiewek szk - Dybów pętla - - Florek - Michałów - Głogowiec - Raciborów - Głogowiec - Raciborów - Gołębiew - SHRO - Skłodowskiej/Północna - Skłodowskiej/Zamoyskiego - Skłodowskiej/Rejtana - Skłodowskiej/MZK - 1-go Maja - Mickiewicza/Jagiellońska - dworzec PKP - Sienkiewicza/Wspólna Praca - Podrzeczna - Troczewskiego/US - Troczewskiego/SP6 - Łąkoszyńska/kościół - Łąkoszyńska/Łódzka - Łąkoszyńska/bloki - Józefów/Holenderska - Józefów/Polfarmex - Metalowa/Skłęczkowska - Metalowa/Nobilus - Metalowa/pętla</p>

Numer linii	Przebieg trasy
	<p>Metalowa/pętla - Metalowa/pętla - Metalowa/Nobilus - Metalowa/Sklęczkowska - Józefów/Polfarmex - Józefów/Holenderska - Łąkoszyńska/bloki - Łąkoszyńska/Łódzka - Łąkoszyńska/kościół - Łąkoszyńska/SP6 - Łąkoszyńska/Krzywa - Łąkoszyńska/Palacowa - Siemieradzkiego/PKP - Łęczycka/Szkoła - Wiadukt/Matejki - Wiadukt/Mickiewiczza - Troczewskiego/SP6 - Troczewskiego/US - Podrzeczna - Narutowicza/rondo - 1-go Maja/Słowackiego - dworzec PKP - Mickiewiczza/Jagiellońska - Skłodowskiej/MZK - Zamoyskiego - Skłodowskiej/Zamoyskiego - Skłodowskiej/Północna - SHRO - Gołębiew - Raciborów - Głogowiec - Michałów - Florek - Dybów pętla - Gołębiewek szk</p>
12	<p>Wysoka Wielka II - Wysoka Wielka - Kalinowa - Włosków - Stanisławów - Wroczyny - Woźniaków - Woźniaków/Objazdowa - Azory PKP - Azory osiedle - Krośniewicka/Azory - Zbożowa - Krośniewicka - Przemysłowa - Przemysłowa/Szkoła - Siemieradzkiego/PKP - Łąkoszyńska/Palacowa - Łąkoszyńska/Krzywa - Troczewskiego/SP6 - Troczewskiego/US - Podrzeczna - Narutowicza/rondo - 29-go Listopada/PZU - Barlickiego - Kościuszki/Stadion - Szpital - Aquapark - Północna/Różana - Tarnowskiego - Zamoyskiego - Skłodowskiej/Północna - Gen. Maczka - Graniczna/pętla</p> <p>Graniczna/pętla - Graniczna/pętla - Gen. Maczka - Skłodowskiej/Północna - Skłodowskiej/Zamoyskiego - Zamoyskiego - Tarnowskiego - Północna/Różana - Szpital - Aquapark - Kościuszki/Stadion - Barlickiego - 29-go Listopada/PZU - Sienkiewiczza/Wspólna Praca - Podrzeczna - Troczewskiego/US - Troczewskiego/SP6 - Łąkoszyńska/Krzywa - Łąkoszyńska/Palacowa - Siemieradzkiego/PKP - Przemysłowa/Szkoła - Przemysłowa - Krośniewicka - Zbożowa - Azory osiedle - Azory PKP - Woźniaków/Objazdowa - Woźniaków - Wroczyny - Wroczyny Stanisławów - Włosków - Kalinowa - Wysoka Wielka - Wysoka Wielka II</p>
13	<p>Szpitalna/bloki - Szpitalna/bloki - Szpital - Kościuszki/Stadion - Barlickiego - 1-go Maja - Wiadukt/Mickiewiczza - Wiadukt/Matejki - Łęczycka/Szkoła - Łęczycka/Konopnickiej - Łęczycka/Żeromskiego - Dudki - Boża Wola - Leszczynek - Grabków - Leszno Kolonia - Leszno Nowe - Leszno - Piwki - Boża Wola - Leszczynek - Marianki - Grabków - Leszno - Byszew</p> <p>Byszew - Leszno - Leszno Nowe - Leszno Kolonia - Grabków - Marianki - Leszno - Grabków - Leszczynek - Boża Wola - Piwki - Leszczynek - Dudki - Piwki - Boża Wola - Łęczycka/Żeromskiego - Łęczycka/Konopnickiej - Łęczycka/Szkoła - Wiadukt/Matejki - Wiadukt/Mickiewiczza - Zajezdnia MZK - 29-go Listopada/PZU - Barlickiego - Kościuszki/Stadion - Szpital - Szymanowskiego/pętla</p>
15	<p>Raszewska/pętla - Raszewska/pętla - Raszewska/23 - Raszewska/Zimowa - Majdany/Sp Ogrodnicza - Majdany/PKP Energetyka - Mickiewiczza/Exdrob - Mickiewiczza/PMS - Mickiewiczza/Jagiellońska - Zajezdnia MZK - 29-go Listopada/PZU - Barlickiego - Al. Jana Pawła II - Wyszyńskiego - Troczewskiego/US - Troczewskiego/SP6 - Łąkoszyńska/kościół - Łąkoszyńska/Łódzka - Łąkoszyńska/bloki - Objazdowa - Nowa Wieś - Leśniczówka - Strzegocin - Obidówek - Ktery - Ktery szkoła</p>

Numer linii	Przebieg trasy
	Ktery szkoła - Ktery - Obidówek - Strzegocin - Leśniczówka - Nowa Wieś - Objazdowa - Łąkoszyńska/bloki - Łąkoszyńska/Łódzka - Łąkoszyńska/kościół - Troczewskiego/SP6 - Troczewskiego/US - Wyszyńskiego - Al. Jana Pawła II - Barlickiego - 1-go Maja - Mickiewicza/Jagiellońska - Mickiewicza/PMS - Mickiewicza/Exdrob - Majdany/PKP Energetyka - Majdany/Sp Ogrodnicza - Raszevska/Zimowa - Raszevska/23 - Raszevska/pętla
16	Kaszewy Kościelne - Kaszewy - Sokół - Kotliska - Wschodnia/Pini Polonia - Wschodnia/FUJI SEAL - Wschodnia/HOOP - Skłęczki/osiedle - Skłęczki - Agroma - Skłęczkowska/odlewnia - Skłęczkowska/AMZ - Skłęczkowska/Metalowa - Józefów/Polfarmex - Józefów/Holenderska - Łąkoszyńska/pętla - Batorego/pętla - Chrobrego - Grunwaldzka/Miflex - Wyszyńskiego - Al. Jana Pawła II - Barlickiego - Łęczycka/Szkoła - Wiadukt/Matejki - Wiadukt/Mickiewicza - 1-go Maja - Narutowicza/SP4 - Narutowicza/basen - Toruńska/KPP - Toruńska/mleczarnia - Toruńska/ogródki - Sadowa - Wiosenna - Dybów pętla - Jesienna - Gołębiewek - Krzesinówek - Krzesin - Krzesin - Gołębiewek - Ryków - Ryków pętla Ryków pętla - Ryków - Gołębiewek - Krzesin - Krzesinówek - Gołębiewek - Jesienna - Dybów pętla - Wiosenna - Sadowa - Toruńska/ogródki - Toruńska/mleczarnia - Toruńska/KPP - Narutowicza/basen - Narutowicza/SP4 - 29-go Listopada/PZU - Barlickiego - Al. Jana Pawła II - Wyszyńskiego - Grunwaldzka/Miflex - Chrobrego - Batorego/pętla - Batorego/pętla - Łąkoszyńska/pętla - Józefów/Holenderska - Józefów/Polfarmex - Troczewskiego/SP6 - Łąkoszyńska/bloki - Skłęczkowska/Metalowa - Skłęczkowska/AMZ - Skłęczkowska/odlewnia - Agroma - Skłęczki - Skłęczki/osiedle - Wschodnia/HOOP - Wschodnia/Pini Polonia - Wschodnia/FUJI SEAL - Kotliska - Kaszewy - Kaszewy Kościelne
G	Mieczysławów - Rustów - Rybie - Łęki - Młogoszyn - Siemienice Goliszew - Wyręby Siemienickie - Marcinów - Świniary - Mieczysławów
K	Krzyżanów - Krzyżanówek - Władysławów - Szewce - Łęki - Młogoszyn - Siemienice Goliszew Siemienice - Siemieniczki - Brony - Ktery - Ktery SK Ktery SK Ktery - Brony - Siemieniczki - Siemienice - Siemienice Goliszew - Młogoszyn - Łęki - Szewce - Władysławów - Krzyżanówek - Krzyżanów
M	Zawady I - Wojciechowice - Wały - Stoptex - Mieczysławów - Auto złom - Malewo - Konary - Rustów - Pawłowice - Micin szkoła Micin szkoła - Pawłowice - Rustów - Konary - Malewo - Auto złom - Mieczysławów - Stoptex - Wały szkoła - Wojciechowice - Zawady I
5S	Bielawki - Sieraków - Bielawki - Malina - Komadzyn - Wierzbie - Kościuszki/Stadion - Barlickiego - 29-go Listopada/PZU - Toruńska/KPP - Gołębiewek - Dybów pętla - Jesienna - Gołębiewek szk Gołębiewek szk - Jesienna - Florek - Michałów - Głogowiec - Raciborów - Gołębiew - Gołębiew SHRO - Skłodowskiej/Zamoyskiego - Skłodowskiej /Rejtana - Dybów pętla - Toruńska/KPP - Barlickiego - Kościuszki/Stadion - Wierzbie - Komadzyn - Malina - Bielawki - Sieraków - Bielawki

Numer linii	Przebieg trasy
8K	<p>Ktery SK - Brony - Siemieniczki - Siemienice - Siemienice Goliszew - Młogoszyn - Rybie - Malewo - Siemienice - Wyręby Siemienickie - Wyręby - Marcinów - Świniary - Mieczysławów - Wały - Wojciechowice - Zawady - Łąkoszyńska 226 - Łąkoszyńska KPB - Łąkoszyńska/bloki - Łąkoszyńska/Łódzka - Łąkoszyńska/kościół - Troczewskiego/SP6 - Troczewskiego/US - Wyszyńskiego - Al. Jana Pawła II - Oporowska/Mechanik - Szpitalna/bloki - Szpital - Aquapark - Kościuszki/Stadion - Barlickiego - 29-go Listopada/PZU - 1-go Maja/Słowackiego - Dworzec PKP</p> <p>Dworzec PKP - Sienkiewicza/Wspólna Praca - Narutowicza/rondo - 29-go Listopada/PZU - Barlickiego - Kościuszki/Stadion - Szpital - Aquapark - Szymanowskiego - Oporowska/Mechanik - Al. Jana Pawła II - Wyszyńskiego - Troczewskiego/US - Troczewskiego/SP6 - Łąkoszyńska/kościół - Łąkoszyńska/Łódzka - Łąkoszyńska/bloki - Łąkoszyńska KPB - Łąkoszyńska 226 - Zawady - Wojciechowice - Wały - Mieczysławów - Rustów - Rybie - Młogoszyn - Siemienice Goliszew - Świniary - Marcinów - Wyręby - Wyręby Siemienickie - Siemienice - Siemieniczki - Brony - Ktery SK</p>
8S	<p>Krzyżanów szkoła - Konary - Rybie - Młogoszyn - Siemienice Goliszew - Brony - Ktery - Siemienice - Wyręby Siemienickie - Wyręby Siemienickie - Ktery B - Marcinów - Świniary - Mieczysławów</p> <p>Mieczysławów - Świniary - Marcinów - Ktery B - Wyręby Siemienickie - Siemienice - Ktery - Brony - Siemienice - Młogoszyn - Rybie - Konary - Krzyżanów szkoła</p>
10S	<p>Kaszewy Kościelne - Krzyżanów - Żakowice - Krzyżanów szkoła</p> <p>Krzyżanów szkoła - Krzyżanówek - Władysławów - Szewce - Łęki - Młogoszyn - Stefanów - Micin - Pawłowice - Rustów - Krzyżanów - Żakowice - Krzyżanów - Kaszewy Kościelne</p>
12S	<p>Zbożowa - Adamowice - Podczachy - Wroczyzny - Stanisławów - Włosków - Kalinowa - Wysoka Wielka - Kalinowa - Włosków - Stanisławów - Wroczyzny - Woźniaków I - Grabków - Marianki - Grabków - Leszno - Byszew szkoła</p> <p>Byszew szkoła - Leszno - Grabków - Marianki - Grabków - Woźniaków - Wroczyzny - Stanisławów - Włosków - Kalinowa - Wysoka Wielka - Kalinowa - Włosków - Stanisławów - Wroczyzny - Podczachy - Adamowice - Zbożowa</p>
15S	<p>Strzegocin III - Julinki - Strzegocin - Obidówek - Zieleniew - Ktery B - Marcinów - Kuchary - Strzegocin Kolonia - Strzegocin - Julinki - Leszno Nowe - Leszno - Byszew szkoła</p> <p>Byszew - Leszno - Leszno Nowe - Julinki - Strzegocin - Strzegocin Kolonia - Kuchary - Marcinów - Ktery B - Zieleniew - Obidówek - Strzegocin - Julinki - Strzegocin - Leśniczówka - Nowa Wieś - Objazdowa - Łąkoszyńska/bloki - Łąkoszyńska/Łódzka - Łąkoszyńska/kościół - Troczewskiego/SP6 - Troczewskiego/US - Wyszyńskiego - Al. Jana Pawła II - Barlickiego - 1-go Maja - Mickiewicza/Jagiellońska - Mickiewicza/PMS - Mickiewicza/Exdrob - Majdany/PKP Energetyka - Majdany/Sp Ogrodnicza - Raszewska/Zimowa - Raszewska/23 - Raszewska/pętla</p>
16A	<p>Ryków pętla - Ryków - Gołębievek - Krzesin - Krzesinówek - Gołębievek - Jesienna - Dybów pętla - Wiosenna - Sadowa - Toruńska/ogródki - Toruńska/mleczarnia - Toruńska/KPP - Narutowicza/basen - Narutowicza/SP4 - 29-go Listopada/PZU - Barlickiego - Kościuszki/Stadion - Szpital - Aquapark -</p>

Numer linii	Przebieg trasy
	Szymanowskiego - Oporowska/Mechanik - Al. Jana Pawła II - Wyszyńskiego - Grunwaldzka/Miflex - Chrobrego - Batorego/pętla Batorego/pętla - Batorego/pętla - Chrobrego - Grunwaldzka/Miflex - Wyszyńskiego - Al. Jana Pawła II - Oporowska/Mechanik - Szpitalna/bloki - Szpital - Aquapark - Kościuszki/Stadion - Barlickiego - 1-go Maja - Narutowicza/SP4 - Narutowicza/basen - Toruńska/KPP - Toruńska/mleczarnia - Toruńska/ogródki - Sadowa - Wiosenna - Dybów pętla - Jesienna - Gołębiewek - Krzesinówek - Krzesin - Gołębiewek - Ryków - Ryków pętla
16S	Krzesin pętla - Krzesin - Krzesinówek - Gołębiewek - Ryków - Adamów - Gołębiewek szk Gołębiewek szk - Adamów - Ryków - Adamów - Ryków - Gołębiewek - Krzesinówek - Krzesin - Krzesin pętla

Źródło: Dane MZK Kutno Sp. z o.o.

Gminne przewozy pasażerskie obsługiwane w ramach Samorządowego Zakładu Budżetowego w Żychlinie realizowane są na linii komunikacyjnej: Żychlin ul. Jana Pawła II – Dworzec PKP. Szczegółowy rozkład jazdy dla ww. linii komunikacyjnej znajduje się na stronie internetowej: <http://gminazychlin.pl/dla-mieszkanca/komunikacja/>.

2.3.2. Transport kolejowy

Przez obszar Powiatu Kutnowskiego przebiegają cztery czynne, zelektryfikowane, normalnotorowe linie kolejowe. Są to:

- linia kolejowa nr 3 z Warszawy Zachodniej przez Kutno, Konin, Poznań Główny w kierunku Frankfurtu nad Odrą – dwutorowa linia magistralna stanowiąca część głównego międzynarodowego korytarza transportowego E20,
- linia kolejowa nr 16 z Łodzi Widzewa w kierunku Kutna – jednotorowa linia o znaczeniu państwowym,
- linia kolejowa nr 18 z Kutna przez Włocławek, Toruń Główny, Bydgoszcz Główną w kierunku Piły Główniej – dwutorowa linia o znaczeniu państwowym,
- linia kolejowa nr 33 z Kutna przez Płock w kierunku Brodnicy – linia jednotorowa o znaczeniu państwowym.

Wszystkie te szlaki zbiegają się na dworcu kolejowym w Kutnie stanowiącym jeden z ważniejszych węzłów na terenie województwa łódzkiego i kraju. Dogodne położenie Powiatu sprawia, że obszar ten posiada korzystne połączenia z całym krajem, ale i również z zachodem Europy.

Przez węzeł Kutnowski przebiegają szlaki komunikacyjne:

- Białystok/Lublin – Warszawa – Poznań – Szczecin/Berlin,
- Bielsko-Biała – Katowice – Łódź – Bydgoszcz – Gdynia,
- Kraków – Radom – Warszawa – Bydgoszcz – Gdynia.

Ponadto na obszarze Powiatu Kutnowskiego funkcjonują przystanki osobowe:

- Azory – na terenie miasta Kutna,
- Skłęczki – na terenie miasta Kutna,
- Florek,
- Krzewie,

- Nowe Kutnowskie,
- Ostrowy,
- Raciborów Kutnowski,
- Strzelce Kujawskie,
- Złotniki Kutnowskie,
- Zosinów,
- Żychlin.

Komunikację regionalną zapewniają trzy przewoźnicy: Przewozy Regionalne, Koleje Wielkopolskie oraz Koleje Mazowieckie. Przewoźnicy ci realizują połączenia na następujących trasach:

- Poznań – Konin – Kutno,
- Warszawa/Skierniewice – Łowicz – Kutno,
- Warszawa – Łowicz – Kutno – Płock,
- Kutno – Płock – Sierpc,
- Łódź – Kutno – Włocławek – Toruń.

Połączenia krajowe zabezpieczają: Przewozy Regionalne i PKP Intercity, który zapewnia również połączenia międzynarodowe. Docelowo do Kutna docierać będą składy Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej³.

Kutnowski węzeł kolejowy stanowi szczególnie ważny punkt przesiadkowy dla mieszkańców Łodzi chcących kontynuować podróż w kierunku zachodnim (Poznań, Szczecin, Berlin) oraz północnym (Gdynia).



Rysunek 3. Sieć kolejowa Powiatu Kutnowskiego

Źródło: Opracowanie własne

2.3.3. Transport lotniczy

Na obszarze Powiatu Kutnowskiego nie działa żadne lotnisko. Powiat Kutnowski znajduje się jednak w zasięgu oddziaływania trzech portów lotniczych zapewniających rejsy na trasach krajowych i międzynarodowych:

³ Informacje ze strony internetowej projektu 7.3-19 POiŚ „Budowa systemu ŁKA” – www.lka.lodz.pl.

- Łódź - Lublinek odległy o 55 kilometrów od centrum Kutna,
- Warszawa - Modlin odległy o 92 kilometry,
- Warszawa - Okęcie odległy o 110 kilometrów.

W pobliżu Kutna planuje się budowę kolejnego portu lotniczego – Centralnego Portu Lotniczego dla Polski. Powyższa informacja pochodzi z raportu międzyresortowego, interdyscyplinarnego zespołu ds. wyboru lokalizacji lotniska centralnego dla Polski.

3. Sieć komunikacyjna

3.1. Obecna sieć komunikacyjna

Sieć przewozowa Powiatu Kutnowskiego oparta jest na liniach komunikacyjnych obsługiwanych przede wszystkim przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Kutnie Sp. z o.o. (dalej jako PKS Kutno) oraz przewoźników „Vip- Buss” Jan Kowalski i „Sand- Bus” Krystian Ślebocki.

Większość przewozów powiatowych na sieci komunikacyjnej Powiatu Kutnowskiego realizowana jest przez PKS Kutno. Trasy wszystkich linii komunikacyjnych obsługiwanych przez tego przewoźnika przedstawione są poniżej:

- Kutno D.A. – Dębowa Góra p. Załusin,
- Kutno D.A. – Głogowa p. Krośniewice,
- Kutno D.A. – Wola Pierowa p. Krośniewice,
- Kutno D.A. – Augustopol p. Krośniewice,
- Kutno D.A. – Bzówki PGR p. Imielno,
- Kutno D.A. – Wola Pierowa p. Rdutów,
- Kutno D.A. – Zgoda p. Łanięta,
- Kutno D.A. – Franciszków,
- Kutno D.A. – Strzelce GS,
- Kutno D.A. – Ktery p. Marcinów,
- Kutno D.A. – Kutno p. Łęki Górne,
- Kutno D.A. – Wola Kałkowa p. Krzyżanów,
- Kutno D.A. – Dębowa góra p. Bedlno,
- Kutno D.A. – Kąty p. Łanięta,
- Kutno D.A. – Baby p. Krośniewice,
- Kutno D.A. – Żychlin p. Bedlno,
- Kutno D.A. – Żychlin p. Oporów,
- Kutno D.A. – Żychlin p. Drzewoszki.

Ponadto część z obsługiwanych przez PKS Kutno linii ma charakter inny niż powiatowy i umożliwia realizowanie podróży regionalnych poza granice Powiatu Kutnowskiego, tj.:

- Kutno D.A. – Płock,
- Kutno D.A. – Strzelce – Gostynin,
- Kutno D.A. – Kłodawa,
- Kutno D.A. – Dzierzbice – Kłodawa,
- Kutno D.A. – Lubień Kujawski,

- Kutno D.A. – Łęczyca – Łódź,
- Kutno D.A. – Piątek – Łódź,
- Kutno D.A. – Żychlin – Piątek – Łódź,
- Kutno D.A. – Łęczyca,
- Kutno D.A. – Witonia – Łęczyca,
- Kutno D.A. – Gostynin – Płock,
- Kutno D.A. – Strzelce – Gostynin – Płock.

Dzięki tym relacjom mieszkańcy Powiatu Kutnowskiego mają możliwość odbywania podróży na trasach międzyregionalnych do takich miejscowości jak: Gostynin, Łęczyca, Łódź czy Płock. Połączenia o charakterze ponadregionalnym (na trasach krajowych) wykonywane są również przez innych przewoźników, których siedziba nie znajduje się na terenie Powiatu Kutnowskiego.

Linie komunikacyjne o charakterze powiatowym obsługiwane przez przewoźników innych niż PKS Kutno przebiegają w granicach administracyjnych Powiatu Kutnowskiego i nie wybiegają poza jego obszar. Obecnie linie komunikacyjne przewoźników prywatnych zabezpieczają następujące relacje:

Przewoźnik: „SAND-BUS” Krystian Ślebocki:

- Kutno, PKP ul. 3 Maja – Żychlin, ul. Jana Pawła II p. Bedlno.

Przewoźnik: „VIP-BUSS” Jan Kowalski:

- Kutno – Krośniewice – Dąbrowice; Dąbrowice – Krośniewice - Kutno.

Powyższe dane dotyczące ww. linii komunikacyjnych są danymi na dzień 18.11.2013 r. Z uwagi na różnorodność czynników na nie wpływających mogą ulegać zmianom w zakresie ich przebiegu jak i kursów autobusowych odbywających się w ich ramach.

Obecnie potrzeby przewozowe związane z powiatowymi przewozami pasażerskimi są zabezpieczane przez usługi transportowe świadczone przez trzech przewoźników i nie są one – w myśl ustawy o publicznym transporcie zbiorowym - przewozami o charakterze użyteczności publicznej.

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

Powiat Kutnowski po 31.12.2016 r. dążył będzie do kompleksowego zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców obszaru Powiatu oraz optymalnego prowadzenia przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych o adekwatnych do potrzeb przewozowych parametrach obsługi. Planuje się ciągle dostosowywanie oferty przewozowej do zmieniających się zachowań transportowo-komunikacyjnych mieszkańców Powiatu Kutnowskiego, np. na podstawie wniosków pasażerów o modyfikację rozkładów i tras przejazdów linii komunikacyjnych, czy obejmowanie siecią komunikacyjną nowych obszarów, na których w skutek rozwoju Powiatu Kutnowskiego powstaną nowe generatory ruchu.

Nowe relacje i trasy komunikacyjne planowane będą z uwzględnieniem wytycznych nakreślonych przez gminne studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Czynniki wpływające na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego związane są przede wszystkim z:

- rozwojem przestrzennym Powiatu Kutnowskiego,
- zmianami liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia obszaru Powiatu Kutnowskiego,
- zmianami społeczno-gospodarczymi.

Celem zmian wprowadzanych na sieci komunikacyjnej Powiatu Kutnowskiego jest zwiększenie popytu na usługi powiatowych przewozów pasażerskich, a w konsekwencji podniesienie atrakcyjności oferty przewozowej.

Wprowadzanie zmian na sieci komunikacyjnej Powiatu Kutnowskiego poprzedzane będzie przeprowadzeniem szczegółowych analiz i badań marketingowych mających na celu ustalenie rzeczywistego zapotrzebowania mieszkańców na usługi przewozowe.

Analiza kierunków rozwoju sieci osadniczej Powiatu Kutnowskiego pozwala założyć, że kształt sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, nie będzie ulegać znaczącym zmianom. Wobec powyższego nie planuje się obejmowania komunikacją zbiorową nowych punktów – istniejąca sieć zaspokaja podstawowe potrzeby mieszkańców Powiatu Kutnowskiego związane z przemieszczaniem się.

Jeżeli przed 31.12.2016 r. przewoźnik prywatny zrezygnuje z obsługi linii komunikacyjnej, a w jego miejsce nie pojawi się inny przewoźnik, Powiat Kutnowski przeanalizuje możliwość zastąpienia przewozów mających charakter komercyjny przewozami o charakterze użyteczności publicznej. Rozpoczęcie prowadzenia przewozów o charakterze użyteczności publicznej poprzedzone będzie przeprowadzeniem stosownych analiz.

4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców Powiatu Kutnowskiego

Potrzeby przewozowe mieszkańców Powiatu Kutnowskiego uznaje się za tzw. potrzeby wtórne, czyli takie, dzięki którym zaspokajane są potrzeby pierwotne. Potrzeby przewozowe to zatem takie, które spowodowane są koniecznością realizacji procesu polegającego na przemieszczaniu się. Zapotrzebowanie na odbywanie podróży spowodowane jest koniecznością przemieszczania się w granicach administracyjnych Powiatu Kutnowskiego przez obszar minimum dwóch gmin i definiuje popyt na te usługi. Potrzeby przewozowe mieszkańców Powiatu zabezpieczane są przez powiatowe przewozy pasażerskie.

4.1. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

Obiekty użyteczności publicznej są popularnymi generatorami ruchu. Należą do nich ogólnodostępne budynki przeznaczone dla administracji publicznej, kultury, oświaty, szkolnictwa, nauki, opieki zdrowotnej, bankowości, gastronomii, handlu, sportu, rekreacji i turystyki. Pełnione przez nie funkcje definiują charakter realizowanych do nich podróży, w tym cykliczność, częstotliwość i pory odbywania podróży. Zakłady pracy czy miejsca nauki generują ruch o charakterze codziennych, cyklicznych przemieszczeń odbywanych o określonych porach i po określonej trasie. Życie towarzyskie, potrzeby kulturalne, ochrona zdrowia, placówki handlowe i bankowe, urzędy oraz instytucje publiczne generują przewozy nieregularne i incydentalne o zróżnicowanej częstotliwości odbywania podróży i różnych porach przemieszczania się.

4.1.1. Instytucje publiczne

– Gmina miejska Kutno:

- Dom Pomocy Społecznej,
- Grupowa Oczyszczalnia Ścieków Sp. z o.o. w Kutnie,
- Kasa Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego,
- Komenda Powiatowa Policji,
- Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Kutnie,
- Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Kutnie,
- Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie,
- Powiatowy Inspektorat Weterynarii,
- Powiatowy Urząd Pracy,
- Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Kutnie,
- Sąd Rejonowy,
- Starostwo Powiatowe,
- Towarzystwo Budownictwa Społecznego Sp. z o.o. w Kutnie,
- Urząd Gminy Kutno,

- Urząd Miasta Kutno,
- Urząd Skarbowy,
- Urząd Stanu Cywilnego,
- Zakładu Ubezpieczeń Społecznych,
- Zarząd Nieruchomości Miejskich,
- **Gmina Bedlno:**
 - Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Bedlnie,
 - Zespół Ekonomiczno-Administracyjny Szkół Gminy Bedlno,
- **Gmina Dąbrowice:**
 - Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej,
- **Gmina Krośniewice:**
 - Miejski Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Krośniewicach,
 - Miejsko-Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Krośniewicach,
- **Gmina Krzyżanów:**
 - Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Krzyżanowie,
- **Gmina Kutno:**
 - Gminny Zespół ds. Obsługi Publicznych Placówek Oświatowych,
- **Gmina Łanięta:**
 - Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej,
- **Gmina Nowe Ostrowy:**
 - Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej,
 - Świetlica Środowiskowa,
- **Gmina Oporów:**
 - Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej,
 - Gminny Zespół Obsługi Placówek Oświatowych,
- **Gmina Strzelce:**
 - Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej,
- **Gmina Żychlin:**
 - Miejsko-Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Żychlinie,
 - Samorządowy Zakład Budżetowy w Żychlinie.

Do najważniejszych instytucji publicznych znajdujących się na terenie Powiatu Kutnowskiego zaliczyć należy: Starostwo Powiatowe w Kutnie, Powiatowy Urząd Pracy w Kutnie, Powiatowe Centrum Pomocy Rodzine w Kutnie, Urząd Skarbowy w Kutnie oraz urzędy poszczególnych miast i gmin.

4.1.2. Placówki oświatowe

Powiatowe przewozy pasażerskie zabezpieczają głównie dojazdy do szkół ponadgimnazjalnych. W poniższej tabeli przedstawiona jest liczba uczniów uczęszczających do szkół ponadgimnazjalnych znajdujących się na obszarze Powiatu Kutnowskiego.

Tabela 4. Zestawienie liczby uczniów uczęszczających do szkół ponadgimnazjalnych

Typ szkoły	Liczba uczniów
Zasadnicze szkoły zawodowe	598
Technika i ogólnokształcące szkoły artystyczne	1519
Licea profilowane	264
Licea ogólnokształcące	1948
Razem	4329

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Statystycznego w Łodzi.

4.1.3. Placówki służby zdrowia

Na terenie Powiatu Kutnowskiego nie ma publicznych placówek służby zdrowia.

Na terenie Powiatu Kutnowskiego opiekę medyczną zapewniają 34 placówki niepubliczne rozlokowane na terenie całego Powiatu z przeważającą ilością na terenie miasta Kutno (18 placówek), w tym największa z nich - Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Kutnowski Szpital Samorządowy w Kutnie Sp. z o.o.”.

4.1.4. Obiekty sportowe, kulturalne oraz handlowe

Największe obiekty kulturalne i turystyczne znajdujące się na terenie Powiatu Kutnowskiego to:

- Biblioteka Gminna (gm. Dąbrowice),
- Gminna Biblioteka Publiczna w Kutnie z siedzibą w Gołębiewie,
- Gminna Biblioteka Publiczna w Nowych Ostrowach z filiami w Grochowie i Woli Pierowej,
- Gminna Biblioteka Publiczna w Oporowie,
- Gminna Biblioteka Publiczna w Łaniętach,
- Gminna Biblioteka Publiczna w Strzelcach,
- Gminne Centrum Kultury Sportu i Rekreacji w Krośniewicach,
- Gminny Ośrodek Kultury w Bedlnie,
- Gminny Ośrodek Kultury w Łaniętach,
- Gminny Ośrodek Kultury w Strzelcach,
- Kutnowski Dom Kultury w Kutnie,
- Miejska i Powiatowa Biblioteka Publiczna im. Stefana Żeromskiego w Kutnie,
- Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji w Kutnie,
- Miejsko-Gminna Biblioteka Publiczna im. Marii Kownackiej w Żychlinie,
- Młodzieżowy Dom Kultury w Kutnie,
- Muzeum - Zamek w Oporowie,
- Muzeum im. Jerzego Dunin-Borkowskiego w Krośniewicach,
- Muzeum Regionalne w Kutnie,
- Ośrodek Kultury Gminy Kutno,
- Żychliński Dom Kultury.

Na terenie Powiatu Kutnowskiego istnieją następujące obiekty sportowo-rekreacyjne:

- Aquapark Kutno,
- Basen odkryty w Kutnie,
- Basen przyszkolny kryty w Kutnie,
- Boisko piłki nożnej w Pniewie,

- Boisko piłki nożnej w Wojszycach,
- Dwa boiska sportowe na terenie gminy Dąbrowice,
- Dwa Stadiony Miejskie w Kutnie,
- Hala sportowa w Bedlnie,
- Kompleks rekreacyjno-sportowy nad rzeką Ochnią w Kutnie,
- Kompleks sportowy Centrum Małej Ligi Baseballowej w Kutnie,
- Kompleks sportowy w Żeronicach,
- Korty tenisowe w Kutnie,
- Przyszkolne boiska, sale i hale sportowe,
- Stadion KS „Sparta” w Dobrzelinie,
- Stadion Miejski w Krośniewicach,
- Stadion MKS w Żychlinie,
- Strzelnica kulowa KSS „Orzeł” w Kutnie.

Do największych obiektów handlowych na terenie Powiatu Kutnowskiego zaliczają się:

- Centrum Handlowe Carrefour w Kutnie,
- Supermarkety sieci: Aldi, Biedronka, Kaufland, Lidl, Tesco, Polo Market.

4.1.5. Zakłady pracy

Dużymi generatorami ruchu są także zakłady pracy. Największym ze źródeł ruchu należących do tej kategorii jest Kutnowski Park Agro-Przemysłowy (KPAP) o powierzchni 370 ha i znajdujący się w położonej na wschodzie Kutna, dzielnicy przemysłowej Skłęczki. Na terenie KPAP i w jego bezpośrednim otoczeniu w 50 firmach zatrudnionych jest ponad 5100 osób. Część powierzchni KPAP zajmuje Podstrefa Kutno Łódzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Na terenie strefy ekonomicznej obejmującej 117 ha funkcjonuje 20, będących własnością 17 firm, zakładów:

- Beef Beef Sp. z o.o.,
- C.Hartwig-Targi Sp. z o.o.,
- DS Smith Polska S.A.,
- Enginova Sp. z o.o.,
- Fuji Seal Poland Sp. z o.o. – 2 zakłady,
- Hamburger Pini Sp. z o.o.,
- Hoop Polska Sp. z o.o.,
- K-Flex Sp. z o.o.,
- Lampre Sp. z o.o.,
- Libner Polska Sp. z o.o.,
- PolyOne Poland Manufacturing Sp. z o.o.,
- Printpack Poland Sp. z o.o.,
- Profilpas Polska Sp. z o.o.,
- Serioplast Poland Sp. z o.o.,
- Sirmax Polska Sp. z o.o. – 2 zakłady,

- Tesalca Polska Sp. z o.o.,
- Uma Investments Sp. z o.o. – 2 zakłady.

Zatrudnionych jest tutaj w różnych branżach około 1200 osób⁴.

4.2. Gęstość zaludnienia obszaru objętego planem transportowym

Jednym z czynników wpływających na zapotrzebowanie na przewozy są cechy demograficzne oraz rozmieszczenie mieszkańców na obszarze Powiatu Kutnowskiego.

Powierzchnia Powiatu Kutnowskiego wynosi 88 686 km² i jest zamieszkiwana przez 100 021 osób.

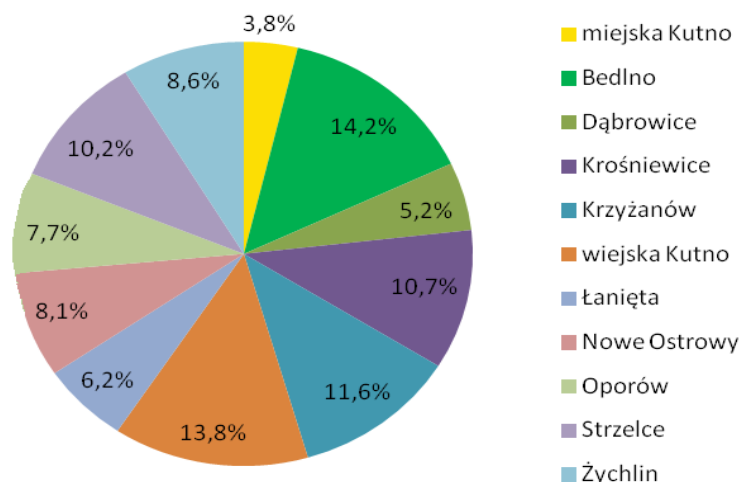
Poniższa tabela przedstawia powierzchnię i liczbę mieszkańców Powiatu Kutnowskiego w podziale na poszczególne gminy. Dodatkowo uwzględniona została informacja dotycząca gęstości zaludnienia poszczególnych obszarów.

Tabela 5. Zestawienie powierzchni gmin i ludności Powiatu Kutnowskiego

Gmina	Liczba ludności ogółem (os.)	Miasto (os.)	Wieś (os.)	Powierzchnia (km kw.)	Gęstość zaludnienia (os./km kw.)
Miejska Kutno	45093	45093	0	33,52	1345
Bedlno	5781	0	5781	126,02	46
Dąbrowice	2006	0	2006	46,15	43
Krośniewice	8730	4450	4280	94,71	92
Krzyżanów	4341	0	4341	103,06	42
Wiejska Kutno	8610	0	8610	122,31	70
Łanięta	2500	0	2500	54,89	46
Nowe Ostrowy	3747	0	3747	71,55	52
Oporów	2720	0	2720	67,85	40
Strzelce	4045	0	4045	90,09	45
Żychlin	12448	8461	3987	76,64	162
Razem	100021	58004	42017	886,86	113

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Poniższy diagram kołowy przedstawia procentowy udział powierzchni poszczególnych gmin w stosunku do całkowitej powierzchni Powiatu Kutnowskiego.



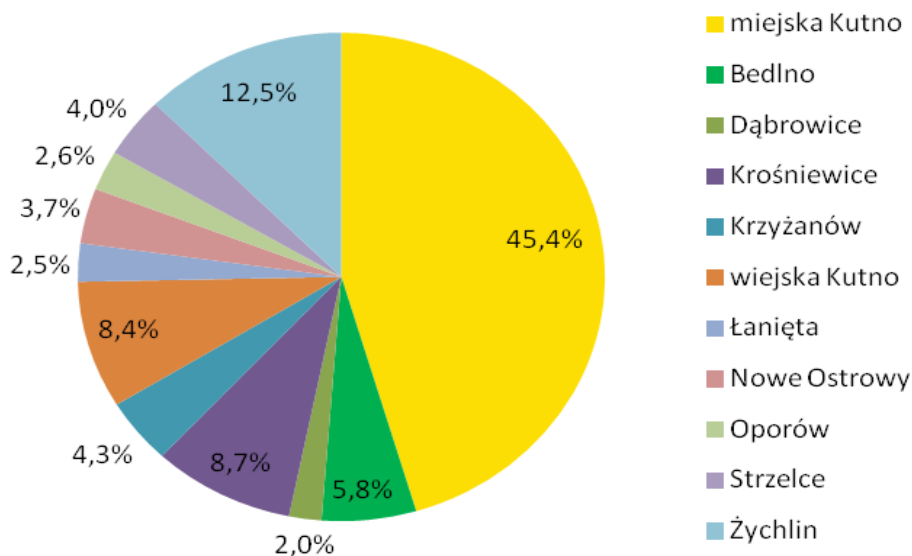
Wykres 1. Udział procentowy powierzchni poszczególnych gmin należących do Powiatu Kutnowskiego w stosunku do całkowitej powierzchni Powiatu Kutnowskiego

Źródło: opracowanie własne.

⁴ Serwis internetowy Urzędu Miasta Kutno.

Gminą o największej powierzchni jest Bedlno. Zajmuje ona obszar 14,2% Powiatu. Niewiele mniejszymi są gminy: wiejska Kutno (w jej skład wchodzi 13,8% obszaru Powiatu Kutnowskiego) i Gmina Krzyżanów (11,6% powierzchni Powiatu Kutnowskiego). Wyżej wymienione gminy zajmują obszar przekraczający 100 kilometrów kwadratowych. Najmniejszą gminą Powiatu Kutnowskiego jest gmina miejska Kutno. Zajmuje ona obszar 33,52 km², stanowiący 3,8% powierzchni Powiatu.

Na poniższym diagramie kołowym przedstawiono procentowy udział liczby ludności zamieszkującej poszczególne gminy należące do Powiatu Kutnowskiego w łącznej liczbie mieszkańców Powiatu Kutnowskiego.

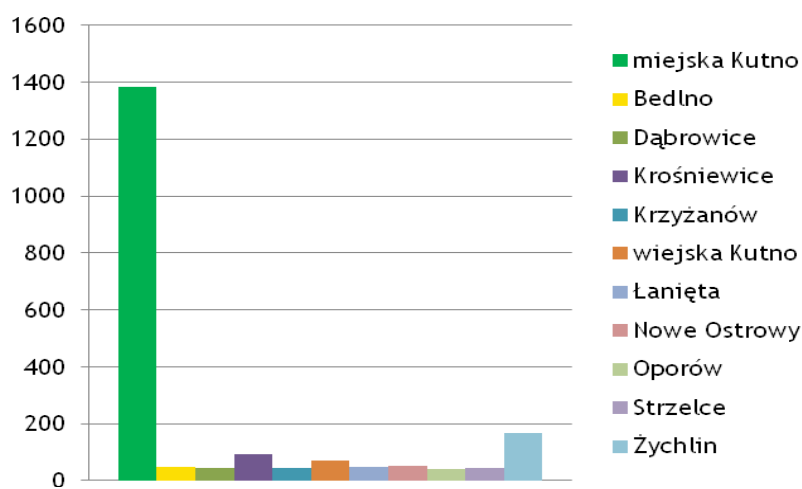


Wykres 2. Udział procentowy liczby mieszkańców poszczególnych gmin należących do Powiatu Kutnowskiego w łącznej liczbie mieszkańców Powiatu Kutnowskiego

Źródło: opracowanie własne.

Ludność miasta Kutno stanowi 45,4% ogólnej liczby ludności Powiatu Kutnowskiego. Gminą, którą w ujęciu procentowym zamieszkuje najmniej ludności jest gmina Dąbrowice - liczba jej mieszkańców stanowi ok. 2% liczby wszystkich mieszkańców Powiatu Kutnowskiego.

Wyпадkową zaprezentowanych powyżej danych jest średnia gęstość zaludnienia poszczególnych gmin. Poniższy wykres obrazuje ten parametr.



Wykres 3. Gęstość zaludnienia poszczególnych gmin należących do Powiatu Kutnowskiego w osobach na kilometr kwadratowy

Źródło: opracowanie własne.

Najwyższym wskaźnikiem gęstości zaludnienia charakteryzuje się gmina miejska Kutno. Wynosi on 1385 osób zamieszkałych na każdym kilometrze kwadratowym. Tak wysoki wskaźnik gęstości zaludnienia jest spo-

wodowany stosunkowo niewielką powierzchnią miasta zamieszkiwaną przez ponad 45% mieszkańców Powiatu Kutnowskiego.

Znacznie niższymi wartościami średniej gęstości zaludnienia, ale wyróżniającymi się na tle pozostałych gmin wyróżniają się gminy miejsko-wiejskie: Żychlin oraz Krośniewice. Najniższą gęstością zaludnienia (poniżej 45 os./km²) charakteryzują się gminy: Oporów i Dąbrowice.

4.3. Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców Powiatu Kutnowskiego

Pod względem gospodarczym dominującą rolę w Powiecie Kutnowskim pełni gmina miejska Kutno. Następnym skupieniem głównych generatorów ruchu w tej centralnie położonej w Powiecie Kutnowskim jednostce samorządu terytorialnego jest występowanie potrzeb związanych z przemieszczaniem się ludności w przewozach powiatowych do oraz ze stolicy Powiatu.

Na podstawie analizy wyników badań napełnień przeprowadzonych w czerwcu 2013 r. w pojazdach komunikacji zbiorowej w przewozach powiatowych, można stwierdzić, iż najwięcej pasażerów wykonuje podróże autobusami kursującymi na niżej wymienionych trasach komunikacyjnych:

- Kutno – Dąbrowice,
- Kutno – Krośniewice,
- Kutno – Ostrowy,
- Kutno – Zgoda przez Łanięta,
- Kutno – Żychlin przez Bedlno.

Należy mieć na uwadze, iż część potrzeb przewozowych w relacjach powiatowych zaspokajana jest poprzez autobusy kursujące na liniach komunikacyjnych wykraczających swą trasą przebiegu poza obszar administracyjny Powiatu Kutnowskiego. Mieszkańcy Powiatu realizują podróże i zaspokajają swoje potrzeby przewozowe w relacjach powiatowych kursami przelotowymi o różnym charakterze: powiatowym, wojewódzkim i krajowym.

Ponadto część potrzeb przewozowych mieszkańców związana jest z przemieszczaniem się na obszar gmin znajdujących się poza granicami Powiatu Kutnowskiego. Przesłankami do odbywania takich podróży są potrzeby związane z koniecznością przemieszczania się do stolicy województwa – Łodzi, ośrodków regionalnych i subregionalnych, siedzib powiatów okalających oraz innych, mniejszych miejscowości.

Wzrost znaczenia miasta Kutno jako ośrodka społeczno-gospodarczego skutkować będzie zwiększeniem się popytu na usługi transportowe mieszkańców Powiatu Kutnowskiego, którzy częściej odbywać będą podróże do oraz z Kutna. Potrzeby przewozowe osób zamieszkujących obszar Powiatu Kutnowskiego modyfikować się będą wskutek zmian dotyczących przede wszystkim:

- kierunków zmian w zagospodarowaniu przestrzennym,
- lokalizacji obiektów użyteczności publicznej,
- dominujących branż gospodarki oraz lokalizacji największych zakładów pracy,
- liczby mieszkańców, w tym gęstości zaludnienia,
- struktury wiekowej mieszkańców,
- struktury społeczno-zawodowej mieszkańców,
- poziomu bezrobocia i jego struktury,
- liczby osób kształcących się,
- problemów społecznych,
- poziomu zamożności mieszkańców.

4.4. Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców Powiatu Kutnowskiego w zależności od czasu ich występowania

Zróznicowanie potoków pasażerskich w zależności od pory oraz relacji odbywanych podróży powinno skutkować dostosowywaniem długości taboru kursującego na liniach komunikacyjnych do zapotrzebowania. Długość pojazdu wpływa nie tylko na pojemność autobusu, ale i na koszty związane z wykonywaną przezeń pracą przewozową.

4.4.1. Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia

Potrzeby przewozowe związane z koniecznością przemieszczania się przez mieszkańców Powiatu Kutnowskiego są zmienne w zależności od dnia tygodnia.

W dni robocze przeważają podróże o charakterze obligatoryjnym, czyli takie, które wiążą się z koniecznością przemieszczania się mieszkańców Powiatu Kutnowskiego pomiędzy miejscem zamieszkania a miejscem nauki lub miejscem pracy oraz w relacji odwrotnej. Nie oznacza to jednak, że między poniedziałkiem, a piątkiem nie występują podróże fakultatywne.

W soboty i niedziele przewozów o charakterze obligatoryjnym jest mniej – nie odbywają się bowiem podróże w relacji miejsce zamieszkania – miejsce nauki, a ilość pasażerów przemieszczających się między miejscem zamieszkania a miejscem pracy jest zdecydowanie mniej w porównaniu do okresu zawierającego się pomiędzy poniedziałkiem a piątkiem. W tym okresie dominują podróże fakultatywne, sporadyczne i incydentalne. Popyt na te przewozy jest mniejszy niż na przewozy obligatoryjne.

Różnice wynikające z dnia odbywania podróży, a co za tym idzie – zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia, mają odzwierciedlenie w zróżnicowaniu podaży usług transportowych w poszczególnych dniach, zatem liczba kursów planowanych do realizacji w powiatowych przewozach pasażerskich jest zmienna.

Najwięcej kursów realizowanych jest w dni robocze. Ich liczba jest znacznie większa niż liczba kursów przewidzianych do realizacji w soboty i w niedziele. Ponadto kursów wykonywanych w soboty jest więcej niż przewidzianych do realizacji w niedzielę.

4.4.2. Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia

Wielkość potrzeb przewozowych na terenie Powiatu Kutnowskiego zmienia się w zależności od pory dnia i rodzaju wykonywanych zajęć przez mieszkańców Powiatu. Przeprowadzone w czerwcu 2013 r. badania terenowe oraz obserwacja trendów komunikacyjno-transportowych pozwoliły na wyróżnienie pór charakteryzujących się podobnymi tendencjami oraz zbieżnym zapotrzebowaniem na usługi przewozowe w powiatowym transporcie zbiorowym. Na terenie Powiatu Kutnowskiego w dni robocze wyróżnić można następujące okresy:

- **szczyt poranny** trwający między godz. 6.00 a 8.59, w trakcie którego zaobserwowane w pojazdach realizujących przewozy zbiorowe o charakterze powiatowym napełnienie względne najwyższe jest w relacjach do miasta Kutna; w tej porze dnia realizowane są głównie podróże o charakterze obligatoryjnym z miejsc zamieszkania w kierunku miejsc nauki oraz pracy,
- **międzyszczyt** trwający między godz. 9.00 a 12.59, w trakcie którego zaobserwowane w pojazdach realizujących przewozy zbiorowe o charakterze powiatowym napełnienie względne jest niewielkie; realizowane są wówczas podróże o charakterze incydentalnym, fakultatywnym,
- **szczyt popołudniowy** trwający między godz. 13.00 a 15.59, w trakcie którego zaobserwowane w pojazdach realizujących przewozy zbiorowe o charakterze powiatowym napełnienie względne najwyższe jest w relacjach z miasta Kutna; w tej porze dnia realizowane są głównie podróże o charakterze obligatoryjnym z miejsc nauki oraz pracy w kierunku miejsc zamieszkania.

Po szczycie popołudniowym, w okresie wieczornym, występuje zmniejszony popyt na usługi przewozowe. Po godzinie 21.00 popyt jest minimalny.

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

Już na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględniane są potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W sposób szczególny bierze się pod uwagę te miejsca, które

stanowią potencjalne cele podróży osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej, takie jak: placówki służby zdrowia czy instytucje publiczne.

W rozdziale 8 niniejszego opracowania uwzględnione zostały potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w standardzie taboru obsługującego sieć komunikacyjną w powiatowych przewozach pasażerskich, infrastrukturze przystankowej oraz w dziedzinie informacji pasażerskiej.

4.6. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

Potrzeby przewozowe mieszkańców Powiatu Kutnowskiego w zakresie powiatowych przewozów pasażerskich zaspokajane są w chwili obecnej dzięki usługom przewozowym świadczonym przez przewoźnika publicznego – PKS Kutno oraz dwóch przewoźników prywatnych opierających swą działalność na zasadach komercyjnych. Wykonywane autobusami usługi zapewniają zaspokojenie podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców Powiatu Kutnowskiego z uwzględnieniem dostępności do obiektów użyteczności publicznej, tj. m.in. urzędów, szkół, kościołów, instytucji, a także gęstości zaludnienia oraz zapewniania dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.

Obecnie prognozuje się dalszy rozwój Podstrefy Kutno Łódzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, a co za tym idzie – zwiększenie popytu na usługi transportowe w tym obszarze. Nie przewiduje się natomiast istotnych zmian popytu w pozostałych obszarach Powiatu Kutnowskiego.

5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

5.1. Źródła i formy finansowania

Obecnie Powiat Kutnowski jako jednostka samorządu terytorialnego nie finansuje usług przewozowych. Usługi transportu zbiorowego realizowane są na zasadach komercyjnych przez firmy uprawnione do wykonywania przewozu osób na podstawie stosownych zezwoleń wydawanych przez Starostę Kutnowskiego.

Powiat Kutnowski będzie organizować własne usługi przewozowe zabezpieczające potrzeby podróżnych w powiatowych przewozach pasażerskich w przypadku, gdy rozpocznie finansowanie przewozów mających charakter użyteczności publicznej. Organizowanie i finansowanie tego typu przewozów, zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, będzie polegać na:

- poborze przez operatora, któremu powierzone zostaną przez Powiat Kutnowski (w drodze przetargowej lub bezprzetargowej) zadania z zakresu świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio przez Powiat Kutnowski opłat w związku z realizowaniem usług z zakresu publicznego transportu zbiorowego – w formie biletów,
- przekazywaniu operatorowi tak zwanej rekompensaty (wynagrodzenia) z tytułu:
 - utraconych przychodów w związku z honorowaniem ulg ustawowych w środkach publicznego transportu zbiorowego,
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze Powiatu Kutnowskiego, o ile takowe zostały ustanowione,
 - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej będą w szczególności:

- środki własne Powiatu Kutnowskiego,
- środki z budżetu państwa.

5.2. Rentowność linii komunikacyjnych

Trasy komunikacyjne obsługiwane przez przewoźników realizujących powiatowe przewozy pasażerskie cechują się zróżnicowaną rentownością ze względu na przebieg poszczególnych linii komunikacyjnych. Na opłacalność kursów wpływ ma również pora ich realizacji. Szacuje się, iż rentowność linii komunikacyjnych jest dodatnia, a kursy deficytowe bilansowane są przychodami z kursów rentownych. Przewoźnicy, realizując usłu-

gi przewozowe, kierują się głównie przesłankami ekonomicznymi prowadzonej działalności celem osiągnięcia dodatnich wyników swojej aktywności.

Za najrentowniejsze uznać należy połączenia wykonywane w czasie trwania tzw. szczytu komunikacyjnego porannego i popołudniowego. Występują wówczas największe potoki pasażerskie, toteż względne zapełnienie pojazdów jest największe. Mieszkańcy Powiatu Kutnowskiego dojeżdżają wtedy z miejsc zamieszkania do szkół czy zakładów pracy (szczególnie zlokalizowanych na obszarze Kutnowskiego Parku Agro-Przemysłowego) oraz w relacji powrotnej – z miejsc pracy i ze szkół do domów.

Połączenia realizowane w trakcie trwania międzyszczytu cechują się znacznie niższym popytem w porównaniu z okresem szczytu komunikacyjnego. Kursy przewidziane do realizacji w tej porze dnia są na granicy rentowności. Przewoźnicy obsługują te połączenia także ze względów społecznych oraz aby móc korzystać z tzw. efektu skali występującego przy obsłudze sieci komunikacyjnej umożliwiającej realizację podróży w wielu kierunkach i w różnych porach dnia.

W branży przewozów komercyjnych zyski netto pojawiają się w długiej, nierzadko dziesięcioletniej perspektywie. Najczęściej są to zyski netto mieszczące się w przedziale od 3% do 6%, kalkulowane w zależności od poczynionych nakładów początkowych, jak i kosztów bieżącej działalności przewozowej. Należy mieć na względzie fakt, iż koszty prowadzonej działalności w branży transportu zbiorowego są znaczące, a składa się na nie przede wszystkim koszt zakupu paliwa, wynagrodzenia kierowców i pracowników administracyjnych oraz utrzymanie (naprawy, remonty i modernizacje) taboru, a także inne koszty, takie jak np. obsługa finansowa zaciągniętych zobowiązań (kredyt, leasing, in.), ogólne koszty zarządu czy amortyzacja.

6. Badania

6.1. Badanie funkcjonowania przewozów drogowych wykonywanych na terenie Powiatu Kutnowskiego wraz z badaniem napełnień pojazdów przejeżdżających przez punkty pomiarowe

6.1.1. Metodologia badań

W dniach: 21 czerwca (piątek), 22 czerwca (sobota) oraz 23 czerwca (niedziela) wykonane zostały całodzienne badania funkcjonowania przewozów drogowych na terenie Powiatu Kutnowskiego i trwały od pierwszego wczesnoporannego kursu do ostatniego późnowieczornego. Badania te poprzedziły przystąpienie do prac nad opracowaniem niniejszego planu transportowego Powiatu Kutnowskiego.

Celem pomiarów było zebranie danych o napełnieniu pojazdów oraz funkcjonowaniu przewozów drogowych wykonywanych na terenie Powiatu Kutnowskiego w zakresie ich niezawodności oraz punktualności.

Punktami pomiarowymi, w których odbyły się całodzienne badania rozpoczynające się w momencie realizacji pierwszego wczesnoporannego kursu i trwające do ostatniego późnowieczornego, były następujące przystanki komunikacyjne:

- Kutno, DA/Wyszyńskiego,
- Kutno, PKP, ul. 3 Maja,
- Kutno, Krośniewicka,
- Kutno, Wschodnia (Pini Polonia),
- Kutno, Agroma,
- Kutno, Tarnowskiego,
- Kutno, 29 Listopada/PZU,
- Kutno, 29 Listopada/Okrzei,
- Kutno, Oporowska/Mechanik,
- Kutno, Wiadukt II,
- Krośniewice, Plac Wolności.

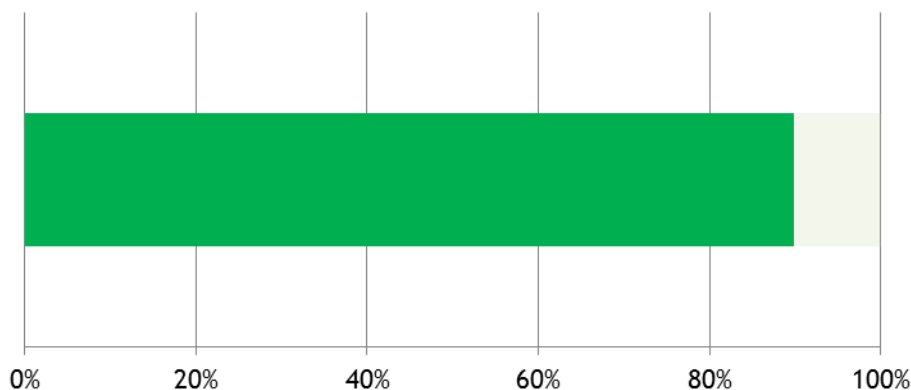
Dzięki takiemu dobraniu punktów pomiarowych zbadane zostało funkcjonowanie przewozów drogowych (w zakresie niezawodności oraz punktualności) oraz napełnienia wszystkich kursów w zakresie linii obsługi-

wanych na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Kutnowskiego. Pojazdy wjeżdżające do Kutna zostały zbadane na pierwszym przystanku w granicach administracyjnych miasta (różne przystanki, w zależności od trasy pojazdu określonej na podstawie wydanego zezwolenia) oraz na ostatnim przystanku (Dworzec Autobusowy bądź przystanek przy dworcu PKP, w zależności od trasy pojazdu określonej na podstawie wydanego zezwolenia), a pojazdy wyjeżdżające z Kutna zostały zbadane na pierwszym przystanku w granicach administracyjnych miasta (Dworzec Autobusowy bądź przystanek przy dworcu PKP, w zależności od trasy pojazdu określonej na podstawie wydanego zezwolenia) oraz na ostatnim przystanku w granicach administracyjnych miasta (różne przystanki, w zależności od trasy pojazdu określonej na podstawie wydanego zezwolenia). Jedynym punktem pomiarowym poza obszarem miasta Kutna był punkt zlokalizowany w Krośniewicach: Krośniewice - Plac Wolności. Przesłanką dla wytypowania tego miejsca był fakt, iż na obrzeżach Krośniewic przecinają się dwie drogi krajowe – obecnie DK 91 i DK 92, kiedyś DK1 oraz DK2- przez co miejscowość może być wykorzystywana jako węzeł przesiadkowy.

Badania te pozwoliły między innymi w sposób szczegółowy określić potoki pasażerskie, wskazać dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców Powiatu Kutnowskiego oraz ustalić szczyty przewozowe w komunikacji powiatowej. Wyniki przedmiotowych badań zostały poddane szczegółowej analizie i przedstawione są poniżej.

6.1.2. Wyniki i opracowanie wyników badań

Pierwszy z badanych obszarów dotyczył wykonywania zaplanowanych przewozów na sieci komunikacyjnej Powiatu Kutnowskiego. Określony został odsetek kursów odbytych względem ogółu zaplanowanych przewozów. Wyniki przedstawione zostały na poniższym wykresie.



Wykres 4. Wykonane przewozy na sieci komunikacyjnej Powiatu Kutnowskiego jako procent ogólnej liczby zaplanowanych kursów

Źródło: Opracowanie własne.

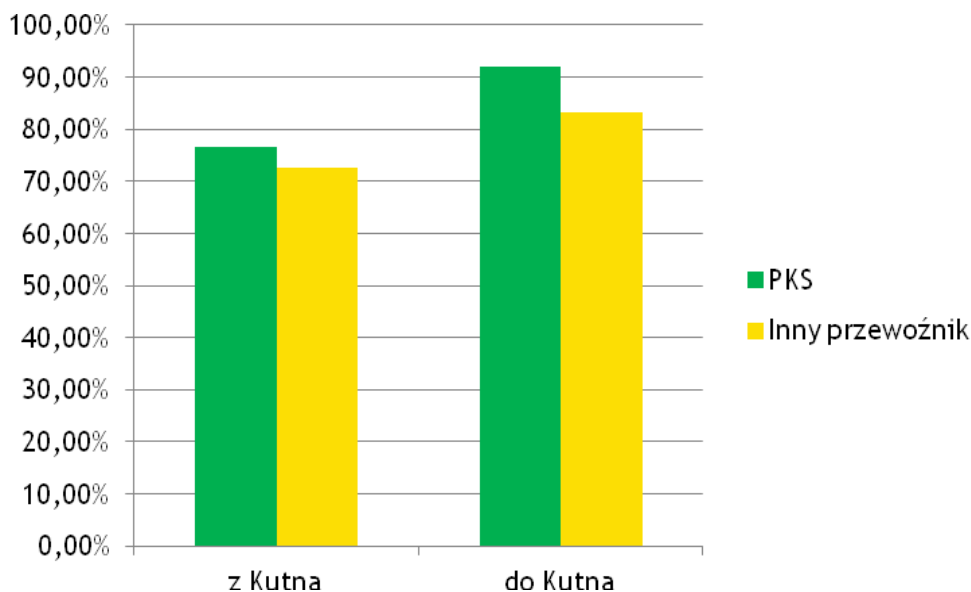
Blisko dziewięć na dziesięć kursów (89,90%) zostało faktycznie zrealizowanych. Oznacza to, że nie wykonano 10,10% zaplanowanych przewozów. Należy mieć na uwadze fakt, iż nierealizowanie rozkładowych kursów podważa zaufanie do komunikacji zbiorowej, przewoźników i organizatora przewozów, wywołuje dezorientację, a w konsekwencji odwrócenie się pasażerów od zawodnego środka transportu. Ważna jest pewność realizacji istniejącego połączenia, szczególnie gdy od dotarcia na miejsce przeznaczenia zależne są dalsze plany podróжного, np. przesiadka na inny środek transportu (w tym kolejowy), dotarcie do miejsca pracy lub nauki na czas.

W trakcie trwania badań przeanalizowana została również punktualność autobusów z podziałem na:

- kierunek jazdy – z oraz do Kutna,
- przewoźników realizujących poszczególne relacje (PKS Kutno oraz inni przewoźnicy).

Za przejazd planowy rozumieć należy taki, w którym autobus odjechał z miejsca postoju handlowego najwcześniej na dwie minuty przed odjazdem rozkładowym lub najpóźniej pięć minut po.

Poniższy wykres przedstawia zebrane na terenie miasta Kutna dane. Oddzielna analiza punktualności została przeprowadzona również dla miejscowości Krośnice, gdzie przy Placu Wolności krzyżują się trasy większości przewoźników.



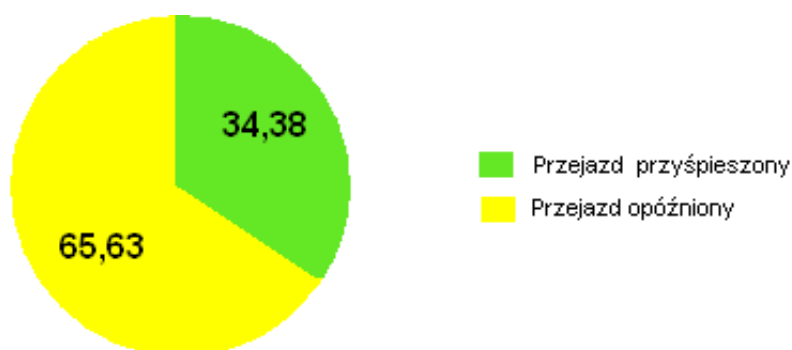
Wykres 5. Odsetek kursów zrealizowanych planowo w ogólnej liczbie wykonanych przewozów na terenie miasta Kutna

Źródło: Opracowanie własne.

Wyższym współczynnikiem punktualności P oznaczają się kursy realizowane w kierunku Kutna i wynosi on: $P_{PKS} = 0,919$ dla PKS Kutno oraz $P_i = 0,833$ dla innych przewoźników. W relacji odwrotnej – z Kutna współczynnik ten wynosi kolejno: $P_{PKS} = 0,765$ oraz $P_i = 0,727$.

Odnawia się wyższą punktualność autobusów uruchamianych przez PKS Kutno zarówno w relacjach do miasta Kutna, jak i z Kutna.

Zaprezentowany poniżej wykres kołowy przedstawia podział kursów zrealizowanych nierozkładowo przez PKS Kutno ze względu na nadmierne przyspieszenie lub opóźnienie przejazdu.

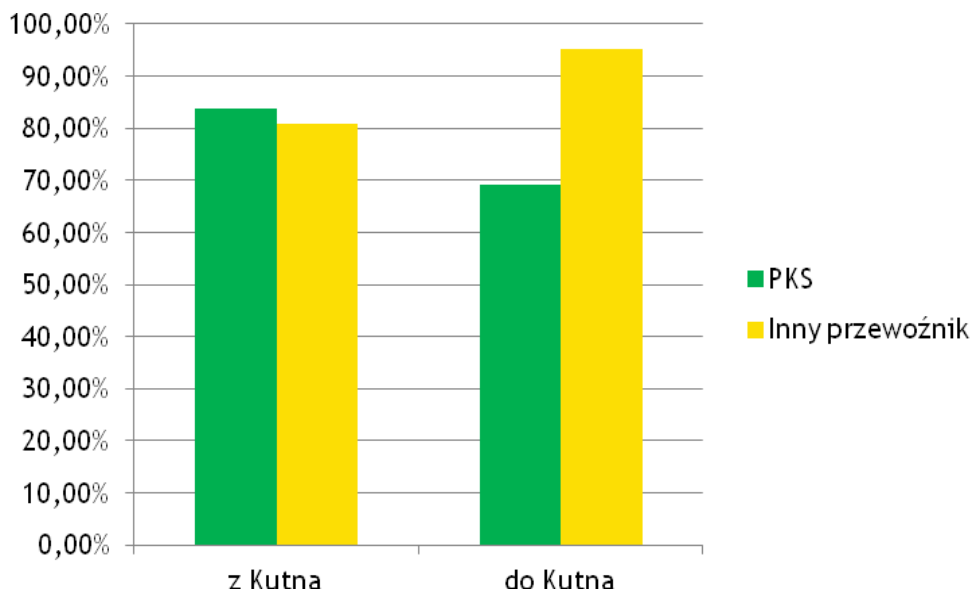


Wykres 6. Podział kursów niezrealizowanych planowo przez PKS Kutno ze względu na przyczynę

Źródło: Opracowanie własne.

Przyczyną nieco ponad 65% przejazdów nierozkładowych było opóźnienie, natomiast blisko 35% kursów zostało zrealizowanych zbyt wcześnie. Planuje się dążyć do wykluczenia zbyt wczesnych odjazdów z punktów odprawy podróżnych. O ile czynników wpływających na opóźnianie się odjazdu jest wiele i nierzadko nie ma możliwości ich całkowitego, pełnego wykluczenia, o tyle skorygowanie czasu odjazdu z punktu wymiany podróżnych wydaje się możliwe, np. poprzez wydłużenie postoju na przystanku. Planuje się dostosowanie rozkładów jazdy autobusów do realnych czasów przejazdu między przystankami.

Punktualność autobusów w punkcie pomiarowym zlokalizowanym w miejscowości Krośniewice przedstawia zaprezentowany poniżej wykres.

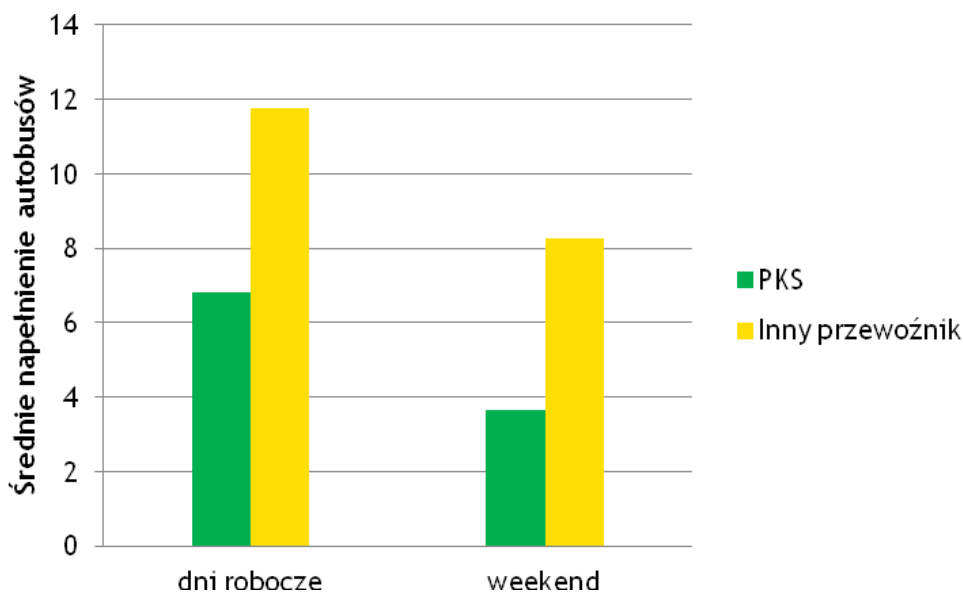


Wykres 7. Odsetek kursów zrealizowanych planowo w ogólnej liczbie wykonanych przewozów w punkcie pomiarowym Krośniewice – Plac Wolności

Źródło: Opracowanie własne.

W relacji z Kutna wyższym współczynnikiem punktualności P w Krośniewicach oznaczają się kursy obsługiwane przez PKS Kutno. Współczynnik ten wynosi $P_{PKS}=0,839$, a dla innych przewoźników $P_i=0,809$. W relacji odwrotnej wyższą punktualność odnotowują autobusy przewoźników prywatnych ($P_i=0,952$). Współczynnik P dla PKS Kutno wynosi około 70% ($P_{PKS}=0,691$).

Analizie podlegało również napelnienie poszczególnych autobusów. Wyższy wskaźnik zajętości miejsc zaobserwowano w relacjach obsługiwanych przez przewoźników prywatnych, co obrazuje poniższy wykres.



Wykres 8. Średnie napelnienie autobusów z podziałem na przewoźników i dni kursowania

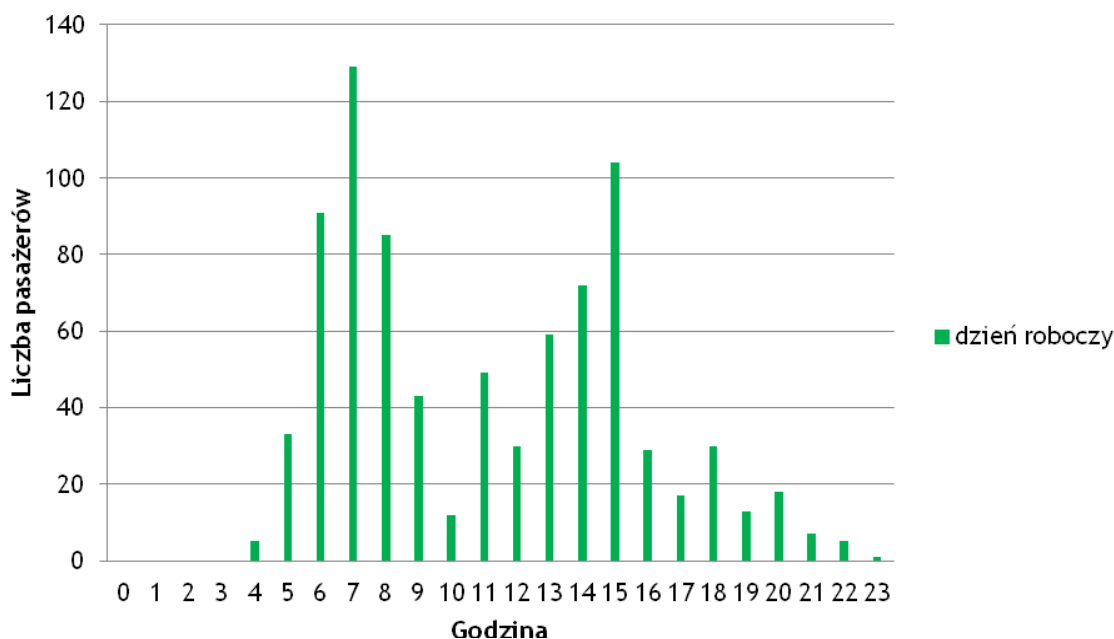
Źródło: Opracowanie własne.

Napelnienie autobusów w dni robocze jest większe niż w weekendy (sobota i niedziela) i wynosi ono prawie 12 osób na kurs dla przewoźników prywatnych i 6,81 pasażerów na kurs w pojazdach PKS Kutno. W weekend-

dy połączenia cieszą się mniejszą popularnością, toteż średnie napelnienie autobusów wynosi kolejno: 8,2 i 3,7 osoby na kurs.

Niższa frekwencja w relacjach obsługiwanych przez przewoźnika publicznego spowodowana jest kierowaniem się dobrem społecznym i zabezpieczaniem potrzeb transportowych mieszkańców Powiatu Kutnowskiego. Celem nadrzędnym dla przewoźników prywatnych jest natomiast osiągnięcie jak największego zysku z prowadzonej przez siebie działalności. Prowadzą oni przewozy przede wszystkim na trasach rentownych i najbardziej dochodowych. Przewoźnik publiczny realizuje natomiast kursy na wszystkich trasach, w tym w relacjach przebiegających przez tereny o niewielkiej gęstości zaludnienia.

Przedmiotem badań było również przeanalizowanie uzależnienia liczby pasażerów podróżujących autobusami w relacjach z i do Kutna od pory realizacji kursu przez przewoźników. Histogram obrazujący liczbę podróżnych w poszczególnych godzinach został zaprezentowany poniżej.



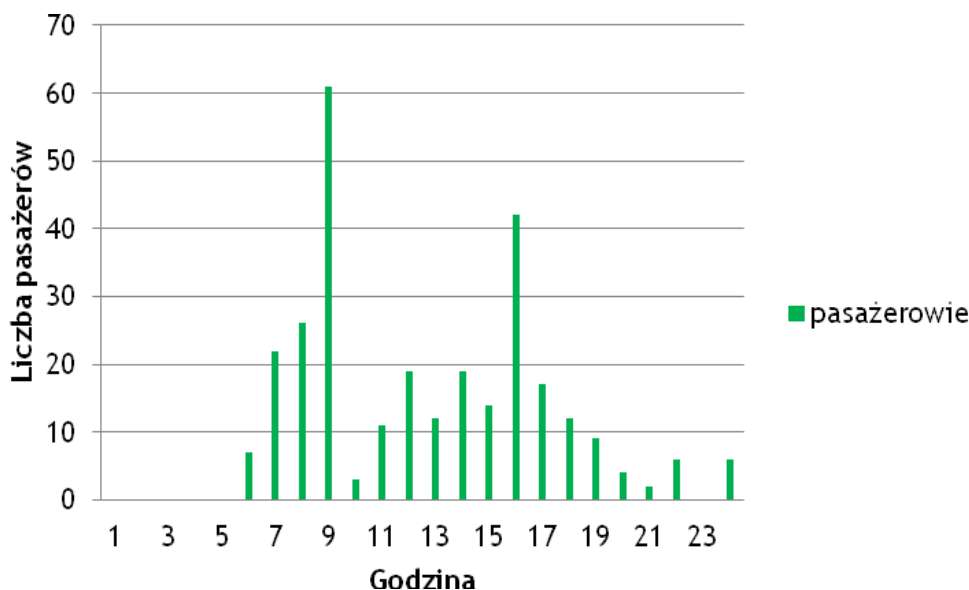
Wykres 9. Liczba pasażerów w poszczególnych godzinach w dni robocze w punktach pomiarowych rozlokowanych na terenie miasta Kutna

Źródło: Opracowanie własne.

Przeprowadzona analiza wskazała, że najwięcej pasażerów podróżuje między godziną 6.00 a 9.00 oraz między 13.00 a 16.00. Przedziały czasowe największego obłożenia autobusów pokrywają się z okresami tak zwanego szczytu komunikacyjnego (porannego i popołudniowego). Najwyższe wskaźniki notuje się między godziną 7.00 a 8.00 oraz między 15.00 a 16.00. Te przedziały czasowe odpowiadają godzinom rozpoczęcia i zakończenia nauki w szkołach oraz pracy w zakładach.

Po godzinie 16.00 przewozy zmniejszają się dość znacznie i utrzymują się na podobnym poziomie do godziny 21.00. Nieco większa liczba pasażerów korzysta z komunikacji zbiorowej w okresie międzyszczytowym z minimalnymi wartościami między godziną 10.00 a 11.00.

Analogiczny histogram opracowany został na podstawie danych otrzymanych w wyniku obserwacji krosniewickiego punktu pomiarowego.



Wykres 10. Liczba pasażerów w poszczególnych godzinach w dni robocze w punkcie pomiarowym Krośniewice – Plac Wolności

Źródło: Opracowanie własne.

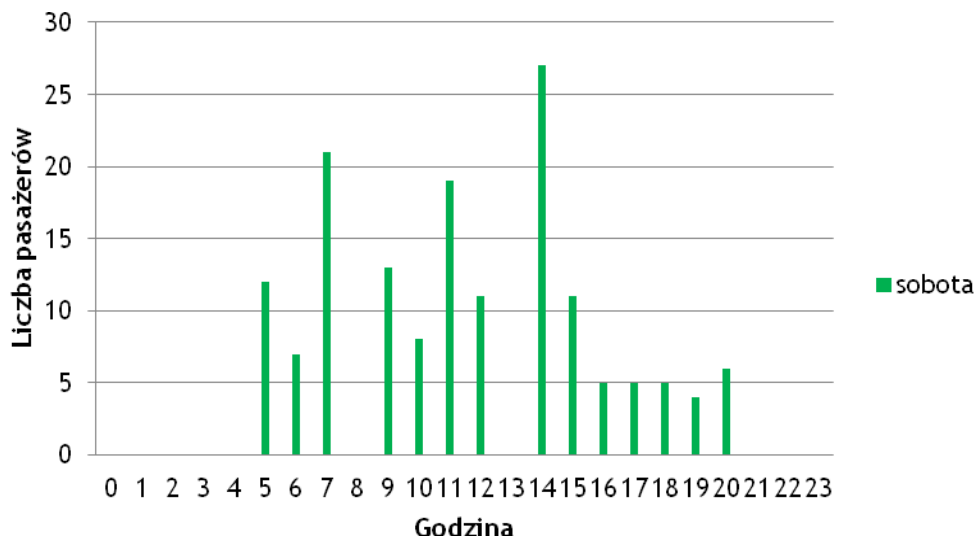
Prowadzenie przewozów pasażerskich na sieci komunikacyjnej Powiatu Kutnowskiego rozpoczyna się po godzinie 4.00, a ostatnie kursy realizowane są po 23.00. Między północą a 4.00 rano nie są zabezpieczone żadne relacje. Zasadność nieprowadzenia przewozów nocnych uzasadnia niewielka liczba pasażerów podróżujących w pierwszej i ostatniej godzinie realizacji kursów (między godziną 4.00 a 5.00 i 23.00 a północą).

Badania frekwencji wykazały, że dobę komunikacyjną w dniu roboczym na terenie Powiatu Kutnowskiego podzielić można na następujące okresy:

- ciszy komunikacyjnej (między północą a 4.00 rano),
- niewielkich przewozów wczesnoporannych (4.00 a 6.00),
- porannego szczytu przewozowego (6.00 a 9.00),
- przewozów międzyszczytowych (9.00 – 13.00),
- popołudniowego szczytu przewozowego (13.00 – 16.00),
- popołudniowo-wieczorny (16.00 – 21.00),
- niewielkich przewozów wieczornych (21.00 – północ).

W Krośniewicach w powiatowych przewozach pasażerskich doba komunikacyjna jest nieznacznie przesunięta względem przyjętych ram czasowych ze względu na czas potrzebny do pokonania odległości dzielącej Krośniewice z siedzibą powiatu – Kutnem.

Podobną analizę przeprowadzono dla soboty i niedzieli. Poniższy histogram obrazuje liczbę podróżnych w soboty w zależności od pory odbywania podróży.

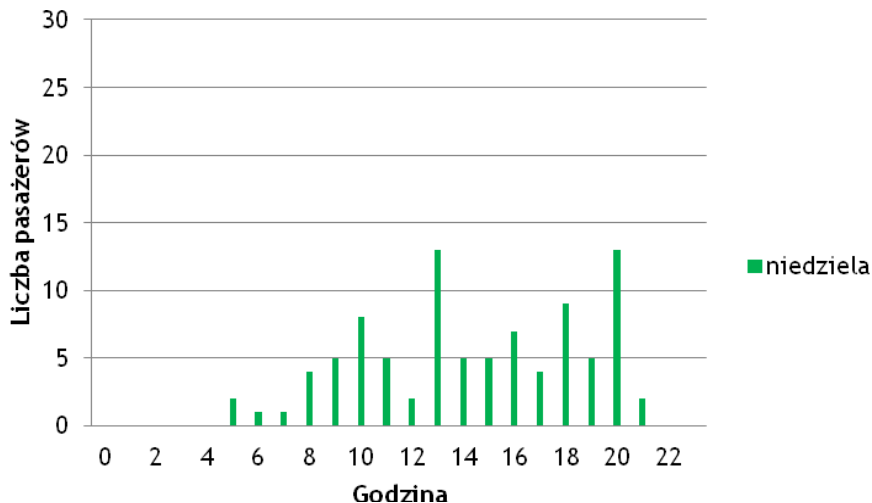


Wykres 11. Liczba pasażerów w poszczególnych godzinach w soboty w punktach pomiarowych rozlokowanych na terenie miasta Kutna

Źródło: Opracowanie własne.

W soboty nie występuje szczyt komunikacyjny. Przewozy mają miejsce między godziną 5.00 a 20.00, z tym, że największe potoki pasażerskie obserwuje się między godziną 9.00 a 15.00. Okres ten odpowiada godzinom otwarcia sklepów i innych placówek handlowych, dostrzegalne są także dojazdy do oraz powroty z miejsc pracy.

Rozkład liczby pasażerów odbywających swoje podróże w niedzielę została przedstawiona na poniższym wykresie.

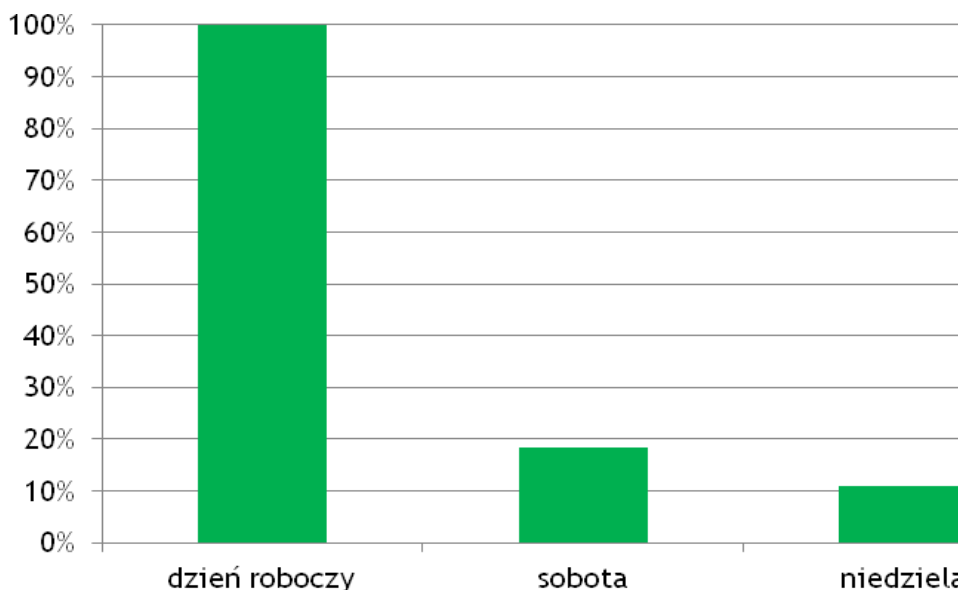


Wykres 12. Liczba pasażerów w poszczególnych godzinach w niedzielę w punktach pomiarowych rozlokowanych na terenie miasta Kutna

Źródło: Opracowanie własne.

W niedzielę potoki podróżnych są znacznie niższe niż w soboty i odbywają się między godziną 5.00 a 21.00. Podobnie jak w soboty, nie występuje szczyt komunikacyjny, główne przewozy odbywają się w godzinach popołudniowych. Na niewielką liczbę podróżujących wpływ ma ponadto nieczynność głównych generatorów ruchu.

Kolejny wykres obrazuje liczbę pasażerów korzystających z komunikacji zbiorowej w soboty i niedzielę jako procent odbywających podróże w dniu roboczym.

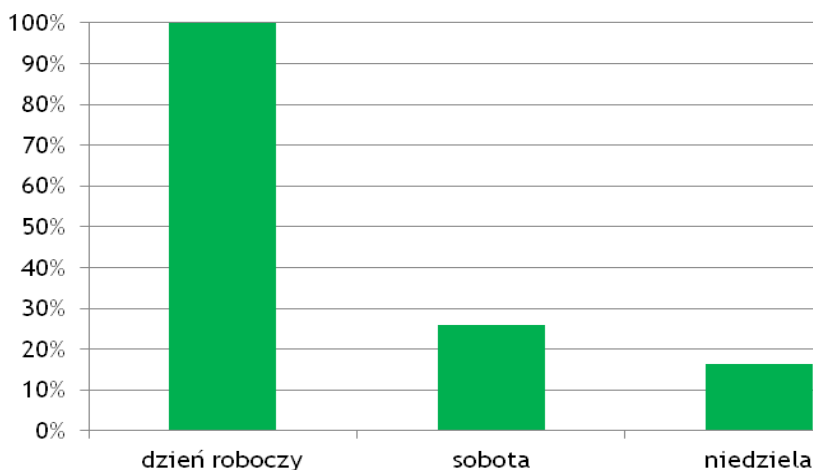


Wykres 13. Liczba pasażerów korzystających z komunikacji zbiorowej na terenie miasta Kutna w soboty i niedziele jako procent podróżujących w dniu roboczym

Źródło: Opracowanie własne.

Z przeprowadzonych badań wynika, że podróże odbywane w soboty stanowią 18,51%, a w niedziele 10,94% podróży realizowanych w dzień roboczy. Zmniejszone zapotrzebowanie na usługi transportowe widoczne jest w ograniczeniu do dni roboczych terminów kursowania poszczególnych autobusów.

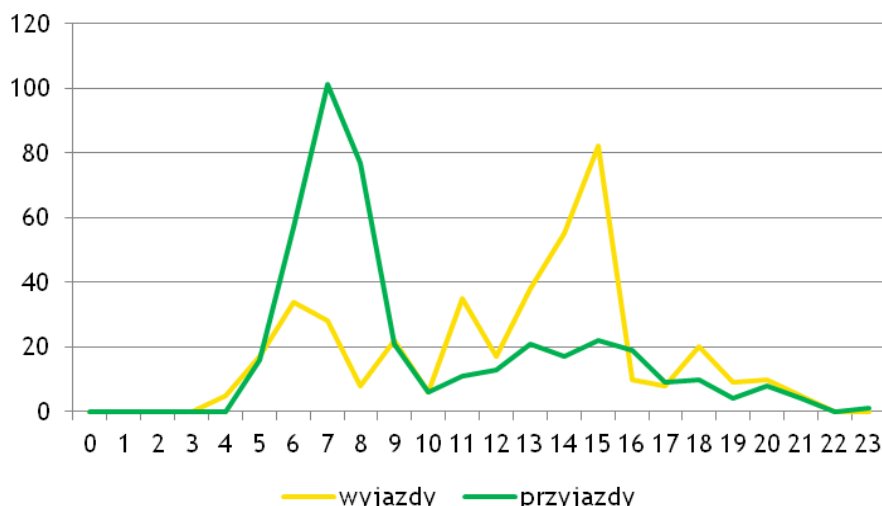
W przypadku miejscowości Krośniewice podróże odbywane w soboty stanowią nieco ponad czwartą część podróży odbywanych w dni robocze (26,03%), natomiast w niedziele 16,44%, co zostało zobrazowane na poniższym wykresie.



Wykres 14. Liczba pasażerów korzystających z komunikacji zbiorowej w Krośniewicach w soboty i w niedziele jako procent podróżujących w dniu roboczym

Źródło: Opracowanie własne.

Przedmiotem badań stały się również rodzaje odbywanych podróży przez pasażerów ze względu na miejsce docelowe w zależności od czasu rozpoczęcia przemieszczania się środkami komunikacji zbiorowej. Przeanalizowane zostały godziny przyjazdów do i wyjazdów z Kutna w poszczególne dni. Poniższy histogram przedstawia cele podróży w dniu roboczym w zależności od pory jej odbywania.

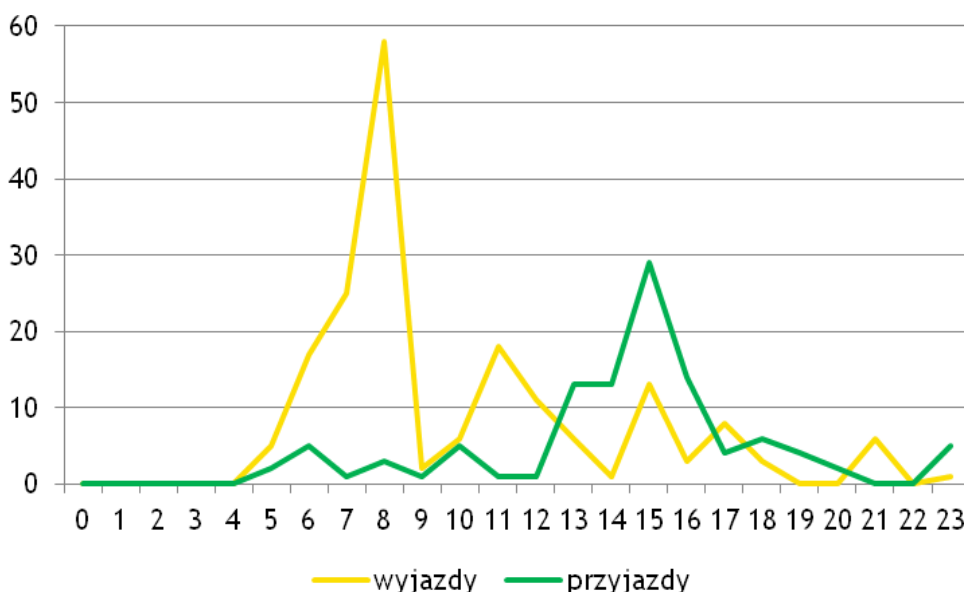


Wykres 15. Przyjazdy do i wyjazdy z Kutna w dniu roboczym w zależności od godziny

Źródło: Opracowanie własne.

Przemieszczanie się w godzinach porannych przede wszystkim w kierunku miasta Kutna zdeterminowane jest koniecznością dojeżdżania do szkół i zakładów pracy przez mieszkańców Powiatu Kutnowskiego. Nieco zwiększona liczba wyjazdów z miasta Kutna w czasie trwania szczytu porannego świadczy o tym, że generatory ruchu znajdują się również poza obszarem gminy miejskiej Kutno. Odwrotny trend panuje podczas popołudniowego szczytu komunikacyjnego, gdzie przeważa liczba wyjazdów i obserwuje się niewielki wzrost liczby przyjazdów. Po pracy i po zakończonych zajęciach edukacyjnych w szkołach mieszkańcy Powiatu Kutnowskiego powracają z miasta Kutna. W pozostałych porach dnia nieco przeważa liczba wyjazdów nad ilością podróży wykonywanych w kierunku miasta - siedziby Powiatu. Obserwuje się prawie jednakową ilość przyjazdów do i wyjazdów z Kutna, jednakże te drugie są bardziej rozłożone w czasie. W porannym szczycie komunikacyjnym do miasta powiatowego dociera o 34,29% pasażerów więcej niż z niego wyjeżdża w trakcie trwania szczytu popołudniowego.

Odmierna sytuacja ma miejsce w Krośniewicach. W porach rannych podróżni wyjeżdżają z Krośniewic w kierunku miasta Kutna, natomiast w godzinach popołudniowych wracają do miejsc zamieszkania. Na kształt poniższego histogramu wpływają przede wszystkim podróże obowiązkowe do/z miejsc nauki oraz pracy.

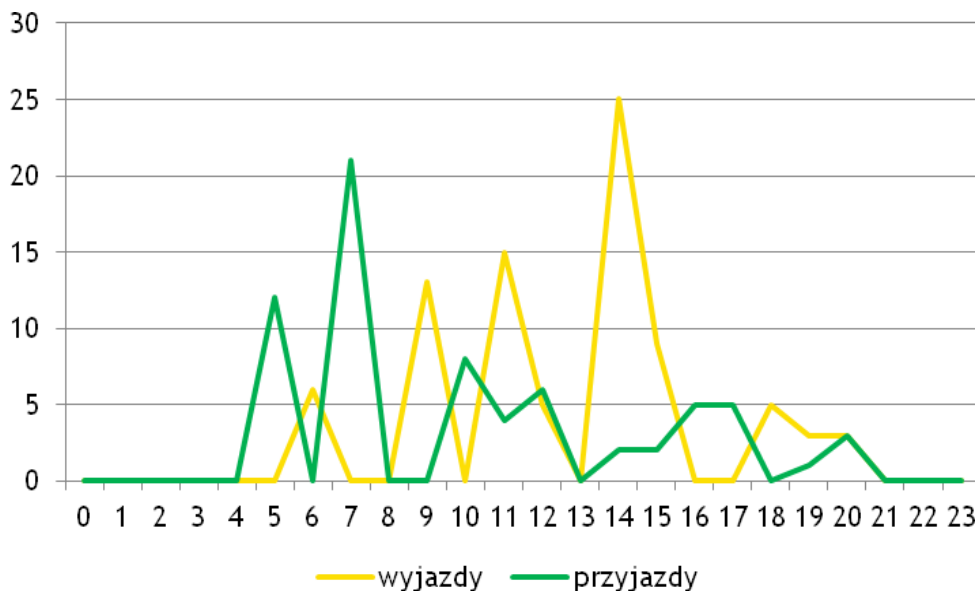


Wykres 16. Przyjazdy do i wyjazdy z Krośniewic w dniu roboczym w zależności od godziny

Źródło: Opracowanie własne.

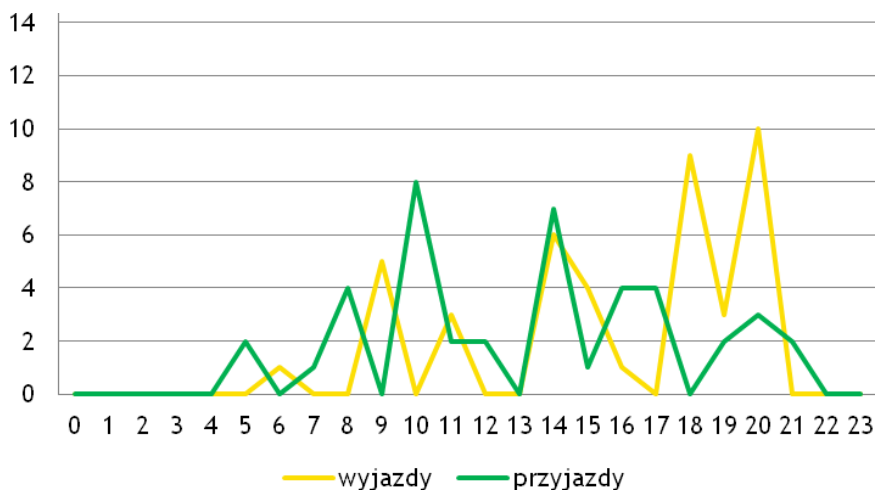
Podróżnych wracających do Krośniewic autobusem jest zdecydowanie mniej niż wyjeżdżających. Stanowią oni 37,33% ogółu pasażerów korzystających z przystanku komunikacyjnego zlokalizowanego przy Placu Wolności. Przyjazdy jednocześnie stanowią 59,56% wyjazdów.

Przyjazdy do i wyjazdy z Kutna w soboty oraz w niedziele obrazują poniższe histogramy.



Wykres 17. Przyjazdy do i wyjazdy z Kutna w poszczególnych godzinach w soboty

Źródło: Opracowanie własne.



Wykres 18. Przyjazdy do i wyjazdy z Kutna w poszczególnych godzinach w niedziele

Źródło: Opracowanie własne.

W soboty w porze porannej przeważają przyjazdy do Kutna, natomiast popołudniu więcej jest powrotów. Mieszkańcy Powiatu Kutnowskiego przyjeżdżają w soboty do Kutna głównie w celach handlowych i zarobkowych. W niedziele natomiast przyjazdy i wyjazdy rozkładają się równomiernie, zauważa się jednak zwiększenie ilości podróży wykonywanych w porze popołudniowej.

Na podstawie przeprowadzonych analiz uznać można, iż wybór transportu zindywidualizowanego przed transportem zbiorowym przez mieszkańców Powiatu Kutnowskiego podyktowany jest skumulowaniem się niekorzystnych zjawisk występujących w obszarze powiatowych przewozów pasażerskich, to jest przede wszystkim niezrealizowaniu części kursów oraz wykonywaniu przejazdów nieplanowo (niepunktualnie). Szczególnym przypadkiem kursów zrealizowanych nieplanowo są odjazdy przed wyznaczonym czasem. Pasa-

zerowie, mimo że na przystanek komunikacyjny dotarli o czasie, nie mogą zrealizować swojej podróży, więc taki kurs traktują za niebyły, a w konsekwencji tracą zaufanie do transportu zbiorowego.

Napełnienia w autobusach wykonujących przejazdy w ramach powiatowych przewozów pasażerskich różnią się ze względu na dzień tygodnia, porę odbywanych podróży, relację oraz przewoźnika wykonującego przewozy. Najwyższe wskaźniki frekwencji w autobusach wykonujących przewozy w ramach powiatowych przewozów pasażerskich odnotowuje się w tak zwanym szczycie komunikacyjnym występującym w dni robocze w porach porannej oraz popołudniowej. Dominują wówczas przewozy o charakterze obligatoryjnym, czyli związane z koniecznością przemieszczania się pomiędzy miejscem zamieszkania, a miejscem nauki lub miejscem pracy oraz w relacji odwrotnej. Pomimo stosunkowo dużej liczby pasażerów podróżujących w porach szczytowych, autobusy nie są przepelnione. W soboty i niedziele liczba pasażerów jest znacznie mniejsza w porównaniu z sytuacją występującą w dni robocze.

Analizy wyników badań pomiarowych wskazują na dobre dostosowanie godzin odjazdów autobusów do potrzeb przewozowych mieszkańców Powiatu Kutnowskiego. Największa praca przewozowa zaplanowana jest na czas trwania szczytu komunikacyjnego, a więc występowania największych potoków pasażerskich. Ponadto przewozy zabezpieczają potrzeby mieszkańców Powiatu Kutnowskiego związane z przemieszczaniem się nawet w okresie wczesnoporannym i późnowieczornym, gdy z komunikacji zbiorowej korzysta stosunkowo niewiele pasażerów.

Gęsta sieć komunikacyjna obejmująca obszar całego Powiatu Kutnowskiego zapewnia mieszkańcom dostęp do poszczególnych generatorów ruchu, zlokalizowanych na ogół na terenie miasta Kutno.

UWAGA!

Organizacja badań i analizy zostały przeprowadzone na podstawie dostępnych rozkładów jazdy. Założono, że wszystkie pojazdy odbywają kursy zgodnie z rozkładem, od przystanku początkowego do końcowego bez możliwości wcześniejszego zjazdu z trasy. Badania funkcjonowania przewozów drogowych powinny być przeprowadzane okresowo, a wyniki badań należy porównać z poprzednio zrealizowanymi badaniami.

6.2. Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie badań marketingowych

6.2.1. Metodologia badań

W kwietniu 2013 roku zostały przeprowadzone badania marketingowe reprezentatywnej grupy mieszkańców Powiatu Kutnowskiego. Badania te poprzedziły przystąpienie do prac nad opracowaniem niniejszego planu transportowego Powiatu Kutnowskiego.

Celem badań było poznanie preferencji mieszkańców Powiatu Kutnowskiego, co do wyboru rodzaju środka transportu oraz zbadanie rangi postulatów transportowych. Zbadana została ranga następujących postulatów transportowych:

- bezpośredniości,
- częstotliwości,
- dostępności,
- niezawodności,
- kosztu, czyli wysokości opłaty taryfowej,
- prędkości,
- punktualności,
- rytmiczności,
- wygody.

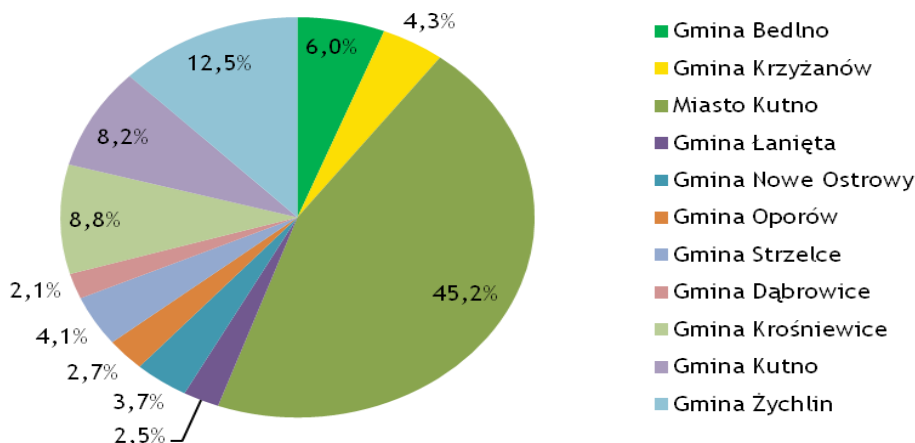
Próba badawcza została dobrana przy uwzględnieniu rozkładu liczby mieszkańców w każdej z gmin należących do Powiatu oraz rozkładu cech populacji mieszkańców każdej z gmin, w szczególności płci, wieku oraz wykształcenia. Badania te zostały przeprowadzone metodą CATI (od ang. Computer Assisted Telephone Interview), czyli metodą polegającą na przeprowadzaniu wspomaganych komputerowo wywiadów telefonicznych.

Dzięki takiemu doborowi metodologii badaniami zostali objęci również mieszkańcy Powiatu Kutnowskiego nie korzystający z transportu zbiorowego. Poznanie preferencji osób, które odbywają podróże transportem indywidualnym jest kluczowe dla możliwości podjęcia działań mających na celu zwiększenie popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego poprzez pozyskanie tych osób jako pasażerów transportu zbiorowego.

6.2.2. Metryka respondentów

Badanie przeprowadzono z uwzględnieniem reprezentatywności doboru respondentów ze względu na miejsce zamieszkania oraz strukturę mieszkańców, według kryteriów mających wpływ na preferencje mieszkańców odnośnie wyboru środka transportu, rangę postulatów przewozowych i ogół zachowań komunikacyjnych.

Podział respondentów ze względu na miejsce (gminę) zamieszkania przedstawia poniższy wykres.

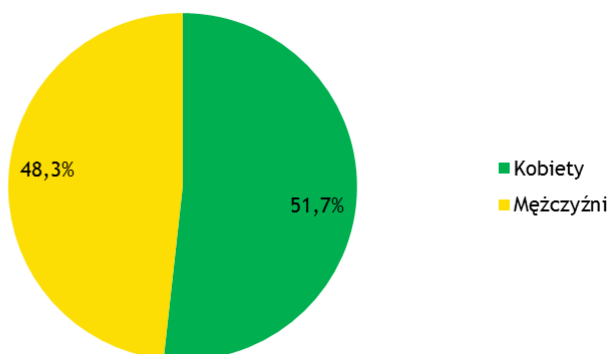


Wykres 19. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na miejsce (gminę) zamieszkania

Źródło: Opracowanie własne.

Najliczniejszą grupę respondentów, tj. 45,2% stanowili mieszkańcy siedziby Powiatu Kutnowskiego – gminy miejskiej Kutno. Kolejne grupy pod względem liczebności respondentów stanowili mieszkańcy gmin miejsko-wiejskich należących do Powiatu Kutnowskiego, czyli mieszkańcy gminy Żychlin (12,5%) oraz gminy Krośniewice (8,8%). Niewiele mniej, 8,2% respondentów stanowili mieszkańcy gminy wiejskiej Kutno. Mieszkańcy gminy wiejskiej Bedlno stanowili 6% respondentów. Mieszkańcy gmin wiejskich Krzyżanów, Strzelce, Nowe Ostrowy stanowili odpowiednio po 4,3%, 4,1% oraz 3,7% respondentów, a mieszkańcy gminy wiejskiej Oporów stanowili 2,7% respondentów. Najmniejsze grupy respondentów, tj. po 2,7% oraz 2,1% stanowili mieszkańcy gmin wiejskich Łanięta i Dąbrowice.

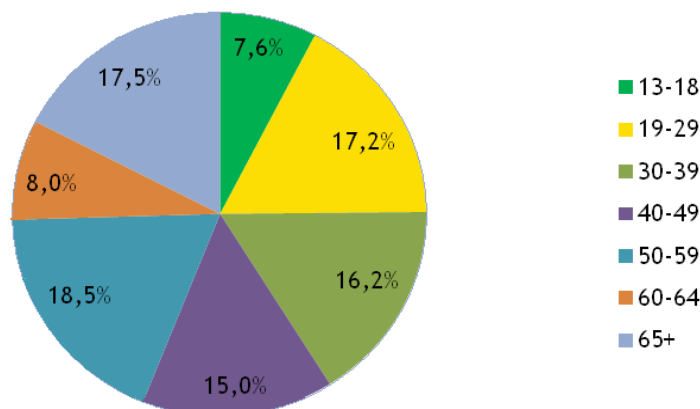
Podział respondentów ze względu na płeć przedstawia w formie graficznej poniższy wykres.



Wykres 20. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na płeć

Źródło: Opracowanie własne.

Licznieszą grupę respondentów, tj. 51,7% stanowiły kobiety. Mężczyźni stanowili 48,3% respondentów. Podział respondentów ze względu na wiek przedstawia w formie graficznej poniższy wykres.

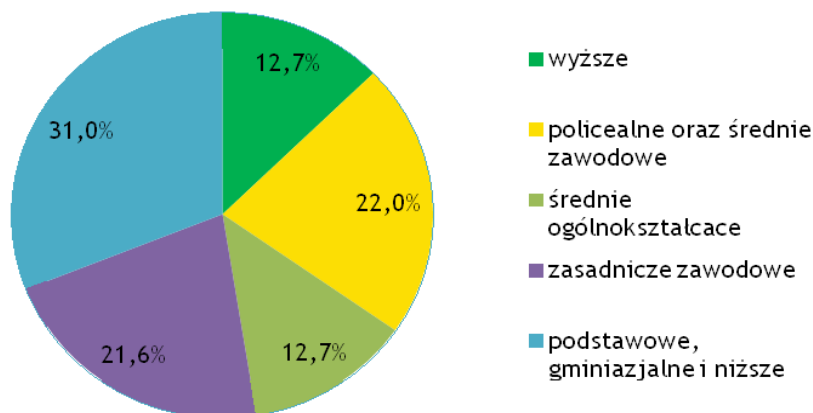


Wykres 21. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na wiek

Źródło: Opracowanie własne.

Najlicznieszą grupę respondentów pod względem wieku, tj. 18,5% stanowiły osoby między 50 a 59 rokiem życia. Niewiele mniejsze grupy ankietowanych stanowiły osoby powyżej 65 roku życia oraz osoby pomiędzy 19 a 29 rokiem życia, których udział w całości badanych kształtował się odpowiednio na poziomie 17,5% oraz 17,2%. Osoby między 30 a 39 rokiem życia stanowiły 16,2% badanych, a między 40 a 49 rokiem życia 15%. Najmniejszą grupę respondentów pod względem wieku, tj. 7,6% stanowiły osoby między 13 a 18 rokiem życia.

Podział respondentów ze względu na wykształcenie przedstawia w formie graficznej poniższy wykres.

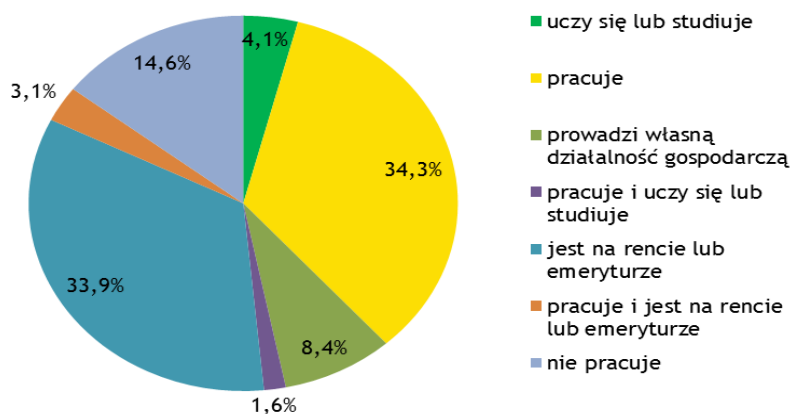


Wykres 22. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na wykształcenie

Źródło: Opracowanie własne.

Najlicznieszą grupę respondentów pod względem wykształcenia, tj. 31% stanowiły osoby posiadające wykształcenie podstawowe, gimnazjalne lub niższe. Osoby posiadające wykształcenie policealne i średnie zawodowe stanowiły 22% badanych, a osoby posiadające wykształcenie zasadnicze zawodowe stanowiły 21,6%. Natomiast osoby posiadające wykształcenie wyższe oraz osoby posiadające wykształcenie średnie ogólnokształcące stanowiły po 12,7% respondentów.

Podział respondentów ze względu na obecnie wykonywaną aktywność zawodową przedstawia w formie graficznej poniższy wykres.

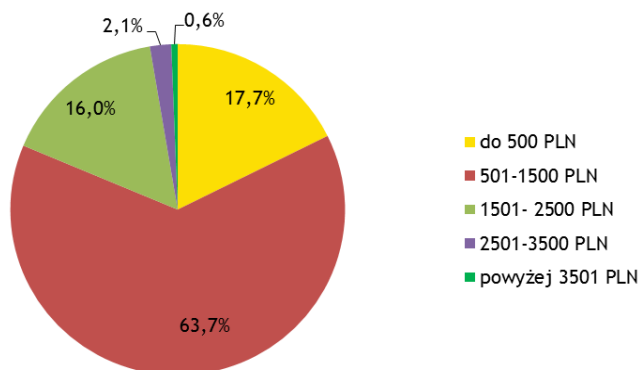


Wykres 23. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na aktualne zajęcie

Źródło: Opracowanie własne.

Najliczniejszą grupę respondentów, tj. 34,3%, stanowiły osoby pracujące. Osoby będące na rencie lub emeryturze stanowiły 33,9% ankietowanych. Osoby niepracujące stanowiły 14,6% respondentów, a 8,4% osoby prowadzące własną działalność gospodarczą. Natomiast osoby uczące się lub studiujące stanowiły 4,1% badanych. Osoby jednocześnie pracujące i będące na rencie lub emeryturze stanowiły 3,1% ogółu badanych. Najmniejszą grupę respondentów pod względem aktywności zawodowej, tj. 1,6% stanowiły osoby jednocześnie pracujące i uczące się lub studiujące.

Podział respondentów ze względu na dochód na jednego członka rodziny przedstawia w formie graficznej poniższy wykres.



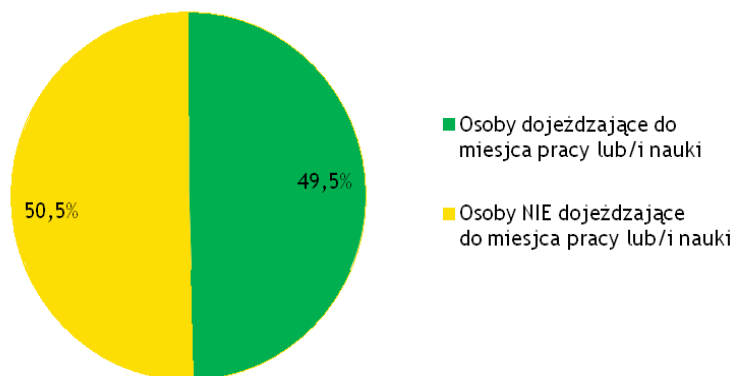
Wykres 24. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na dochód na jednego członka rodziny

Źródło: Opracowanie własne.

Najliczniejszą grupę respondentów pod względem dochodu na jednego członka rodziny, tj. 63,7%, stanowiły osoby, dla których wartość ta mieści się w przedziale 501-1500 PLN. Osoby o dochodzie na jednego członka rodziny do 500 PLN stanowiły 17,7% badanych, a o dochodzie między 1501 a 2500 PLN stanowiły 16% respondentów. Osoby, których dochód na jednego członka rodziny znajdują się w przedziale 2501- 500 PLN, stanowiły 2,1% badanych. Najmniejszą grupę respondentów, tj. 0,6% stanowiły osoby o dochodzie na jednego członka rodziny powyżej 3501 PLN.

6.2.3. Wyniki i opracowanie wyników badań

Pierwsze pytanie dotyczyło wskazania przez respondentów czy dojeżdżają do miejsca pracy i/lub nauki. Rozkład procentowy udzielonych odpowiedzi przedstawia poniższy wykres.

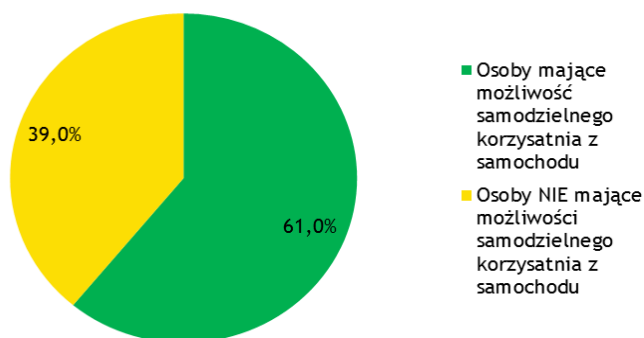


Wykres 25. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na kryterium dojeżdżania do miejsca pracy i/lub nauki

Źródło: Opracowanie własne.

Respondenci, którzy zadeklarowali, że dojeżdżają do miejsca pracy i/lub nauki stanowili 49,5% badanych. Podróże wykonywane w celu dojazdu do miejsca nauki i pracy należą do podróży obligatoryjnych, charakteryzujących się regularnością odbywania oraz stałą trasą. Fakt, że osoby dojeżdżają do miejsca pracy lub nauki nie wyklucza wykonywania przez nie podróży okazjonalnych odbywanych w innych celach niż praca lub nauka. Pozostała część (50,5%) respondentów odpowiedziało, że nie dojeżdża do miejsca pracy i/lub nauki. Oznacza to, że wśród podróży, które wykonują, dominują te o charakterze fakultatywnym i incydentalnym. Podróże te, motywowane są innymi potrzebami niż konieczność dojazdu do miejsca pracy lub nauki (przykładowo takimi jak zakupy czy rozrywka) i cechują się większą zmiennością trasy oraz mniejszą regularnością od podróży obligatoryjnych.

Drugie pytanie miało na celu zweryfikowanie, czy ankietowani mają możliwość samodzielnego korzystania z samochodu. Rozkład procentowy udzielonych odpowiedzi przedstawia poniższy wykres.



Wykres 26. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na kryterium samodzielnego dostępu do samochodu

Źródło: Opracowanie własne.

Ponad połowa (61%), respondentów zadeklarowała, że ma możliwości samodzielnego korzystania z samochodu. Pozostali (39%) odpowiedzieli, że takiej możliwości nie mają. Osoby mające możliwość samodzielnego korzystania z samochodu są grupą trudną do pozyskania przez publiczny transport zbiorowy. Komunikacją zbiorową, jako środek odbywania podróży wybierają najczęściej w sytuacji, gdy ten sposób podróży daje im realnie odczuwalną korzyść w porównaniu do odbycia tej samej podróży transportem indywidualnym.

Analizując, możliwość samodzielnego korzystania z samochodu ze względu na miejsce (gminę) zamieszkania, można zauważyć, że w siedzibie Powiatu-gminie miejskiej Kutno, stosunek liczby osób mających możliwość samodzielnego korzystania z samochodu do liczby osób nie mających możliwości samodzielnego korzystania z samochodu kształtuje się na poziomie 61,4% do 38,6%, a więc liczba respondentów deklarujących możliwość samodzielnego korzystania z samochodu jest o 0,4% większa od średniej dla Powiatu. Natomiast

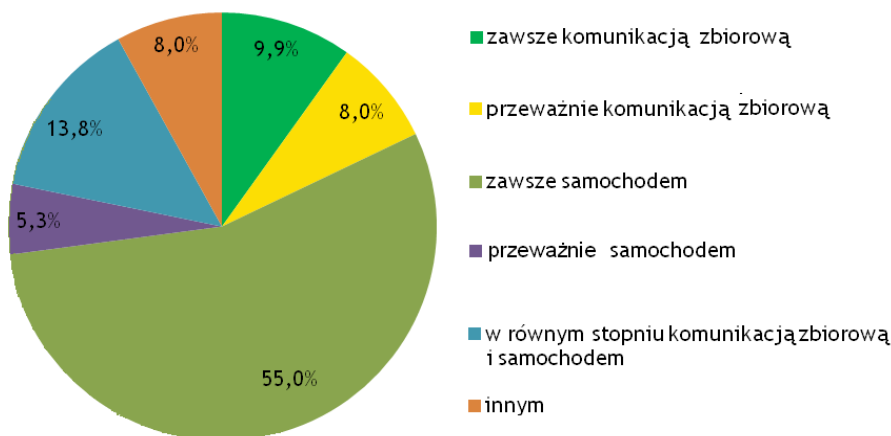
stosunek ten w przypadku osób mieszkających poza siedzibą Powiatu kształtuje się na poziomie 60,7% do 39,3%, a więc liczba respondentów deklarujących możliwość samodzielnego korzystania z samochodu jest o 0,3% niższa od średniej dla Powiatu.

Na uwagę zasługuje fakt, że w grupie wiekowej 13-18 lat, 56,8% respondentów deklaruje możliwość samodzielnego korzystania z samochodu, a jedynie 43,2% respondentów deklaruje brak takiej możliwości. Do grupy tej należą osoby, które z racji młodego wieku nie mają prawa jazdy bądź dopiero uzyskały możliwość posiadania tego uprawnienia. W grupie wiekowej, do której należą osoby powyżej 65 roku życia stosunek osób mających możliwość samodzielnego korzystania z samochodu do liczby osób nie mających takiej możliwości kształtuje się odwrotnie niż wśród najmłodszych respondentów i tak 42,4% respondentów deklaruje możliwość samodzielnego korzystania z samochodu, a 57,6% respondentów deklaruje brak takiej możliwości. Do tej grupy wiekowej należą także osoby w podeszłym wieku, które z racji wieku bądź stanu zdrowia nie korzystają samodzielnie z samochodu.

Trzecie pytanie miało na celu wskazanie środka transportu jakim respondenci najczęściej odbywają podróże. Możliwe było wskazanie jednej z następujących odpowiedzi:

- zawsze komunikacją zbiorową,
- przeważnie komunikacją zbiorową,
- zawsze samochodem,
- przeważnie samochodem,
- w równym stopniu komunikacją zbiorową i samochodem,
- innym.

Rozkład procentowy udzielonych odpowiedzi przedstawia poniższy wykres.



Wykres 27. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na środek transportu jakim najczęściej dokonują podróży

Źródło: Opracowanie własne.

Na pytanie „Jakim środkiem transportu Pan/Pani podróżuje?” najwięcej respondentów, tj. 55% odpowiedziało, że zawsze podróżuje samochodem. Kolejną pod względem liczebności była odpowiedź „w równym stopniu komunikacją zbiorową i samochodem”, na którą wskazało 13,8% ankietowanych. Odbywanie podróży zawsze komunikacją zbiorową zadeklarowało 9,9% respondentów. Nieznacznie mniej, bo po 8,0% badanych wskazało, że podróżują przeważnie komunikacją zbiorową oraz innym środkiem transportu niż komunikacją zbiorową i samochodem. Wśród innych środków transportu wymieniane były m.in.: rower, pociąg oraz podróże piesze. Najmniej badanych, tj. 5,3% odpowiedziało, że podróżuje przeważnie samochodem. Z analizy udziału procentowego poszczególnych odpowiedzi wynika, że 37% badanych mieszkańców Powiatu Kutnowskiego podróżuje przynajmniej sporadycznie komunikacją zbiorową.

Analizując wybór środka transportu ze względu na miejsce (gminę) zamieszkania, można zauważyć, że w siedzibie Powiatu - gminie miejskiej Kutno, komunikacją zbiorową podróżuje przynajmniej sporadycznie

38,2% respondentów, 52,3% odbywa podróże zawsze transportem indywidualnym, a 9,5% osób wybiera inny środek transportu. Natomiast w przypadku osób mieszkających poza siedzibą Powiatu 36% respondentów deklaruje odbywanie podróży przynajmniej sporadycznie komunikacją zbiorową, 57,3% zawsze podróże odbywa transportem indywidualnym, a 13,1% wybiera inny środek transportu. Większa skłonność mieszkańców Kutna do wybierania komunikacji zbiorowej może być spowodowana tym, że znaczna część odbywanych przez nich podróży ma charakter miejski. W przypadku podróży w obrębie jednego ośrodka miejskiego transport zbiorowy jest wybierany częściej niż w przypadku podróży o charakterze powiatowym.

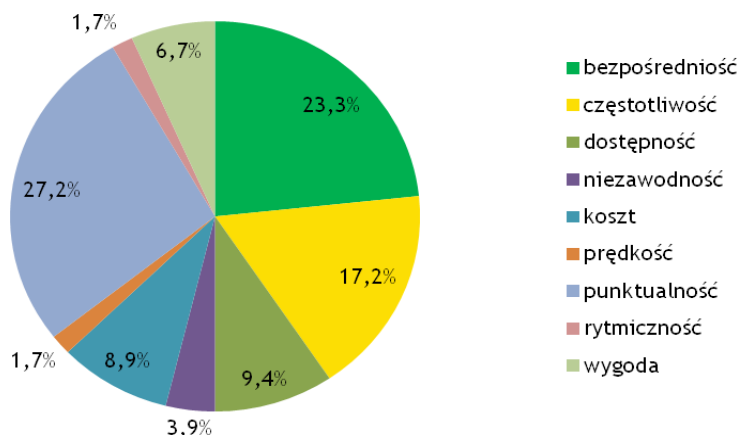
Na wybór środka, jakim podróżują respondenci, ma wpływ możliwość (lub brak tej możliwości) samodzielnego korzystania z samochodu. Wśród osób niemających możliwości samodzielnego korzystania z samochodu, jako środek transportu, którym odbywają podróże, dominuje komunikacja zbiorowa. Z komunikacji zbiorowej przynajmniej sporadycznie korzysta 63,2% osób niemających możliwości samodzielnego korzystania z samochodu, a 24,2% osób niemających możliwości samodzielnego korzystania z samochodu deklaruje, że zawsze podróżuje komunikacją zbiorową. Dla osób niemających możliwości samodzielnego korzystania z samochodu odbywanie podróży za pomocą komunikacji zbiorowej jest często koniecznością, a nie wyborem i istnieje ryzyko, że w momencie uzyskania możliwości samodzielnego korzystania z samochodu liczba podróży odbywanych komunikacją zbiorową zostanie przez te osoby zmniejszona. Zupełnie inaczej wygląda udział procentowy odpowiedzi odnośnie środka transportu, którym podróżują osoby mające możliwość samodzielnego korzystania z samochodu. Wśród tych osób aż 76,8% deklaruje, że podróże zawsze odbywa samochodem. Z komunikacji zbiorowej w jakimkolwiek stopniu korzysta 20,2% osób mających możliwości samodzielnego korzystania z samochodu, a 0,7% osób mających możliwości samodzielnego korzystania z samochodu deklaruje, że zawsze podróżuje komunikacją zbiorową. Osoby mające możliwość samodzielnego korzystania z samochodu, mogą dokonywać wyboru pomiędzy transportem indywidualnym a komunikacją zbiorową i zdecydowanie częściej od odbywania podróży wybierają samochód osobowy.

Kolejne, **czwarte pytanie**, dotyczyło średniej ilości podróży jaka jest dziennie odbywana przez respondentów. Średnia ruchliwość mieszkańców Powiatu Kutnowskiego, wyrażona liczbą dziennie odbywanych podróży, to 1,7. Dla osób które zadeklarowały, że dojeżdżają do miejsca pracy i/lub nauki średnia ruchliwość jest większa od średniej ruchliwości wyznaczonej dla całej badanej próby i wynosi 2,29. Dla osób, które zadeklarowały, że nie dojeżdżają do miejsca pracy i/lub nauki średnia ruchliwość jest mniejsza od średniej ruchliwości wyznaczonej dla całej badanej próby i wynosi 1,26. Zauważalna jest także różnica w ruchliwości mieszkańców gminy miejskiej Kutno i mieszkańców pozostałych gmin. W pierwszym przypadku ruchliwość jest wyższa od średniej dla całego Powiatu i wynosi 2,07. Natomiast ruchliwość respondentów mieszkających poza gminą miejską Kutno jest niższa od średniej dla całego Powiatu Kutnowskiego i wynosi 1,53.

W **piątym pytaniu** respondenci mieli wskazać, który postulat przewozowy uważają za najważniejszy pod względem jego realizacji przez komunikację zbiorową. Na pytanie odpowiadały wyłącznie osoby podróżujące (z dowolną częstotliwością) komunikacją zbiorową. Badane były następujące postulaty:

- bezpośredniość, czyli możliwość realizacji podróży bez konieczności przesiadania się,
- częstotliwość, czyli odstępy czasu między odjazdami,
- dostępność, czyli odległość od/do przystanku,
- niezawodność, czyli pewność o możliwości dojechania do wyznaczonego miejsca o czasie,
- koszt, czyli wysokość opłaty taryfowej,
- prędkość, czyli czas jazdy uwzględniający zatrzymanie się na trasie,
- punktualność, czyli zgodność odjazdów z rozkładem jazdy,
- rytmiczność, czyli równomierny odstęp między odjazdami w tym samym kierunku,
- wygoda, czyli komfort oczekiwania na przystanku i przebywania w pojeździe.

Rozkład procentowy udzielonych odpowiedzi przedstawia poniższy wykres.



Wykres 28. Wskazanie przez respondentów badania najważniejszego postulatu przewozowego

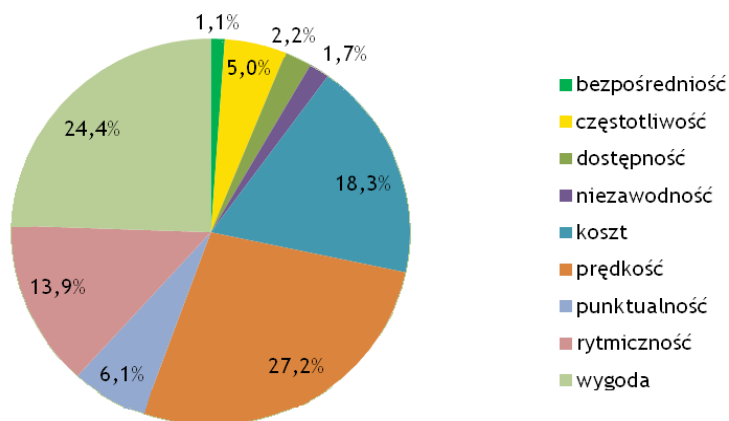
Źródło: Opracowanie własne.

Najwięcej, bo 27,2% respondentów wskazało, że w ich ocenie najważniejsza jest punktualność funkcjonowania komunikacji zbiorowej. Nieznacznie mniej, bo 23,3% ankietowanych, odpowiedziało, że najważniejszym postulatem pod względem jego realizacji przez komunikację zbiorową jest jej bezpośredniość. Częstość została wskazana, jako najważniejszy z postulatów przewozowych, przez 17,2% respondentów. Podobna ilość respondentów, tj. 9,4%, 8,9% i 6,7% wskazała jako najważniejszy postulat odpowiednio: dostępność, koszt i wygodę. Za najważniejszy z postulatów 3,9% respondentów uznało niezawodność. Najmniej ze wszystkich udzielonych odpowiedzi, tj. po 1,7% dotyczyło rytmiczności i prędkości. Ranking wskazania najważniejszego z postulatów jest także w pewnym stopniu odzwierciedleniem oceny przez respondentów obecnego funkcjonowania komunikacji zbiorowej w Powiecie Kutnowskim. Oznacza to, że w ocenie respondentów, w pierwszej kolejności powinna się zwiększyć punktualność kursowania transportu zbiorowego oraz możliwość bezpośredniej realizacji podróży.

Porównując wskazania najważniejszego postulatu przewozowego przez mieszkańców gminy miejskiej Kutno oraz mieszkańców pozostałych gmin wchodzących w skład Powiatu Kutnowskiego, najbardziej zauważalną różnicą jest ilość respondentów wskazujących koszt jako najważniejszy z postulatów przewozowych. W gminie miejskiej Kutno na ten postulat wskazało 4,8% respondentów, natomiast w pozostałych gminach wchodzących w skład Powiatu Kutnowskiego na ten postulat wskazało 14,0% osób.

Szóste pytanie dotyczyło wskazania przez ankietowanych postulatu przewozowego, którego realizacją przez komunikację zbiorową uznają za najmniej ważny. Na to pytanie, tak jak na pytanie związane ze wskazaniem postulatu najważniejszego, odpowiadały wyłącznie osoby podróżujące (z dowolną częstością) komunikacją zbiorową. Badane były te same postulaty przewozowe co w poprzednim pytaniu, czyli bezpośredniość, częstość, dostępność, niezawodność, koszt, prędkość, punktualność, rytmiczność oraz wygodę.

Rozkład procentowy udzielonych odpowiedzi przedstawia poniższy wykres.



Wykres 29. Wskazanie przez respondentów badania najmniej ważnego postulatu przewozowego

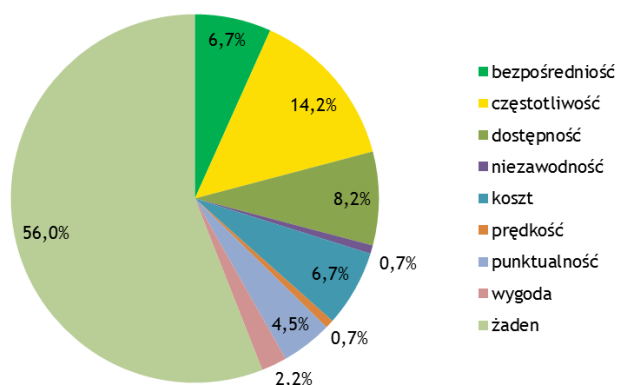
Źródło: Opracowanie własne.

Najwięcej, bo 27,2% respondentów wskazało, że w ich ocenie najmniej ważnym z postulatów jest postulat związany z prędkością komunikacji zbiorowej. Kolejną pod względem liczebności grupę, 24,4% ankietowanych, stanowiły osoby, które jako najmniej ważny postulat przewozowy wskazały wygodę. Koszt został uznany za najmniej ważny postulat przewozowy przez 18,3% ankietowanych, a 13,9% wskazało, że tym postulatem jest rytmiczność. Według 6,1% respondentów najmniej ważnym z postulatów jest postulat związany punktualnością funkcjonowania komunikacji zbiorowej, a według 5% tym postulatem jest częstotliwość. Podobna ilość osób wskazała na dostępność, niezawodność oraz bezpośredniość, które uzyskały odpowiednio 2,2%, 1,7% oraz 1,1% wskazań. Fakt, że postulaty związane z prędkością komunikacji zbiorowej oraz jej wygodą zostały przez największą ilość respondentów uznane za najmniej ważne, nie oznacza, że mogą być pomijane przy tworzeniu oferty przewozowej.

Porównując wskazania najmniej ważnego postulatu przewozowego przez mieszkańców gminy miejskiej Kutno oraz mieszkańców pozostałych gmin wchodzących w skład Powiatu Kutnowskiego, najbardziej zauważalną różnicą jest ilość respondentów wskazujących rytmiczność, jako najmniej ważny z postulatów przewozowych. W gminie miejskiej Kutno na ten postulat wskazało 4,8% respondentów, natomiast w pozostałych gminach wchodzących w skład Powiatu Kutnowskiego na ten postulat wskazało 21,9% osób.

Pytanie siódme dotyczyło postulatu przewozowego, którego realizacja musiałaby być w pierwszej kolejności poprawiona, aby respondenci zaczęli korzystać z transportu zbiorowego. Pytanie było skierowane wyłącznie do osób nie korzystających z komunikacji zbiorowej. Dotyczyło tych samych postulatów przewozowych, których ranga była badana u osób korzystających z komunikacji zbiorowej, tzn. bezpośredniość, częstotliwość, dostępność, niezawodność, koszt, prędkość, punktualność, rytmiczność oraz wygodę. Dodatkowo badani mogli udzielić odpowiedzi „żaden” oznaczającej, że poprawa realizacji postulatów przewozowych nie przekona ich do zamienienia transportu indywidualnego na transport zbiorowy.

Rozkład procentowy udzielonych odpowiedzi przedstawia poniższy wykres.



Wykres 30. Wskazanie przez respondentów badania postulatu przewozowego, którego realizacja musiałaby być poprawiona, aby rozpoczęli odbywanie podróży komunikacją zbiorową

Źródło: Opracowanie własne.

Ponad połowa respondentów, tj. 56% odpowiedziało, że poprawa jakości realizacji postulatów przewozowych przez komunikację zbiorową nie przekona ich do rezygnacji z odbywania podróży transportem indywidualnym (najczęściej samochodem). Nieco ponad czternaście (14,2) procent badanych wskazało, że zaczęliby korzystać z komunikacji zbiorowej, gdyby poprawiła się częstotliwość jej kursowania, a 8,2% gdyby wzrosła do niej dostępność. Na kolejnym miejscu uplasowały się postulaty odnoszące się do kosztu i bezpośredniości (po 7,6% odpowiedzi). Na postulat odzwierciedlający punktualność wskazało 4,5% ankietowanych, a na postulat odzwierciedlający wygodę 2,2%. Najmniej, bo 0,7% respondentów wskazało, że poprawa jakości realizacji postulatów związanych z prędkością oraz niezawodnością przekona ich do rezygnacji z odbywania podróży samochodem. Żaden z respondentów nie wskazał rytmiczności, jako postulatu przewozowego, którego realizacja musiałaby być w pierwszej kolejności poprawiona, aby respondenci zaczęli korzystać z transportu zbiorowego.

Porównując wskazania postulatu przewozowego, którego realizacja musiałaby być w pierwszej kolejności poprawiona, aby respondenci zaczęli korzystać z transportu zbiorowego przez mieszkańców gminy miejskiej Kutno oraz mieszkańców pozostałych gmin wchodzących w skład Powiatu Kutnowskiego, najbardziej zauważalną różnicą jest ilość respondentów wskazujących odpowiedź „żaden”. W gminie miejskiej Kutno takiej odpowiedzi udzieliło 39,7% respondentów, natomiast w pozostałych gminach wchodzących w skład Powiatu Kutnowskiego tej odpowiedzi udzieliło 64,9% respondentów.

Wyniki badań marketingowych dotyczących preferencji wyboru rodzaju środka transportu oraz rangi postulatów przewozowych pokazały, że publiczny transport zbiorowy nie jest obecnie traktowany przez mieszkańców Powiatu Kutnowskiego jako realna alternatywa dla transportu indywidualnego. W ocenie mieszkańców Powiatu najważniejszym postulatem przewozowym jest postulat punktualności kursowania publicznego transportu zbiorowego, a najmniej ważnym prędkość komunikacji zbiorowej.

Ponadto kluczowym wnioskiem jest fakt, że sama poprawa jakości realizacji przez komunikację zbiorową postulatów przewozowych nie jest wystarczającym działaniem w celu pozyskania nowych pasażerów wśród osób niepodróżujących komunikacją zbiorową. Konieczne jest zastosowanie instrumentów polityki transportowej promujących używanie środków transportu alternatywnych wobec transportu indywidualnego.

7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

7.1. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu przy uwzględnieniu infrastruktury transportowej znajdującej się na obszarze Powiatu Kutnowskiego

Wyłącznie infrastruktura drogowa pozwala na prowadzenie na terenie Powiatu Kutnowskiego powiatowych przewozów pasażerskich. Wszystkie dostępne połączenia kolejowe znacznie wykraczają poza obszar administracyjny Powiatu Kutnowskiego, toteż nie mogą być one rozpatrywane jako realizujące powiatowe przewozy pasażerskie.

Mieszkańcy Powiatu Kutnowskiego mają możliwość wyboru pomiędzy autobusowym transportem zbiorowym, a transportem zindywidualizowanym, tj. samochodami osobowymi, motorami, skuterami, rowerami, itp.

Z transportu zbiorowego na terenie Powiatu Kutnowskiego w podróżach powiatowych korzysta głównie młodzież w wieku szkolnym oraz osoby niemogące, z racji stanu zdrowia, wieku lub złej sytuacji materialnej lub innych uwarunkowań, samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego.

7.2. Wskaźnik motoryzacji

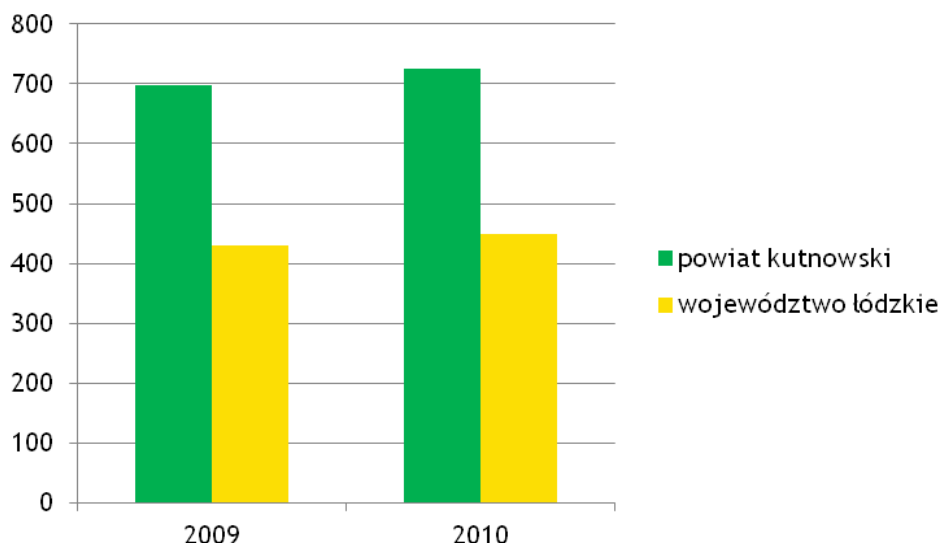
Obecne trendy ogólnoswiatowe zakładają dążenie do oparcia polityki transportowej na zasadach zrównoważonego rozwoju. Mają na celu między innymi zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy transport zbiorowy, a transport zindywidualizowany, czyli w stosunku 50/50.

W ramach prowadzenia polityki zrównoważonego rozwoju transportu planuje się dążyć do zmniejszania obciążenia ruchem sieci drogowej poprzez uatrakcyjnienie oferty przewozowej oraz edukację społeczeństwa.

Obciążenie ruchem sieci drogowej jest zależne między innymi od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napełnienia oraz wskaźnika motoryzacji, czyli liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców.

Wskaźnik motoryzacji dla Powiatu Kutnowskiego wynosił w 2009 roku 698. Oznacza to, że na 1000 mieszkańców Powiatu Kutnowskiego w roku 2009 przypadało 698 samochodów osobowych. Wskaźnik ten jest o 269 samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców wyższy od średniego wskaźnika dla województwa łódzkiego, który w 2009 roku wyniósł 429 samochodów osobowych. W roku 2010 na 1000 mieszkańców Powiatu Kutnowskiego przypadało już 726 samochodów osobowych, gdy dla województwa łódzkiego wskaźnik ten wyniósł 450 pojazdów. Oznacza to, że współczynnik ten był wyższy w mieście Kutno o 276.

Porównanie wskaźników motoryzacji w latach 2009 i 2010 dla Powiatu Kutnowskiego i województwa łódzkiego zostało przedstawione na poniższym wykresie.



Wykres 31. Zestawienie zarejestrowanych samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego.

Podsumowując, obecnie bardziej przez mieszkańców Powiatu Kutnowskiego preferowanym środkiem transportu jest własny pojazd, czyli transport indywidualny. Powiat Kutnowski jako jednostka samorządu terytorialnego uprawniona do organizacji transportu zbiorowego planuje zmianę tej tendencji i promocję transportu zbiorowego. Z uwagi na infrastrukturę transportową znajdującą się na obszarze Powiatu preferowanym rodzajem środka transportu jest autobus.

8. Zasady organizacji rynku przewozów

8.1. Powiat Kutnowski jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Przepisy prawa zawarte w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym stanowią, iż organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. W przypadku niniejszego planu transportowego Powiatu Kutnowskiego poprzez obszar ten należy rozumieć powiat. Realizowane przewozy mają zatem charakter powiatowych przewozów pasażerskich, czyli przewozów osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywanych w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczających poza granice powiatu.

Określone w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym zadania organizatora wykonuje Starosta Kutnowski. Do zadań organizatora, realizowanych przez Powiat Kutnowski, należą:

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

8.2. Przewoźnicy

Przewoźnik, aby móc wykonywać usługi przewozu osób w zakresie transportu zbiorowego, zobowiązany jest do zgłoszenia zamiaru wykonywania takowych organizatorowi właściwemu ze względu na zasięg lub obszar.

Obecnie, na podstawie wydanych przez Starostę Kutnowskiego zezwoleń, usługi przewozowe, które nie są przewozami o charakterze użyteczności publicznej, świadczą następujący przewoźnicy:

- PKS w Kutnie Sp. z o.o.,
- „Vip- Buss” Jan Kowalski,
- „Sand-Bus” Krystian Ślebocki.

W powiatowych przewozach pasażerskich obecnie największym z przewoźników jest PKS. Na podstawie wykonanych badań szacuje się, że przewozy realizowane przez tę spółkę stanowią blisko 93% wszystkich przewozów o charakterze powiatowych przewozów pasażerskich realizowanych na obszarze Powiatu Kutnowskiego.

8.3. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Obecnie Powiat Kutnowski nie organizuje, w myśl zapisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, przewozów o charakterze użyteczności publicznej, dlatego też nie jest wybierany operator publicznego transportu zbiorowego.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym operator publicznego transportu zbiorowego to samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca posiadający uprawnienia do prowadzenia działalności gospodarczej, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na liniach określonych w umowie.

W chwili obecnej nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich możliwych czynników społecznych i gospodarczych, które mogą wpłynąć na podjęcie przez Starostę Kutnowskiego decyzji o konieczności rozpoczęcia organizowania i tym samym finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

W przypadku, gdy Powiat Kutnowski rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, iż operator publicznego transportu zbiorowego zostanie wybrany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnego z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, Nr 161, poz. 1078 i Nr 182, poz. 1228),
- świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo tzw. podmiotowi wewnętrznemu, w rozumieniu Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 powołanego do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat. Będące elementem specyfikacji istotnych warunków zamówienia (SIWZ) wymagania techniczne oraz użytkowe dotyczące taboru, którym musi dysponować operator, uzasadnione zostaną faktycznymi potrzebami i współczesnymi standardami w tym zakresie, jak również możliwościami finansowymi (budżetowymi) Powiatu Kutnowskiego jako organizatora publicznego transportu zbiorowego.

8.4. Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Kutnowski

Na podstawie przepisów zawartych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnianie przystanków komunikacyjnych dla przewoźników oraz określenie warunków i zasad korzystania z tejże infrastruktury.

Zgodnie z art. 2 ust. 13 ustawy Prawo o ruchu drogowym za przystanek autobusowy uważa się miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi, czyli znakiem D-15 „przystanek autobusowy”. Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że na obszarze przystanku umieszcza się informacje w szczególności dotyczące godzin odjazdów środków transportu.

Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w ust. 1 pkt 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

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

Standard i jakość usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien odpowiadać na oczekiwania i potrzeby mieszkańców obszaru objętego planem transportowym. Atrakcyjność oferty przewozowej stanowi bowiem jeden z elementów wpływających na popyt na usługi transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców.

Zwiększenie jakości i podniesienie standardu usług przewozowych jest związane przede wszystkim z realizacją postulatów transportowych, jakie wysuwają sami mieszkańcy. Są to zarówno pasażerowie – użytkownicy przekonani do transportu zbiorowego, jak i potencjalni użytkownicy tej formy transportu, którzy dotychczas korzystali z własnych, indywidualnych pojazdów.

Zbadane w kwietniu 2013 roku przez Powiat Kutnowski postulaty transportowe wśród reprezentatywnej grupy mieszkańców, pozwoliły na określenie poniżej wykazanych (w tabeli) sposobów ich realizacji.

Tabela 6. Postulaty transportowe i sposób ich realizacji

Postulat transportowy	Sposób realizacji
bezpośredniość	Dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach.
częstotliwość	Dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb.
dostępność	Minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z/do przystanku poprzez budowę nowych przystanków lub zatrzymywanie autobusów powiatowej komunikacji pasażerskiej na dodatkowych przystankach.
niezawodność	Zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowe, nieawaryjne.
koszt	Dostosowanie opłat taryfowych dostosowanych do realnych potrzeb pasażerów.
prędkość	Dążenie do uzyskania czasów przejazdów konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej.
punktualność	Dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie ilości odjazdów przed czasem i po czasie.
rytmiczność	Wprowadzanie równomiernych odstępów między odjazdami poszczególnych pojazdów w tym samym kierunku.
wygoda	Poprawianie standardu podróżowania i oczekiwania na podróż.

Źródło: Opracowanie własne.

W obecnym stanie organizacji transportu zbiorowego na obszarze Powiatu Kutnowskiego nie jest możliwym, aby to Starostwo mogło zrealizować każdy z wymienionych powyżej postulatów. Będzie to możliwe tylko w przypadku, gdy Powiat podejmie decyzję o samodzielnym organizowaniu i finansowaniu transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej, co oznacza wybór i podpisanie umowy z konkretnym operatorem. Część z wymienionych postulatów i ich realizacja leży obecnie w gestii przewoźników, którzy świadczą usługi przewozowe o charakterze transportu zbiorowego na obszarze Powiatu. Są to na przykład postulaty częstotliwości kursowania, punktualności czy kosztów opłat za przejazd (w formie biletów).

Planując ciągle podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w powiatowych przewozach pasażerskich na terenie Powiatu Kutnowskiego należy pamiętać i uwzględniać również:

- ochronę środowiska naturalnego,
- zwiększanie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego,
- zwiększanie dostępności podróży do infrastruktury przystankowej.

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

Środowisko naturalne jest szczególnie narażone na negatywne oddziaływanie transportu zbiorowego, który jest źródłem zanieczyszczeń i hałasu. Powiat Kutnowski planuje podejmować działania mające pozytywny wpływ na środowisko naturalne, czyli m.in. na zmniejszenie jego zanieczyszczenia i ograniczenie natężenia uciążliwego hałasu drogowego poprzez wspieranie wszelkich rozwiązań z zakresu organizacji transportu, techniki i technologii. Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej, tak aby jej stan odpowiadał unijnym oraz krajowym standardom oraz wymogom ekologicznym.

Dużym obciążeniem dla środowiska naturalnego są pojazdy – w tym tabor, jego standard i spełniane normy ekologiczne. Norma EURO, czyli europejskie standardy emisji spalin, reguluje dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na obszarze Unii Europejskiej. Opracowane w serii Dyrektyw Europejskich standardy regulują emisję szkodliwych substancji, to jest:

- tlenków azotu (NO_x),
- węglowodorów (HC),

- tlenków węgla (CO),
- cząstek stałych.

Regulacje prawne coraz częściej określają poziom dopuszczalnej emisji spalin na obszarach funkcjonalnych, szczególnie w wyodrębnionych na terenie ośrodków miejskich strefach. Kraje tzw. Starej Unii aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki pojazdów komunikacji zbiorowej. W tym celu tworzy się na obszarach miast strefy, do których wjazd mają wyłącznie te pojazdy, które spełniają odpowiednio wysoką normę EURO.

Do innych od zaostrzania norm w zakresie emisji spalin, proekologicznych działań należy eksploataowanie pojazdów zasilanych paliwami niekonwencjonalnymi, czyli gazem ziemnym lub biopaliwami, a także pojazdów o napędzie elektrycznym i hybrydowym.

Obecnie najwyższym ze standardów emisji spalin jest norma EURO 6, która z dniem 1 stycznia 2014 roku stanie się standardem dla nowych pojazdów – każda jednostka nabyta po tej dacie będzie musiała spełniać tę normę.

Część obszaru Powiatu Kutnowskiego wchodzi w skład Obszaru Chronionego Krajobrazu Pradolina Warszawsko-Berlińska (gminy: Kutno, Krzyżanów, Bedlno), który zajmuje powierzchnię 14639 ha i obejmuje dolinę Bzury i Neru stanowiącą ostoję o randze europejskiej dla ptaków wodnych i błotnych. Rozwijają się tutaj biocenozy bagienne i torfowiskowe. Z kolei obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Skrwę Lewej chroni wyróżniające się krajobrazowo i przyrodniczo tereny położone nad rzeką Skrwą Lewą. Ich położenie na terenie Powiatu Kutnowskiego jest dodatkową przesłanką dla ograniczenia ilości emitowanych zanieczyszczeń i hałasu.

9.2. Uwzględnienie w standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej

Poprzez podejmowane i planowane działania Powiat Kutnowski nieustannie dąży do zapewnienia osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej zwiększonej dostępności do środków powiatowej komunikacji pasażerskiej. Powiat Kutnowski podejmuje i będzie podejmować działania mające na celu podniesienie standardu obsługi pasażerów niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej w trzech zakresach:

- w zakresie przystanków komunikacyjnych, poprzez:
 - lokalizowanie przystanków powiatowej komunikacji zbiorowej oraz węzłów przesiadkowych możliwie blisko generatorów ruchu (uwzględniając wytyczne związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego),
 - lokalizowanie przystanków powiatowej komunikacji zbiorowej w obszarze ciągów pieszych,
 - maksymalnego eliminowania barier poruszania się poprzez:
 - likwidację barier na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej,
 - likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych,
 - dostosowanie wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów,
 - umożliwienie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, podjazdu autobusów jak najbliżej krawędzi przystankowej,
 - zmniejszenie odległości pokonywanej do przystanków powiatowej komunikacji zbiorowej poprzez optymalizację gęstości przystanków komunikacyjnych z uwzględnieniem tzw. przystanków „na żądanie”,
- w zakresie informacji pasażerskiej poprzez:
 - wykorzystywanie informacji dźwiękowej pozwalającej na identyfikację bieżącego i następnego przystanku komunikacyjnego,
 - sygnalizację zamykania drzwi pojazdu poprzez sygnały dźwiękowe,

- stosowanie informacji wizualnej ułatwiającej odczytanie informacji o wykonywanym przez autobus kursie,
- dążenie do zwiększenia czytelności rozkładów jazdy.

W przypadku podjęcia przez Starostwo Powiatu Kutnowskiego decyzji o samodzielnym organizowaniu i finansowaniu publicznego transportu zbiorowego, planuje się również, iż w zakresie taboru wykorzystywanego przez wyznaczonego operatora do obsługi sieci komunikacyjnej, obsługę linii komunikacyjnych następującym taborom:

- niskopodłogowym lub niskowejściowym,
- wyposażonym w funkcję przyklęku,
- posiadającym rampy przeznaczone dla wózków inwalidzkich,
- zapewniającym miejsca dla wózków inwalidzkich,
- o odpowiednio szerokich drzwiach wejściowych,
- wyposażonym w system informacji głosowej dla osób niewidomych, niedowidzących i ociemniałych,
- wyposażonym w system informacji wizualnej dla osób niesłyszących i słabosłyszących.

Wymieniając tabor autobusowy na nowszy należy kierować się dobrem osób niepełnosprawnych i o ograniczonych zdolnościach ruchowych.

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

Za definicję dostępności do infrastruktury przystankowej przyjmuje się całkowity czas dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży (np. miejsca zamieszkania, urzędu, szkoły, miejsca pracy, obiektu handlowego czy usługowego) do najbliższego przystanku komunikacyjnego. W warunkach polskich za strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego uznaje się obszar o promieniu 500-1000 metrów, co w przeliczeniu odpowiada czasowi dojścia rzędu 6 do 12 minut zakładając, że średnia szybkość pieszego wynosi 5 km/h. Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy jednak nie tylko od odległości, ale i struktury urbanistycznej rejonu, w którym ulokowany jest przystanek komunikacyjny oraz strat czasowych związanych między innymi z pokonywaniem przez pieszych miejsc kolizji potoków ruchu pieszych z potokami ruchu samochodowego czy różnic wysokości, w tym schodów.

W chwili obecnej na obszarze Powiatu Kutnowskiego nie jest ustalony standard dostępności do infrastruktury przystankowej, na której zatrzymują się autobusy powiatowych przewozów pasażerskich. W momencie aktualizacji „Strategii Rozwoju Transportu” Powiatu Kutnowskiego przeanalizowana zostanie możliwość wykonania badań dostępności do przystanków komunikacyjnych. Te stosunkowo kosztowne analizy wymagają zastosowania nowoczesnych narzędzi graficznych lub tzw. systemu informacji geograficznej (GIS). Przeprowadzone badania pozwolą na opracowanie mapy dostępności przestrzennej do sieci komunikacyjnej Powiatu Kutnowskiego na której wykonywane są przewozy użyteczności publicznej. Na podstawie analizy wyników przeprowadzanych badań dostępności do przystanków komunikacyjnych podjęte zostaną ewentualne konieczne działania mające na celu poprawienie standardu w zakresie dostępności podróży do infrastruktury przystankowej.

Z racji niewykonywania na obszarze Powiatu Kutnowskiego przewozów o charakterze użyteczności publicznej, rozwiązania te planuje się wdrażać po wystąpieniu konieczności uruchomienia takich przewozów w komunikacji powiatowej. Planuje się, iż przewozy o charakterze użyteczności publicznej, o ile pojawią się przesłanki do ich organizacji, staną się wyznacznikiem standardu.

10. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

Obecny sposób organizowania systemu informacji dla pasażera na obszarze Powiatu Kutnowskiego obejmuje dostęp do informacji w czterech obszarach:

- godziny przyjazdu lub odjazdu środków transportu,
- obowiązujących opłat za przejazd,

- obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- regulaminów przewozu osób.

Informacje z zakresu godzin przyjazdów i odjazdów środków transportu dostępne są dzięki rozkładom jazdy podawanym do publicznej wiadomości poprzez ich umieszczenie na przystankach komunikacyjnych oraz dworcach. Ponadto rozkłady jazdy autobusów uruchamianych przez PKS Kutno Sp. z o.o. można sprawdzić w serwisach internetowych, np. www.e-podroznik.pl oraz za pomocą infolinii oraz poprzez system SMS.

Taryfa opłat za przejazd i obowiązujących uprawnień do przejazdów ulgowych oraz regulamin przewozu osób dostępne są w pojazdach używanych przez poszczególnych przewoźników do realizacji przewozów w powiatowych przewozach pasażerskich.

Informacje dla pasażerów są dostępne we wszystkich fazach procesu transportowego, tj.:

- w fazie planowania podróży,
- w fazie oczekiwania na rozpoczęcie odbywania podróży,
- w fazie odbywania podróży.

Potencjalni pasażerowie mają dostęp do informacji o usługach przewozowych od chwili, gdy wystąpi domniemana potrzeba przewozowa, przez moment oczekiwania na przystanku komunikacyjnym, aż po rozpoczęcie odbywania podróży w pojeździe.

W najbliższym czasie nie są planowane istotne zmiany w sposobie organizowania informacji pasażerskiej, za wyjątkiem określenia istniejących i planowanych węzłów przesiadkowych oraz ewentualnej koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu, takich jak kolej i autobus.

11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Kutnowskiego

Rozwój miasta Kutna determinować będzie wprowadzanie rozwiązań w zakresie powiatowych przewozów pasażerskich mających na celu usprawnienie systemu transportowego całego Powiatu Kutnowskiego. Przykładem takiego rozwiązania może być stworzenie w strefie zewnętrznej miasta Kutno węzłów przesiadkowych umożliwiających pasażerom dokonanie przesiadki pomiędzy przewozami powiatowymi a komunikacją miejską. Zaletą takiego rozwiązania jest nieobciążanie przez autobusy kursujące na trasach powiatowych sieci drogowej. W chwili obecnej nie ma potrzeby implementacji rozwiązań tego typu, lecz są one przewidywane w długoterminowej strategii rozwoju transportu na obszarze Powiatu Kutnowskiego.

W chwili obecnej Powiat Kutnowski nie organizuje oraz nie finansuje, w myśl zapisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Jeśli jednak potrzeby związane z przemieszczaniem się mieszkańców Powiatu Kutnowskiego nie będą zabezpieczane w optymalny sposób przez przewoźników, Starosta Kutnowski rozważy podjęcie decyzji o rozpoczęciu prowadzenia przewozów o charakterze użyteczności publicznej, a tym samym ich finansowania.

Rozpoczęcie funkcjonowania przewozów użyteczności publicznej poprzedzone będzie przeprowadzeniem stosownych badań marketingowych oraz badań ruchu. Dzięki wynikom takich badań, Powiat Kutnowski, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył do dostosowywania oferty przewozowej do potrzeb i oczekiwań mieszkańców Powiatu Kutnowskiego.

Przewiduje się, że jeśli nie pojawią się nowe okoliczności realnie wpływające na poziom zabezpieczenia potrzeb przewozowych mieszkańców, to do 2016 roku nie planuje się istotnych zmian w systemie organizacji i zarządzania powiatowymi przewozami pasażerskimi.

Przyjmuje się, że rozwój transportu zbiorowego odbywać się będzie zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Celem zrównoważonego rozwoju transportu jest optymalny podział zadań przewozowych pomiędzy transport indywidualny i transport zbiorowy, najkorzystniej w stosunku 50/50. Oferta przewozowa powinna w szczególności uwzględniać potrzeby osób niemających możliwości samodzielnego korzystania z samochodu, to jest dzieci i młodzieży dojeżdżających do placówek oświatowych, osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. Publiczny transport zbiorowy nie powinien jednak być wykorzystywany wyłącznie przez osoby niemogące z racji wieku lub stanu zdrowia czy sytuacji materialnej korzystać z komunikacji indywidualnej, lecz powinien być realną alternatywą dla transportu indywidualnego.

11.1 Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Jednym z kierunków rozwoju, do którego planuje się dążyć jest zintegrowanie usług transportu zbiorowego. Obecnie dostępna oferta przewozowa cechuje się dezintegracją realizowanych usług, w tym dezintegracją usług komunikacji miejskiej z komunikacją powiatową oraz dalekobieżną. Integracja usług transportu zbiorowego jest procesem ciągłym, wieloaspektowym i długofalowym. Dlatego planuje się stopniowo podejmować działania zmierzające do integracji tego typu usług. Perspektywicznie działania te będą dążyć do osiągnięcia następujących standardów:

- funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych w miejscach naturalnej integracji różnych środków transportu, takich jak przystanki i dworce autobusowe oraz kolejowe; integracja w węzłach przesiadkowych, poza aspektem integracji przestrzennej podsystemów transportu, docelowo będzie dotyczyć także integracji rozkładów jazdy oraz integracji informacji pasażerskiej,
- funkcjonowania zintegrowanego systemu opłat umożliwiającego korzystanie z wszystkich usług przewozowych dostępnych na obszarze Powiatu Kutnowskiego; opracowanie i zaimplementowanie projektu zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego zostanie poprzedzone ustaleniem ram instytucjonalno-prawnych organizacji i zarządzania zintegrowanym transportem zbiorowym.

Integracja usług transportu zbiorowego na obszarze objętym niniejszym opracowaniem może zostać osiągnięta wyłącznie dzięki szerokiej i zgodnej współpracy wszystkich zainteresowanych podmiotów, w tym w szczególności władz Powiatu Kutnowskiego, zarządu kolei oraz przewoźników.

12. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kutnowskiego

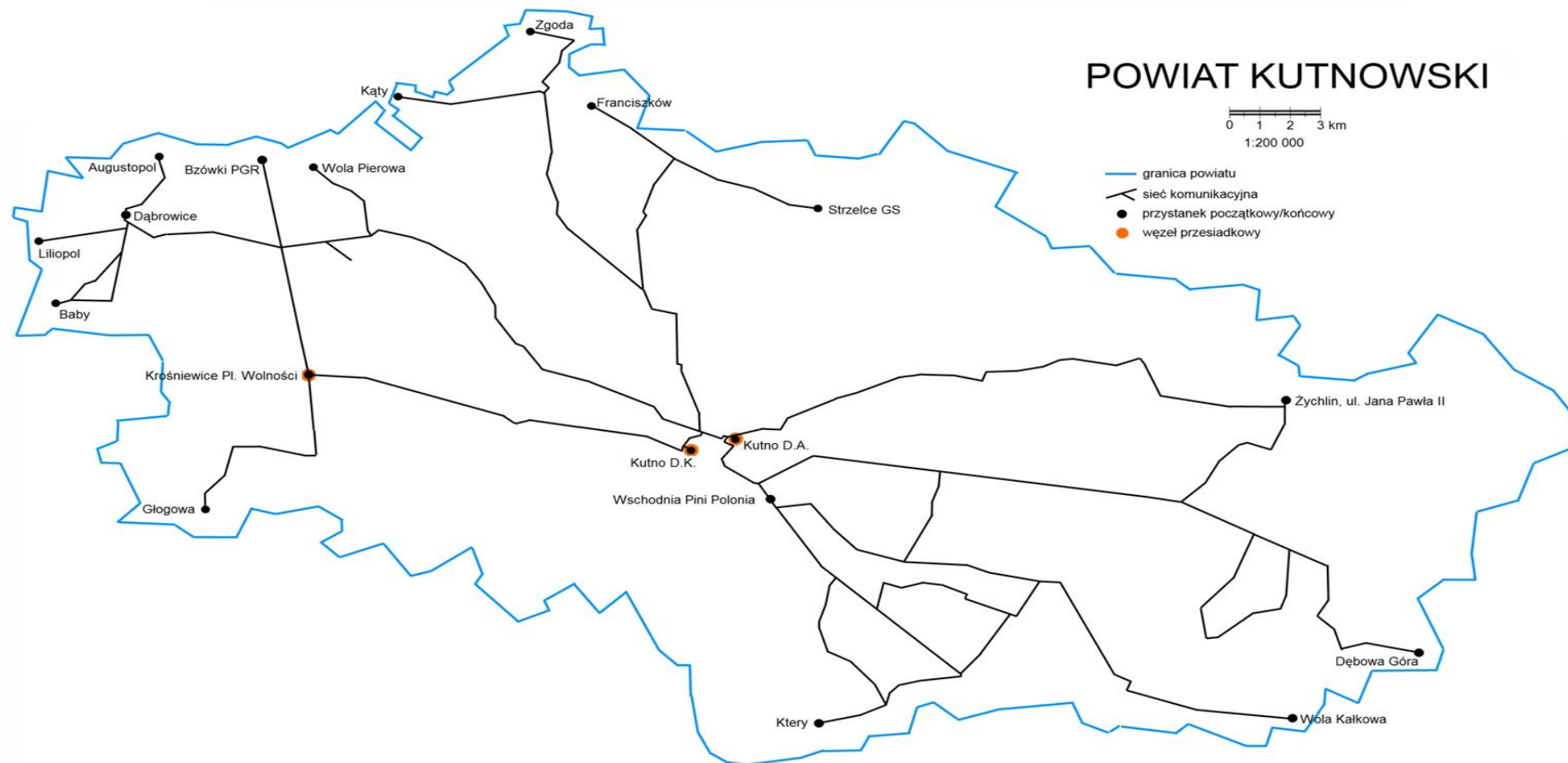
Zgodnie z art. 12 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymieniść wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przez Powiat Kutnowski.

Przesłanki teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu wskazują na to, iż rokrocznie winna być dokonywana weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym planie transportowym Powiatu Kutnowskiego i na podstawie wyników tejże weryfikacji, podejmowana zostanie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy mieć na uwadze fakt, że każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Powiatu Kutnowskiego.

13. Część graficzna

Plan sieci komunikacyjnej.

PLAN SIECI KOMUNIKACYJNEJ – POWIATOWE PRZEWOZY UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ



14. Załączniki i spisy**14.1. Załączniki****14.1.1. Tablica. Drogi powiatowe zarządzane przez Wydział Drogownictwa Starostwa Powiatowego w Kutnie**

Numer i nazwa drogi (odcinki drogi)	Pikietaż		Ogółem
	od	do	
Droga 2100 Emilianów – Dębowa Góra – Bąków Dolny – Dębowa Góra	0,000	3,436	3,436
Droga 2101 Poświętne – Dębowa Góra - Zosinów	0,000	4,373	4,373
Droga 2102 Zosinów – Śleszyn – Biała - Zarębów	1,352	7,280	5,928
Droga 2103 Wilkęsy - Głuchów	0,000	3,347	3,347
Droga 2104 Bedno – Anetów – Wolska Kolonia – granica Powiatu łowickiego	0,000	13,397	13,397
Droga 2105 Ernestynów - Potok	0,000	9,037	9,037
Droga 2107 Stradzew - Gosławice	0,000	4,814	4,814
Droga 2109 Dobrzelin - Grabów	0,000	1,246	1,246
Droga 2110 Oporów – Drzewoszeki - Dobrzelin	0,000	6,268	6,268
Droga 2111 Czesławów – Kręcieszki – Wojszyce – Szewce Owsiane	0,000	7,934	7,934
Droga 2112 Bedno – Młogoszyn - Ktery	0,000	18,618	18,618
Droga 2117 Dobrzelin - Śleszyn	0,000	4,500	4,500
Droga 2119 Pniewo – Śleszyn – Wiskienica – Żłaków – Niedźwiada – do drogi nr 2	0,000	5,980	5,980
Droga 2120 Żychlin – (ul. Żeromskiego) – Grzybów – Zalesie – Bogoria Dolna	0,000	9,237	9,237
Droga 2121 Oporów - Rakowiec	0,000	4,869	4,869
Droga 2122 Żychlin – Tretki - Grzybów	0,000	8,617	8,617
Droga 2123 Kutno (ul. Oporowska) – Oporów – Żychlin (ul. 1 Maja, ul. Łukasieńskiego) - Kaczkowizna	1,312	27,400	26,088
Droga 2124 Oporów Kolonia - Kutno	0,000	12,856	12,856
Droga 2127 Mních - Groszki	0,000	3,044	3,044
Droga 2128 Mních - Kotliska	0,000	4,055	4,055
Droga 2129 Dąbkowice - Mních	0,000	4,593	4,593
Droga 2130 Pobórz - Kamienna	0,000	3,819	3,819
Droga 2132 Rejmontów - Kurów	0,000	3,144	3,144
Droga 2133 St. Kolej. Strzelce Kujawskie – Strzelce - Oporów	0,000	19,101	19,101
Droga 2134 Strzelce – Muchnice – Nowa Wieś	0,000	7,167	7,167
Droga 2135 Przyzórz - Sójki	0,000	9,153	9,153
Droga 2136 Strzelce - Mních	0,000	12,605	12,605
	14,232	14,925	0,693
Droga 2137 Komadzyń - Żurawieniec	0,000	3,454	3,454
Droga 2138 Stary Gołębiew – Bielawki – Stara Wieś	0,000	6,068	6,068
Droga 2139 Raciborów - Muchnow	0,000	6,114	6,114
Droga 2140 Rajmundów – Łanięta - Drogowo	0,000	10,516	10,516
Droga 2141 Łanięta – Pomarżany – Zgoda (gr. woj. kuj.-pom.)	0,000	4,288	4,288
Droga 2142 Kutno– Łanięta - Kąty	1,230	20,587	19,357
Droga 2143 Miksztal – Chosno	0,000	4,159	4,159
Droga 2144 Kutno– Imielno - Kołomia	4,094	18,935	14,841
Droga 2145 Ostrowy–Imielno–Ostrowy– Dąbrowice - Mariopol	0,000	19,079	19,079
Droga 2146 Ostrowy – Wola Pierowa	0,000	5,771	5,771
Droga 2147 Ostrowy – dojazd do st. kolej. Ostrowy	0,000	1,761	1,761
Droga 2148 Kajew–Wołodrza – st. kol. Ostrowy – do drogi 581	0,000	5,427	5,427
Droga 2149 Krośniewice – (ul. Kolejowa) - Dąbrowice	0,000	8,088	8,088
Droga 2150 Dąbrowice – gr. woj. wlkp. – (Koserz)	0,000	4,978	4,978
Droga 2152 Głaznów – Zgórze – gr. woj. kuj.-pom.	4,774	10,292	5,518
Droga 2153 Dąbrowice – Liliopol – gr. woj. kuj.-pom. - Golskie	0,000	3,282	3,282
Droga 2154 Dąbrowice - Augustopol	0,000	3,228	3,228
Droga 2156 Kruki - Kaczkowizna	0,000	4,817	4,817
Droga 2157 Kaszewy Kościelne – Szewce Owsiane	0,000	4,180	4,180
Droga 2158 Sokół - Krzyżanów	0,000	4,032	4,032
Droga 2159 Krzyżanówek - Rustów	0,000	0,767	0,767
Droga 2160 Malewo (Bielany) – Łęki Kościelne	0,000	5,628	5,628
Droga 2161 Łąkoszyn – Szewce Owsiane	1,352	9,832	8,48
Droga 2162 Wały - Siemienice	0,000	6,198	6,198
Droga 2163 Marcinów – Strzegocin	0,000	3,852	3,852
Droga 2164 Kutno – Antoniew - Witonia	0,000	8,083	8,083
Droga 2165 Głogowiec - Niedrzew	0,000	5,982	5,982

Droga 2166 Leszczynek – Nowa Wieś	0,000	2,774	2,774
Droga 2167 od drogi krajowej nr 2 - Gnojno	0,000	0,744	0,744
Droga 2168 Kutno - Ogrodzona	0,000	9,340	9,340
Droga 2170 Nowe - Pacyna	2,899	4,455	1,556
Droga 2171 Nowe - Gozdków	4,937	7,566	2,629
Droga 2175 Miłonice - Wymysłów	3,330	3,672	0,342
Droga 2176 Leszno - Gozdków	0,000	4,403	4,403
Droga 2178 Klonowiec Wielki - Wieszczyce	0,000	6,408	6,408
Droga 2179 Stary Klonowiec – od drogi 2142 (Kutno – Łanięta – Kąty)	0,000	1,289	1,289
Droga 2180 Rdutów – do drogi nr 2145 (Ostrowy – Mariopol)	0,000	1,765	1,765
Droga 2183 Ostrowy – Nowe Ostrowy	0,000	1,733	1,733
Droga 2184 Stanisławów - Mnich	0,000	2,545	2,545
Droga 2185 od drogi nr 2133 – Niedrzaków - Długoleś	0,000	3,726	3,726
Droga 2186 Grochówek – Kąty - Chrośno	0,000	5,733	5,733
Droga 2504 od drogi krajowej nr 1 – Oraczew – Witonia - Pacyna	10,529	16,292	5,763
Droga 2514 Bryski Kolonia – Piątek - Leszno	19,278	29,358	10,080
Droga 2717 Dębsk – Złota – Kociarzew – Różyce – Złaków Kościelny – Zduny Kościelne – Sobota - Przewiska	40,602	52,049	11,447
Droga 2736 Orłów – Czarnów – Pniewo – stacja kol. Żychlin - Grabów	12,976	26,189	13,214
Razem drogi miejskie i zamiejskie			481,358

Źródło: Starostwo Powiatowe w Kutnie.

14.2. Spisy

14.2.1. Spis rysunków

Rysunek 1. Powiat Kutnowski.

Rysunek 2. Sieć dróg krajowych i wojewódzkich na terenie Powiatu Kutnowskiego.

Rysunek 3. Sieć kolejowa Powiatu Kutnowskiego.

14.2.2. Spis tabel

Tabela 1. Układ drogowy Powiatu Kutnowskiego.

Tabela 2. Długość dróg powiatowych na terenie Powiatu Kutnowskiego z podziałem na gminy i rodzaje nawierzchni.

Tabela 3. Gminne przewozy pasażerskie obsługiwane przez MZK Kutno Sp. z o.o.

Tabela 4. Zestawienie liczby uczniów uczęszczających do szkół ponadgimnazjalnych.

Tabela 5. Zestawienie powierzchni gmin i ludności Powiatu Kutnowskiego.

Tabela 6. Postulaty transportowe i sposób ich realizacji.

14.2.3. Spis wykresów

Wykres 1. Udział procentowy powierzchni poszczególnych gmin należących do Powiatu Kutnowskiego w stosunku do całkowitej powierzchni Powiatu Kutnowskiego.

Wykres 2. Udział procentowy liczby mieszkańców poszczególnych gmin należących do Powiatu Kutnowskiego w łącznej liczbie mieszkańców Powiatu Kutnowskiego.

Wykres 3. Gęstość zaludnienia poszczególnych gmin należących do Powiatu Kutnowskiego w osobach na kilometr kwadratowy.

Wykres 4. Wykonane przewozy na sieci komunikacyjnej Powiatu Kutnowskiego jako procent ogólnej liczby zaplanowanych kursów.

Wykres 5. Odsetek kursów zrealizowanych planowo w ogólnej liczbie wykonanych przewozów na terenie miasta Kutna.

- Wykres 6. Podział kursów niezrealizowanych planowo przez PKS Kutno ze względu na przyczynę.
- Wykres 7. Odsetek kursów zrealizowanych planowo w ogólnej liczbie wykonanych przewozów w punkcie pomiarowym Krośniewice – Plac Wolności.
- Wykres 8. Średnie napelnienie autobusów z podziałem na przewoźników i dni kursowania.
- Wykres 9. Liczba pasażerów w poszczególnych godzinach w dni robocze w punktach pomiarowych rozlokowanych na terenie miasta Kutna.
- Wykres 10. Liczba pasażerów w poszczególnych godzinach w dni robocze w punkcie pomiarowym Krośniewice – Plac Wolności.
- Wykres 11. Liczba pasażerów w poszczególnych godzinach w soboty w punktach pomiarowych rozlokowanych na terenie miasta Kutna.
- Wykres 12. Liczba pasażerów w poszczególnych godzinach w niedziele w punktach pomiarowych rozlokowanych na terenie miasta Kutna.
- Wykres 13. Liczba pasażerów korzystających z komunikacji zbiorowej na terenie miasta Kutna w soboty i niedziele jako procent podróżujących w dniu roboczym.
- Wykres 14. Liczba pasażerów korzystających z komunikacji zbiorowej w Krośniewicach w soboty i w niedziele jako procent podróżujących w dniu roboczym.
- Wykres 15. Przyjazdy do i wyjazdy z Kutna w dniu roboczym w zależności od godziny.
- Wykres 16. Przyjazdy do i wyjazdy z Krośniewic w dniu roboczym w zależności od godziny.
- Wykres 17. Przyjazdy do i wyjazdy z Kutna w poszczególnych godzinach w soboty.
- Wykres 18. Przyjazdy do i wyjazdy z Kutna w poszczególnych godzinach w niedziele.
- Wykres 19. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na miejsce (gminę) zamieszkania.
- Wykres 20. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na płeć.
- Wykres 21. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na wiek.
- Wykres 22. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na wykształcenie.
- Wykres 23. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na aktualne zajęcie.
- Wykres 24. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na dochód na jednego członka rodziny.
- Wykres 25. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na kryterium dojeżdżania do miejsca pracy i/lub nauki.
- Wykres 26. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na kryterium samodzielnego dostępu do samochodu.
- Wykres 27. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na środek transportu jakim najczęściej dokonują podróży.
- Wykres 28. Wskazanie przez respondentów badania najważniejszego postulatu przewozowego.
- Wykres 29. Wskazanie przez respondentów badania najmniej ważnego postulatu przewozowego.
- Wykres 30. Wskazanie przez respondentów badania postulatu przewozowego, którego realizacja musiałaby być poprawiona, aby rozpoczęli odbywanie podróży komunikacją zbiorową.
- Wykres 31. Zestawienie zarejestrowanych samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców.