

UCHWAŁA NR XIII/160/16
RADY POWIATU MIŃSKIEGO
z dnia 6 kwietnia 2016 r.

**w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu
zbiorowego dla Powiatu Mińskiego”**

Na podstawie art. 9 ust. 1 pkt 3 lit. a i ust. 3, art. 12 ust. 1 i ust. 2 oraz art. 13 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U z 2015 r., poz. 1440 z późn. zm.) w związku z art. 12 pkt 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2015 r., poz. 1445 z późn. zm.) uchwala się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Mińskiego”, w brzmieniu stanowiącym załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Mińskiego.

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

PRZEWODNICZĄCA
RADY POWIATU

Anna Czyżewska

AGNIESZKA UŚCIŃSKA

rad. powiatowy
Va/S/137

Załącznik do uchwały nr XIII/160/16
Rady Powiatu Mińskiego
z dnia 6 kwietnia 2016 r.

TOR

ZESPÓŁ DORADCÓW
GOSPODARCZYCH



***Plan zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego
dla Powiatu Mińskiego***

Mińsk Mazowiecki, kwiecień 2016 r.

Opracowanie pt.: „**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Mińskiego**” zostało przygotowane przez:

Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

00-095 Warszawa Pl. Bankowy 2

tel. +48 22 323 77 44 do 46

fax +48 22 468 17 73

www.zgdtor.pl zgdtor@zgdtor.net.pl

NIP 113-20-41-930, KRS 0000133090

Przygotował zespół w składzie:

Michalina Choroś

Monika Chwedaczuk

Emilia Frąckiewicz

Marcin Marecki

Paweł Rydzyński – kierownik projektu

Marcin Wojtowicz

Adam Piotr Zając

Mińsk Mazowiecki, kwiecień 2016 r.

Spis treści

OBJAŚNIENIA SKRÓTÓW	5
WSTĘP.....	6
1. CELE I ZADANIA PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO..	9
1.1 CEL GŁÓWNY I CELE WSPOMAGAJĄCE	9
1.2 ZADANIA PLANU	10
1.3 CZYNNIKI DETERMINUJĄCE KSZTAŁT SIECI PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA OBSZARZE OBJĘTYM PLANEM	11
1.4 POWIĄZANIA Z DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI	12
1.4.1 <i>Wybrane dokumenty Unii Europejskiej</i>	12
1.4.1.1 Strategia Europa 2020	12
1.4.1.2 Rozporządzenie (WE) nr. 1370/2007	13
1.4.1.3 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013	14
1.4.1.4 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1301/2013	16
1.4.1.5 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1300/2013	17
1.4.2 <i>Wybrane dokumenty krajowe</i>	18
1.4.2.1 Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym.....	18
1.4.2.2 Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności.....	18
1.4.2.3 Strategia Rozwoju Kraju 2020.....	19
1.4.2.4 Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010 – 2020	21
1.4.2.5 Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030).....	22
1.4.3 <i>Dokumenty regionalne</i>	23
1.4.3.1 Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego	23
1.4.3.2 Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku. Innowacyjne Mazowsze	26
1.4.3.3 Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego	27
1.4.3.4 Strategia Rozwoju Lokalnego Powiatu Mińskiego	29
1.4.3.5 Strategie gminne	29
1.4.3.6 Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne 34	34
1.4.3.7 Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla m.st. Warszawy	35
1.4.3.8 Uchwała Rady Warszawy w sprawie ustalenia przystanków komunikacyjnych i dworców udostępnionych dla przewoźników	36
2. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA OBSZARU WŁAŚCIWEGO DLA ORGANIZATORA.....	37
2.1 ASPEKTY OGÓLNE.....	37
2.2 TENDENCJE DEMOGRAFICZNE	38
2.3 DYNAMIKA DOCHODÓW MIESZKAŃCÓW	42
2.4 POZIOM BEZROBOCIA	43
2.5 CZYNNIKI SPOŁECZNO – GOSPODARCZE.....	44
2.6 WSKAŹNIK MOTORYZACJI	46
3. OGÓLNY STAN I KIERUNKI ROZWOJU INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ	48
3.1 INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA – STAN AKTUALNY.....	48
3.1.1 <i>Infrastruktura drogowa</i>	48
3.1.2 <i>Infrastruktura kolejowa</i>	51
3.2 KIERUNKI ROZWOJU INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ W ZATWIERDZONYCH PLANACH ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO.....	54
4. TRANSPORT PUBLICZNY NA OBSZARZE PLANU TRANSPORTOWEGO.....	65
4.1 ORGANIZACJA I STAN PRAWNY	65

4.2	PRZEWOZY O CHARAKTERZE POWIATOWYM.....	66
4.2.1	Linie autobusowe obsługiwane przez firmę PKS Mińsk Mazowiecki S.A.	66
4.2.2	Linie autobusowe obsługiwane przez firmę „BAGS” Sadoch & Gąsior Sp. J. Dobre	69
4.2.3	Linie autobusowe obsługiwane przez firmę „RAPIT” LATOWICZ – Piotr Radzio, Latowicz.....	69
4.2.4	Linie autobusowe obsługiwane przez firmę „RORBI – TOUR” (1).....	70
4.3	PRZEWOZY O CHARAKTERZE GMINNYM.....	70
4.3.1	Cegłów.....	70
4.3.2	Halinów	70
4.3.3	Jakubów.....	71
4.3.4	Kałużyn.....	71
4.3.5	Latowicz.....	71
4.3.6	Mińsk Mazowiecki (gmina wiejska).....	71
4.3.7	Mrozy	72
4.3.8	Siennica	72
4.3.9	Sulejówek	72
4.4	PRZEWOZY O CHARAKTERZE WOJEWÓDZKIM.....	73
4.4.1	Linie autobusowe obsługiwane przez firmę PKS Mińsk Mazowiecki S.A.	73
4.4.2	Inni przewoźnicy	75
4.4.3	Połączenia kolejowe o charakterze przewozów wojewódzkich.....	77
4.5	CHARAKTERYSTYKA TABORU AUTOBUSOWEGO	78
4.6	OCENA OBECNEJ OFERTY TRANSPORTU PUBLICZNEGO NA OBSZARZE PLANU TRANSPORTOWEGO.....	79
5.	PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWÓZOWYCH	81
5.1	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA	81
5.2	POWIĄZANIE FORM FINANSOWANIA Z TRYBEM WYBORU OPERATORA	81
6.	PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJÓW ŚRODKÓW TRANSPORTU.....	86
7.	ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWÓZÓW	88
7.1	DOCELOWA SIĘĆ KOMUNIKACYJNA	89
7.2	PROGNOZA LICZBY PASAŻERÓW DO 2025 ROKU.....	101
7.3	RENTOWNOŚĆ.....	104
8.	POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWÓZOWYCH	108
8.1	RELACJE I ROZKŁAD JAZDY	108
8.2	OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO.....	109
8.3	POTRZEBY OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH I OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ W ZAKRESIE USŁUG PRZEWÓZOWYCH.....	112
8.4	DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ I WĘZŁÓW KOMUNIKACYJNYCH	113
8.5	STANDARD TECHNICZNY POJAZDÓW I SPOSÓB ICH OZNAKOWANIA	117
8.6	SYSTEMY TARYFOWE.....	118
9.	PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERÓW.....	121
10.	KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	123
11.	ZASADY MONITOROWANIA REALIZACJI USŁUG PRZEWÓZOWYCH	129
12.	UZASADNIENIE WYBORU PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ	131
	SPIS TABEL, WYKRESÓW I RYSUNKÓW.....	133

Objaśnienia skrótów

B+R (B&R) - Bike and Ride
BDL - Bank Danych Lokalnych
CT - Cel tematyczny
DK - Droga krajowa
DNB - Dochód Narodowy Brutto
DSRK - Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju
DW - Droga wojewódzka
Dz. U - Dziennik Ustaw
EFRR - Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
EFS - Europejski Fundusz Spójności
EFSI - Europejskie Fundusze Strukturalne i Inwestycyjne
GDDKiA - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GUS - Główny Urząd Statystyczny
JST - Jednostka (jednostki) samorządu terytorialnego
K+R (K&R) - Kiss and Ride
KE - Komisja Europejska
KM - Koleje Mazowieckie
KPK - Krajowy Program Kolejowy
KPZK - Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju
KSRR - Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego
LCD - Liquid Crystal Display
LCS - Lokalne Centrum Sterowania
M. St. - Miasto Stołeczne
MZA - Miejskie Zakłady Autobusowe
NBP - Narodowy Bank Polski
OMW - Obszar Metropolitalny Warszawy
P+R (P&R) - Park and Ride
PKB - Produkt Krajowy Brutto
PKP - Polskie Koleje Państwowe
PKS - Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej
PLK - Polskie Linie Kolejowe
PTZ - Publiczny transport zbiorowy
PZP - Prawo zamówień publicznych
ROS - Return on sales
S.A. - Spółka akcyjna
SKM - Szybka Kolej Miejska
Sp. J. - Spółka jawna
SRK - Strategia Rozwoju Kraju
SRT - Strategia Rozwoju Transportu
TEN-T - Trans-European Transport Networks
UE - Unia Europejska
WE - Wspólnoty Europejskie
WKD - Warszawska Kolej Dojazdowa
ZTM - Zarząd Transportu Miejskiego

Wstęp

Rozwój publicznego transportu zbiorowego jest priorytetem w polityce transportowej wspólnot europejskich. Cele związane ze zmniejszeniem emisji CO₂, ograniczeniem zjawiska kongestii i poprawą warunków życia w miastach wymagają zachęcenia większej liczby podróżnych do korzystania z komunikacji zbiorowej. Dla osiągnięcia tych celów wprowadzono nowe zasady funkcjonowania przewozów zbiorowych, których podstawą są zamawiane przez właściwe organy państw członkowskich, transportowe usługi publiczne. Usługi takie są dotowane ze środków publicznych.

Przy zachowaniu procedur opisanych w przepisach prawa europejskiego i krajowego, wsparcie finansowe lub rzeczowe publicznego transportu zbiorowego nie jest traktowane jako pomoc publiczna ze wszystkimi rygorami z tym związanymi, ale jako rekompensata wyrównująca przedsiębiorstwu przewozowemu straty poniesione z tytułu świadczenia niedochodowych usług. Zasady te zostały nazwane konkurencją regulowaną i na poziomie unijnym zostały sformułowane w Rozporządzeniu (WE) 1370/2007¹ dotyczącym usług publicznych w zakresie drogowego i kolejowego transportu pasażerskiego. Opierają się one na rozdzieleniu funkcji regulacyjno-organizatorskich od działalności gospodarczej związanej ze świadczeniem usług przewozowych.

Do polskiego systemu prawnego mechanizmy konkurencji regulowanej zostały wprowadzone przez ustawę o publicznym transporcie zbiorowym (dalej: Ustawa PTZ) z dnia 16 grudnia 2010 roku², która weszła w życie 1 marca 2011 roku. Zdefiniowała ona rolę jednostek samorządu terytorialnego w procesie kształtowania usług publicznych w transporcie zbiorowym jako organizatora publicznego transportu zbiorowego i wskazała trzy podstawowe obszary zadań:

- planowanie rozwoju transportu;
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego;
- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym³.

Głównym obowiązkiem organizatora w ramach planowania jest uchwalenie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego nazywanego potocznie „planem transportowym”. Jest to nowy, dotąd niestosowany, dokument w systemie zarządzania rozwojem kraju. Nie jest on ani strategią, ani programem w rozumieniu ustawy z dnia 6 grudnia 2006 roku o zasadach prowadzenia polityki rozwoju⁴. Nie zalicza się również do kategorii programów wieloletnich, o których mowa w Ustawie z dnia 27 sierpnia 2009 roku o finansach publicznych⁵. Jego treść, zakres stosowania, formę oraz procedurę opracowywania określa jedynie ustawa o publicznym transporcie zbiorowym i akty wykonawcze do niej, w tym przede wszystkim rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia

¹Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 315/1.

² Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, Dz. U. z 2015 r. poz. 1440 z późn. zm.

³ Tamże, art. 8.

⁴ Dz. U. z 2016 r. poz. 383

⁵ Dz. U. z 2013 r. poz. 885 z późn. zm.

25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego⁶.

Plan transportowy ma rangę aktu prawa miejscowego. Jest narzędziem w ręku organizatora służącym bardziej efektywnemu i przewidywalnemu zarządzaniu regulowanym rynkiem miejskich i gminnych przewozów pasażerskich oraz usługami świadczonymi na tym rynku. Umożliwia projektowanie pożądanego stanu docelowego oraz wskazuje mechanizmy, które będą stosowane w celu lepszego dostosowania oferty przewozowej do popytu na usługi. Plan opiera się na rozstrzygnięciach strategicznych dokumentów programujących rozwój Powiatu Mińskiego. Ma więc charakter wtórny wobec obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych, nie wyznacza też ram późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. I z tego powodu nie występuje konieczność opracowywania oceny oddziaływania na środowisko planu transportowego.

Nie wszyscy organizatorzy lokalnego transportu publicznego mają obowiązek uchwalenia planu transportowego. Obowiązek taki dotyczy gminy liczącej co najmniej 50 tys. mieszkańców, a gdy występuje porozumienie między gminami przekazujące jednej z nich zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego, obowiązek ten występuje, gdy razem gminy objęte porozumieniem liczą co najmniej 80 tys. mieszkańców. W przypadku powiatu, obowiązek dotyczy jednostek liczących powyżej 80 tys. mieszkańców lub 120 tys. w przypadku powiatów objętych porozumieniem⁷. W przypadku Powiatu Mińskiego, liczącego 151 tys. mieszkańców, zachodzi zatem obowiązek sporządzenia planu transportowego.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wymaga, aby zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, plan transportowy był powiązany z dokumentami strategicznymi określającymi politykę wspólnotową państwa, regionu i poszczególnych gmin w zakresie transportu, planowania przestrzennego, ochrony środowiska, rozwoju lokalnego oraz potrzeb osób niepełnosprawnych. Wymaga się także, aby ustalenia planu transportowego uwzględniały szersze tło lokalnych problemów społeczno-gospodarczych dotyczących demografii, dochodów mieszkańców, poziomu bezrobocia, czynników determinujących rozwój gospodarczy oraz tempa motoryzacji. Zjawiska te mają wpływ na charakter i funkcjonowanie systemu publicznego transportu zbiorowego oraz jego zmiany w najbliższej perspektywie.

Obowiązek dysponowania planem transportowym przez organizatora publicznego transportu zbiorowego ma charakter ciągły. Nie dotyczy jakiegoś konkretnego i zamkniętego okresu. Jest dokumentem otwartym, który będzie aktualizowany w miarę potrzeb. W niniejszym planie, przyjęto perspektywę planowania popytu na publiczny transport zbiorowy do 2025 r.

Przyjęte w Polsce zasady tworzenia planów transportowych przez poszczególnych organizatorów zakładają ich hierarchiczny układ. W planie transportowym przyjmowanym na szczeblu powiatowym należy uwzględniać zapisy adekwatnych planów transportowych opracowywanych przez marszałka, w tym przypadku marszałka województwa mazowieckiego⁸.

⁶ Dz. U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684.

⁷ Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, art. 9.

⁸ Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym..., art. 11, ust. 1, pkt. 3.

Wskazane w Rozdziale 1 Cel główny i Cele wspomagające planu są zgodne ze strategiami rozwoju oraz z aktami normatywnymi dotyczącymi zagospodarowania przestrzennego Powiatu Mińskiego oraz gmin leżących na jego terenie, jak również analogicznych dokumentów Unii Europejskiej, Polski oraz Województwa Mazowieckiego.

1. Cele i zadania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

1.1 Cel główny i cele wspomagające

Celem głównym planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego obejmującego obszar właściwy dla organizatora transportu, Powiatu Mińskiego, jest tworzenie efektywnego systemu komunikacji publicznej przyczyniającego się do trwałego podnoszenia jakości życia w mieście zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. System ten będzie kształtowany w oparciu o:

- rozwiązania racjonalne ekonomicznie;
- uwzględnienie oczekiwań społecznych, dotyczących zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego;
- wykorzystywanie różnych środków transportu;
- promowanie środków transportu przyjaznych dla środowiska i wyposażonych w nowoczesne rozwiązania techniczne.

Cel główny będzie realizowany poprzez osiągnięcie następujących celów wspomagających planu:

1. Świadczenie usług publicznych w przewozach zbiorowych w taki sposób, aby tworzyły one realną alternatywę dla motoryzacji indywidualnej.
2. Integrację publicznego transportu zbiorowego w wymiarze przestrzennym i tworzącą spójną ofertę z udziałem różnych form transportu, w tym przewozów kolejowych oraz różnych kategorii przewozów: gminnych, powiatowych i wojewódzkich.
3. Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko poprzez wprowadzanie rozwiązań i technologii trakcyjnych, zmniejszających hałas oraz emisję zanieczyszczeń do środowiska, np. w postaci rozwoju przewozów autobusami z silnikami wyposażonymi w proekologiczne systemy napędowe (np. silniki elektryczne, systemy hybrydowe).
4. Zapewnienie dostępności do usług transportu publicznego, w tym dla osób niepełnosprawnych.
5. Utrzymanie mobilności na terenach zurbanizowanych poprzez m.in. ograniczanie zjawiska kongestii⁹.
6. Organizowanie i finansowanie publicznego transportu zbiorowego zgodnie z zasadami konkurencji regulowanej.
7. Poprawę bezpieczeństwa w transporcie poprzez zmniejszenie liczby kolizji i wypadków drogowych.

⁹ Kongestia oznacza „zatłoczenie na szlakach komunikacyjnych”. Synonimami tego pojęcia używanymi w języku codziennym są: paraliż komunikacyjny, zator czy potocznie „korek”. Zakres pojęcia dotyczy wszystkich sytuacji, w których występują jakiegokolwiek ograniczenia przepustowości.

8. Zapewnienie powiązań komunikacją zbiorową terenów miejskich z obszarami podmiejskimi, adekwatnie do występowania zjawiska suburbanizacji¹⁰.

Cele te są zgodne ze aktami normatywnymi i dokumentami strategicznymi formułowanymi na szczeblu gminnym, wojewódzkim, krajowym oraz Unii Europejskiej (zob. więcej – pkt. 1.4).

1.2 Zadania planu

Plan transportowy jest aktem wykonawczym Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym¹¹. W myśl przepisów wynikających z tej ustawy, plan transportowy ma pełnić funkcje regulacyjne w odniesieniu do rynku usług przewozowych, któremu jest dedykowany i z uwzględnieniem miejscowej specyfiki przenosić na jego grunt zasady konkurencji regulowanej, wypracowane na poziomie unijnym i krajowym.

Dlatego z Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wynikają szczegółowe zadania planu transportowego, w tym przede wszystkim:

- określenie obszaru funkcjonowania sieci komunikacyjnej, na którym jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- ocena potrzeb przewozowych ludności, z uwzględnieniem m.in. lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia obszaru objętego planem i dostępności transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych;
- wykazanie źródeł i form finansowania publicznego transportu zbiorowego na obszarze organizatora;
- opis organizacji publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze, z uwzględnieniem możliwości wyboru przez podróżnych różnych środków transportu (w tym – z opisem dostępności i stanu infrastruktury transportowej);
- sformułowanie zasad organizacji publicznego transportu zbiorowego (w tym – przewidywane zasady wyboru operatorów realizujących przewozy na zlecenie organizatora);
- wskazanie pożądanego przez podróżnych i możliwego do wykonania standardu usług, z uwzględnieniem takich czynników jak m.in. dostępność do infrastruktury przystankowej, rozwój systemów informacji pasażerskiej, dostępność taboru komunikacyjnego dla osób niepełnosprawnych;

¹⁰ Suburbanizacja (ang. suburb – przedmieście) oznacza zjawisko wyludniania się centralnych części miasta na rzecz rozwoju strefy podmiejskiej. W wyniku tego procesu następuje rozwój infrastruktury mieszkaniowej, usługowo-handlowej i transportowej na obrzeżach miasta lub poza nim.

¹¹ Dz. U. 2015, poz. 1440 z późn. zm.

- określenie kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem takich czynników jak m.in. miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, potrzeby wynikające ze specyfiki społecznej, gospodarczej i demograficznej właściwego obszaru, działania związane z ochroną środowiska naturalnego, rentowność komunikacji publicznej.

1.3 Czynniki determinujące kształt sieci publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem

Kształt sieci publicznego transportu zbiorowego jest wynikiem oddziaływania wielu potrzeb i możliwości ich realizacji. Determinują go obiektywne czynniki oraz procesy zachodzące równolegle, które mają trwały wpływ na usługi przewozów zbiorowych. W przypadku Powiatu Mińskiego należą do nich przede wszystkim:

- Fakt bliskiego sąsiedztwa Warszawy: część Powiatu Mińskiego wchodzi w skład Obszaru Metropolitalnego Warszawy – do OMW zalicza się gminy: Dębe Wielkie, Halinów, Mińsk Mazowiecki (miasto + gm. wiejska) oraz Sulejówek;
- Tendencje demograficzne – zwłaszcza zjawisko suburbanizacji w gminach położonych najbliżej Warszawy;
- Uwarunkowania ustrojowe związane z podziałem administracyjnym kraju i kompetencjami jednostek samorządu terytorialnego w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego;
- Układ sieci transportowej (drogowej i kolejowej) w Powiecie i wykonywane w oparciu o nią usługi przewozów zbiorowych, dostępne dla mieszkańców obszaru objętego planem transportowym;
- Dynamika dochodów mieszkańców;
- Sytuacja na rynku pracy;
- Aktywność gospodarcza w regionie;
- Rozwój motoryzacji indywidualnej;
- Kierunki zagospodarowania przestrzennego w skali kraju i poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego;
- Potrzeba ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne, połączona z realizacją programów ochrony środowiska;
- Uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych.

Planowanie publicznego transportu zbiorowego wymaga, aby zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju uwzględniać te wszystkie determinanty w opracowywaniu planu transportowego.

1.4 Powiązania z dokumentami strategicznymi

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu, jego cele i kierunki, wynikają z potrzeb danych społeczności, jednocześnie będąc w zgodzie z dokumentami różnych szczebli w zakresie kreowania zarówno rozwoju samych jednostek administracyjnych, które obejmują, jak i sektora transportu jako takiego. W tym pierwszym zakresie, Plan opiera się na rozstrzygnięciach dokumentów strategicznych programujących rozwój terenów, których dotyczy: zarówno tylko ich dotyczących, jak i większych jednostek podziału administracyjnego, w skład których wchodzi. Jednocześnie będąc dokumentem sektorowym, założenia

i rozwiązania Planu nie mogą znacząco wychodzić poza zapisy dokumentów kształtujących politykę w zakresie transportu na różnych szczeblach: unijnym, krajowym oraz regionalnym.

Niniejsze opracowanie jest zgodne z wytycznymi aktów normatywnych i dokumentów strategicznych uchwalonych na szczeblu unijnym, krajowy i regionalnym, podejmujących problematykę transportu. Poniżej przedstawiono analizę głównych dokumentów wskazanych powyżej szczebli pod kątem zapisów związanych z rozwojem tego sektora. Postulaty zapisane w niniejszym planie transportowym stanowią wyjście wprost zapisom przeanalizowanych poniżej dokumentów unijnych, krajowych i regionalnych.

1.4.1 Wybrane dokumenty Unii Europejskiej

Do najważniejszych dokumentów związanych z „Planem zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Mińskiego” należą na poziomie europejskim:

1. Strategia Europa 2020;
2. Rozporządzenie (WE) nr. 1370/2007
3. Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) dotyczące zasad wydatkowania środków w ramach Europejskich Funduszy Strukturalnych i Inwestycyjnych (EFSI), które to fundusze będą głównym motorem inwestycyjnym sektora JST w Polsce w perspektywie 2014-2020.

1.4.1.1 Strategia Europa 2020

„Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającemu włączeniu społecznemu” jest obecnie realizowanym, długookresowym programem rozwoju społeczno-gospodarczego Unii Europejskiej. Dokument przyjęty przez Radę Europejską 17 czerwca 2010 r. zastąpił tym samym realizowaną wcześniej Strategię Lizbońską. Nowa strategia nie jest przy tym zarzuceniem kierunków zarysowanych w poprzednim dokumencie. „Europa 2020” jest zarówno kontynuacją wizji rozwoju przedstawionej w poprzednim dokumencie, jak i próbą odpowiedzi na słabości europejskiej gospodarki, które szczególnie uzewnętrznili się podczas ostatnich lat kryzysowych. Nowy program, przy zachowaniu fundamentalnych celów, ma oprzeć się na nowych fundamentach i być realizowany za pomocą zmienionych narzędzi. W szczególności najważniejszy cel reform, jakim jest przyspieszenie wzrostu gospodarczego i zwiększenie zatrudnienia w Unii

Europejskiej, nie uległ zmianie, jednakże zaproponowany model europejskiej społecznej gospodarki rynkowej w większym niż dotychczas stopniu ma się opierać na trzech współzależnych i wzajemnie uzupełniających się priorytetach:

- Inteligentnego wzrostu – czyli rozwoju gospodarki opartej na wiedzy i innowacjach.
- Zrównoważonego wzrostu – czyli transformacji w kierunku gospodarki niskoemisyjnej, efektywniej korzystającej z zasobów i konkurencyjnej.
- Wzrostu sprzyjającego wyłączeniu społecznemu – czyli wspieraniu gospodarki charakteryzującej się wysokim poziomem zatrudnienia i zapewniającej spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną.

Dla monitorowania postępów w realizacji strategii wyznaczono pięć celów rozwojowych, planowanych do osiągnięcia na poziomie wspólnotowym w roku 2020. Jednocześnie Komisja Europejska opracowała zintegrowane wytyczne będące zestawem ogólnych zaleceń dla krajów członkowskich w różnych obszarach polityk gospodarczych, tak aby ich realizacja doprowadziła do szybkiego osiągnięcia głównych celów strategii „Europa 2020”. Ponadto przez państwa członkowskie UE opracowane zostały Krajowe Programy Reform oraz przygotowane przez KE inicjatywy przewodnie, które mają być instrumentami realizacji celów strategii „Europa 2020”.

W zakresie polityki transportowej, cel, jakim jest tworzenie sprawnego systemu transportowego, mającego być odpowiedzią na zwiększoną mobilność, oraz być narzędziem w budowaniu rozwoju, wzmacniania połączeń oraz zwiększania rynku wewnętrznego pozostał bez zmian. Jednakże zgodnie z ramami strategii „Europa 2020” dalszy rozwój europejskiej sieci infrastruktury transportowej powinien być nastawiony na stworzenie systemu transportowego cechującego się efektywnym wykorzystaniem zasobów. Powinien się on opierać na innowacyjnych rozwiązaniach i uwzględniać kwestie zmiany klimatu, wyzwań środowiskowych oraz spójności terytorialnej.

Ponadto kwestie transportu wpisano w czwarty priorytet (inicjatywę przewodnią): „Europa efektywnie korzystająca z zasobów” – projekt na rzecz uniezależnienia wzrostu gospodarczego od wykorzystania zasobów, przejścia na gospodarkę niskoemisyjną, większego wykorzystania odnawialnych źródeł energii, modernizacji transportu oraz propagowania efektywności energetycznej. Tym samym założono ogólną politykę rozwoju europejskiej sieci transportowej, zapewniającej spójność UE przy jednoczesnym wykorzystaniu bardziej pro środowiskowych rozwiązań w tym zakresie.

1.4.1.2 Rozporządzenie (WE) nr. 1370/2007¹²

Jest to zasadniczy dokument, regulujący funkcjonowanie przewozów zbiorowych na obszarze UE. Ich podstawą są transportowe usługi publiczne, zamawiane przez właściwe organy państw członkowskich, głównie jednostki samorządu terytorialnego. Usługi takie są dotowane ze środków publicznych. Przy zachowaniu procedur opisanych w przepisach prawa europejskiego i krajowego, wsparcie finansowe lub rzeczowe nie jest traktowane jako pomoc

¹² ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 1370/2007 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70

publiczna ze wszystkimi rygorami z tym związanymi, ale jako rekompensata wyrównująca przedsiębiorstwu przewozowemu straty poniesione przy świadczeniu niedochodowych usług.

Zasady te zostały nazwane konkurencją regulowaną i na poziomie unijnym zostały sformułowane w Rozporządzeniu jw., dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego. Ich zasadniczą przesłanką jest rozdzielenie funkcji regulacyjno-organizatorskich od działalności gospodarczej związanej ze świadczeniem usług przewozowych.

1.4.1.3 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013

Jest to rozporządzenie opisujące najważniejsze uwarunkowania dystrybucji środków pomocowych UE w okresie 2014 – 2020. Rozporządzenie to definiuje zasady dystrybucji środków w ramach Europejskich Funduszy Strukturalnych i Inwestycyjnych (EFIS), które to fundusze będą głównym motorem inwestycyjnym na kolei w perspektywie 2014 – 2020. Dla dalszych analiz dotyczących potencjalnych źródeł finansowania inwestycji związanych z rozwojem sieci kolejowych główne znaczenie ma artykuł 9 tegoż Rozporządzenia.

W artykule tym wyjaśnione zostaje, że cele w nim opisane mają przyczynić się do realizacji unijnej strategii na rzecz inteligentnego, zrównoważonego wzrostu sprzyjającego włączeniu społecznemu (czyli realizacji Strategii Europa 2020). W artykule tym podkreśla się również, iż opisane cele mają również służyć realizacji szczególnych zadań funduszy zgodnie z ich celami określonymi w Traktatach, w tym spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej. Przytoczone w Artykule 9 cele tematyczne są następujące:

1. Wzmacnianie badań naukowych, rozwoju technologicznego i innowacji;
2. Zwiększenie dostępności, stopnia wykorzystania i jakości technologii informacyjno-komunikacyjnych;
3. Podnoszenie konkurencyjności małych i średnich przedsiębiorstw;
4. Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach;
5. Promowanie dostosowania do zmian klimatu, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem;
6. Zachowanie i ochrona środowiska oraz promowanie efektywnego gospodarowania zasobami;
7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych;
8. Wspieranie zatrudnienia i mobilności pracowników;
9. Wspieranie włączenia społecznego i walka z ubóstwem;
10. Inwestowanie w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie;
11. Wzmacnianie potencjału instytucjonalnego i skuteczności administracji publicznej.

Cele te obejmują cały zakres merytoryczny, w ramach którego będzie możliwe pozyskanie dofinansowania w krajach członkowskich UE po spełnieniu określonych w Rozporządzeniach kierunkowych (dedykowanych poszczególnym funduszom) warunków. Dla inwestycji infrastrukturalnych związanych z obszarem transportu fundamentalne znaczenie mają cele: 4 oraz 7.

Tabela 1. Priorytety Inwestycyjne w ramach Celu Tematycznego 4

Nazwa CT	Priorytety inwestycyjne
4. Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach	4.1 Wspieranie wytwarzania i dystrybucji energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych
	4.2 Promowanie efektywności energetycznej i korzystania z odnawialnych źródeł energii w przedsiębiorstwach
	4.3 Wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze publicznej, w tym w budynkach publicznych, i w sektorze mieszkaniowym
	4.4 Rozwijanie i wdrażanie inteligentnych systemów dystrybucji działających na niskich i średnich poziomach napięcia
	4.5 Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu
	4.7 Promowanie wykorzystywania wysokosprawnej kogeneracji ciepła i energii elektrycznej w oparciu o zapotrzebowanie na ciepło użytkowe

Źródło: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013

Tabela 2. Priorytety Inwestycyjne w ramach Celu Tematycznego 7

Nazwa CT	Priorytety inwestycyjne
7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych	7.1 Wspieranie rozwoju multimodalnego Jednolitego Europejskiego Obszaru Transportowego (Single European Transport Area – SEA) poprzez inwestycje w sieci TEN-T
	7.2 Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T
	7.3 Rozwój przyjaznych dla środowiska, w tym „cichych” (low-noise) i niskoemisyjnych systemów transportu, włączając transport

Nazwa CT	Priorytety inwestycyjne
	śródlądowy, morski, porty, połączenia multimodalne i infrastrukturę lotniskową w celu promowania zrównoważonej regionalnej i lokalnej mobilności
	7.4 Rozwój i rehabilitacja kompleksowego, nowoczesnego i interoperacyjnego systemu transportu kolejowego
	7.5 Zwiększenie efektywności energetycznej i bezpieczeństwa dostaw poprzez rozwój inteligentnych systemów dystrybucji, magazynowania i przesyłu energii oraz poprzez integrację rozproszonego wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych

Źródło: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013

Przechodząc do uwarunkowań związanych z poszczególnymi funduszami, które mogą finansować inwestycje infrastrukturalne, w tym z zakresu rozwoju transportu na terenie powiatu mińskiego, zapisane są one w dwóch kolejno omówionych poniżej Rozporządzeniach.

1.4.1.4 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1301/2013¹³

Omówione zostaną poniżej treści określające zakres oraz warunki przyznawania wsparcia na realizację przedsięwzięć infrastrukturalnych w oparciu o Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego. W Rozdziale I pt.: Wspólne przepisy, w Artykule 1 zaznaczono, że rozporządzenie to ustanawia zadania Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), zakres wsparcia udzielanego w jego ramach w odniesieniu do celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia” i celu „Europejska współpraca terytorialna” oraz przepisy szczegółowe dotyczące wsparcia z EFRR w ramach celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia”.

W Artykule 2 określono ogólnie zadania EFRR, stwierdzając, że fundusz ten przyczynia się do finansowania wsparcia mającego na celu zwiększenie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej. Dokonuje się tego poprzez niwelowanie głównych dysproporcji regionalnych w Unii poprzez zrównoważony rozwój oraz dostosowanie strukturalne regionalnych gospodarek, w tym przekształcaniu upadających regionów przemysłowych i regionów opóźnionych w rozwoju.

Natomiast w Artykule 3 enumeratywnie wymienione zostały priorytety inwestycyjne, które wspiera EFRR. Wśród nich znajdują się inwestycje w infrastrukturę zapewniającą

¹³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1301/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i przepisów szczególnych dotyczących celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia” oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006.

obywatelom podstawowe usługi w dziedzinie energetyki, środowiska i transportu. W artykule 5 Rozporządzenia dotyczącego EFRR są wymienione Cele Tematyczne, które ten Fundusz wspiera. Wśród nich znajdują się oczywiście CT nr 4 i 7 wraz ze wszystkimi priorytetami inwestycyjnymi zaprezentowanymi powyżej.

1.4.1.5 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1300/2013

Oprócz EFRR, w Polsce inwestycje infrastrukturalne w obrębie perspektywy finansowej 2014 – 2020 będzie wspierał również Fundusz Spójności, którego dotyczy Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1300/2013¹⁴.

*Zgodnie z decyzją Komisji Europejskiej, Fundusz Spójności jest przeznaczony dla państw członkowskich, których dochód narodowy brutto (DNB) na mieszkańca wynosi mniej niż 90% średniego DNB w UE. Jego celem jest zredukowanie dysproporcji gospodarczych i społecznych oraz promowanie zrównoważonego rozwoju. Na mocy rozporządzenia w sprawie wspólnych przepisów, Fundusz Spójności podlega teraz takim samym zasadom programowania, zarządzania i monitorowania jak EFRR i EFS. W latach 2014–2020 z Funduszu Spójności skorzystają: Bułgaria, Chorwacja, Cypr, Czechy, Estonia, Grecja, Litwa, Łotwa, Malta, **Polska**, Portugalia, Rumunia, Słowacja, Słowenia i Węgry¹⁵.*

Artykuł 2 tego Rozporządzenia wskazuje, że Fundusz Spójności skoncentrowany jest na wsparciu inwestycji na rzecz środowiska, włączając w to dziedziny związane ze zrównoważonym rozwojem oraz energią niosące ze sobą korzyści dla środowiska; jak również sieci TEN-T, zgodnie z wytycznymi przyjętymi rozporządzeniem (UE) nr 1315/2013.

W Artykule 4 zapisano z kolei, jakie Programy Inwestycyjne wspierać będzie Fundusz Spójności. Należą do nich dwa związane z sektorem transportu:

1. wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach poprzez:
 - wspieranie wytwarzania i dystrybucji energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych;
 - promowanie efektywności energetycznej i korzystania z odnawialnych źródeł energii w przedsiębiorstwach;
 - wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze publicznej, w tym w budynkach publicznych i w sektorze mieszkaniowym;
 - rozwijanie i wdrażanie inteligentnych systemów dystrybucji działających na niskich i średnich poziomach napięcia;
 - promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu;
 - promowanie wykorzystywania wysokosprawnej kogeneracji ciepła i energii elektrycznej w oparciu o zapotrzebowanie na ciepło użytkowe.

¹⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1300/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Funduszu Spójności i (FS) uchylające rozporządzenie (WE) nr 1084/2006.

¹⁵ źródło: http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-anutshell/index_pl.Htm [05.01.2015]

2. promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej poprzez:

- wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T;
- rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej;
- rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego wysokiej jakości oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu.

1.4.2 Wybrane dokumenty krajowe

1.4.2.1 Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym

Dokument ten, kluczowy z punktu widzenia niniejszego opracowania – który w dalszej jego części będzie jeszcze wielokrotnie przytaczany – określa następujące zadania jednostek samorządu terytorialnego w zakresie publicznego transportu zbiorowego:

- planowanie, w szczególności opracowywanie *planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego*, zwanych dalej *planami transportowymi*;
- organizowanie;
- zarządzanie.

Ustawa PTZ określa również (art. 9), że Plan transportowy jest aktem prawa miejscowego, umożliwiającym projektowanie pożądanego stanu docelowego oraz wskazującym mechanizmy, które będą stosowane w celu jego osiągnięcia. Szczegółowe powiązania z ustawą opisano we wcześniejszych punktach.

1.4.2.2 Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności

Dokument ten jest, zgodnie z przepisami Ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju z dnia 6 grudnia 2006 r. (art. 9 ust 1), dokumentem określającym główne trendy, wyzwania i scenariusze rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz kierunki przestrzennego zagospodarowania kraju, z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju, obejmującym okres co najmniej 15 lat. Strategia stanowi najszerzy i najbardziej ogólny element nowego systemu zarządzania rozwojem kraju, a jej założenia zostały określone w ustawie o zasadach prowadzenia polityki rozwoju kraju oraz w przyjętym przez Radę Ministrów 27 kwietnia 2009 r. dokumencie pn. „Założenia systemu zarządzania rozwojem Polski”. Horyzontem czasowym, przyjętym przy konstruowaniu Strategii, jest rok 2030.

Głównym celem nakreślonym w dokumencie jest poprawa życia Polaków. Osiągnięcie tego celu powinno być mierzone, z jednej strony, wzrostem produktu krajowego brutto (PKB) na mieszkańca (PKB per capita), a z drugiej – zwiększeniem spójności społecznej oraz zmniejszeniem nierównomierności o charakterze terytorialnym, jak również skalą skoku

cywilizacyjnego społeczeństwa oraz innowacyjności gospodarki w stosunku do innych krajów.

Aby osiągnąć niniejszy cel wskazano przeprowadzenie działań w trzech wyodrębnionych obszarach strategicznych:

- konkurencyjności i innowacyjności gospodarki;
- równoważenia potencjału rozwojowego regionów;
- efektywności i sprawności państwa.

Tak określonym obszarom zadaniowym w dalszej kolejności przyporządkowano cele strategiczne oraz podzielone tematycznie kierunki interwencji.

W obszarze równoważenia potencjałów rozwojowych regionów, DSRK 2030 kładzie nacisk na następujące cele strategiczne i kierunki interwencji:

- Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych;
- Zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego.

Ostatni wskazany cel strategiczny numer 9 jest celem, w którym wskazano działania związane z sektorem transportu. Wskazane główne kierunki interwencji i działania mające przełożyć się na osiągnięcie wskazanego celu to m.in.

- Wprowadzenie regulacji prawnych zobowiązujących zarządców infrastruktury funkcjonujących w różnych gałęziach transportu, do współpracy w zakresie planowania i realizacji inwestycji.
- Wdrożenie regulacji prawnych umożliwiających i usprawniających głównie integrację taryfową, biletową i infrastrukturalną różnych gałęzi transportu.
- Podjęcie działań na rzecz upłynnienia ruchu transportu miejskiego, zapewnienie dogodnych przesiadek, lepsza koordynacja środków transportu zbiorowego, integracja systemów taryfowych, podniesienie jakości oferty transportu publicznego.

1.4.2.3 Strategia Rozwoju Kraju 2020

Przyjęta we wrześniu 2012 roku przez Radę Ministrów Strategia Rozwoju Kraju 2020 zastąpiła SRK 2007 – 2015, stając się główną strategią rozwojową Polski w średnim horyzoncie czasowym, czyli do 2020 r. SRK 2020 jest elementem nowego systemu zarządzania rozwojem kraju, którego fundamenty zostały określone w znowelizowanej Ustawie z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz w przyjętym przez Radę Ministrów 27 kwietnia 2009 r. dokumencie pn. Założenia systemu zarządzania rozwojem Polski.

Dokument wskazuje najważniejsze zadania państwa, które należy podjąć w najbliższych latach, by przyspieszyć rozwój kraju i osiągnąć zakładane cele społeczno-gospodarcze. Oprócz bezpośredniego wskazania strategicznych celów rozwoju kraju, dokument zawiera bezpośrednie sposoby dojścia do założonych celów rozwojowych. Ponadto, strategia

przedstawia scenariusz rozwojowy wynikający m.in. z rozpoznania barier i zagrożeń oraz diagnozy istniejących potencjałów, jak też możliwości sfinansowania zaprojektowanych działań rozwojowych.

Celem głównym SRK 2020 jest wzmocnienie i wykorzystanie gospodarczych, społecznych i instytucjonalnych potencjałów, zapewniających szybszy i zrównoważony rozwój kraju oraz poprawę jakości życia ludności.

W ramach Strategii wskazano trzy główne obszary, wokół których koncentrować się będą cele realizacyjne i działania rozwojowe:

- Sprawne i efektywne państwo;
- Konkurencyjna gospodarka;
- Spójność społeczna i gospodarcza.

Kontynuowanie działań w zakresie polityki transportowej, a zwłaszcza rozwój systemu transportowego, został przywołany w zakresie zadań związanych z podniesieniem konkurencyjności gospodarki (zwiększenie efektywności transportu, poprawa dostępności komunikacyjnej), jak i polepszenia spójności społecznej i terytorialnej (integracja transportu publicznego).

W szczególności, jednym z Celów Strategicznych SRK 2020 jest Cel 7, pn. „Zwiększenie efektywności transportu”, dla którego przedstawiono diagnozę opartą na założeniu, iż transport należy do głównych czynników wpływających na rozwój gospodarczy kraju. Dostępność infrastruktury transportowej o odpowiednich parametrach pozwala na wzajemne oddziaływanie lepiej rozwiniętych regionów z tymi rozwiniętymi słabiej. Pada w tym dokumencie stwierdzenie, że infrastruktura transportowa stanowi jeden ze słabiej rozwiniętych elementów polskiej gospodarki i jednocześnie nie jest dostosowana do poziomu i potrzeb przedsiębiorczości i mobilności mieszkańców Polski, jak również intensywności produkcji.

Jako główne problemy w tym względzie, wymienione zostały:

- duży stopień zużycia wielu elementów infrastruktury liniowej i punktowej,
- występowanie wąskich gardeł i brakujących ogniw,
- nierównomierność regionalnego rozmieszczenia i dostępności sieci,
- brak sieci dostosowanych do dużej prędkości ruchu,
- brak ciągłości klasy technicznej połączeń między aglomeracjami,
- słabość elementów infrastruktury i systemów integrujących różne rodzaje sieci,
- uciążliwość wielu elementów sieci dla mieszkańców i środowiska naturalnego,
- nieliczne elementy lub brak inteligentnych i innowacyjnych rozwiązań.

Na tej podstawie postawiony został cel główny w perspektywie do roku 2020, jakim jest zwiększenie zewnętrznej i wewnętrznej (międzyregionalnej i lokalnej) dostępności terytorialnej.

W obszarze tego celu Strategia definiuje następujące kierunki interwencji:

- Zwiększenie efektywności zarządzania w sektorze transportowym;

- Modernizacja i rozbudowa połączeń transportowych;
- Udrożnienie obszarów miejskich.

1.4.2.4 Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010 – 2020

Jest to dokument określający cele i sposoby działania podmiotów publicznych w szczególności rządu i samorządów województw, w odniesieniu do polskiej przestrzeni dla osiągnięcia strategicznych celów rozwoju kraju. Celem strategicznym polityki regionalnej, określonym

w KSRR, jest efektywne wykorzystywanie specyficznych regionalnych oraz terytorialnych potencjałów rozwojowych dla osiągania celów rozwoju kraju – wzrostu, zatrudnienia i spójności w horyzoncie długookresowym. Okres obowiązywania KSRR wyznaczony jest do roku 2020. Taki horyzont czasowy pozwolił na wdrożenie wielu proponowanych instrumentów i jednocześnie obejmuje całą przyszłą perspektywę finansową UE (2014-2020). Jest to istotne dla sposobu wykorzystywania środków Unii Europejskiej w ramach koncepcji nowej polityki regionalnej zawartej w tym dokumencie.

KSRR ustala trzy cele szczegółowe do 2020 roku:

- Wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów,
- Budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie procesom marginalizacji na obszarach problemowych,
- Tworzenie warunków dla skutecznej, efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego modyfikuje dotychczasowe podejście do planowania i prowadzenia polityki regionalnej w Polsce, a w konsekwencji – do zarządzania różnymi politykami publicznymi mającymi wpływ na osiąganie celów określonych w stosunku do terytoriów, których dotyczą. Modyfikacja podejścia skupia się na współpracy, koordynacji, efektywności, monitorowaniu i ewaluacji, w zakresie takim jak:

- odejście od postrzegania polityki regionalnej wyłącznie przez zróżnicowania przestrzenne mierzone na poziomie regionów, na rzecz wykorzystania potencjałów endogenicznych terytoriów dla osiągania celów rozwoju kraju – kreowania wzrostu, zatrudnienia i spójności;
- odejście od podziału na polityki inter- i intraregionalną, na rzecz jednej, wspólnej polityki (ze wspólnymi priorytetami), określającej cele w odniesieniu do terytorium dla wszystkich podmiotów publicznych; każdy z tych podmiotów realizuje inne zadania zgodnie ze sferą swojej kompetencji;
- wprowadzenie nowych instrumentów partnerstwa i koordynacji działań ukierunkowanych terytorialnie – Kontraktu Terytorialnego;
- racjonalizacja systemu zarządzania i finansowania polityk publicznych, przez określenie najbardziej efektywnego poziomu dostarczania usług publicznych;
- zwiększenie efektywności polityki regionalnej m.in. przez szerokie zastosowanie zasady warunkowości i mechanizmów konkurencji w dostępie do środków publicznych jako nagrody opartej o realizację założonych wskaźników rzeczowych;

- przemodelowanie systemu finansowania polityki regionalnej przez oparcie go o wieloletni plan finansowy i kontrakty terytorialne.

Nowe postrzeganie polityki rozwoju, w którym to region staje się głównym poziomem planowania i realizacji celów rozwojowych, przełożyło się na wskazanie jako głównych motorów rozwoju tychże regionów – a w dalszej kolejności: kraju – ich największych ośrodków miejskich wraz z ich obszarami funkcjonalnymi. Ten ogólny kierunek determinuje przedstawione w dokumencie kierunki działań w poszczególnych sektorach, w tym transporcie. W szczególności, stwierdzono, iż jednym z najważniejszych elementów poprawy standardu transportu publicznego jest skrócenie czasu dojazdu do miast wojewódzkich.

Innym z priorytetów transportowych zawartych w dokumencie jest dążenie do poprawy dostępności komunikacyjnej głównych ośrodków miejskich, a także ośrodków subregionalnych (w opracowaniu mianem ośrodków subregionalnych określa się miasta o liczbie ludności powyżej 20 tys. mieszkańców, nie będących stolicami województw). Inne kluczowe wskazywane kierunki to działania na rzecz poprawy jakości połączeń centrów z zapleczem regionów (zarówno z miastami subregionalnymi, jak i obszarami wiejskimi), poprzez rozbudowę infrastruktury, a także przez rozwijanie i integrowanie systemów transportu publicznego.

1.4.2.5 Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030)

KPZK 2030 definiuje polityki przestrzenne Polski w perspektywie najbliższych 20 lat, łącząc planowanie przestrzenne z planowaniem społeczno-gospodarczym. Jednym z 6 celów strategicznych KPZK jest poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.

W szczególności w ramach Celu 3 KPZK 2030 („Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej”) zwrócono uwagę, że jedną z głównych wad sieci transportowej w kraju jest postępująca jej degradacja, powodująca wewnętrzny podział kraju na tereny lepiej skomunikowane wewnętrznie, sub- i ponadregionalnie oraz na te, które są coraz bardziej wyobcowane i poza zasięgiem funkcjonującej infrastruktury transportowej.

KPZK 2030 zwraca uwagę, że rozwój poszczególnych rodzajów transportu, po okresie całkowitej zapaści na początku lat 90. XX w., następował i, co więcej, następuje nadal niezależnie od siebie, co prowadzi systemowo do całkowitego braku rozwiązań intermodalnych. W konsekwencji, skutkuje to nadmierną eksploatacją dróg, brakuje koordynacji, generowane są znaczące koszty wewnętrzne związane z obciążeniem dla środowiska naturalnego, co z kolei jest związane z emisją CO₂. Problemy transportowe zostały określone jako główne bariery rozwojowe dużych i średnich ośrodków. Jako preferowane kierunki działań wskazano poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych.

KPZK do 2030 r. zakłada następujące, kluczowe działania w zakresie polityki przestrzennej w obszarze transportu (wskazano postulaty istotne z punktu widzenia tego opracowania):

- Zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu;

- Poprawa dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego;
- Utworzenie zintegrowanego multimodalnego systemu transportowego.

1.4.3 Dokumenty regionalne

1.4.3.1 *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego*

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego, przyjęty dnia 3 listopada 2014 r. uchwałą Nr 217/14 przez Sejmik Województwa Mazowieckiego, jest dokumentem wiodącym, określającym główne cele i kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2014–2030 w przewozach o charakterze wojewódzkim, realizowanego w ramach użyteczności publicznej. Ustawa PTZ (art. 11) stwierdza jednoznacznie, że w projekcie planu transportowego opracowanym przez starostę (bądź zarząd związku powiatów) uwzględnia się ogłoszony plan transportowy opracowany przez marszałka województwa.

Biorąc pod uwagę zapisy dokumentu, jedno z najważniejszych wniosków zawartych w wojewódzkim planie transportowym, wyznaczających kluczowe postulaty dla planu transportowego dla Powiatu Mińskiego, są następujące:

- Głównym problemem sieci drogowej jest jej niska wydolność i wyczerpanie przepustowości większości odcinków dróg krajowych i niektórych wojewódzkich oraz ich stan techniczny;
- W zakresie linii kolejowych, na niektórych z nich występują problemy z przepustowością, w tym na linii nr 2 na odcinku Warszawa Rembertów – Mińsk Mazowiecki;
- Gorsza w stosunku do transportu autobusowego, dostępność do stacji i przystanków kolejowych;
- Nierównomierna oferta przewozowa w poszczególnych regionach województwa.

Biorąc pod uwagę m.in. powyższe kwestie oraz przede wszystkim ciągły wzrost liczby podróży pomiędzy miastami, a miejscowościami względem nich ościennymi, zgodnie z zapisami planu podejmowane będą działania mające na celu poprawę jakości oferty transportowej, m.in. stanu taboru obsługującego poszczególne linie komunikacyjne oraz standardów usług przewozowych (częstotliwość, cykliczność, pojemność, niezawodność) w połączeniu

z prowadzonymi działaniami mającymi na celu poprawę infrastruktury transportowej, punktowej i liniowej.

Mając to na uwadze, oraz w celu określenia sieci komunikacyjnej, na której będą wykonywane przewozy użyteczności publicznej, w Planie zidentyfikowano następujące priorytety działań dotyczące przewozów wojewódzkich:

- Priorytet I: zapewnienie połączeń komunikacyjnych ośrodków regionalnych (Płock, Radom) i subregionalnych (Ciechanów, Ostrołęka, Siedlce) z Warszawą;

- Priorytet II: zapewnienie połączeń komunikacyjnych miast powiatowych oraz ośrodków gminnych leżących w przebiegu głównych linii kolejowych z Warszawą za pośrednictwem środków transportu kolejowego;
- Priorytet III: zapewnienie połączeń komunikacyjnych miast powiatowych oraz ośrodków gminnych leżących w przebiegu regionalnych linii kolejowych z ośrodkiem regionalnym/subregionalnym i/lub węzłem komunikacyjnym/punktem przesiadkowym leżącym w przebiegu głównej linii kolejowej, celem dojazdu do Warszawy środkami transportu kolejowego.

W celu stworzenia spójnego systemu identyfikacji poszczególnych linii komunikacyjnych tworzących sieć komunikacyjną województwa, obszar województwa mazowieckiego został podzielony na makroregiony komunikacyjne.

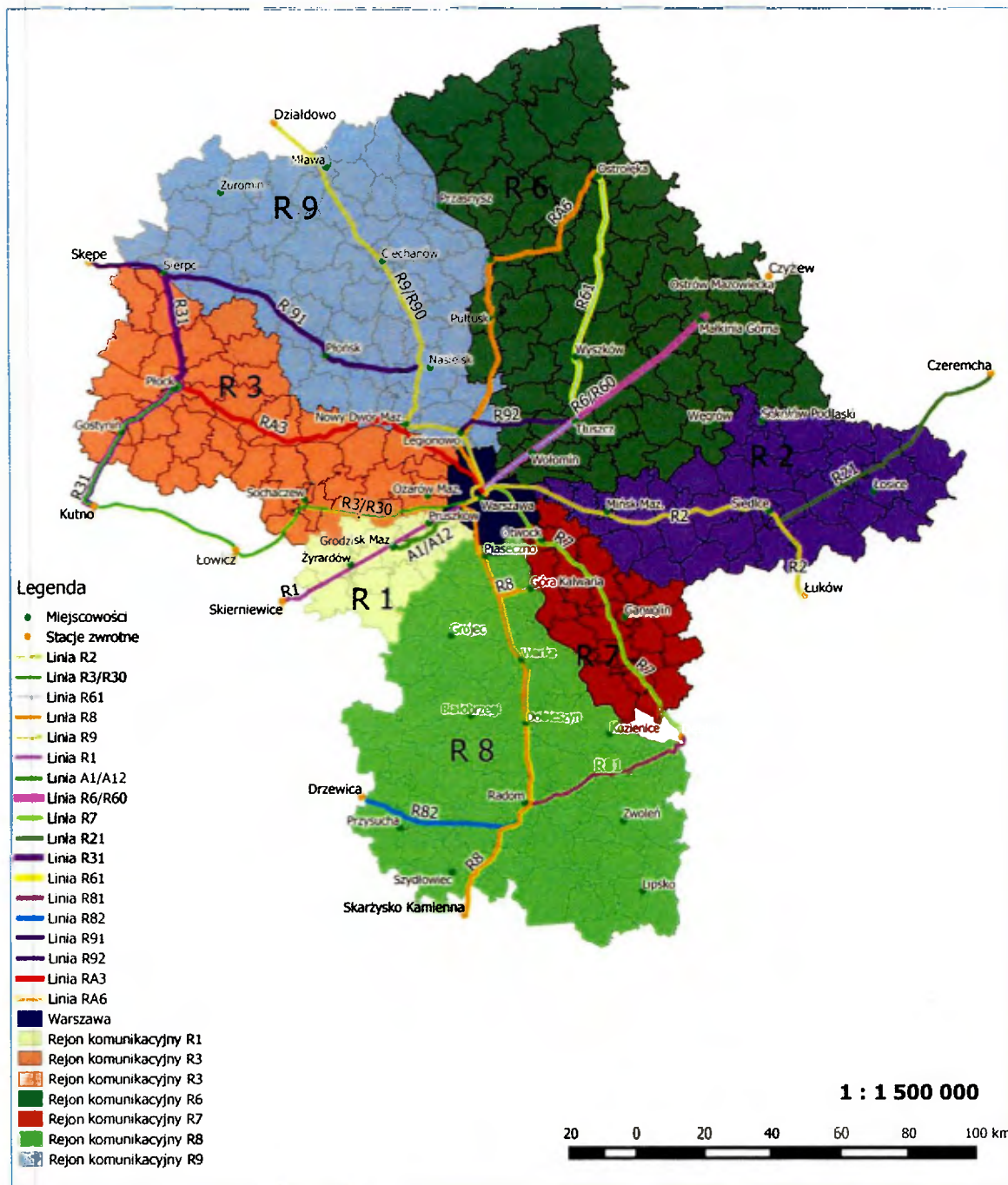
Tabela 3. Makroregiony komunikacyjne ujęte w Planie transportowym

R3	PŁOCK, Sochaczew, (Łowicz)	Podstawowe
R8	RADOM, Piaseczno, Warka, Szydłowiec, Przysucha, Grójec, Białobrzegi (Skarżysko Kamienna)	
R2	SIEDLCE, Mińsk Mazowiecki, Siedlce, Sokołów Podlaski, Łosice, (Łuków, Czeremcha)	
R6	OSTROŁĘKA, Tłuszcz, Wyszków, Węgrów, Małkinia	
R9	CIECHANÓW, Mława, (Działdowo)	
R1	Pruszków, Grodzisk Mazowiecki, Żyrardów (Skierniewice)	Uzupełniające
R7	Otwock, Pilawa, Garwolin (Dęblin)	

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego, Listopad 2014

Powiat Miński ujęty został w ramach makroregionu R2. W dalszym kroku wskazano podstawowe linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich (kolejowych i drogowych). Mińsk Mazowiecki ujęty został w ramach kolejowej linii R2 przebiegającej na trasie: Warszawa Śródmieście (Centralna) – Mińsk Mazowiecki – Siedlce – gr. województwa/Łuków (woj. lubelskie).

Rysunek 1. Planowane linie użyteczności publicznej w Województwie Mazowieckim w wojewódzkich przewozach pasażerskich



Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego, Listopad 2014

Ponadto, dworzec kolejowo-autobusowy w Mińsku Maz. wytypowany został jako „lokalny węzeł przesiadkowy”. Jest to, zgodnie z przyjętą przez autorów planu systematyką, trzecia kategoria punktów przesiadkowych w województwie (obok dwóch głównych kategorii: węzłów „kluczowych” i „ważnych” oraz kategorii czwartej: punktów przesiadkowych).

Dla węzłów „lokalnych” wyznaczono następujące standardy docelowe:

- Wyposażenie w system B+R (zadaszony) oraz K+R, z odległością dojścia do peronów kolejowych nieprzekraczającą 150 m;
- Wyposażenie w system P+R z odległością dojścia nieprzekraczającą 250 m;
- Stosowanie co najmniej systemu głosowej informacji pasażerskiej wraz z systemem informacji tradycyjnej z elektronicznym informatorem pasażerskim;
- Dostosowanie do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością (windy lub podnośniki dźwigowe i/lub pochylnie);
- Wyposażenie budynku dworca kolejowego/autobusowego w co najmniej jedną kasę biletową oraz co najmniej jeden automat biletowy, poczekalnię z funkcją handlowo-gastronomiczną oraz sanitariaty;
- Zapewnienie dostępu do sieci bezprzewodowego Internetu (Wi-Fi).

Ponadto funkcjonujący w Mińsku Mazowieckim parking „park&ride” ujęty został w systemie punktów przesiadkowych tego typu.

1.4.3.2 Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku. Innowacyjne Mazowsze

Przyjęta w dniu 28 października 2013r. uchwałą Sejmiku Województwa Mazowieckiego „Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku. Innowacyjne Mazowsze” jest obecnie głównym wojewódzkim dokumentem strategicznym.

Określa on aktualny stan województwa oraz wskazuje kierunki i priorytety działań. W tej ostatniej kwestii za priorytetowy cel strategiczny przyjęto *Rozwój produkcji ukierunkowanej na eksport w przemyśle zaawansowanych i średniozaawansowanych technologii oraz w przemyśle i przetwórstwie rolno-spożywczym*. Jego osiągnięcie zdaniem autorów Strategii wymaga realizacji działań w następujących kierunkach:

- Tworzenie warunków do generowania i absorpcji innowacji;
- Rozwój produkcji: tworzenie warunków przyjaznych dla inwestorów i przedsiębiorców;
- Wspieranie tworzenia i rozwoju przedsiębiorstw produkcyjnych;
- Umiędzynarodowienie gospodarcze;
- Tworzenie warunków do zwiększenia inwestycji pozarolniczych – głównie w przemyśle rolno-spożywczym.

Oprócz celu priorytetowego, w dokumencie przyjęto trzy cele strategiczne:

- Wzrost konkurencyjności regionu poprzez rozwój działalności gospodarczej oraz transfer i wykorzystanie nowych technologii,
- Poprawę dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego,

- Poprawę jakości życia oraz wykorzystanie kapitału ludzkiego i społecznego do tworzenia nowoczesnej gospodarki.

Kwestie transportu powiązano z celem strategicznym drugim, którego osiągnięcie ma być możliwe dzięki działaniom w takich kierunkach jak m.in.:

- Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu;
- Rozwój form transportu przyjaznych dla środowiska i mieszkańców;
- Udrożnienia systemu tranzytowego.

Z kolei na dalszym, bardziej szczegółowym poziomie wskazano, iż w ramach powyższych kierunków należy prowadzić takie działania jak:

- Zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego, w tym poprzez poprawę jakości infrastruktury, taboru i usług;
- Dostosowanie parametrów, standardów technicznych i przebiegu dróg do ich funkcji;
- Integracja systemów transportowych i rozwój transportu kombinowanego towarów (która powinna przebiegać na kilku płaszczyznach: taryfowo-biletowej, koordynacji rozkładów jazdy oraz rozwiązań przestrzennych; działania w zakresie tych ostatnich obejmują tworzenie efektywnych węzłów przesiadkowych, jak też likwidowanie barier tworzonych przez ciągi komunikacyjne);
- Rozwój transportu szynowego, w tym budowa nowych linii;
- Poprawa dostępności komunikacyjnej obszarów wiejskich do ośrodków lokalnych (zagwarantowane wysokiej jakości usługi oraz infrastruktury transportowej, co umożliwić ma dogodne połączenia komunikacyjne wewnątrz subregionów; istotnym elementem takiego systemu ma być zgodnie z dokumentem integracja rozkładowa regionalnej komunikacji publicznej w zakresie linii autobusowych dowożących do stacji kolejowych oraz połączeń z najbliższymi aglomeracjami miejskimi);
- Usprawnienie i rozbudowa multimodalnego transportu zbiorowego oraz wspieranie proekologicznych rozwiązań w transporcie publicznym.

1.4.3.3 Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego

Przyjęty przez Sejmik Województwa 7 lipca 2014 r. „Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego”, jest drugim co do ważności po „Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego” dokumentem określającym kierunki rozwoju regionu. Plan wskazuje szczegółowe zasady organizacji przestrzennej województwa, formułuje kierunki polityki przestrzennej, przenosząc zapisy „Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego” na układ przestrzenny – w formie polityk przestrzennych.

Główne założenia dokumentu to:

- rozmieszczenie w przestrzeni inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym w oparciu o cele i zasady zagospodarowania przestrzennego województwa,

- ukierunkowanie działań dotyczących rozwoju gospodarczego, kultury i ochrony środowiska, poprzez uwzględnianie uwarunkowań, szans i zagrożeń wynikających ze zróżnicowanych cech przestrzeni województwa,
- oddziaływanie na zachowania przestrzenne podmiotów gospodarujących w przestrzeni, by były one zgodne z ogólnymi celami rozwoju województwa.

W zakresie transportu, Plan zakłada następujące działania w zakresie poprawy dostępności i efektywności transportowej województwa:

- wzmacnianie powiązań drogowych (w tym m.in. poprzez budowę autostrady A2: węzeł Lubelska – granica województwa; budowę i przebudowę dróg ekspresowych i krajowych; podnoszenie klasy dróg do standardów głównych ruchu przyspieszonego (GP) i głównych (G); usprawnienie sieci dróg wojewódzkich; wzmocnienie połączeń w relacjach między ośrodkami regionalnymi i subregionalnymi województwa);
- rozwój transportu kolejowego (w tym poprzez kształtowanie strategicznego układu kolejowego; modernizację istniejącego układu kolejowego, w tym o znaczeniu państwowym, dla poprawy sprawności i szybkości połączeń oraz bezpieczeństwa ruchu; budowę parkingów w systemie Park&Ride);
- rozwój transportu zbiorowego celem zapewnienia zintegrowanego i zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego, ze szczególnym uwzględnieniem wykorzystania infrastruktury transportu szynowego (w tym poprzez modernizację linii kolejowych w Obszarze Metropolitalnym Warszawy; utworzenie nowych połączeń szynowych w Obszarze Metropolitalnym Warszawy; budowę węzłów przesiadkowych dla połączeń miejskich, aglomeracyjnych oraz drogowych i szynowych; powiązanie węzłów multimodalnych z systemem parkingów „P+R”; zakup nowoczesnego taboru autobusowego, tramwajowego i kolejowego; nadanie priorytetu komunikacji zbiorowej);
- integrację systemów transportowych (w tym poprzez budowę węzłów przesiadkowych; budowę parkingów dla samochodów i rowerów przy przystankach autobusowych i kolejowych; budowę zintegrowanej sieci połączeń i ułatwień dowozowych w układach autobus-kolej-port lotniczy, autobus-kolej, samochód-kolej/autobus; wprowadzenie ułatwień dla transportu publicznego w formie zintegrowanych rozkładów jazdy i rozwiązań taryfowych; rozbudowę systemu ścieżek rowerowych i jego integrację z pozostałymi środkami transportu zbiorowego).
- W ramach działań integracyjnych, postuluje się w dokumencie szereg działań organizacyjnych, w tym m.in.:
 - integrację rozkładów jazdy różnych przewoźników, umożliwiającą dogodne przesiadki;
 - wprowadzanie nowych ofert przewozowych (np. szybkie pociągi regionalne, autobusy szynowe);
 - ujednolicenie taryfy biletowej i wprowadzenie wspólnego biletu na komunikację miejską w Warszawie i aglomeracji dla wszystkich przewoźników i rozszerzanie jej na dalsze strefy Kolei Mazowieckich;

- integrowanie transportu zbiorowego Warszawy, miast regionalnych i subregionalnych z lokalnymi przewoźnikami obsługującymi miasta powiatowe;
- rozbudowę systemu zintegrowanej informacji dla wszystkich gałęzi komunikacji publicznej.

1.4.3.4 Strategia Rozwoju Lokalnego Powiatu Mińskiego

Przyjęty Uchwałą Nr XVI/133/08 Rady Powiatu Mińskiego z dnia 3 września 2008 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Lokalnego Powiatu Mińskiego na lata 2008 – 2020 dokument, jest obecnie obowiązującym głównym powiatowym dokumentem strategicznym.

Przedstawione w dokumencie główne kierunki rozwoju wynikają z przyjętej w nim misji, którą sformułowano następująco: „Powiat Miński to obszar rozwinięty gospodarczo, dobrze wykorzystujący swoje atrakcyjne położenie, przyjazny dla osadnictwa i przedsiębiorczości, zabiegający o wysoki poziom kultury, oświaty i usług zdrowotnych, wyróżniający się wysokim poziomem aktywności ekologicznej i obywatelskiej, gwarantujący godziwe warunki życia mieszkańców.” Natomiast wskazane cele strategiczne to:

- Cel nr 1 Zwiększanie efektywności lokalnej gospodarki;
- Cel nr 2 Poprawa warunków do inwestowania i rozwoju turystyki;
- Cel nr 3 Poprawa jakości kapitału ludzkiego i społecznego w powiecie;
- Cel nr 4 Zwiększenie poziomu integracji społecznej i bezpieczeństwa publicznego w powiecie.

Z tych celów strategicznych, wynikają cele operacyjne oraz skonkretyzowane działania. Te ostatnie w zakresie sektora transportu zostały przedstawione w ramach Celu Operacyjnego 1 „Rozwój infrastruktury poprawiającej atrakcyjność inwestycyjną powiatu” wchodzącego w skład Celu strategicznego nr 2. W szczególności wskazano m.in.: następujące działania:

- Działanie 1 – budowa, przebudowa i remonty dróg powiatowych z uwzględnieniem obiektów inżynierskich i instalacji urządzeń zwiększających bezpieczeństwo użytkowników dróg;
- Działanie 2 – współdziałanie z zarządcami dróg innych kategorii w zakresie rozwiązań problemów komunikacyjnych na terenie powiatu;
- Działanie 3 – wspieranie modernizacji i rozbudowy technicznej infrastruktury sieciowej;
- Działanie 4 – koordynacja działań związanych z poprawą funkcjonowania infrastruktury technicznej.

1.4.3.5 Strategie gminne

Poniżej w formie tabelarycznej przedstawiono zapisy strategii poszczególnych jednostek terytorialnych wchodzących w skład powiatu Mińskiego, związane z sektorem transportu.

Tabela 4. Zestawienie zapisów strategii gmin wchodzących w skład Powiatu Mińskiego w zakresie sektora transportu

Gmina	Dokument	Zapisy
Cegłów	Obecnie dokument jest w trakcie opracowywania	
Dębe Wielkie	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Gminy Dębe Wielkie do 2026 roku	W opracowaniu wskazano szereg działań mających na celu zapewnienie zrównoważonego rozwoju Gminy, łączącego problematykę społeczną, ekologiczną, gospodarczą i przestrzenną. Wśród wskazanych długookresowych celów strategicznych ujęto rozbudowę i sanację infrastruktury technicznej Gminy dla rozwoju przedsiębiorczości, poprzez: m.in. poprawę stanu technicznego i sieci dróg.
Dobre	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Gminy Dobre do 2020 roku	W dokumencie przedstawiono następujące cele operacyjne i kierunki działań związane z transportem, wskazane w ramach Strategicznego programu działań realizacyjnych w zakresie „Poprawy powiązań komunikacyjnych z otoczeniem modernizacji wewnętrznego układu komunikacyjnego: – Cel operacyjny: Prowadzenie działań stymulujących i wspierających ponadgminne inwestycje transportowe. Kierunki działań: - o Wspieranie działań na rzecz polepszenia powiązań transportowych Gminy z otoczeniem; - o Modernizacja drogi wojewódzkiej Nr 637 wraz z budową urządzeń zapewniających wzrost bezpieczeństwa ruchu pieszych, rowerzystów i samochodów; - o Modernizacja dróg powiatowych wraz z budową urządzeń zapewniających wzrost bezpieczeństwa ruchu pieszych, rowerzystów i samochodów; - o Budowa mostów na rzekach, m.in. Rządza i Ossownica. – Cel operacyjny: Poprawa standardu gminnego układu drogowego. Kierunki działań: - o Budowa nowych i modernizacja istniejących dróg gminnych; - o Budowa i modernizacja urządzeń infrastrukturalnych zapewniających poprawę bezpieczeństwa ruchu samochodowego i pieszych - chodniki, oświetlenie uliczne, ścieżki rowerowe, sygnalizacja świetlna, przejścia dla pieszych, „spowalniacze ruchu”; - o Budowa obwodu drogowego do Cegielni.
Halinów	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Miasta	W dokumencie przedstawiono następujące cele operacyjne i kierunki działań związane z transportem wskazane w ramach Strategicznego programu działań

Gmina	Dokument	Zapisy
	i Gminy Halinów do 2020 roku przyjęta przez Radę Miejską w Halinowie uchwałą Nr XIX/202/04 z dnia 28 maja 2004 roku.	realizacyjnych: „Środowisko przyrodnicze i infrastruktura techniczna”: – Cel operacyjny Rozbudowa oraz modernizacja urządzeń i obiektów ponadlokalnej infrastruktury technicznej. Zadania realizacyjne m.in.: ○ Budowa autostrady A2 z węzłem autostradowym w Starym Koniku (podmiot odpowiedzialny: GDDKiA); ○ Budowa obwodnicy drogowej miejscowości Okuniew i Michałów (droga wojewódzka Warszawa-Węgrów) - (podmiot odpowiedzialny: województwo); ○ Modernizacja drogi Warszawa - Węgrów (pas wolnego ruchu, ścieżka rowerowa, zatoki autobusowe oraz oświetlenie i sygnalizacja świetlna na terenach zabudowanych) - (podmiot odpowiedzialny: województwo); ○ Budowa chodnika do Szkoły Podstawowej w Brzezinach (przy drodze 721 od trasy A2) - (podmiot odpowiedzialny: województwo); ○ Modernizacja i budowa dróg powiatowych: Długa Szlachecka – Okuniew (asfalt), Hipolitów - ul. Warszawska (asfalt, chodnik), Halinów - ul. Okuniewska (asfalt, chodnik), Wielgolas Duchnowski (tłuczeń), Kąty Goździejewskie - Chobot - Desno (nawierzchnia), Halinów - Chobot (nowa nawierzchnia), Wielgolas Duchnowski (asfalt), budowa drogi powiatowej łączącej drogę krajową Nr 2 z drogą wojewódzką Nr 637 poprzez miejscowości: Wielgolas Brzeziński – Cisie – Desno – Krzewina – Chobot – Kąty Goździejewskie) – (podmioty odpowiedzialne: Starostwo Powiatowe, Rada Miejska, Burmistrz Miasta); ○ Poprawa komfortu oraz bezpieczeństwa podróżowania pociągami i autobusami podmiejskimi. Modernizacja przystanków autobusowych znajdujących się na terenie Gminy (podmioty odpowiedzialne: Burmistrz Miasta PKS, prywatni przewoźnicy); ○ Przedłużenie trasy kursowania podmiejskich linii autobusowych MZA na teren Gminy (podmiot odpowiedzialny: Burmistrz Miasta). – Cel operacyjny Rozbudowa i modernizacja gminnego układu drogowego. Zadania realizacyjne: ○ Budowa i modernizacja dróg gminnych (likwidacja dróg o nawierzchni gruntowej) – (podmioty

Gmina	Dokument	Zapisy
		odpowiedzialne: Rada Miejska Burmistrz Miasta Mieszkańcy); ○ Budowa oświetlenia dróg i ulic (podmioty odpowiedzialne: Rada Miejska Burmistrz Miasta Mieszkańcy); ○ Budowa i modernizacja chodników (podmioty odpowiedzialne: Rada Miejska Burmistrz Miasta Mieszkańcy); ○ Budowa ścieżek rowerowych (podmioty odpowiedzialne: Rada Miejska Burmistrz Miasta Mieszkańcy).
Jakubów	Strategia Rozwoju Gminy Jakubów na lata 2014-2024 przyjęta Uchwałą Nr XLIII/258/2014 Rady gminy Jakubów z dnia 9 września 2014 r.	Cel główny Strategii Rozwoju Gminy Jakubów do 2024 roku został nakreślony następująco: Gmina Jakubów jako atrakcyjne miejsce zamieszkania i rozwoju gospodarki lokalnej w obrębie Warszawskiego Obszaru Metropolitalnego. Cel główny Strategii będzie realizowany przez następujące trzy cele strategiczne: – Cel strategiczny 1: Poprawa warunków dla gospodarki lokalnej. – Cel strategiczny 2: Wzrost jakości życia mieszkańców. – Cel strategiczny 3: Poprawa stanu środowiska naturalnego oraz dziedzictwa kulturowego gminy. Z kolei każdy z celów strategicznych realizowany ma być przez następujące cztery cele operacyjne: – Cel operacyjny 1: Korzystne warunki do kształtowania gospodarki lokalnej; – Cel operacyjny 2: Rozwinięta turystycznie gmina; – Cel operacyjny 3: Wysoka jakość życia mieszkańców; – Cel operacyjny 4: Promocja zasobów gminy. Te ostatnie zaś realizowane mają być przez szczegółowe działania. Kwestie związane z sektorem transportu zostały wpisane w ramy Celu operacyjny 3: Wysoka jakość życia mieszkańców, w działania związane z Rozwojem infrastruktury technicznej. W szczególności wskazano na konieczność przeprowadzenia inwestycji w następujących kierunkach: – Realizacja gminnych inwestycji drogowych, wraz z budową infrastruktury około drogowej, czyli chodników, oświetlenia oraz przystanków; – Poprawa jakości transportu zbiorowego, wzrost częstotliwości kursowania, aby zapewnić osobą przeprowadzającym się na teren gminy wystarczający komfort.
Kałużyn	Strategia Rozwoju Gminy Kałużyn do 2020r., przyjęta Uchwałą Nr XXI/116/05 Rady Miejskiej w Kałużynie z dnia 26 lutego 2005 r. Trwa pozyskiwanie dokumentu – brak na stronach internetowych Gminy.	

Gmina	Dokument	Zapisy
Latowicz	Zgodnie z informacjami na dzień opracowywania dokumentu, planuje się uchwalenie nowej Strategii Rozwoju Gminy Latowicz na lata 2015 – 2025	
Gmina Mińsk Mazowiecki	Strategia Rozwoju Gminy Mińsk Mazowiecki do 2020 roku.	Zgodnie z zapisami dokumentu, misją Gminy Mińsk Mazowiecki jest: kreowanie nowoczesnej, europejskiej gminy o charakterze osadniczo rekreacyjnym z dobrze rozwiniętą przedsiębiorczością, realizującą ambicje i oczekiwania mieszkańców, ściśle współpracującą z Miastem Mińsk Mazowiecki, sprawnie wdrażającą zasadę zrównoważonego rozwoju, rozwijającą się w oparciu o wybitne walory komunikacyjne, turystyczne oraz bliskość Warszawy. Misja ma być realizowana poprzez cele strategiczne i realizowane w ich ramach programy operacyjne. Jednym z nich jest Cel Strategiczny nr 5: Rozwój infrastruktury technicznej dla zwiększenia konkurencyjności gminy, dla osiągnięcia którego skazano do realizacji szereg programów, w tym następujące związane z sektorem transportu: – Budowa obwodnicy miasta i modernizacja drogi krajowej Nr 2 i 50; – Budowa autostrady wschód – zachód; – Kontynuacja budowy i modernizacji oświetlenia ulicznego.
Miasto Mińsk Mazowiecki	Strategia rozwoju Miasta Mińsk Mazowiecki do 2020 roku	W strategii wskazano pięć obszarów, na których koncertować mają się działania rozwojowe: Mieszkańcy; Współpraca, dialog; Komunikacja; Przedsiębiorczość; Miasto. W ramach w/w obszarów określono następujące cele strategiczne, a w ich ramach cele średniookresowe do osiągnięcia w perspektywie 2020 r. Sektor transportu został uwzględniony w ramach 3 Celu strategicznego: Likwidacja barier rozwoju komunikacji przy zachowaniu korzyści płynących z ruchu tranzytowego i turystycznego, który ma zostać zrealizowany m.in. poprzez takie działania jak: – Wspieranie budowy autostrady i obwodnicy miasta; – Poprawa stanu sieci drogowej; – Rozwój zintegrowanego systemu komunikacyjnego (pociąg + rower, samochód – parking – autobus, itp.).
Mrozy	W lipcu 2015 r. przystąpiono do opracowania projektu Strategii Rozwoju Gminy Mrozy na lata 2015 – 2021.	
Siennica	Strategia Rozwoju Gminy Siennica do 2020 roku	W opracowaniu wskazano szereg działań mających na celu zapewnienie zrównoważonego rozwoju Gminy, łączącego problematykę społeczną, ekologiczną, gospodarczą i przestrzenną. Wśród wskazanych długookresowych celów strategicznych ujęto rozbudowę i sanację infrastruktury technicznej Gminy dla rozwoju przedsiębiorczości, poprzez:

Gmina	Dokument	Zapisy
Sulejówek	Strategia zrównoważonego rozwoju Miasta Sulejówek do 2015 roku.	m.in. poprawę stanu technicznego i sieci dróg. Główny cel rozwojowy określony został następująco: „Trwały rozwój społeczno-gospodarczy Sulejówka, zapewniający poprawę jakości życia jego mieszkańców, przy zachowaniu wymogów ochrony środowiska i dziedzictwa kulturowego oraz zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju”. Konkretyzacją misji są cele strategiczne: – C1 – sfera gospodarcza. Tworzenie jak najlepszych warunków do trwałego wzrostu przedsiębiorczości mieszkańców oraz dalszego rozwoju istniejących podmiotów gospodarczych i lokalizacji nowych inwestorów. – C2 – sfera społeczna. Stała poprawa warunków zamieszkiwania społeczności lokalnej i funkcjonowania usług społecznych. – C3 – sfera ekologiczna i przestrzenna. Osiągnięcie europejskich standardów stanu ochrony środowiska przyrodniczego oraz racjonalne zagospodarowanie przestrzeni miasta. – C4 – sfera infrastruktury transportowej. Rozbudowa i modernizacja systemu drogowo-ulicznego miasta oraz usprawnienie jego powiązań komunikacyjnych z otoczeniem, w tym zwłaszcza z Warszawą. Jak już wskazuje nazwa Celu, kwestie transportu poruszono w Celu 4., którego zamierzenia mają zostać osiągnięte poprzez strategiczny program realizacyjny 4: Infrastruktura transportowa i planowane w jego ramach cele operacyjne i zadania realizacyjne, w tym: – Cel realizacyjny Rozbudowa i modernizacja układu drogowo-ulicznego miasta oraz systemu chodników i dróg rowerowych; – Zadania szczegółowe, m.in.: budowa dróg gminnych z odwodnieniami; remont i naprawa nawierzchni istniejących dróg; poprawa standardu i bezpieczeństwa podróżowania pociągami PKP i autobusami podmiejskimi.
Stanisławów	Planowane jest opracowanie nowej strategii mającej zastąpić dotychczasowy dokument.	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ze strategii gminnych

1.4.3.6 Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne

Dokument ten, przyjęty przez Radę Miasta Stołecznego Warszawy uchwałą Nr LVIII/1749/2009 z 9 lipca 2009 roku, wskazuje, że jednym z celów rozwoju transportu w

Warszawie jest „ułatwienie wykonywania podróży transportem publicznym w skali aglomeracji (autobusami i koleją)”. Jak wskazano w dokumencie, cel ten będzie osiąganym m.in. poprzez porozumienie z innymi jednostkami samorządu terytorialnego. Porozumienia te mają doprowadzić do zwiększenia udziału ekologicznego transportu publicznego (w tym kolei aglomeracyjnej) w obsłudze metropolii warszawskiej i poprawę, dzięki temu, przejezdności miasta. Efektem współpracy pomiędzy samorządami ma być m.in. zapewnienie:

- wspólnej informacji pasażerskiej,
- wspólnej oferty przewozowej,
- koordynacji rozkładów jazdy,
- wspólnego biletu na przejazdy aglomeracyjne,
- współdziałania w sprawie kreowania polityki zagospodarowania przestrzennego i polityki transportowej,
- nowych i modernizacji istniejących węzłów przesiadkowych,
- lepszego przejazdu transportem zbiorowym w obszarze aglomeracji.

Jednocześnie, w Strategii wskazano, że rozwój transportu w metropolii (zwłaszcza w jej części śródmiejskiej) należy opierać na komunikacji szynowej (tramwaje, metro, kolej), gdyż dotychczasowe opieranie komunikacji w Warszawie i aglomeracji w przeważającej mierze na autobusach, powodowałoby – w związku z rosnącym ruchem samochodowym – wydłużanie czasu jazdy i, w efekcie, odchodzenie pasażerów od transportu publicznego.

W zakresie rozwoju transportu autobusowego, Strategia wskazuje jednoznacznie, że autobusy powinny pełnić rolę uzupełniającą względem transportu szynowego. Działania poprawiające jakość komunikacji autobusowej powinny koncentrować się, zgodnie z zapisami dokumentu, m.in. na wprowadzaniu ułatwień w funkcjonowaniu linii autobusowych na kierunkach dowozowych do korytarzy transportowych obsługiwanych przez komunikację szynową – poprzez m.in. tworzenie bus-pasów, zmianę organizacji ruchu czy wprowadzanie na skrzyżowaniach priorytetów dla autobusów.

1.4.3.7 Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla m.st. Warszawy

Dokument ten¹⁶, przyjęty Uchwałą nr XI/198/2015 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 7 maja 2015 r., obejmuje M. St. Warszawę oraz gminy, które powierzyły jej organizację publicznego transportu zbiorowego na swoim terenie.

Plan transportowy dla Warszawy, w zakresie kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego, powiela postulaty wskazane w „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne”. Wskazuje również, że jednym z głównych celów rozwoju transportu publicznego powinna być „optymalizacja czasu podróży, parametru zasadniczego z punktu widzenia pasażerów”. Równolegle postuluje też

¹⁶ Pełna nazwa: Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla m.st. Warszawy z uwzględnieniem publicznego transportu zbiorowego organizowanego na podstawie porozumień z gminami sąsiadującymi.

„racjonalizację układu linii tramwajowych i autobusowych w celu uproszczenia układu, zwiększenia jego czytelności i wykreowania linii o wysokiej częstotliwości kursowania” – co należy interpretować jako dążenie do niedublowania się linii tramwajowych i autobusowych, czyli do takiego przeprogramowywania siatki połączeń autobusowych, by w coraz większym stopniu pełniła nie – jak dotąd – kluczową rolę w obsłudze Warszawy i aglomeracji, lecz aby pełniła rolę dowozową do tramwajów (komunikacji szynowej).

Plan transportowy dla Warszawy wskazuje również na rygorystyczne zmiany, jakie zajdą od początku 2017 r. na mocy Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w zakresie użytkowania przystanków i dworców autobusowych. Zgodnie z tymi zapisami – prywatni (komercyjni) przewoźnicy autobusowi, niebędący operatorami realizującymi przewozy na podstawie umów z organizatorami transportu publicznego, będą mogli realizować przewozy na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, przy czym wydanie potwierdzenia zależeć będzie od uzgodnienia zasad korzystania z infrastruktury przystankowej i dworcowej. Jak podkreślono w warszawskim planie transportowym – zarządca infrastruktury przystankowej może odmówić uzgodnienia, jeśli np. nowa linia ograniczałaby przepustowość dworca lub przystanku (zob. więcej – m.in. pkt. 4.1 i 8.4).

1.4.3.8 Uchwała Rady Warszawy w sprawie ustalenia przystanków komunikacyjnych i dworców udostępnionych dla przewoźników

Uchwała ta¹⁷ określa – zgodnie z uprawnieniem, jakie zarządcom infrastruktury przystankowej nadaje Ustawa PTZ – które przystanki i dworce autobusowe na terenie Warszawy będą od 2017 r. udostępniane przewoźnikom. Na podstawie tej uchwały, z udostępniania przewoźnikom wyłączono szereg przystanków w centrum Warszawy.

Z punktu widzenia linii komunikacyjnych łączących Warszawę z Powiatem Mińskim – szczególnie istotne jest, iż z udostępniania przewoźnikom wyłączone zostały m.in. przystanki „Dworzec Centralny”, „Centrum” (skrzyżowanie al. Jerozolimskich i ul. Marszałkowskiej), „Muzeum Narodowe” (skrzyżowanie al. Jerozolimskich i ul. Nowy Świat) czy „Plac Starynkiewicza” (skrzyżowanie al. Jerozolimskich i ul. Żelaznej). Z tego też względu, w niniejszym opracowaniu wskazano (zob. pkt. 7.1), że linie komunikacyjne wskazane do uruchomienia w ramach docelowej sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich w Powiecie Mińskim, a wyjeżdżające poza teren Powiatu Mińskiego, muszą być organizowane w ramach stosownego porozumienia pomiędzy M. St. Warszawą a Powiatem Mińskim, tak aby mogły one korzystać z przystanków na terenie centrum Warszawy¹⁸.

¹⁷ Jej pełna nazwa: Uchwała nr XVII/341/2011 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie ustalenia przystanków komunikacyjnych i dworców udostępnionych dla przewoźników oraz zasad korzystania i stawek opłat za korzystanie z przystanków komunikacyjnych i dworców

¹⁸ W pkt. 7.1 niniejszego planu wskazano, że stosowne porozumienia w przypadku linii komunikacyjnych wyjeżdżających poza teren Powiatu Mińskiego, muszą zostać zawarte nie tylko pomiędzy Powiatem Mińskim i M. St. Warszawą, ale pomiędzy Powiatem Mińskim i wszystkimi sąsiednimi JST.

2. Ogólna charakterystyka obszaru właściwego dla organizatora

2.1 Aspekty ogólne

Powiat Miński leżący w Województwie Mazowieckim został utworzony 1 stycznia 1999 r. na podstawie Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 sierpnia 1998 r. w sprawie utworzenia powiatów (Dz. U. Nr 103, poz. 652). Powierzchnia powiatu wynosi 1164 km², co czyni z niego 12. pod względem wielkości powiat w województwie mazowieckim. Na całość powierzchni powiatu wynoszącej 116 435 ha składają się:

- użytki rolne: 80109 ha (68,8% ogólnej powierzchni),
- lasy i grunty leśne: 24 837 ha (21,3% ogólnej powierzchni),
- pozostałe grunty: 11489 ha (9,9 % ogólnej powierzchni).

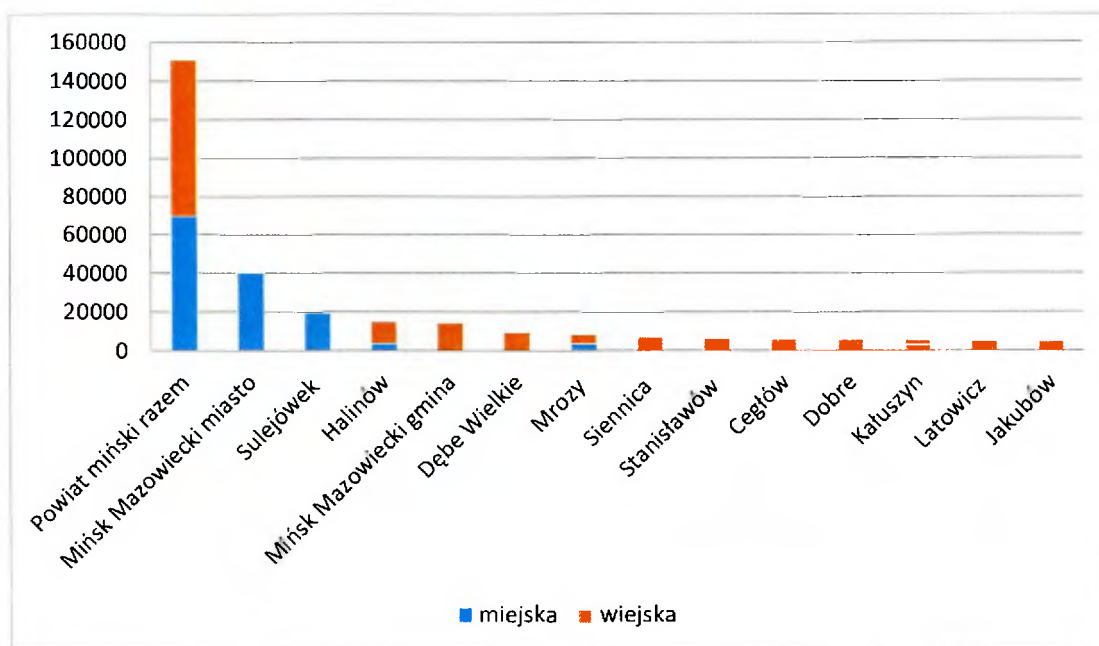
Powiat Miński położony jest wzdłuż drogi międzynarodowej Berlin-Warszawa-Moskwa w bezpośrednim sąsiedztwie Warszawy, z którą graniczy od strony zachodniej. Od północy powiat graniczy z Powiatem Wołomińskim oraz Węgrowskim, od wschodu z Powiatem Siedleckim, od południa z Powiatem Garwolińskim, zaś od południowego zachodu z Powiatem Otwockim.

W skład powiatu mińskiego wchodzi 13 gmin, w tym:

- 2 gminy miejskie: Mińsk Mazowiecki i Sulejówek;
- 3 gminy miejsko-wiejskie: Halinów, Kałuszyn, Mrozy;
- 8 gmin wiejskich: Cegłów, Dębe Wielkie, Dobrze, Jakubów, Latowicz, Mińsk Mazowiecki, Siennica, Stanisławów.

Na koniec 2014 roku powiat zamieszkiwało 150 889 osób, z czego na terenach miejskich miejski było to 69 763 osób, zaś na terenach wiejskich 81 126. Największymi ośrodkami na obszarze powiatu było miasto Mińsk Mazowiecki (40 211 mieszkańców), zaś drugie w kolejności – miasto Sulejówek (19 411). Oznacza to, że na terenie Mińska Maz. oraz Sulejówka zamieszkuje w sumie 39,5% wszystkich mieszkańców powiatu. Trzecie miejsce należało do gminy miejsko-wiejskiej Halinów (15 341 osób), gdzie na terenie miejskim zamieszkiwało 3 675 osób, zaś na terenie wiejskim 11 666. Zatem na terenie ww. trzech gmin zameldowana jest niemal równo połowa (49,7%) mieszkańców powiatu.

W dalszej kolejności uplasowały się gminy: gm. wiejska Mińsk Mazowiecki (14 722), Dębe Wielkie (9 701), Mrozy (8 737 osób: część miejska 3 528, część wiejska 5 209), Siennica (7 371), Stanisławów (6 684), Cegłów (6 217), Dobrze (6 000), Kałuszyn (5 958: część miejska 2 938, część wiejska 3 020), Latowicz (5 460) oraz Jakubów (5 076). Należy jednocześnie podkreślić fakt, iż część Powiatu Mińskiego leży na obszarze aglomeracji warszawskiej (a więc podlega intensywnemu procesowi suburbanizacji), na obszarze powiatu jest obserwowany znaczący wzrost liczby mieszkańców (zob. pkt. 2.2). Przy czym należy jednocześnie podkreślić, że w rzeczywistości wzrost ten jest wyższy niż wynika to z danych GUS: dość powszechnym zjawiskiem w dzisiejszych czasach jest bowiem niedopełnianie obowiązku meldunkowego przy zmianie miejsca zamieszkania.

Wykres 1. Liczba mieszkańców gmin Powiatu Mińskiego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS

2.2 Tendencje demograficzne

W Powiecie Mińskim odnotowano na przestrzeni ostatnich 10 lat znaczący przyrost liczby mieszkańców, który wyniósł 7,4%. Na poziomie gmin wyniki były jednak dość mocno zróżnicowane. W analizowanym okresie 10 gmin odnotowało przyrost liczby ludności, zaś 3 gminy – jej spadek. Najwyższy przyrost odnotowała gmina Halinów, gdzie wyniósł on ponad 23%. Wśród gmin, które odnotowały spadki, znalazły się Katuszyn (-3,9%), Cegłów (-2,9%) oraz Latowicz (-2,3%). Można powiedzieć, że generalnie ludność wzrastała szybko w ośrodkach zlokalizowanych w zachodniej części województwa (bliżej Warszawy), zaś rosła wolno lub spadała w części wschodniej. Przyczyną tego stanu rzeczy jest suburbanizacja, dotycząca wszystkich powiatów graniczących ze stolicą.

Gminy w poniższej tabeli poukładano w kolejności od największego procentowego przyrostu liczby mieszkańców.

Tabela 5. Zmiana liczby mieszkańców w perspektywie lat 2005-2014

Jednostka terytorialna	Ludność 2005	Ludność 2014	Dynamika zmian 2014/2005
Halinów	12 464	15 341	23,1%
Dębe Wielkie	8 230	9 701	17,9%
Mińsk Mazowiecki (gmina wiejska)	12 856	14 722	14,5%
Mińsk Mazowiecki (gmina miejska)	37 476	40 211	7,3%

Jednostka terytorialna	Ludność 2005	Ludność 2014	Dynamika zmian 2014/2005
Stanisławów	6 253	6 684	6,9%
Siennica	6 925	7 371	6,4%
Sulejówek	18 547	19 411	4,7%
Jakubów	4 950	5 076	2,5%
Dobre	5 961	6 000	0,7%
Mrozy	8 695	8 737	0,5%
Łatowicz	5 590	5 460	-2,3%
Cegłów	6 401	6 217	-2,9%
Kałużyn	6 199	5 958	-3,9%
Powiat Miński	140 547	150 889	7,4%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS BDL

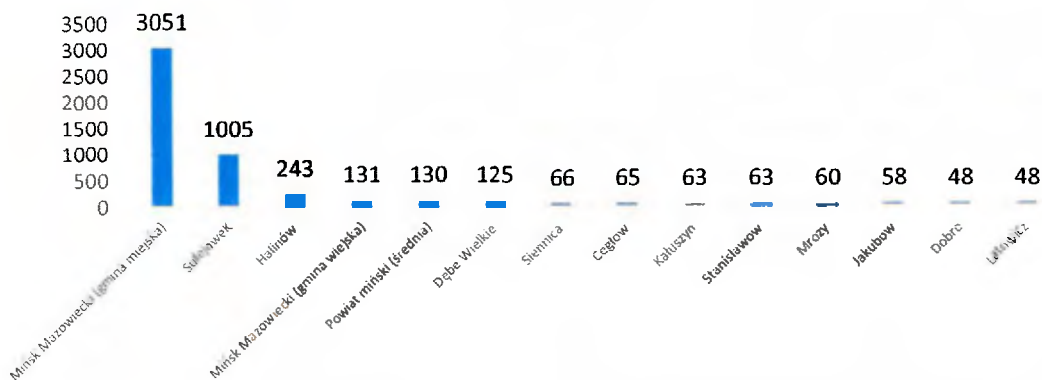
Należy podkreślić, że tendencje demograficzne w dużej mierze pokrywają się z granicami aglomeracji warszawskiej. Ukształtowanie tych granic jest w poszczególnych opracowaniach zróżnicowane, w zależności od przyjętej metodologii, ale co do zasady, do aglomeracji warszawskiej zaliczana jest część Powiatu Mińskiego. Jak już wspomniano (zob. pkt. 1.3), zgodnie z definicją Obszaru Metropolitalnego Warszawy, zatwierdzoną w 2006 r. przez Zarząd Województwa Mazowieckiego, w skład OMW wchodzi następujące jednostki samorządu terytorialnego z obszaru Powiatu Mińskiego: Miasto Sulejówek, Gmina Halinów, Gmina Dębe Wielkie, Miasto Mińsk Maz. i Gmina Mińsk Maz.¹⁹

Poszczególne gminy Powiatu Mińskiego są mocno zróżnicowane pod względem gęstości zaludnienia. Średnia gęstość dla powiatu mińskiego wynosi 130 osób na 1 km², natomiast wynik powyżej średniej notują jedynie 4 ośrodki: gminy miejska i wiejska Mińsk Mazowiecki, gmina miejska Sulejówek oraz gmina Halinów. Gęstość powyżej 100 osób na 1 km² osiąga jeszcze gmina Dębe Wielkie. Gęstość zaludnienia pozostałych gmin jest zbliżona i waha się od 66 do 48 osób na 1 km². Analizując powyższe wyniki pod względem przestrzennym widoczne jest, iż największym zagęszczeniem charakteryzują się gminy położone w zachodniej części powiatu, przez które przebiega linia kolejowa nr 2 oraz droga krajowa nr 2 (zob. pkt. 3.1). Charakteryzują się one także największą dostępnością transportową, z uwagi na stosunkowo rozbudowaną ofertę przewozową, zarówno jeśli chodzi o połączenia autobusowe, jak i kolejowe (zob. pkt. 4.2-4.6).

¹⁹

http://stat.gov.pl/vademecum/vademecum_mazowieckie/portret_obszaru_metropolitalnego/obszar_metropolitalny_warszawy.pdf [6.10.2015]

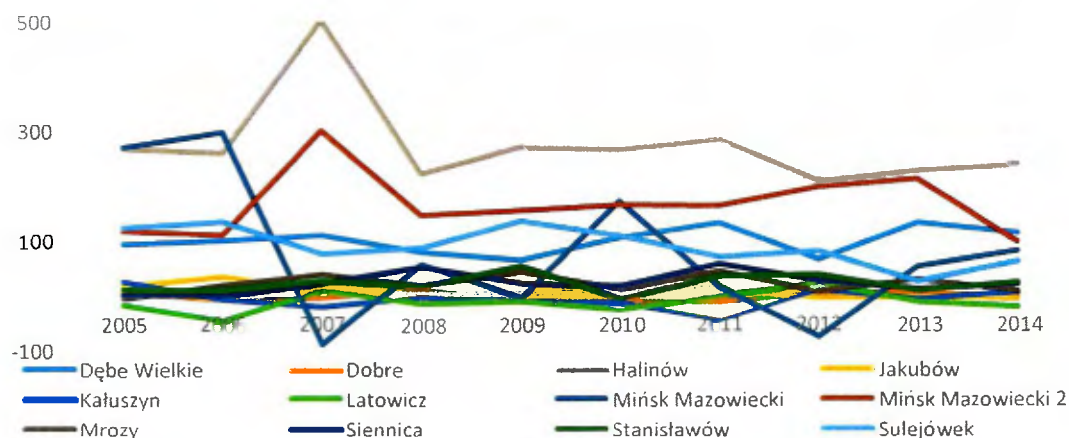
Wykres 2. Gęstość zaludnienia gmin Powiatu Mińskiego w 2014 roku



Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS BDL

Zróżnicowanie atrakcyjności poszczególnych gmin pod względem miejsca zamieszkiwania widać także analizując saldo migracji gmin Powiatu Mińskiego w latach 2005-2014. Najwięcej nowych mieszkańców przybywa do gminy Halinów, gdzie co roku wskaźnik ten wynosi ponad 200 osób, a w rekordowym roku 2007 było to nawet nieco ponad 500 osób. Trochę mniej popularna jest gmina wiejska Mińsk Mazowiecki, gdzie rokrocznie przybywa prawie około 200 osób. Intensywnie rozwijają się także gminy Dębe Wielkie oraz Sulejówkę, gdzie saldo migracji oscyluje wokół wartości 100. Dość mocno zróżnicowane są za to wskaźniki dla gminy miejskiej Mińsk Mazowiecki, gdzie w zależności od roku notowane są wysokie wartości dodatnie lub wręcz wartości ujemne. Pozostałe gminy notują niewielkie wzrosty lub spadki. Do gmin o ujemnym saldzie migracji należą Dobrze, Jakubów, Kałuszyn oraz Latowicz. Od 2008 roku większość gmin notuje stabilne wartości salda migracji w kolejnych latach.

Wykres 3. Saldo migracji gmin Powiatu Mińskiego w latach 2005-2014

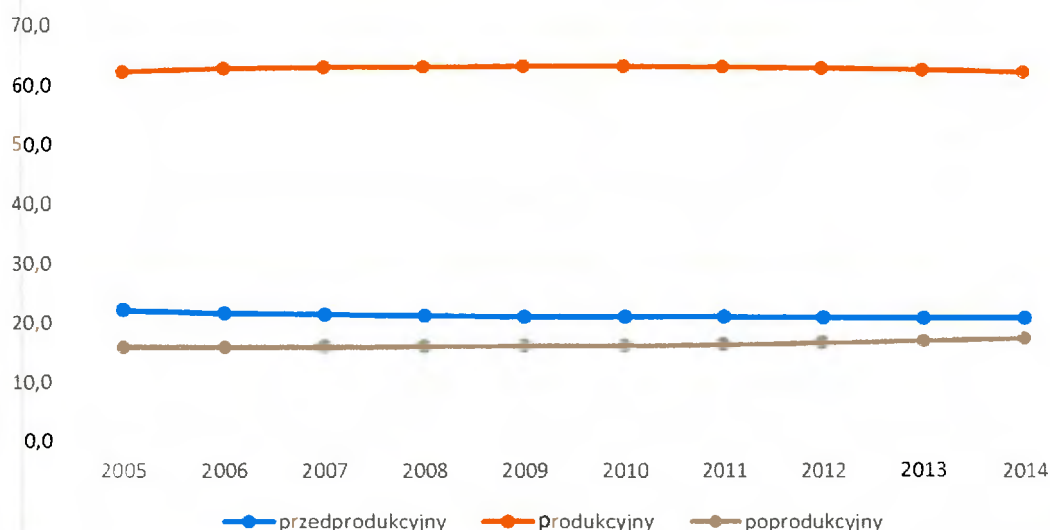


Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS BDL

Stabilnie przedstawia się struktura wiekowa ludności Powiatu Mińskiego na przestrzeni ostatnich 10 lat. Odsetek ludności w wieku produkcyjnym przez cały analizowany okres przekraczał 62%. Systematycznie maleje zaś liczba osób w wieku przedprodukcyjnym. Jeszcze w 2005 roku było to 21,9%, natomiast w 2014 roku już tylko 20,6%. Równocześnie rośnie odsetek osób w wieku poprodukcyjnym. W roku 2005 było 15,8%, natomiast w roku 2014 było to już 17,3%. Powyższe tendencje są odzwierciedleniem zjawisk demograficznych odnotowywanych w skali całej Polski – wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym (potencjalnie: najmniej mobilnych, a więc wykazujących najmniejsze zapotrzebowanie na korzystanie z publicznego transportu zbiorowego) jest dowodem „starzenia się” społeczeństwa.

Jednocześnie jednak podkreślić należy, że w przypadku Powiatu Mińskiego perspektywy demograficzne wydają się być korzystniejsze niż analogiczne perspektywy dla całej Polski. Wpływa na to suburbanizacja, której uczestnikami są najczęściej osoby młode i w średnim wieku oraz ich dzieci, które są lub będą objęte obowiązkiem szkolnym. Są to zatem grupy społeczne potencjalnie zainteresowane rozwojem oferty transportu publicznego.

Wykres 4. Udział ludności wg ekonomicznych grup wiekowych w Powiecie Mińskim

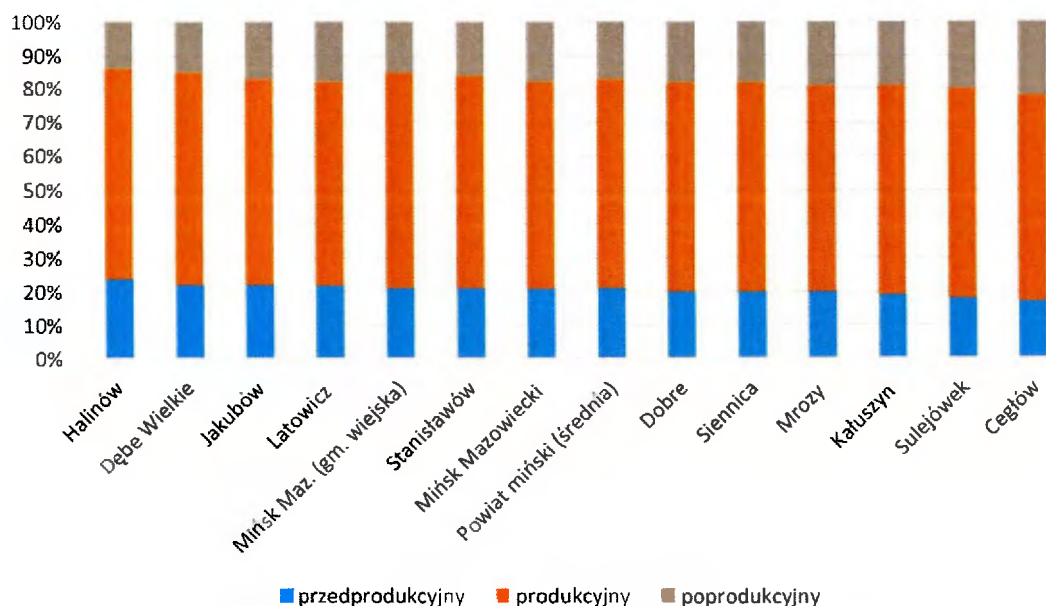


Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS BDL

Porównując strukturę wiekową poszczególnych gmin, widać istotne różnice pomiędzy nimi. Kolejny wykres prezentuje udział poszczególnych grup wiekowych w populacji gmin Powiatu Mińskiego w 2014 roku. Odsetek osób w wieku produkcyjnym jest zbliżony i w każdej z 13 gmin mieści się w zakresie 61-63%. Istotne są natomiast różnice w udziale osób w wieku przedprodukcyjnym i poprodukcyjnym. Najkorzystniejszą strukturę ma gmina Halinów, gdzie osoby w wieku przedprodukcyjnym stanowią 24% populacji, zaś mieszkańcy w wieku poprodukcyjnym 14%. Na drugim końcu skali znajduje się gmina Cegłów, gdzie odsetek osób w wieku przedprodukcyjnym wynosi 17%, zaś w wieku poprodukcyjnym aż 22%. W przyszłości można spodziewać się narastania tych dysproporcji, co będzie spowodowane dalszą migracją do gmin leżących bliżej Warszawy.

Dane na kolejnym wykresie potwierdzają w dużej mierze postawiony wcześniej wniosek, iż procesowi suburbanizacji podlegają przede wszystkim osoby młode i w średnim wieku. Najkorzystniejsze wskaźniki demograficzne posiadają gminy Halinów i Dębe Wielkie, posiadające dobry dostęp komunikacyjny do Warszawy.

Wykres 5. Udział ludności wg ekonomicznych grup wiekowych w gminach Powiatu Mińskiego w 2014 roku

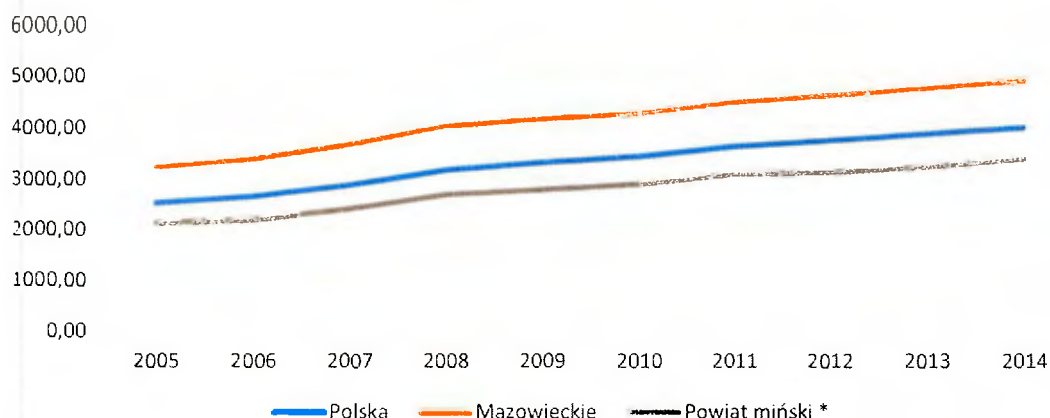


Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS BDL

2.3 Dynamika dochodów mieszkańców

Na przestrzeni 10 ostatnich lat przeciętne wynagrodzenie w Powiecie Mińskim systematycznie rośnie, co było odzwierciedleniem podobnych tendencji w skali Województwa Mazowieckiego oraz całego terytorium Polski. Jeszcze w 2005 roku średnie wynagrodzenie w Powiecie Mińskim wynosiło 2117 zł, wobec 2507 zł w Polsce oraz 3227 w Województwie Mazowieckim. W roku 2014 różnice były już większe. Średnie wynagrodzenie brutto w Powiecie Mińskim wynosiło 3400 zł, wobec 4004 zł w Polsce oraz 4927 zł w Województwie Mazowieckim. Jednocześnie należy jednak zauważyć, iż pomimo tego, że w Powiecie Mińskim płace są przeciętnie znacząco niższe niż w skali kraju, czy województwa (i są to dysproporcje znacząco wyższe niż dekadę wcześniej), to jednak tendencje wzrostowe są analogiczne do ogólnowojejewódzkich i ogólnokrajowych.

Wykres 6. Średnie miesięczne wynagrodzenie brutto w latach 2005-2014

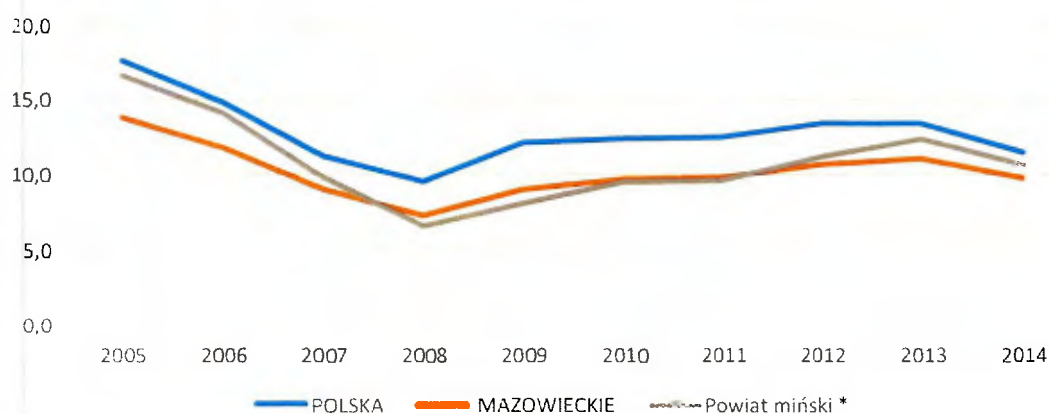


Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS BDL

2.4 Poziom bezrobocie

Odsetek osób bezrobotnych w Powiecie Mińskim kształtuje się poniżej średniego rezultatu dla Polski i jednocześnie na poziomie zbliżonym do wartości średniej dla Województwa Mazowieckiego. Analogicznie jak w przypadku dynamiki dochodów mieszkańców, należy stwierdzić, że tendencje powiatowe są analogiczne do tendencji wojewódzkich i krajowych. Na koniec 2014 roku bezrobocie w Powiecie Mińskim wynosiło 10,7%, wobec 9,8% dla Województwa Mazowieckiego oraz 11,5% dla Polski. Oznacza to spadek w stosunku dla rezultatów osiągniętych w roku 2005 o odpowiednio 4,9 punkta procentowego dla powiatu, 4% dla województwa oraz 6,1% dla kraju.

Wykres 7. Zmiana wartości wskaźników bezrobocia w latach 2005-2014



Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS BDL

Kolejna tabela prezentuje zmianę w liczbie zarejestrowanych osób bezrobotnych w poszczególnych gminach Powiatu Mińskiego w latach 2005-2014.

We wszystkich gminach odnotowano znaczący spadek liczby zarejestrowanych bezrobotnych, który wyniósł w skali powiatu -34%. Wśród gmin, gdzie odnotowano największe spadki, znalazły się Siennica (-48%), Mrozy (-40%) oraz Dębe Wielkie (-39%). Do gmin o najmniejszym spadku należy zaliczyć Stanisławów (-26%), Mińsk Mazowiecki gmina wiejska (-26%) oraz Cegłów (-27%). W dalszym ciągu są to jednak wysokie wartości, które dowodzą słuszności tezy o dynamicznym rozwoju regionu i rosnącej sile oddziaływania aglomeracji warszawskiej na lokalny rynek pracy.

Tabela 6. Zmiana liczby zarejestrowanych bezrobotnych w gminach

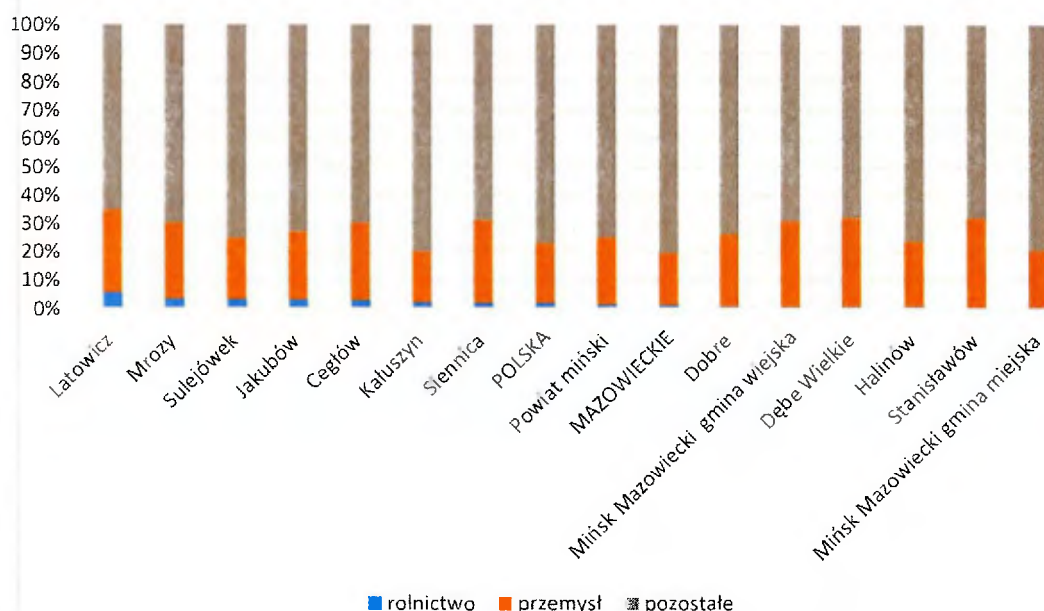
Jednostka terytorialna	31.12.2005 r.	31.12.2014 r.	Dynamika zmian 2014/2005
Siennica	374	194	-48%
Mrozy	429	258	-40%
Dębe Wielkie	496	301	-39%
Kałużyn	408	263	-36%
Mińsk Mazowiecki (gmina miejska)	2248	1446	-36%
Dobre	282	184	-35%
Jakubów	257	168	-35%
Powiat miński	7535	4991	-34%
Łatowicz	273	185	-32%
Sulejówek	698	478	-32%
Halinów	614	439	-29%
Cegłów	320	234	-27%
Mińsk Mazowiecki (gmina wiejska)	826	612	-26%
Stanisławów	310	229	-26%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS BDL

2.5 Czynniki społeczno – gospodarcze

Wśród istotnych czynników społeczno-gospodarczych należy wymienić liczbę podmiotów gospodarczych w podziale na sektory oraz liczbę zatrudnionych. Struktura gospodarki ma istotny wpływ na potrzeby przewozowe ludności i można zakładać, że zwłaszcza średnie i duże zakłady przemysłowe oraz punkty usługowe będą ważnymi generatorami ruchu.

Wykres 8. Podmioty gospodarcze w gminach Powiatu Mińskiego wg sektorów działalności



Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS BDL

Gminy Powiatu Mińskiego można podzielić na te, gdzie odsetek gospodarstw rolnych w ogóle podmiotów jest wyższy niż średnia dla Polski oraz te, gdzie odsetek ten jest niższy. Do pierwszej grupy zaliczać trzeba gminy Latowicz, Mrozy, Sulejówek, Jakubów, Cegłów, Kałużyn oraz Siennica, do drugiej zaś gm. Dobre, Mińsk Mazowiecki (gm. wiejska), Dębe Wielkie, Halinów, Stanisławów oraz Mińsk Mazowiecki (gm. miejska). Odsetek dla całego powiatu (1,4%) zbliżony jest do średnich wyników dla Polski (1,8%) i województwa mazowieckiego (1,2%). Wyższy jest natomiast odsetek podmiotów z sektora przemysłu (23,7% dla powiatu wobec 21,3% dla Polski oraz 18,3% dla województwa), a najniższy dla kategorii „pozostałe” (74,8% wobec 76,8% Polski oraz 80,5% dla mazowieckiego), w ramach której zalicza się przede wszystkim sektor usług. Gminą o najwyższym odsetku gospodarstw rolnych jest Latowicz, najbardziej przemysłową Stanisławów i Dębe Wielkie (po 31,4%), zaś najwyższe wartości dla kategorii pozostałe odnotowano w Kałużynie (79,9%) oraz Mińsku Mazowieckim gminie miejskiej (79,5%). Różnice w wynikach dla rolnictwa wahały się od 5,6% do 0,3%, dla przemysłu od 18,1% do 31,4%, natomiast dla pozostałych od 65,2% do 80,5%.

Należy zauważyć, że w gminach położonych peryferyjnie, zazwyczaj słabo rozwinięty jest sektor usług wyższego rzędu²⁰ – w tego rodzaju gminach usługi zazwyczaj koncentrują się na obsłudze zaplecza rolniczego. Stąd też kluczową jest rola transportu publicznego, aby poprawiać dostępność terenów peryferyjnych do rynku usług wyższego rzędu: zarówno na obszarze Powiatu Mińskiego (głównie na obszarze Mińska Maz. i Sulejówka), jak i poza nim.

²⁰ Pod tym mianem rozumie się rozwój m.in. placówek nauki i szkolnictwa wyższego, kultury, specjalistycznej opieki medycznej, lokalnych mediów, otoczenia biznesu (w tym – funkcji targowo-wystawienniczych) oraz branży usług informatycznych. Rozwój usług wyższego rzędu wpływa też zazwyczaj w sposób naturalny na ponadprzeciętne skupienie inwestycji kapitału zagranicznego oraz nowoczesnych technologicznie działalności gospodarczych.

Należy również przeanalizować wielkość podmiotów gospodarczych w poszczególnych gminach. W całym Powiecie Mińskim w roku 2014 funkcjonowały 13 344 podmioty do 9 pracowników, 459 podmiotów zatrudniających od 10 do 49 osób, 72 podmioty zatrudniające 50-249 pracowników oraz 8 podmiotów o pracowników przekraczającej 250.

Spośród największych podmiotów, zdecydowana większość (6) zlokalizowana jest w gminie miejskiej Mińsk Mazowiecki, zaś po jednym podmiocie w gminie wiejskiej Mińsk Mazowiecki oraz w gminie Sulejówek. Spośród podmiotów średnich – 29 zlokalizowanych jest w gminie miejskiej Mińsk Mazowiecki, 16 w Sulejówku, a 7 w Dębem Wielkim. W pozostałych gminach znajduje się od 0 do 4 podmiotów z tej kategorii. Największe znaczenie dla generowania ruchu w zakresie dojazdów do pracy posiadają gminy skupione w zachodniej i centralnej części powiatu, w pobliżu najważniejszych szlaków komunikacyjnych.

Tabela 7. Podmioty gospodarki narodowej Powiatu Mińskiego w roku 2014 wg wielkości

Jednostka terytorialna	od 9	10-49	50-249	ponad 250
Powiat miński	13344	459	72	8
Mińsk Mazowiecki gmina miejska	4269	133	29	6
Cegłów	367	10	3	0
Dębe Wielkie	843	31	7	0
Dobre	352	21	0	0
Halinów	1571	43	3	0
Jakubów	340	13	0	0
Kałużyn	417	19	1	0
Latowicz	235	15	0	0
Mińsk Mazowiecki gmina wiejska	1100	50	3	1
Mrozy	527	19	4	0
Siennica	395	17	4	0
Stanisławów	379	14	2	0
Sulejówek	2549	74	16	1

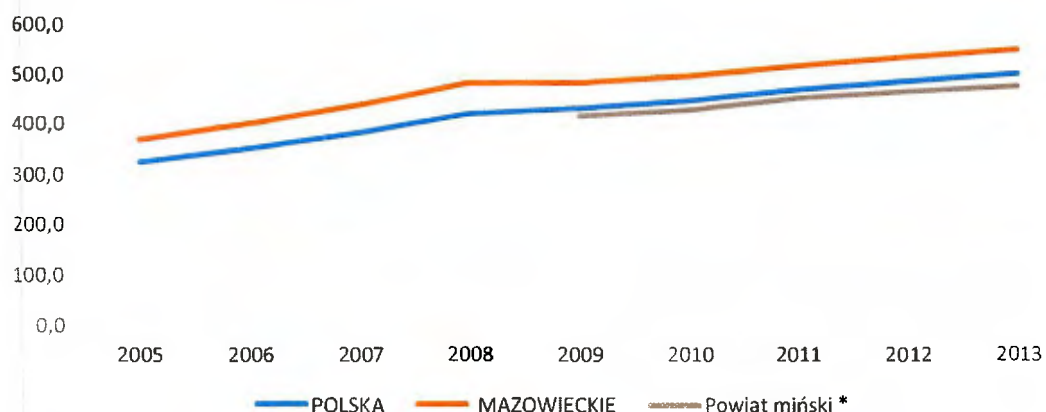
Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS BDL

2.6 Wskaźnik motoryzacji

Współczynnik motoryzacji informuje o liczbie samochodów osobowych zarejestrowanych na 1000 mieszkańców. Dane na poziomie powiatów dostępne są w zbiorze BDL GUS jedynie dla lat 2009-2013.

Należy zauważyć systematyczny wzrost wartości współczynnika motoryzacji zarówno w skali powiatu, jak i województwa oraz kraju. W roku 2005 w Polsce przypadało 323 auta na 1000 mieszkańców, zaś w województwie mazowieckim 369. W roku 2009 były to 432 auta dla Polski, 483 dla województwa mazowieckiego oraz 417 dla powiatu mińskiego. W roku 2013 wartość dla Polski osiągnęła 504 auta, dla województwa mazowieckiego 552, zaś w powiecie mińskim było 479 aut. Tym samym wynik dla Powiatu Mińskiego utrzymuje się nieco poniżej rezultatu województwa, analogiczne są jednak tendencje wzrostowe.

Wykres 9. Zmiana wartości wskaźnika motoryzacji



Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS BDL

Rosnący współczynnik motoryzacji świadczy o rosnącej mobilności przestrzennej ludności, ale także jest związany z rosnącą zamożnością mieszkańców. W przypadku Powiatu Mińskiego można zakładać dalsze wzrosty w tej kategorii, gdyż osiągnięty wynik jest niższy od wyniku dla kraju oraz zdecydowanie niższy od wartości dla województwa.

Wzrastająca liczba samochodów może, ale nie musi przekładać się na zwiększanie liczby podróży odbywanych prywatnymi samochodami. Działaniem hamującym wzrost znaczenia motoryzacji indywidualnej jest zwiększanie atrakcyjności transportu zbiorowego.

3. Ogólny stan i kierunki rozwoju infrastruktury transportowej

3.1 Infrastruktura transportowa – stan aktualny

3.1.1 Infrastruktura drogowa

Powiat Miński posiada dobrą dostępność komunikacyjną. Sieć dróg na jego terenie wynosi ogółem 1 657,8 km, w tym w jej skład wchodzi:

- drogi krajowe - 77,5 km;
- drogi wojewódzkie - 76,3 km;
- drogi powiatowe - 492,9 km;
- drogi gminne - 991,9 km.²¹

Podstawowy szkielet sieci drogowej Powiatu tworzą przebiegające przez jego teren dwie drogi krajowe: nr 2²² i nr 50. W tym biegnąca w ciągu drogi nr 2 obwodnica Mińska Mazowieckiego o długości ok. 21 km, będąca odcinkiem autostrady A2, a w przyszłości element planowanej wschodniej części autostrady A2 pomiędzy Warszawą a granicą państwa z Białorusią (odcinek pomiędzy węzłami Warszawa-Lubelska – Kukuryki: 173 km długości obecnych dróg krajowych nr 2 i 68).

Szczególne znaczenie ma tu droga krajowa nr 2, która stanowi polski – przebiegając równoleżnikowo przez pięć województw – fragment trasy europejskiej E30, wiodącej z irlandzkiego portu Cork do Omska w Rosji. Trasa ta często uznawana jest za najważniejszy europejski szlak komunikacyjny na osi wschód – zachód, zwłaszcza ze względu na fakt, iż jest główną drogą dla dużych samochodów ciężarowych, wiozących zaopatrzenie z Europy Zachodniej do Rosji i Białorusi. DK 2 przebiega przez środek powiatu, dzieląc go niejako na dwie części: północną i południową. W miejscowości Stojadła krzyżuje się z drogą krajową nr 50 Ciechanów – Płońsk – Wyszogród – Sochaczew – Grójec – Mińsk Mazowiecki – Łochów – Ostrów Mazowiecka, która z kolei przebiega na terenie powiatu południkowo i dzieli go na część wschodnią i zachodnią.

²¹ Źródło: strona internetowa Powiatu Mińskiego.

²² Należy w tym miejscu wskazać na historyczny przebieg zmian w nomenklaturze i numeracji dróg. Obecnie droga krajowa nr 2, zgodnie z wykazem dróg krajowych (stan na 13.10.2015 r.) obejmuje następujący przebieg: GRANICA PAŃSTWA - ŚWIECKO - RZEPIN - POZNAN - KONIN - ŁÓDŹ - WARSZAWA - SIEDLCE - TERESPOL - GRANICA PAŃSTWA, a na wskazanych odcinkach droga ma status autostrady. Wcześniej zaś oznaczenie drogi krajowej nr 2 nosiła droga obecnie oznaczona nr 92, zaś zmiany w oznaczeniu były dokonywane systematycznie, w rezultacie oddawania do użytku kolejnych etapów autostrady A2. Tym samym wraz z oddawaniem kolejnych odcinków autostrady A2, przejmują one oznaczenie drogi krajowej nr 2, natomiast równoległe odcinki *starej dwójki* oznaczane są jako droga krajowa nr 92 (której obecnie przebieg to DROGA 2 /WĘZEL "RZEPIN"/ - ŚWIEBODZIN - PNIEWY - POZNAN - WRZEŚNIA - ŚLUPCA - GOLINA - KONIN - KUTNO - ŁOWICZ - DROGA 2 /WĘZEL "WARSZAWA ZACHÓD"/ -* - DROGA 2 /ŁĄCZNIK Z AUTOSTRADĄ OBWODNICĄ MIŃSKA MAZOWIECKIEGO/ - DROGA 2 /WĘZEL "KAŁUSZYN"/). Docelowo cały ślad drogi krajowej nr 2 ma bieć po autostradzie A2.

Ponadto przez obszar Powiatu przebiega 5 dróg wojewódzkich:

- DW 637 – łącząca Warszawę z Węgrowem;
- DW 638 – łącząca Sulejówek (gmina Sulejówek) z Starą Miłosną;
- DW 697 – łącząca Liw z Marysinem;
- DW 721 – łącząca Duchnów (gmina Wiązowna) z Nadarzynem;
- DW 802 – łącząca Mińsk Mazowiecki z Seroczynem.

Drogi krajowe i wojewódzkie, będące jednocześnie korytarzami transportowymi o zasięgu krajowym i transeuropejskim, decydują o poziomie skomunikowania Powiatu z otoczeniem bliższym i dalszym.

Te główne trasy, uzupełnione są siecią dróg powiatowych i gminnych. W zakresie tych pierwszych, najważniejsze ciągi o największym natężeniu ruchu to drogi: Mińsk Mazowiecki – Mrozy, Kałuszyn – Mrozy – Latowicz, Mińsk Mazowiecki – Jakubów, Jędrzejów – Jakubów – Dobrze, Siennica – Kuflew, Brzeziny – Halinów – Okuniew. Poniżej przedstawiono zestawienie dróg powiatowych na terenie poszczególnych gmin.

Tabela 8. Długość dróg powiatowych leżących na terenie poszczególnych miast i gmin – stan na 1 stycznia 2013 r.

Gmina wchodzące w skład Powiatu	Długość przebiegających dróg powiatowych w km
Gmina Cegłów	47,769
Gmina Dębe Wielkie	28,159
Gmina Dobrze	60,149
Miasto i Gmina Halinów	39,151
Gmina Jakubów	40,985
Miasto i Gmina Kałuszyn	10,665
Gmina Latowicz	56,015
Gmina Mińsk Mazowiecki	26,476
Miasto Mińsk Mazowiecki	9,011
Gmina Mrozy	67,213
Gmina Siennica	37,068
Miasto Sulejówek	4,672
Gmina Stanisławów	29,664

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Mińsku Mazowieckim

Tabela 9. Długość dróg gminnych na terenie Powiatu Mińskiego

Gmina wchodzące w skład Powiatu	Długość przebiegających dróg gminnych w km
Gmina Cegłów	52,875
Gmina Dębe Wielkie	85,013
Gmina Dobrze	95,36
Miasto i Gmina Halinów	160,70

Gmina wchodzące w skład Powiatu	Długość przebiegających dróg gminnych w km
Gmina Jakubów	59,838
Miasto i Gmina Kałuszyn	62,49
Gmina Latowicz	52,431
Gmina Mińsk Mazowiecki	90,144
Miasto Mińsk Mazowiecki	85,00
Gmina Mrozy	95,51
Gmina Siennica	76,761
Miasto Sulejówek	108,678
Gmina Stanisławów	93,0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych gmin

Sytuacja w zakresie dróg na terenie powiatu ulega w ciągu lat poprawie. Przede wszystkim inwestycją, która w znaczący sposób poprawiła sytuację w zakresie ruchu tranzytowego, była budowa obwodnicy Mińska Mazowieckiego w ciągu DK 2. Inwestycja ta spowodowała przeniesienie drogowego ruchu tranzytowego poza teren miasta i znacznie zmniejszyła uciążliwości wynikające z dotychczasowego przejścia drogi krajowej nr 2 przez Mińsk Mazowiecki i inne miejscowości, wynikające z dużego natężenia ruchu, które przekładało się na wyczerpanie przepustowości skrzyżowań oraz występowanie miejsc zagrażających bezpieczeństwu ruchu kołowego i pieszego.

Dodatkowo przeprowadzono prace w zakresie przebudowy i modernizacji odcinków dróg krajowych nr 2 i nr 50 przebiegających przez powiat. Oprócz inwestycji w podstawowe elementy sieci dróg, sukcesywne prace związane z remontami dróg przeprowadzane są również na drogach powiatowych i gminnych.

Polepszający się stan istniejącej sieci drogowej powiatu widać, porównując średnią gęstość na 100 km² dróg gminnych i powiatowych o nawierzchni twardej w Powiecie Mińskim na przestrzeni lat.

Tabela 10. Gęstość poszczególnych rodzajów dróg w Powiecie Mińskim w km na 100 km²

Jednostka terytorialna	Drogi gminne i powiatowe o twardej nawierzchni na 100 km ² w km								
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Powiat Miński	66,1	66,3	68,0	66,2	77,7	72,5	73,7	74,5	76,2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Zauważany postęp nie jest jednakże zadowalający. Jakkolwiek bowiem łączna długość dróg rośnie, nie jest to skala odpowiednia do zapotrzebowania przejawiającego się we wzrastającym natężeniu ruchu. Przede wszystkim zaś główną słabością sieci drogowej jest jej jakość i stan techniczny. Sieć drogowa wymaga modernizacji ze względu na stan techniczny nawierzchni i obiektów inżynierskich, tak aby poszczególne drogi posiadały parametry odpowiednie do swojej funkcji i klasy oraz do sukcesywnie wzrastającego natężenia ruchu. Obecny zły stan techniczny dużego procentu z nich, przejawiający się w braku odpowiednich

parametrów technicznych oraz wprowadzonych ograniczeniach prędkości, rzutuje na brak odpowiedniej drożności, a przede wszystkim na bezpieczeństwo podróży.

Infrastruktura przystankowa

Obecna infrastruktura przystankowa jest zróżnicowana pod względem estetyczno-wizualnym, oznakowania oraz bezpieczeństwa oczekujących na przyjazd pasażerów. Zdarzają się sytuacje, w których na przystanku nie znajduje się rozkład jazdy ani informacja o przewoźnikach obsługujących dany przystanek, a czasami brakuje samego znaku przystanku autobusowego (D15). Przystanki znajdujące się poza większymi ośrodkami (które nie mają charakteru węzłów przesiadkowych) oferują różny standard oczekiwania. Zaczynając od murowanych wiat przystankowych poprzez różnego typu zadaszenia (plastik, dykta), a kończąc na pojedynczym znaku przystanku autobusowego. Większość tego rodzaju przystanków znajduje się na poziomie gruntu, przez co wsiadanie do autobusów jest utrudnione (szczególnie dla dzieci, osób starszych i osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych) i nie ma przy nich zatoczki autobusowej, co z kolei wpływa niekorzystnie na bezpieczeństwo pasażerów i kierujących innymi pojazdami (istnieje np. ryzyko nagłego wtargnięcia na jezdnię zza stojącego autobusu). Przystanki z zatoczkami i wydzielonym chodnikiem (stopniem ułatwiającym wsiadanie) znajdują się głównie w większych miejscowościach na obszarze Powiatu Mińskiego.

Na terenie Powiatu Mińskiego znajduje się także Dworzec PKS w Mińsku Mazowieckim zarządzany przez PKS Mińsk Mazowiecki wchodzący w skład Mobilis Group. Dwukondygnacyjny budynek został wzniesiony przy ul. Dworcowy Plac 1 w sąsiedztwie dworca PKP w roku 1979. W budynku mieści się poczekalnia oraz dwie kasy biletowe, wykorzystywane na potrzeby obsługi podróżnych. W części budynku dworca znajdują się lokale usługowe. Dworzec posiada 8 stanowisk odjazdowych oraz plac parkingowy. Od czasu powstania dworzec nie przeszedł gruntownego remontu ani przebudowy, nie jest ona planowana także w tym momencie.

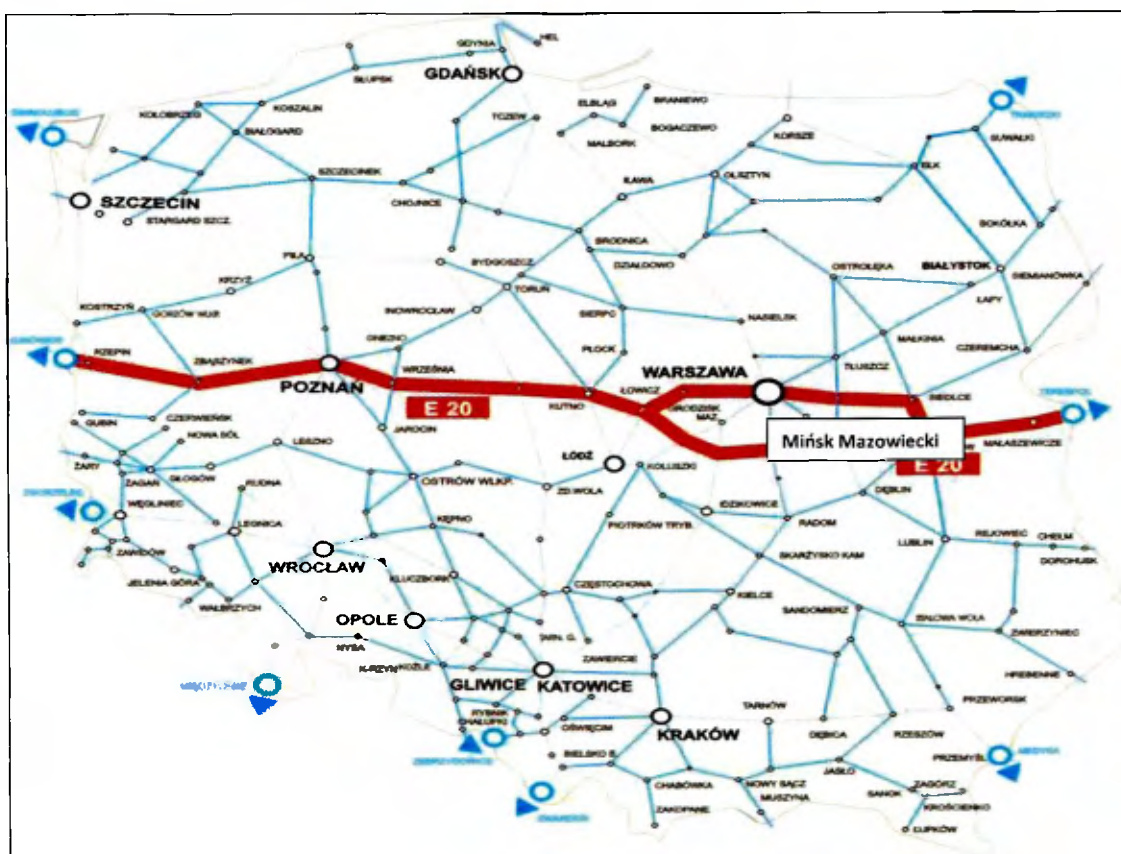
3.1.2 Infrastruktura kolejowa

Przez Powiat Miński przebiegają dwie linie kolejowe: nr 2 Warszawa Zachodnia – Terespol oraz nr 13 Krusze – Pilawa.

Pierwszorzędne znaczenie ma linia nr 2 Warszawa Zachodnia – Terespol, zapewniająca podstawowe połączenia kolejowe. Jest to linia magistralna, znaczenia państwowego, o prędkości konstrukcyjnej 160 km/h, będąca elementem magistrali kolejowej E20/C-E20. Ta ostatnia, biegnąca na terenie Polski w szlaku Kunowice-Poznań-Warszawa-Terespol, stanowi ciąg komunikacyjny w zakresie powiązań regionalnych, międzyregionalnych i międzynarodowych, będąc jednocześnie częścią Korytarza Transportowego Morze Północne - Bałtyk, stanowiącego część nowej sieci bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej

(TEN-T). Ten długi na około 3 200 km korytarz, łączyć ma porty wschodniego wybrzeża Morza Bałtyckiego z portami Morza Północnego. Polski odcinek tego korytarza to właśnie magistrala E20, w tym wchodząca w jej skład linia nr 2.

Rysunek 2. Przebieg linii E20/C-E20



Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów PKP PLK S.A.

Znaczenie linii kolejowej nr 2 dla transportu na terenie Powiatu wynika z jej dobrego stanu technicznego (prędkość maksymalna dla pociągów pasażerskich na odcinkach linii w granicach powiatu to większości 160 km/h, oprócz niewielkich fragmentów, gdzie wynosi ona 120 km/h), będącego efektem przeprowadzonych prac modernizacyjnych. Jej znaczenie wynika także z dużej liczby przystanków oraz przebiegu przez środek powiatu w układzie wschód – zachód, co jest korzystne biorąc pod uwagę jego kształt.

Tabela 11. Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych na linii kolejowej nr 2 w granicach Powiatu Mińskiego

Rodzaj posterunku	Nazwa	Km linii
Przystanek osobowy publiczny	Sulejówek	19,980
Stacja	Sulejówek Miłosna	21,567
Przystanek osobowy publiczny	Halinów	25,664
Przystanek osobowy publiczny	Cisie	28,813
Przystanek osobowy publiczny	Dębe Wielkie	31,317
Przystanek osobowy publiczny	Nowe Dębe Wielkie	32,661
Przystanek osobowy publiczny	Wrzosów	35,800
Stacja	Mińsk Mazowiecki	40,595

Rodzaj posterunku	Nazwa	Km linii
Przystanek osobowy publiczny	Mińsk Mazowiecki Aniel	43,087
Przystanek osobowy publiczny	Barcząca	46,143
Posterunek bocznicowy szlakowy	Mienia PBSZ	50,397
Przystanek osobowy publiczny	Mienia	50,404
Przystanek osobowy publiczny	Cegłów	53,784
Stacja	Mrozy	58,685
Przystanek osobowy publiczny	Grodziszcz Mazowieckie	63,805

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PKP PLK S.A.

Drugą linią kolejową przebiegającą przez teren powiatu jest linia nr 13 Krusze – Pilawa, która jednakże obsługuje przede wszystkim niewielki ruch towarowy i jej znaczenie jest bardzo ograniczone. W ruchu pasażerskim jest ona wykorzystywana przez spółkę PKP Intercity, która trasuje tą linią część pociągów w relacji pomiędzy Warszawą oraz Dęblinem i Lublinem. Pociągi te kursują przez teren Powiatu Mińskiego bez zatrzymania (na linii nr 13, za wyjątkiem stacji Krusze i Pilawa, nie ma infrastruktury peronowej dedykowanej ruchowi pasażerskiemu – linia ta ma charakter wschodniej towarowej obwodnicy Warszawy).

Rysunek 3. Przebieg linii kolejowych nr 2 i nr 13



Źródło: www.plk-sa.pl

W zakresie rodzajów połączeń – biorąc pod uwagę odjazdy/przyjazdy ze stacji Mińsk Mazowiecki – najwięcej z nich obsługiwanych jest przez Koleje Mazowieckie

i są to połączenia lokalne z/do Warszawy, Błonia, Czeremchy, Grodziska Mazowieckiego, Łukowa, Mrozów, Sochaczewa, Siedlec. Ponadto prowadzony jest ruch przez PKP Intercity do Warszawy, Terespolu, Piły oraz do Moskwy (więcej – zob. w Rozdziale 4).

Stacja w Mińsku Mazowieckim jest największą stacją w granicach powiatu. Co warto podkreślić, zlokalizowany jest przy niej parking Park & Ride, ze 140 miejscami parkingowymi, zarządzany przez Spółkę Koleje Mazowieckie. Planuje się budowę nowego dworca kolejowego. Na mocy podpisanych umów przez PKP powstanie nowy obiekt, któremu towarzyszyć będzie zabudowa komercyjna, dzięki czemu całość utworzy tak zwane parki handlowe. Planowane rozpoczęcie prac obliczonych wstępnie na rok to 2016 lub 2017 rok.²³

3.2 Kierunki rozwoju infrastruktury transportowej w zatwierdzonych planach zagospodarowania przestrzennego

Inwestycje w sektorze transportu są obecnie tak ważne, że ich realizacja przekłada się bezpośrednio na jakość życia – zarówno mieszkańców, jak i osób przyjezdnych korzystających tak z pojazdów indywidualnych, jak i z transportu zbiorowego. W tabeli poniżej zestawione zostały więc najważniejsze przedsięwzięcia w tym zakresie, ujęte w stosownych, gminnych planach zagospodarowania przestrzennego.

²³ Informacja prasowa: http://www.rynek-kolejowy.pl/55663/xcity_zbuduje_dworce_w_minsku_i_koninie.htm 5.10.2015].

Tabela 12. Ważniejsze kierunki rozwoju przestrzennego miast i gmin wchodzących w skład Powiatu Mińskiego

Gmina	Dokument	Zapisy
Gmina Cegłów	Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Gminy Cegłów przyjęte Uchwałą Nr XI/90/2015 Rady Gminy Cegłów z dnia 27 sierpnia 2015 r.	– Podstawowe znaczenie w powiązaniach zewnętrznych gminy będzie miała komunikacja kolejowa; – W układzie dróg kołowych główną rolę pełnić będą drogi powiatowe – a wśród nich: 2229W Jędrzejów – Cegłów – Mrozy, 2230W Mińsk Mazowiecki – Cegłów – Mrozy, 2240W Kiczki – Kamionka – Wymysie; 2241W Posiadły – Kiczki; 2242W Stara Wieś – Piaseczno – Kuflew; 2243W Posiadły – Cegłów, 2244W Siennica – Rososz – Cegłów, 2228W Ignaców – Mienia; – Drogi gminne stanowiąc będą układ uzupełniający, jednocześnie dążąc do poprawy ich stanu technicznego; – Układ komunikacji zbiorowej autobusowej będzie rozwijany w oparciu o podstawowy układ komunikacyjny gminy po uprzedniej modernizacji dróg, wybudowaniu zatok autobusowych i wiat dla pasażerów; – Generalną zasadą funkcjonowania komunikacji autobusowej PKS będzie prowadzenie wszystkich linii przez ośrodek gminny, co ułatwi obsługę mieszkańców; – Gmina będzie zgłaszać swoje postulaty w zakresie rozkładów jazdy; – Wskazane inwestycje celu publicznego o znaczeniu lokalnym: system dróg gminnych o znaczeniu lokalnym, oświetlenie drogowe w poszczególnych gminach.
Gmina Dębe Wielkie	Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Gminy Dębe Wielkie przyjęte Uchwałą Nr SR.XLIV.0007.333.2 014 Rady Gminy Dębe Wielkie z dnia 27 marca	– Podstawowe znaczenie w powiązaniach zewnętrznych gminy będzie miała nadal zmodernizowana linia kolejowa; – W układzie dróg kołowych w najbliższych latach (na czas opracowywania pierwotnego Studium w 2010 r.) nastąpią istotne zmiany: dotyczą one przede wszystkim drogi krajowej nr 2 (budowa obwodnicy Mińska Mazowieckiego) oraz modernizacji drogi wojewódzkiej nr 637 relacji Warszawa – Stanisławów – Węgrów; – Ważną rolę będą odgrywać drogi powiatowe, zwłaszcza: nr 2218W (Dębe Wielkie – Pustelnik), nr 2219W (Arynów – Cyganka), nr 2221W (Dębe Wielkie – Górki), nr 2222W (Dębe Wielkie – Chrośla); – Drogi gminne stanowią i stanowiąc będą układ uzupełniający w stosunku do układu podstawowego, jednocześnie należy dążyć do poprawy stanu technicznego tych dróg, które obecnie w przeważającej części posiadają nawierzchnię żwirową lub gruntową;

Gmina	Dokument	Zapisy
	2015 r. (zmiana)	– Układ komunikacji zbiorowej – autobusowej będzie rozwijany w oparciu o podstawowy układ komunikacyjny gminy, po uprzedniej modernizacji dróg (jezdnie utwardzone o odpowiedniej nośności i odpowiednich parametrach technicznych) i wybudowaniu zatok autobusowych i wiat przystankowych dla pasażerów; – Przewiduje się prowadzenie linii autobusowych głównie następującymi ciągami komunikacyjnymi: drogą krajową nr 2, drogą wojewódzką nr 637, drogami powiatowymi: nr 2218W, nr 2219W i nr 2222W. – Wskazano, iż w rejonie przystanków kolejowych tworzą się nieorganizowane parkingi dla samochodów osobowych i rowerów – należy w tych rejonach przygotować odpowiednie miejsca parkingowe; – Wskazane inwestycje celu publicznego: przebudowa i modernizacja dróg gminnych; budowa oświetlenia drogowego w poszczególnych wsiach Gminy Dębe Wielkie.
Gmina Dobre	Zmiana studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Dobre przyjęta Uchwałą Nr XXXI/276/14 Rady Gminy Dobre z dnia 30 maja 2014 r.	– Powiązania zewnętrzne gminy zapewnione będą poprzez: sieć drogową, w tym przede wszystkim drogę krajową Nr 50 oraz drogę wojewódzką Nr 673, a także Linie autobusowe w relacjach regionalnych, wykorzystując drogę krajową i wojewódzką, oraz niektóre drogi powiatowe. – Drogi publiczne powinny spełniać wymagania wynikające z przepisów odrębnych i rozporządzeń wykonawczych, także w zakresie programów modernizacji. – Jako kierunek działań ustala się modernizację dróg poprzez: sukcesywne ich dostosowywanie do wymagań związanych z ulepszeniem nawierzchni, zabezpieczaniem chodników, dążeniem do uzyskiwania pasów drogowych o odpowiedniej szerokości w liniach rozgraniczających dla danej klasy drogi. – Kierunki rozwoju systemów komunikacji w gminie Dobre powinny być dostosowane do konieczności zapewnienia lepszych powiązań gminy Dobre z terenami sąsiednimi poprzez poprawę stanu technicznego dróg przebiegających przez jej teren, polepszenia dostępności komunikacyjnej wszystkich wsi wchodzących w skład gminy Dobre. – Wskazane inwestycje celu publicznego – drogi gminne: - o budowa drogi zwirowej w miejscowościach: Joanin, Kobylanka, Rynia, Wólka Kokosia, Rudno, Poręby Stare, Grabniak, Pokrzywnik, Wólka Młęcka, Ruda Pniewnik, Wólka Kobylańska; - o modernizacja drogi zwirowej w miejscowościach: Rąbierz Kolonia, Marcelin;

Gmina	Dokument	Zapisy
Miasto Gmina Halinów	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Halinów przyjęte Uchwałą Nr XXXV/III/333/10 Rady Miejskiej w Halinowie z dnia 11 marca 2010 roku.	- o modernizacja dróg w miejscowościach Głęboczyca, Poręby Nowe, Dobre (ul. Głowackiego), - o budowa dróg oraz chodników w miejscowościach: Dobre, Kąty Borucza, Czarnogłów, Młęcin. – Układ drogowy gminy będzie stanowił zhierarchizowany system, tworzony przez: - o układ podstawowy, składający się z dróg mających znaczenie ponadlokalne, t.j. krajowych (planowanej autostrady A-2 i drogi nr 2), wojewódzkich (nr 637 i 721 oraz planowanej drogi Wołomin – Wiązowna) oraz części dróg powiatowych klasy co najmniej zbiorczej; - o układ obsługujący, służący miejscowym potrzebom komunikacyjnym, tworzony przez pozostałe drogi powiatowe oraz gminne, klasy lokalnej i dojazdowej. – W podstawowym układzie drogowym przewiduje się utrzymanie możliwości przestrzennych dla następujących przedsięwzięć: - o budowy autostrady A-2 Świecko – Poznań – Warszawa – Siedlce – Kukuryki, posiadającej w obszarze gminy Halinów węzeł „Konik” z drogą krajową nr 2; - o przebudowy i rozbudowy drogi krajowej nr 2; - o przebudowy i rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 637; - o budowy drogi wojewódzkiej Wołomin – Wiązowna; - o przebudowy i rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 721; - o przebudowy i rozbudowy dróg powiatowych nr 2201W, 2202W na odcinku droga krajowa nr 2 – droga powiatowa nr 4318W, 2203W, 2207W na odcinku w Wielgoleście Duchnowskim i 4318W, zgodnie z wymaganiami określonymi dla dróg klasy zbiorczej, wraz z budową bezkolizyjnych skrzyżowań dróg nr 2202W i 2203W z linią kolejową oraz przebudową końcowego odcinka drogi nr 4318W w Wielgoleście Brzezińskim dla wytworzenia wspólnego skrzyżowania drogi nr 721 z drogą krajową nr 2. – W zakresie układu obsługującego przewiduje się przebudowę i modernizację pozostałych dróg powiatowych, istniejących dróg gminnych lokalnych i dojazdowych oraz budowę nowych, przede wszystkim na terenach planowanego zagospodarowania. – Przewiduje się utrzymanie wysokiego udziału kolei w obsłudze ruchu pasażerskiego, szczególnie w powiązaniach z Warszawą oraz poprawę standardów obsługi. Przewiduje się adaptację, przebudowę

Gmina	Dokument	Zapisy
		i rozbudowę istniejącej linii oraz przystanków osobowych Halinów i Cisie. – Przy przystankach postuluje się wytworzenie lokalnych węzłów przesiadkowych, do których wejdą przystanki autobusowe oraz parkingi dla samochodów i rowerów typu „Parkuj i jedź”. – Celem rozwoju komunikacji zbiorowej jest poprawa standardu obsługi, w tym zapewnienie możliwości korzystania z niej wszystkim mieszkańcom gminy. Podstawowym kierunkiem przewozów będzie Warszawa oraz przystanki kolejowe Halinów i Cisie. Trasy autobusów i lokalizacje przystanków powinny zapewniać dojście piesze w granicach 500 – 1000m dla większości obszaru gminy. Układ linii autobusowych zależeć będzie od rozwoju układu drogowego i będzie ulegał zmianom w miarę jego rozbudowy. – Dla potrzeb funkcjonowania komunikacji autobusowej, w planach miejscowych oraz projektach budowlanych należy przewidywać lokalizację przystanków z zatokami i wiatami oraz w miarę potrzeb i możliwości pętli końcowych. – Wskazane inwestycje celu publicznego: teren dróg gminnych, sieć dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i obszary niezbędne do ich budowy lub modernizacji; istniejąca linia kolejowa Warszawa – Terespol, obszary niezbędne do jej modernizacji¹²

Gmina	Dokument	Zapisy
Gmina Jakubów	Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Jakubów przyjęte Uchwałą Nr XXXII/191/2013 Rady Gminy Jakubów z dnia 9 września 2013 roku.	– Układ drogowy funkcjonuje w oparciu o następujące kategorie dróg: - o droga krajowa nr 2; - o obwodnica Mińska Mazowieckiego , węzeł Lotnisko; - o drogi powiatowe – V klasy technicznej zapewniające powiązania między gminami; - o drogi gminne – zapewniające powiązania lokalne wewnątrz gminy. – Co do układu drogowego dokument postuluje: - o w zakresie dróg krajowych: ograniczenie dostępności drogi krajowej nr 2 poprzez wydzielanie terenów pod drogi zbiorcze; budowę MOP II i III (miejsc obsługi podróży) przy obwodnicy Mińska Mazowieckiego; - o w zakresie dróg powiatowych: nie dopuszczenie do degradacji istniejących dróg o nawierzchni bitumicznej i jednoczesne wyposażenie pozostałych dróg również w nawierzchnię bitumiczną; - o w zakresie dróg gminnych: wyposażenie najważniejszych dróg gminnych w nawierzchnię twardą ulepszoną, a w okresie przejściowym w gruntową ulepszoną (żwirową lub tłucznioową) oraz zachowanie istniejącej klasy technicznej dróg. – W miarę polepszania stanu dróg autorzy dokumentu wskazują na potrzebę uruchamiania nowych linii autobusowych, i lokalizowania przystanków tychże linii w miejscach wynikających z potrzeb mieszkańców. W miarę możliwości należy również dotować nierentowne trasy komunikacyjne.
Miasto i Gmina Kałuszyn	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Kałuszyn	– Przyjęto następujący układ dróg: - o Układ ponadlokalny stanowić będzie: projektowana autostrada A2 wraz z obwodnicą Mińska Mazowieckiego (na parametrach autostrady), droga krajowa nr 2: o długości 14,5 km w granicach Gminy; droga nr 697 długości 3 km w granicach Gminy, realizująca powiązania pomiędzy drogą krajową nr 2 i drogą wojewódzką nr 637 (Warszawa – Węgrów-Sokołów Podl. – Drohiczyn); - o drogi powiatowe o istotnym znaczeniu dla obsługi ruchu zewnętrznego i wewnętrznego w mieście i gminie; - o drogi wewnętrzne; – Ponadto wskazano niezbędne działania Gminy w zakresie kształtowania systemu komunikacyjnego, w tym: - o bieżącą rekonstrukcję i modernizację układu drogowego, poprzez likwidację występującej

Gmina	Dokument	Zapisy
		degradacji, podnoszenie parametrów technicznych umożliwiających segregację rodzajów ruchu i podnoszące bezpieczeństwo funkcjonowania układu; - o współpracę w zakresie potrzeb komunikacyjnych – z administracją wojewódzką i powiatową. – Ponadto wymieniono konieczne inwestycje i przedsięwzięcia publiczne: - o Umożliwienie realizacji autostrady A2 wraz z obwodnicą Mińska Mazowieckiego; - o rozbudowę publicznych dróg gminnych; - o sukcesywne podnoszenie parametrów technicznych i segregacja rodzajów ruchu przy istniejących ciągach.
Gmina Latowicz	Z racji tego, iż na terenie Gminy obowiązują Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego uchwalone w 1999 roku – należy uznać, iż z racji znacznej dezaktualizacji dokumentu nie powinno się go brać pod uwagę.	
Gmina Mińsk Mazowiecki	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Mińsk Mazowiecki przyjęte uchwałą Nr XXVI/141/09 Rady Gminy Mińsk Mazowiecki z dnia 12 sierpnia 2009 r.	– Podstawowe znaczenie w powiązaniach zewnętrznych gminy będzie miała nadal zmodernizowana linia kolejowa. – W układzie dróg kołowych w dokumencie na moment jego tworzenia przewidywano następujące zmiany: budowę autostradowego obejścia Mińska Mazowieckiego z węzłami w miejscowościach: Arynów i Ryczałek oraz w rejonie lotniska w Janowie; przebudowę drogi wojewódzkiej nr 802 (Mińsk Mazowiecki – Siennica –Seroczyn). – Ważną rolę będą odgrywać zmodernizowane drogi powiatowe, zaś drogi gminne stanowią i stanowią będą układ uzupełniający, który łączy wsie gminy między sobą i w powiązaniu z układem powiatowym stwarza możliwość dojazdu do miasta mieszkańcom mniejszych miejscowości. – Układ komunikacji zbiorowej – autobusowej będzie rozwijany w oparciu o podstawowy układ komunikacyjny gminy, po uprzedniej analizie potrzeb i modernizacji dróg (jezdnie utwardzone o odpowiedniej nośności i odpowiednich parametrach technicznych) i wybudowaniu zatok autobusowych i wiat dla pasażerów. – W rejonie przystanku osobowego PKP Barcząca dokument postuluje budowę ogólnodostępnych miejsc parkingowych dla samochodów osobowych. Parkingi te będą służyły pośrednio dojazdowi do pracy mieszkańcom gminy oraz będą funkcjonowały w systemie „Parkuj i jedź”.

Gmina	Dokument	Zapisy
		- Zakłada się rozwój turystyki rowerowej na terenie gminy - Wskazane inwestycje celu publicznego: - o ponadlokalne: budowa obwodnicy w korytarzu autostrady A2, modernizacja dróg: krajowej nr 2 i nr 50, modernizacja drogi wojewódzkiej nr 802, modernizacja dróg powiatowych, budowa „Mazowieckiego Szlaku Rowerowego”; - o lokalne: budowa dróg gminnych w Arynowie, Janowie, Osinach, Zakolu, Marianne, Karolinie, Stojadłach, Osinach, Targówce, Niedziałce Druhej oraz chodników w Karolinie, Starej Niedziałce, Targówce, Budach Barcząckich, wykonania oświetlenia ulicznego w Malszewie, Niedziałce Druhej, Królewcu, Brzózem, Hucie Mińskiej, Marianne, Karolinie, Kolonii Janów, Osinach, Targówce, Ignacowie, Zamieniu, Grabinie, Podrudziu, Borku Mińskim, budowa gminnych ścieżek rowerowych.
Miasto Mińsk Mazowiecki	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Mińsk Mazowiecki przyjęte uchwałą Nr XLIV/422/14 Rady Miasta Mińsk Mazowiecki z dnia 22 września 2009 r.	- Układ drogowy miasta jest już ukształtowany i studium nie zakłada dokonania w nim zasadniczych zmian, oprócz prac w zakresie podniesienia ich jakości. - Układ kolejowy przecinający miasto jest już ukształtowany i studium nie zakłada dokonania w nim zmian. - Transport publiczny oparty jest na autobusach (PKS i inne linie prywatne obsługujące połączenia Mińska z okolicznymi miejscowościami, w tym z Warszawą, a „przy okazji” teren miasta) oraz kolei.
Gmina Mrozy	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Mrozy	- Główny nacisk w dziedzinie usprawnienia układu drogowego należy położyć na modernizację dróg tworzących ten układ poprzez: - o ograniczenie uciążliwości ruchu tranzytowego, docelowo oddzielenie tego ruchu od ruchu lokalnego i obsługi przyległego zagospodarowania; - o poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszego i rowerowego; - o ograniczenie uciążliwości oddziaływania ruchu drogowego na przyległe tereny, zwłaszcza zespoły

Gmina	Dokument	Zapisy
	przyjęte Uchwała Nr XVI/155/2012 Rady Gminy Mrozy z dnia 08.05.2012 r.	- zabytkowe; - o budowę lub wzmocnienie nawierzchni; - o dostosowanie parametrów technicznych do normatywnych dla danej kategorii i klasy. – Gmina Mrozy będzie obsługiwana przez trójstopniowy układ drogowy, który tworzą: - o droga krajowa relacji Warszawa – Terespol, nie przechodząca przez teren gminy, ale w bliskim sąsiedztwie i często wykorzystywana przez mieszkańców gminy do połączeń z ośrodkiem powiatowym i wojewódzkim, - o drogi powiatowe, które realizują powiązania międzypowiatowe, międzygminne, wewnątrzgminne oraz prowadzą obsługę przyległych terenów; - o drogi gminne które realizują powiązania zewnętrzne bliskiego zasięgu, wewnątrzgminne oraz prowadzą obsługę przyległych terenów. – Docelowo wszystkie drogi gminne powinny posiadać nawierzchnię twardą ulepszoną i pozostałe parametry techniczne odpowiednie dla przypisanej im klasy. – Dla zwiększenia bezpieczeństwa ruchu pieszego i rowerowego, w terenach zabudowanych zaleca się budowę chodników i ścieżek rowerowych. – Wskazane szczegółowe inwestycje i działania to: prace na odcinku drogi nr 2255W relacji Mrozy-Topór Lipiny, sukcesywna modernizacja pozostałych dróg powiatowych i dostosowywanie ich parametrów do wymaganych dla przypisanej im klasy; budowa nawierzchni twardych ulepszonych na tych odcinkach, które jej nie posiadają; wyposażenie dróg o nawierzchni gruntowej w nawierzchnię gruntową ulepszoną (stabilizację cementem, żwirowe), które stanowiłyby podbudowę pod nawierzchnie asfaltowe. – Wskazane inwestycje celu publicznego o znaczeniu lokalnym: przebudowa i budowa dróg powiatowych i gminnych, chodników oraz zatok, budowa wiaduktu nad linią kolejową w miejscowości Mrozy, budowa nowych dróg, budowa parkingów i oświetlenia ulicznego, budowa ścieżki rowerowej w Woli Rafałowskiej.
Gmina Siennica	Studium uwarunkowań i kierunków	– Głównym elementem wskazanego układu drogowego jest droga wojewódzka Nr 802, w dalszej kolejności drogi powiatowe, i na końcu drogi gminne będące uzupełnieniem dróg powiatowych. – Wskazane działania w zakresie dróg do dostosowywania parametrów technicznych do wymogów

Gmina	Dokument	Zapisy
	zagospodarowania przestrzennego gminy Siennica przyjęte Uchwałą Nr XXVII/203/2009 z dnia 29 grudnia 2009 r	technicznych dla odpowiednich klas dróg publicznych i realizacja utwardzonych i ulepszonych nawierzchni jezdni i chodników. - Gmina, a właściwie jej jednostki osadnicze pozostaną w zakresie obsługi przez komunikację autobusową i ewentualnie linii busowych. - Wskazane inwestycje celu publicznego: - o o znaczeniu lokalnym: rozbudowę oświetlenia ulicznego w Siennicy; - o o znaczeniu ponadlokalnym: przebudowa drogi nr 802 (Mińsk Mazowiecki – Seroczyn) na odcinku Siennica – Seroczyn.
Miasto Sulejówek	Zmiana studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Sulejówek przyjęta Uchwałą Nr LVIII/333/2010 Rady Miasta Sulejówek z dnia 22 kwietnia 2010 r.	- W dokumencie ustala się budowę bezkolizyjnych przejazdów przez linię kolejową Warszawa – Terespol w ciągu drogi wojewódzkiej nr 638 (Al. Piłsudskiego) i drogi powiatowej prowadzonej ul. Asfaltową/Przejazd/Nowo-Kraśnińskiego. - Opracowanie dopuszcza modernizację linii kolejowej, polegającą na dobudowie dodatkowych torów i zwiększeniu liczby przewozów, pod warunkiem ograniczenia uciążliwości, związanych z hałasem i drganiami w ramach terenów kolejowych oraz zastosowaniu środków, zapewniających właściwą ochronę akustyczną budynków (ekrany akustyczne, wymiana toj.w itp.). - Wskazuje się na uzupełnienie podstawowego układu transportowego miasta, w szczególności poprzez: modernizację ul. Drobiarskiej, Szklarniowej, Czynu Społecznego, Wspólnej, Moraczewskiego, Jana III Sobieskiego, Narutowicza, 3 Maja, Armii Krajowej układ podstawowy części miasta (ul. Szosowa, Ratajowo południowe). - Studium Ustala obowiązek podjęcia działań, mających na celu stworzenie sprawnego systemu transportu publicznego w obrębie całego Sulejówka i łączącego miasto z Warszawą (wykorzystanie kolei, współpraca z ZTM Warszawa). - W przypadku modernizacji drogi krajowej, dróg wojewódzkich oraz linii kolejowej dokument ustala obowiązek stosowania środków technicznych, ograniczających emisję hałasu komunikacyjnego. - Opracowanie ustala obowiązek opracowania i budowy systemu dróg rowerowych. - Studium wprowadza obowiązek uspokojenia ruchu samochodowego w obrębie terenów mieszkaniowych poprzez ograniczenie dostępu dla samochodów ciężarowych, eliminację ruchu tranzytowego, stosowanie środków technicznych i administracyjnych ograniczających prędkość ruchu

Gmina	Dokument	Zapisy
		samochodów. 56 1.3. Systemy infrastruktury technicznej.
Gmina Stanisławów	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Stanisławów przyjęte uchwałą Nr XIV /76/2008 Rady Gminy Stanisławów z dnia 17 marca 2008 r.	– Dokument zakłada: - o usprawnienie połączeń na kierunku północ-południe poprzez modernizację drogi krajowej nr 50 o standardzie drogi klasy głównej ruchu przyspieszonego (GP) oraz na kierunku wschód-zachód poprzez: modernizację drogi wojewódzkiej nr 637 o standardzie drogi klasy głównej; - o budowę obwodnicy południowej w ciągu DW 637 i wschodniej w ciągu dr. krajowej nr 50. – Podstawowy układ komunikacji wewnętrznej gminy będą tworzyły drogi powiatowe: (nr 2214W, nr 2216W, nr 2218W, nr 2223W, nr 2224W, nr 4333W (Stanisławów – Papiernia – gr. powiatu) i drogi gminne: (nr 3646002 L, nr 4333W, nr 3646004 L, nr 3646009 L, nr 3646013 L, nr 3646017 L, nr 3646021 L, nr 3646023 L, nr 3646027 L, nr 3646029 L. – Układ komunikacji zbiorowej – autobusowej będzie rozwijany w oparciu o podstawowy układ komunikacyjny gminy, po uprzedniej modernizacji dróg (jezdnie utwardzone o odpowiedniej nośności i odpowiednich parametrach technicznych) i wybudowaniu zatok autobusowych i wiat dla pasażerów. – Generalną zasadą funkcjonowania komunikacji autobusowej PKS będzie prowadzenie wszystkich linii przez ośrodek gminny, co ułatwi obsługę mieszkańców. Gmina będzie zgłaszać swoje postulaty przy zmianach rozkładów jazdy.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie aktów prawa miejscowego jw.

4. Transport publiczny na obszarze planu transportowego

4.1 Organizacja i stan prawny

Zgodnie z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, za organizację publicznego transportu zbiorowego odpowiada właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze (art. 4 ust. 1 pkt 4).

Odpowiednie kompetencje organizatorów uzupełniają się zgodnie z hierarchią:

- Marszałek województwa – przewóz wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa;
- Zarząd związku powiatowo-gminnego – linie komunikacyjne albo sieci komunikacyjne w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny;
- Zarząd związku powiatów – linie komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
- Starostowie powiatów – linie przebiegające przynajmniej przez dwie gminy w jednym powiecie;
- Zarząd związku międzygminnego – linie komunikacyjne albo sieci komunikacyjne w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
- Wójtowie, Burmistrzowie i Prezydenci na terenie gminy lub miasta (też miasta na prawach powiatu).

Powiat odpowiada za organizację przewozu osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywanego w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu, albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub, które utworzyły związek powiatów. Zapis ten nie obowiązuje w przypadku zawarcia przez gminy porozumienia lub utworzenia przez nie związku międzygminnego. W takim wypadku organizatorem przewozów na terenie tych gmin, jest wskazany przez nie zarząd związku międzygminnego.

Publiczny transport zbiorowy może odbywać się na podstawie:

- 1) **umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego** zawartej z operatorem publicznego transportu zbiorowego (czyli samorządowym zakładem budżetowym lub przedsiębiorcą uprawnionym do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób), która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych w planie transportowym usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej [więcej na ten temat – w Rozdziale 5];
- 2) **potwierdzenia zgłoszenia przewozu** uzyskanego przez przewoźnika, dla oferowanego przez niego przewozu osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego niebędącego przewozem o charakterze użyteczności publicznej;
- 3) **decyzji o przyznaniu otwartego dostępu** dającej uprawnienie przewoźnikowi do wykonywania kolejowego regularnego przewozu osób w ramach otwartego dostępu (określonego w ustawie o transporcie kolejowym).

Powyższy stan prawny przedstawia stan docelowy, który – zgodnie z zapisami Ustawy PTZ – zostanie osiągnięty po 31 grudnia 2016 r. Obecnie (według stanu na październik 2015 r.) organizacja przewozów regularnych drogowych w Powiecie Mińskim jest oparta o zapisy Ustawy o transporcie drogowym, które umożliwiają prowadzenie przewozów regularnych osób poprzez udzielenie przewoźnikom zezwoleń przez odpowiednie jednostki samorządowe.

4.2 Przewozy o charakterze powiatowym

Starosta Miński udzielił 69 zezwoleń na przewozy regularne na linie komunikacyjne na obszarze Powiatu Mińskiego, dla 4 przewoźników: PKS Mińsk Mazowiecki S.A. (Mobilis Group), „BAGS” Sadoch & Gąsior Sp. J. Dobry, „RAPIT” LATOWICZ – Piotr Radzio, Latowicz, „RORBI-TOUR”. Zgodnie z informacjami, w których posiadaniu znajduje się Powiat Miński, przewoźnicy ci dysponują w sumie 214 autobusami (stan na koniec 2014 r.), z czego 7 stanowiły pojazdy o liczbie 9-17 miejsc siedzących, 152 – pojazdy o liczbie 18-50 miejsc siedzących, a 55 – pojazdy o liczbie powyżej 50 miejsc siedzących.

W październiku 2014 r. została wprowadzona Mińsko-Mazowiecka Karta Miejska, która jest wspólną inicjatywą PKS w Mińsku Mazowieckim oraz ZTM Warszawa. Dzięki porozumieniu pasażerowie mogą na jednej karcie elektronicznej zakodować bilet długookresowy ZTM oraz bilet miesięczny PKS. Dodatkowo, przy zakupie zakodowanych na wspólnej karcie dwóch biletów (bilet miesięczny bądź dwa bilety „połówkowe” PKS, ważne przez 1/2 miesiąca, i bilet okresowy ZTM) pasażer jest upoważniony do ulgi handlowej 15% (bilet miesięczny PKS normalny) lub 7% (dla każdego biletu połówkowego PKS).

4.2.1 Linie autobusowe obsługiwane przez firmę PKS Mińsk Mazowiecki S.A.

PKS obsługuje obecnie 63 linie o charakterze powiatowym

1. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Brzóz – Stanisławów – Pustelnik – Sulejówkę Miłosa PKP: 1 kurs dziennie w dni nauki szkolnej.
2. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Brzóz – Stanisławów – Kąty-Borucza: w kierunku Mińska Mazowieckiego 2 kursy w dni nauki szkolnej.
3. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Barcząca – Chmielew – Marianka – Mińsk Mazowiecki: 2 kursy w dni nauki szkolnej.
4. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Siennica – Kamionka – Transbór – Redzyńskie – Latowicz: (brak połączeń).
5. Linia autobusowa relacji Latowicz – Wężyczyn – Jeruzal – Borki – Dębówce: (brak połączeń).
6. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Niedziałka – Mistów – Ludwinów: 3 kursy w dni nauki szkolnej.
7. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Targówka – Cegłów – Mrozy – Guzów – Mała Wieś: 1 kurs w dni nauki robocze, 1 kurs w dni nauki szkolnej.
8. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Jakubów – Wiśniew – Kluki – Garczyn Mały: 3 kursy w dni nauki szkolnej, 4 kursy w dni robocze, 1 w weekendy.

9. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Targówka – Cegłów – Mrozy – Rudka: 5 kursów w dni robocze, 5 kursów w dni wolne od pracy.
10. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Stanisławów – Pustelnik – Choiny – Cisówka – Sulejówek: 3 kursy w dni nauki szkolnej.
11. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Pogorzel – Siennica – Dłużew – Starogród: 1 kurs w dni nauki szkolnej, 8 kursów w dni robocze, 3 kursy w soboty i niedziele, 1 kurs w niedzielę.
12. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Żuków – Dłużka – Królewiec – Stojadła – Mińsk Mazowiecki: 1 kurs w dni nauki szkolnej.
13. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Stojadła – Celinów – Dębe Wielkie – Mińsk Mazowiecki: 3 kursy w dni nauki szkolnej.
14. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Królewiec – Cyganka – Dębe Wielkie – Górki: 3 kursy w dni nauki szkolnej.
15. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Budy Barcząckie – Chmielew – Marianka – Mińsk Mazowiecki: 1 kurs w dni nauki szkolnej.
16. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Jakubów – Czarnogłów – Wiśniew – Garczyn Mały: 1 kurs w dni robocze.
17. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Targówka – Cegłów – Mrozy – Rudka: 1 kurs w dni nauki szkolnej, 3 kursy w dni powszednie, 3 kursy w weekendy, 1 kurs w dni wolne od pracy.
18. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Żuków – Poręby – Katy Goździejewskie I – Cisówka: 3 kursy w dni nauki szkolnej.
19. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Arynów – Żuków – Ładzyń – Stanisławów: 1 kurs od poniedziałku do piątku w okresie ferii i wakacji.
20. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Mikanów – Siennica – Łękawica – Cegłów: 2 kursy w dni robocze, 2 kursy w weekendy i święta.
21. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Jędrzejów – Kałuszyn – Kluki – Garczyn Mały: 2 kursy w dni nauki szkolnej.
22. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Jędrzejów – Kałuszyn – Sinołęka: 2 kursy w dni robocze.
23. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Kałuszyn – Mrozy – Jeruzal – Dębowce: (brak połączeń).
24. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Jędrzejów – Kałuszyn – Milew: 1 kurs w dni nauki szkolnej.
25. Linia autobusowa relacji Dębowce – Jeruzal – Mała Wieś – Mrozy – Kałuszyn: 1 kurs w dni nauki szkolnej.
26. Linia autobusowa relacji Siennica – Kiczki II – Skupie – Posiadały – Cegłów: 1 kurs w dni nauki szkolnej.
27. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Siennica – Kiczki II – Posiadały – Podskwarne – Cegłów: 1 kurs w dni nauki szkolnej.
28. Linia autobusowa relacji Jeruzal – Mała Wieś – Trojanów – Mrozy – Kałuszyn: 1 kurs w dni nauki szkolnej.
29. Linia autobusowa relacji Posiadały – Kiczki II – Skupie – Podciernie – Skwarne – Cegłów: 1 kurs w dni nauki szkolnej.
30. Linia autobusowa relacji Cegłów – Skupie – Kiczki II – Podciernie – Cegłów: 4 kursy w dni nauki szkolnej.

31. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Siennica – Cegłów: 1 kurs w dni nauki szkolnej.
32. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Siennica – Siodło – Kiczki II – Skupie – Piaseczno: 1 kurs w dni nauki szkolnej.
33. Linia autobusowa relacji Hipolitów – Halinów – Desno – Grabina – Sulejówek – Hipolitów: 12 kursów w dni powszednie.
34. Linia autobusowa relacji Hipolitów – Halinów – Budziska – Okuniew – Sulejówek Hipolitów
35. Linia autobusowa relacji Hipolitów – Stary Konik – Brzeziny – Halinów – Sulejówek
36. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Siennica – Kiczki II – Podciernie – Cegłów
37. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Siennica – Kuflew – Jeruzal – Latowicz
38. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Siennica – Kuflew – Jeruzal – Wężyżyn: 1 kurs w dni robocze.
39. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Siennica – Latowicz – Łukówiec – Dębowce: 1 kurs w dni nauki szkolnej.
40. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Siennica – Kiczki II – Podciernie – Jeruzal – Dębowce: 3 kursy w dni robocze, 2 kursy w weekendy.
41. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Siennica – Kamionka – Waliska – Wężyżyn – Latowicz: 1 kurs w dni nauki szkolnej.
42. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Stanisławów – Cisówka – Sulejówek: 1 kurs w dni nauki szkolnej.
43. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Stanisławów – Choiny – Cisówka – Sulejówek: 1 kurs w dni nauki szkolnej.
44. Linia autobusowa relacji Stanisławów – Rządza – Kąty Borucza: 1 kurs w dni nauki szkolnej.
45. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Stanisławów – Dobrze: 1 kurs w dni robocze.
46. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Arynów – Wólka Czarnińska – Dłużka – Mińsk Mazowiecki: 3 kursy w dni nauki szkolnej.
47. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Stanisławów – Rynia: 1 kurs w dni nauki szkolnej.
48. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Stanisławów – Kąty Borucza: 2 kursy w dni nauki szkolnej.
49. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Dłużka – Wólka Czarnińska – Suchowizna – Pustelnik: 3 kursy w dni nauki szkolnej.
50. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Stara Niedziałka – Jakubów – Dobrze – Rynia: (brak połączeń).
51. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Stara Niedziałka – Jakubów – Dobrze – Czarnogłów: 1 kurs w dni nauki szkolnej.
52. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Stara Niedziałka – Jakubów – Budy Przytockie – Milew: (brak połączeń).
53. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Stara Niedziałka – Jakubów – Budy Przytockie – Sinołęka: (brak połączeń).
54. Linia autobusowa relacji Cegłów – Podciernie – Skupie – Kiczki II – Siennica – Łękawica: 1 kurs w dni nauki szkolnej.
55. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Barcząca – Wiciejów – Mienia – Cegłów: (brak połączeń).

56. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Jędrzejów – Ryczówek – Budy Przytockie: 2 kursy w dni robocze.
57. Linia autobusowa relacji Kałuszyn – Olszewice – Wola Paprotnia – Mrozy: 4 kursy w dni nauki szkolnej.
58. Linia autobusowa relacji Mrozy – Kruki – Wola Paprotnia – Olszewice – Kałuszyn: (brak połączeń).
59. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Budy Barcząckie – Budy Janowskie – Janów: 3 kursy w dni nauki szkolnej.
60. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Jakubów – Anielinek – Mistów – Ludwinów: 1 kurs w dni nauki szkolnej.
61. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Cegłów – Mrozy – Rudka: 4 kursy w dni powszednie, 4 kursy w weekendy.
62. Linia autobusowa relacji Hipolitów – Cisie – Desno – Krzewina – Halinów: 6 kursów w dni nauki szkolnej, 1 kurs w dni robocze.
63. Linia autobusowa relacji Michałów – Okuniew – Sulejówek – Grabina – Hipolitów: 5 kursów w dni nauki szkolnej.

4.2.2 Linie autobusowe obsługiwane przez firmę „BAGS” Sadoch & Gąsior Sp. J. Dobre

Przewoźnik BAGS obsługuje 2 linie komunikacyjne o zasięgu powiatowym:

1. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Targówka-Cegłów-Mrozy – Rudka – Grodzisk: 10 kursów w dni robocze, 7 w soboty i niedziele.
2. Linia autobusowa Dobre – Stanisławów-Wólka Mińska – Mińsk Mazowiecki: 15 kursów w dni robocze, 3 w dni nauki szkolnej, 5 w soboty, 3 w niedziele. Częstotliwość w dzień powszedni co 30-60 min, kursy w godzinach 5-18.

4.2.3 Linie autobusowe obsługiwane przez firmę „RAPIT” LATOWICZ – Piotr Radzio, Latowicz

Przewoźnik RAPIT obsługuje 3 linie komunikacyjne o zasięgu powiatowym:

1. Linia autobusowa relacji Strachomin – Latowicz – Kamionka – Siennica – Mińsk Mazowiecki: 1 kurs w dni nauki szkolnej.
2. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Siennica – Wielgolas – Latowicz: 16 kursów w dni robocze, 4 kursy w dni nauki szkolnej, 4 kursy w sobotę i 3 kursy w niedzielę. Częstotliwość w dni robocze ok. 30 min w godzinach 6-20.
3. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Siennica – Zglechów – Kuflew – Jeruzal – Latowicz: 5 kursów w dni robocze, 1 w weekendy.

4.2.4 Linie autobusowe obsługiwane przez firmę „RORBI – TOUR” (1)

Przewoźnik RORBI obsługuje 1 linię komunikacyjną o zasięgu powiatowym:

Mińsk Mazowiecki – Cegłów- Mrozy – Gołębiówka: 5 kursów w dni robocze, 4 w soboty, 3 w niedziele.

4.3 Przewozy o charakterze gminnym

Na podstawie informacji o zezwoleniach przekazanych przez gminy zlokalizowane na obszarze Powiatu Mińskiego, wykonano zestawienie prezentujące przewozy transportem publicznym na liniach regularnych w przewozach gminnych.

Zezwolenia na przewozy o charakterze gminnym wydano w 6 spośród 13 gmin Powiatu Mińskiego: są to gminy Cegłów, Halinów, Jakubów, Kałuszyn, Mińsk Mazowiecki (gm. wiejska), Siennica. W zestawieniu zamieszczono także, przewozy kolejowe świadczone na mocy porozumienia pomiędzy Zarządem Transportu Miejskiego w Warszawie, a gminami Sulejówek i Halinów.

4.3.1 Cegłów

W gminie Cegłów wydano 1 zezwolenie, dla przewoźnika PKS Mińsk Mazowiecki S.A., obejmujące relację:

- Cegłów – Posiadały – Piaseczno – Skupie – Kiczki – Skupie – Piaseczno – Huta Kuflewska – Podciernie – Kuflew – Skwarne – Cegłów.

4.3.2 Halinów

W gminie Halinów wydano łącznie 5 zezwoleń – dla przewoźnika PKS Mińsk Mazowiecki S.A., obejmujące następujące relacje:

- Hipolitów – Halinów – Desno – Grabina – Sulejówek – Hipolitów;
- Hipolitów – Halinów – Budziska – Okuniew – Sulejówek – Hipolitów;
- Hipolitów – Stary Konik – Brzeziny – Halinów – Hipolitów;
- Hipolitów – Cisie – Desno – Krzewina – Halinów;
- Michałów – Okuniew – Sulejówek – Grabina – Hipolitów.

Ponadto, na mocy porozumienia zawartego przez Gminę Halinów z Zarządem Transportu Miejskiego (organizatorem publicznego transportu zbiorowego w imieniu M. St. Warszawa) w dn. 30 marca 2004 roku, na terenie gminy funkcjonują dwie autobusowe linie podmiejskie:

- Linia autobusowa nr 704 (przystanek graniczny dla I strefy: Hotelowa), relacji: Wiatraczna – Grochowska – Płowiecka – Bronisława Czecha – Trakt Brzeski – Trakt Brzeski (Sulejówek) – Konik Nowy – Konik Stary – Hipolitów.
- Linia autobusowa nr 730 (przystanek graniczny dla I strefy: Majdan – stacja paliw), relacji: Wiatraczna – Grochowska – Płowiecka – Bronisława Czecha Trakt Brzeski – szosa Lubelska – Lubelska (Majdan, powiat otwocki) – Lubelska (Góraszka, powiat otwocki) – Lubelska (Wiązowna, powiat otwocki) – Boryszewska (Boryszew, powiat otwocki) – Boryszewska (Duchnow, powiat otwocki) – Brzeziny.

4.3.3 Jakubów

W gminie Jakubów wydano łącznie 4 zezwolenia – wszystkie dla przewoźnika PKS Mińsk Mazowiecki S.A, obejmujące następujące relacje:

- Jakubów – Antonina – Jędrzejów Stary–Aleksandrów – Moczydła – Jakubów;
- Jakubów – Góry – Wiśniew;
- Jakubów – Przedewsie – Brzozówka – Józefin – Antonina – Jakubów;
- Jakubów – Moczydła – Jędrzejów Nowy – Brzozówka – Jakubów.

4.3.4 Kałuszyn

W gminie Kałuszyn wydano łącznie 7 zezwoleń – wszystkie dla przewoźnika PKS Mińsk Mazowiecki S.A, obejmujących następujące relacje:

- Kałuszyn – Gołębiówka – Kałuszyn;
- Kałuszyn – Garczyn Kluki – Garczyn Mały – Kałuszyn;
- Kałuszyn – Abramy – Kluki – Chrościce – Kałuszyn;
- Kałuszyn – Milew – Falbogi – Kałuszyn;
- Kałuszyn – Sinołęka – Mały – Garczyn Duży – Falbogi – Kałuszyn;
- Kałuszyn – Budy Przytockie – Kałuszyn;
- Kałuszyn – Garczyn Mały – Garczyn Duży – Kałuszyn.

4.3.5 Latowicz

W gminie Latowicz realizowane są następujące połączenia o charakterze komunikacji gminnej, obsługiwane przez „RAPIT” LATOWICZ – Piotr Radzio:

- Latowicz – Dębe Małe – Wielgolas – Latowicz
- Latowicz – Stawek – Wielgolas – Latowicz
- Oleksianka – Latowicz

4.3.6 Mińsk Mazowiecki (gmina wiejska)

W gminie wiejskiej Mińsk Mazowiecki wydano łącznie 7 zezwoleń – dla przewoźnika PKS Mińsk Mazowiecki S.A, obejmujących następujące relacje:

- Mińsk Mazowiecki – Arynów – Królewiec – Dłużka – Żuków – Brzoze – Dłużka – Karolina – Stara Niedziałka – Mińsk Mazowiecki;
- Mińsk Mazowiecki – Stojadła – Zamienie – Maliszew – Józefów – Grębiszew;
- Mińsk Mazowiecki – Targówka – Budy Barcząckie – Anielew – Budy Janowskie – Janów;
- Mińsk Mazowiecki – Stare Zakole – Barcząca PKP – Barcząca Skrzyżowanie – Zakole Wiktorowo – Marianka Szkoła – Huta Mińska – Mińsk Mazowiecki;
- Mińsk Mazowiecki – Dłużka – Brzoze I – Cyganka – Żuków – Arynów – Królewiec – Arynów – Stojadła – Mińsk Mazowiecki;

- Mińsk Mazowiecki – Osiny – Barcząca – Janów – Ignaców – Janów – Budy – Janowskie – Anielew – Budy Barcząckie – Targówka – Mińsk Mazowiecki – Stara Niedziałka – Mińsk Mazowiecki.

4.3.7 Mrozy

W gminie Mrozy wydano łącznie 6 zezwoleń dla firmy PKS Mińsk Mazowiecki S.A, obejmujących następujące relacje:

- Mrozy – Mała Wieś – Kuflew – Jeruzal – Lipiny – Dębowce;
- Mrozy – Sokolnik – Mrozy;
- Mrozy – Wola Rafałowska – Dąbrowa – Sokolnik – Mrozy;
- Mrozy – Grodzisk – Skruda – Porzewnica – Topór;
- Mrozy – Wola Rafałowska – Sokolnik (Liwiec) – Lubomin – Guzew – Trojanów – Lubomin – Wola Rafałowska – Mrozy;
- Wola Rafałowska – Mała Wieś.

4.3.8 Siennica

W gminie wiejskiej Mińsk Mazowiecki wydano łącznie 1 zezwolenie, dla przewoźnika „Rapid” obejmujące następującą relację:

- Siennica-Pogorzel-Nowa Pogorzel-Grzebowilk.

4.3.9 Sulejówek

W gminie Sulejówek nie wydano zezwoleń na regularne przewozy pasażerskie, jednak od 2011 roku przewozy realizowane są przez Zarząd Transportu Miejskiego na mocy porozumienia zawartego 21 kwietnia 2011 roku, którego przedmiotem jest powierzenie organizacji publicznego transportu zbiorowego Miastu Stołecznemu Warszawa. W dokumencie uwzględnione zostały 4 rodzaje połączeń, 2 autobusowe oraz 2 kolejowe:

- Linia autobusowa nr 173 (w całości I strefa biletowa), relacji: Dworzec Wschodni(Lubelska) – Rondo Wiatraczna – Grochowska – Płowiecka – Marsa – Korkowa – Wspólna – Niemcewicz – 1. Praskiego Pułku Armii Krajowej – Moraczewskiego (Sulejówek) – Al. Piłsudskiego (Sulejówek) – Al. Piłsudskiego – Jana Pawła II. Udział w finansowaniu gminy Sulejówek wynosi 40%;
- Linia autobusowa nr 704 (przystanek graniczny dla I strefy: Hotelowa), relacji: Wiatraczna – Grochowska – Płowiecka – Bronisława Czecha – Trakt Brzeski – Trakt Brzeski (Sulejówek) – Konik Nowy – Konik Stary – Hipolitów. Udział w finansowaniu gminy Sulejówek wynosi 20%;
- Linia S2 uruchamiane przez spółkę Szybka Kolej Miejska (przystanek graniczny dla I strefy: Warszawa Wola Grzybowska), relacji Warszawa Lotnisko Chopina – Warszawa Zachodnia – Warszawa Śródmieście – Warszawa Wschodnia – Warszawa Wola Grzybowska – Sulejówek – Sulejówek Miłosna. Udział Gminy Sulejówek w finansowaniu tych połączeń wynosi 30%. S2 realizuje 38 kursów dziennie w dni robocze i weekendy w godzinach 4-23, przeciętna częstotliwość kursowania wynosi 30 min.;

- Połączenia Kolei Mazowieckich (zob. więcej – pkt. 4.4.3) (przystanek graniczny dla I strefy: Warszawa Wola Grzybowska). Udział Gminy Sulejówek w finansowaniu tych połączeń wynosi (według aneksu podpisanego w dn. 1.06.2015 r.) 40%.

4.4 Przewozy o charakterze wojewódzkim

Na podstawie informacji przekazanych przez Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego oraz Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie, wykonano zestawienie prezentujące przewozy transportem publicznym na liniach regularnych w wojewódzkich przewozach pasażerskich. Łącznie Urząd Marszałkowski wydał 75 zezwoleń dla 15 przewoźników na połączenia autobusowe przebiegające przez teren Powiatu Mińskiego. W ZTM Warszawa zarejestrowano zaś 38 połączeń obsługiwanych przez 6 przewoźników.

4.4.1 Linie autobusowe obsługiwane przez firmę PKS Mińsk Mazowiecki S.A

Przewoźnik PKS Mińsk Mazowiecki obsługuje na terenie Powiatu Mińskiego 60 linii komunikacyjnych o zasięgu wojewódzkim:

1. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Siennica – Radachówka – Nowy Starogród
2. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Gliniak – Iłowiec – Grzebowilk – Stojadła – Mińsk Mazowiecki
3. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Grzebowilk – Rzekta – Stojadła – Mińsk Mazowiecki
4. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Mikanów – Siennica – Dębowne – Wodynie
5. Linia autobusowa relacji Warszawa – Mińsk Mazowiecki – Siennica – Siedlce
6. Linia autobusowa relacji Warszawa – Mińsk Mazowiecki – Siennica – Latowicz – Rudnik Duży
7. Linia autobusowa relacji Siedlce – Latowicz – Siennica – Mikanów – Mińsk Mazowiecki
8. Linia autobusowa relacji Warszawa – Mińsk Mazowiecki – Siennica – Stoczek Łukowski
9. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Mikannów – Siennica – Kołbiny – Kołbiel
10. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Kołbiel – Człkówka – Celestynów
11. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Kołbiel – Gózd – Celestynów
12. Linia autobusowa relacji Warszawa – Okuniew – Krubki
13. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Stojadła – Kołbiel – Radachówka
14. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Stanisławów – Wołomin
15. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Stanisławów – Międzyzłes – Wołomin
16. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Stanisławów – Sokół – Flakowizna
17. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Stanisławów – Wołomin
18. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Stanisławów – Flakowizna
19. Linia autobusowa relacji Stanisławów – Turze – Poświętne – Wołomin
20. Linia autobusowa relacji Węgrów – Dobrze – Stanisławów – Warszawa
21. Linia autobusowa relacji Warszawa – Mińsk Mazowiecki – Siennica – Wodynie
22. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Jakubów – Dobrze Pniewnik
23. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Stanisławów – Międzyzłes – Wołomin

24. Linia autobusowa relacji Warszawa – Kołbiel – Siennica
25. Linia autobusowa relacji Poświętne – Zabraniec – Sulejówek
26. Linia autobusowa relacji Wierzbno – Kałuszyn – Mińsk Mazowiecki – Warszawa
27. Linia autobusowa relacji Warszawa – Mińsk Mazowiecki – Kałuszyn – Wierzbno
28. Linia autobusowa relacji Stoczek Łukowski – Siennica – Mińsk Mazowiecki
29. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Siennica – Latowicz – Rudnik Duży
30. Linia autobusowa relacji Stanisławów – Międzyłże – Wólka Dąbrowicka – Wołomin
31. Linia autobusowa relacji Turze – Poświętne – Wola Cygowska – Zabraniec – Warszawa
32. Linia autobusowa relacji Wiązowna – Duchnów – Brzeziny
33. Linia autobusowa relacji Węgrów – Dobrze – Stanisławów – Warszawa
34. Linia autobusowa relacji Warszawa – Brzeziny – Dębe Wielkie – Kobierne – Mińsk Mazowiecki (zezwolenie ZTM Warszawa)
35. Linia autobusowa relacji Warszawa – Brzeziny – Mińsk Mazowiecki – Garczyn Mały (zezwolenie ZTM Warszawa)
36. Linia autobusowa relacji Warszawa – Okuniew – Stanisławów – Arynów – Mińsk Mazowiecki (zezwolenie ZTM Warszawa)
37. Linia autobusowa relacji Warszawa – Okuniew – Stanisławów – Dobrze (zezwolenie ZTM Warszawa)
38. Linia autobusowa relacji Warszawa – Mińsk Mazowiecki – Dobrze – Czarnogłów (zezwolenie ZTM Warszawa)
39. Linia autobusowa relacji Warszawa – Brzeziny – Mińsk Mazowiecki – Dębówce (zezwolenie ZTM Warszawa)
40. Linia autobusowa relacji Warszawa – Mińsk Mazowiecki – Dębówce (zezwolenie ZTM Warszawa)
41. Linia autobusowa relacji Warszawa – Mińsk Mazowiecki – Garczyn Mały (zezwolenie ZTM Warszawa)
42. Linia autobusowa relacji Warszawa – Halinów – Cisie – Krzewina – Hipolitów (zezwolenie ZTM Warszawa)
43. Linia autobusowa relacji Warszawa – Sulejówek – Brzeziny – Stary Konik – Hipolitów (zezwolenie ZTM Warszawa)
44. Linia autobusowa relacji Warszawa – Brzeziny – Mińsk Mazowiecki – Żaków – Latowicz (zezwolenie ZTM Warszawa)
45. Linia autobusowa relacji Warszawa – Brzeziny – Stojadła – Natolin – Ludwinów (zezwolenie ZTM Warszawa)
46. Linia autobusowa relacji Warszawa – Brzeziny – Mińsk Mazowiecki – Mała Wieś (zezwolenie ZTM Warszawa)
47. Linia autobusowa relacji Warszawa – Sulejówek – Stanisławów – Dobrze – Mińsk Mazowiecki (zezwolenie ZTM Warszawa)
48. Linia autobusowa relacji Warszawa – Dębe Wielkie – Stojadła – Lubomin – Mińsk Mazowiecki (zezwolenie ZTM Warszawa)
49. Linia autobusowa relacji Warszawa – Sulejówek – Stanisławów – Czarna – Mińsk Mazowiecki (zezwolenie ZTM Warszawa)
50. Linia autobusowa relacji Warszawa – Dębe Wielkie – Stojadła – Lubomin – Mińsk Mazowiecki (zezwolenie ZTM Warszawa)
51. Linia autobusowa relacji Warszawa – Brzeziny – Mińsk Mazowiecki – Jakubów – Rynia (zezwolenie ZTM Warszawa)

52. Linia autobusowa relacji Warszawa – Brzeziny – Mińsk Mazowiecki – Osiny – Sinołęka (zezwozenie ZTM Warszawa)
53. Linia autobusowa relacji Warszawa – Brzeziny – Sulejówek – Mińsk Mazowiecki – Ignaców – Sinołęka (zezwozenie ZTM Warszawa)
54. Linia autobusowa relacji Warszawa – Sulejówek – Cisówka - Zalesie – Stanisławów (zezwozenie ZTM Warszawa)
55. Linia autobusowa relacji Warszawa – Sulejówek – Mińsk Mazowiecki – Dłużew - Starogród (zezwozenie ZTM Warszawa)
56. Linia autobusowa relacji Warszawa – Nowy Konik – Kobierna – Stojadła – Dębowce (zezwozenie ZTM Warszawa)
57. Linia autobusowa relacji Warszawa – Sulejówek (zezwozenie ZTM Warszawa)
58. Linia autobusowa relacji Warszawa – Sulejówek – Mińsk Mazowiecki – Transbór – Dębe Małe (zezwozenie ZTM Warszawa)
59. Linia autobusowa relacji Warszawa – Brzeziny – Dębe Wielkie – Koberne – Mińsk Mazowiecki (zezwozenie ZTM Warszawa)
60. Linia autobusowa relacji Warszawa – Mińsk Mazowiecki – Mrozy (zezwozenie ZTM Warszawa)

4.4.2 Inni przewoźnicy

Linie autobusowe obsługiwane przez firmę PKS Łosice Sp. z o.o.

Przewoźnik PKS Łosice obsługuje na terenie Powiatu Mińskiego 11 linii komunikacyjnych o zasięgu wojewódzkim:

1. Linia autobusowa relacji Serpelice – Sarnaki – Łosice – Siedlce – Warszawa
2. Linia autobusowa relacji Stara Kornica – Łosice – Siedlce – Warszawa
3. Linia autobusowa relacji Terespol – Pratulin – Janów Podlaski – Kornica Stara – Łosice – Siedlce – Warszawa
4. Linia autobusowa relacji Borsuki – Mierzvice Stare – Sarnaki – Łosice – Siedlce – Warszawa
5. Linia autobusowa relacji Warszawa – Siedlce – Mordy – Łosice
6. Linia autobusowa relacji Łosice – Korczew – Warszawa
7. Linia autobusowa relacji Janów Podlaski – Łosice – Warszawa
8. Linia autobusowa relacji Biała Podlaska – Łosice – Siedlce – Warszawa
9. Linia autobusowa relacji Warszawa – Siedlce – Łosice – Sarnaki – Borsuki
10. Linia autobusowa relacji Serpelice – Łosice – Siedlce – Warszawa
11. Linia autobusowa relacji Borsuki – Łosice – Siedlce – Warszawa

Linie autobusowe obsługiwane przez firmę Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej "SOKOŁÓW" w Sokołowie Podlaskim S.A.

Przewoźnik PKS Sokołów obsługuje na terenie Powiatu Mińskiego 9 linii komunikacyjnych o zasięgu wojewódzkim:

1. Linia autobusowa relacji Warszawa – Mińsk Mazowiecki – Kałuszyn – Węgrów – Sokołów Podlaski – Siemiatycze
2. Linia autobusowa relacji Warszawa – Mińsk Mazowiecki – Węgrów – Mołozew – Sokołów Podlaski
3. Linia autobusowa relacji Warszawa – Mińsk Mazowiecki – Węgrów – Sokołów Podlaski

4. Linia autobusowa relacji Warszawa – Dobrze – Wielądki – Węgrów – Sokołów Podlaski
5. Linia autobusowa relacji Warszawa – Dobrze – Trawy – Węgrów – Sokołów Podlaski
6. Linia autobusowa relacji Warszawa – Stanisławów – Dobrze – Węgrów – Małkinia
7. Linia autobusowa relacji Warszawa – Mińsk Mazowiecki – Sokołów Podlaski – Czeranów
8. Linia autobusowa relacji Warszawa – Dobrze – Węgrów – Sokołów Podlaski – Siemiatycze
9. Linia autobusowa relacji Warszawa – Dobrze – Węgrów – Sokołów Podlaski

Linie autobusowe obsługiwane przez firmę "RAPIT LATOWICZ" Piotr Radzio

Przewoźnik RAPIT obsługuje na terenie Powiatu Mińskiego 5 linii komunikacyjnych o zasięgu wojewódzkim:

1. Linia autobusowa relacji Warszawa – Mińsk Mazowiecki – Latowicz – Redzyńskie
2. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Siennica – Latowicz – Redzyńskie
3. Linia autobusowa relacji Latowicz – Oleksianka – Redzyńskie
4. Linia autobusowa relacji Warszawa – Dębe Wielkie – Mińsk Mazowiecki – Jeruzal – Latowicz – Rozstawki (zezwolenie ZTM Warszawa) Linia autobusowa relacji Warszawa – Dębe Wielkie – Mińsk Mazowiecki – Żaków – Latowicz – Rozstawki (zezwolenie ZTM Warszawa)

Linie autobusowe obsługiwane przez firmę "RORBI – TOUR" Janusz Salach S.A

Przewoźnik RORBI-TOUR obsługuje na terenie Powiatu Mińskiego 5 linii komunikacyjnych o zasięgu wojewódzkim:

1. Linia autobusowa relacji Warszawa – Mińsk Mazowiecki – Kołbiel
2. Linia autobusowa relacji Mińsk Mazowiecki – Grębiszew – Kołbiel
3. Linia autobusowa relacji Warszawa – Mińsk Mazowiecki – Cegłów – Mrozy – Grodziszcz Mazowieckie (zezwolenie ZTM Warszawa)
4. Linia autobusowa relacji Warszawa – Mińsk Mazowiecki – Mrozy – Skroda - Gołębiówka (zezwolenie ZTM Warszawa)
5. Linia autobusowa relacji Warszawa – Mińsk Mazowiecki – Podskwarne – Liwiec - Mrozy (zezwolenie ZTM Warszawa)

Linie autobusowe obsługiwane przez firmę PKS w Siedlcach S.A.

Przewoźnik PKS Siedlce obsługuje na terenie Powiatu Mińskiego 4 linie komunikacyjne o zasięgu wojewódzkim:

1. Linia autobusowa relacji Siedlce – Skórzec – Brodki – Wodynie
2. Linia autobusowa relacji Siedlce – Oleśnica – Seroczyn – Jeruzal
3. Linia autobusowa relacji Siedlce – Skórzec – Wola Wodyńska – Brodki – Skórzec – Siedlce
4. Linia autobusowa relacji Siedlce – Domanice – Brodki – Domanice – Siedlce

Linie autobusowe obsługiwane przez firmę Bags Sadoch & Gąsior

Przewoźnik RAPIT obsługuje na terenie Powiatu Mińskiego 3 linie komunikacyjne o zasięgu wojewódzkim:

1. Linia autobusowa relacji Warszawa – Mistrzów – Mińsk Mazowiecki – Dębe Wielkie – Dobrze (zezwolenie ZTM Warszawa)
2. Linia autobusowa relacji Warszawa – Konik Nowy – Brzeziny - Mińsk Mazowiecki – Dobrze (zezwolenie ZTM Warszawa)

3. Linia autobusowa relacji Warszawa – Stanisławów – Mińsk Mazowiecki – Dębe Wielkie – Dobrze (zezwolenie ZTM Warszawa)

Linie autobusowe obsługiwane przez firmę "AGDAR" Bieleccy Sp.J.

Przewoźnik AGDAR obsługuje na terenie Powiatu Mińskiego 2 linie komunikacyjne o zasięgu wojewódzkim:

1. Linia autobusowa relacji Chodów – Siedlce – Warszawa
2. Linia autobusowa relacji Siedlce – Kopcie – Grębków – Warszawa

Linie autobusowe obsługiwane przez firmę PKS w Garwolinie S.A.

Przewoźnik PKS Garwolin obsługuje na terenie Powiatu Mińskiego 2 linie komunikacyjne o zasięgu wojewódzkim:

1. Linia autobusowa relacji Garwolin – Parysów – Starogród
2. Linia autobusowa relacji Starogród – Trąbki – Garwolin

Linie autobusowe obsługiwane przez firmę Przewozy Pasażerskie STANMAR KRAJ Sp. J.

Przewoźnik STANMAR obsługuje na terenie Powiatu Mińskiego 2 linie komunikacyjne o zasięgu wojewódzkim:

1. Linia autobusowa relacji Siedlce – Mińsk Mazowiecki – Warszawa
2. Linia autobusowa relacji Sokołów Podlaski – Dobrze – Warszawa

Pojedyncze linie autobusowe obsługiwane przez poszczególnych przewoźników

1. Linia autobusowa obsługiwana przez firmę „Biuro Rachunkowe Chudzik Stefan” relacji Warszawa – Dobrze – Sokołów Podlaski
2. Linia autobusowa obsługiwana przez firmę "JEDNOŚĆ" Przewóz Osób Autobusem Jolanta Woźniak i Włodzisław Gdak” relacji Warszawa – Sulejówek – Okuniew – Krubki
3. Linia autobusowa obsługiwana przez firmę „Krajowy i Międzynarodowy Przewóz Osób Marian Trębicki” relacji Siedlce – Mińsk Mazowiecki – Warszawa
4. Linia autobusowa obsługiwana przez firmę "MEX" Jan Orzechowski i Arkadiusz Gajewski” relacji Strachówka – Stanisławów – Mińsk Mazowiecki
5. Linia autobusowa obsługiwana przez firmę "MIR – BUS" Przewozy Autokarowe Mirosław Czerwiński relacji Warszawa – Stanisławów – Strachówka – Węgrów
6. Linia autobusowa obsługiwana przez firmę "RUGBY TRANS" Krzysztof Jurewicz i Mieczysław Leonko relacji Siemiatycze – Siedlce – Kałuszyn – Mińsk Mazowiecki – Warszawa
7. Linia autobusowa obsługiwana przez firmę "Wojciech Sobkowicz” Warszawa – Mińsk Mazowiecki – Cegłów – Mrozy Grodziszcz Mazowieckie (zezwolenie ZTM Warszawa)
8. Linia autobusowa obsługiwana przez firmę "TRANSBUS – PASMO” relacji Warszawa0 Sulejówek – Miłosna – Okuniew. (zezwolenie ZTM Warszawa).

4.4.3 Połączenia kolejowe o charakterze przewozów wojewódzkich

Na przebiegającej przez teren powiatu mińskiego magistrali kolejowej E20 realizowane są również następujące połączenia kolejowe o charakterze wojewódzkim:

1. Połączenie R2 realizowane przez Koleje Mazowieckie w relacji Warszawa Zachodnia-Siedlce – Łuków, zatrzymujące się na terenie Powiatu Mińskiego na następujących stacjach i

przystankach kolejowych: Sulejówek, Sulejówek Miłosna, Halinów, Cisie, Dębe Wielkie, Nowe Dębe Wielkie, Wrzosów, Mińsk Mazowiecki, Mińsk Mazowiecki Anielina, Cegłów, Mrozy (tj. na wszystkich stacjach i przystankach). Łącznie 46 połączeń dziennie w dni robocze w godzinach 4-1, w godzinach szczytu co ok. 15 min i co ok. 30 min poza szczytem (na trasie pomiędzy Warszawą i Mińskiem Maz., gdyż w dni robocze przeciętnie co drugi pociąg KM kończy lub zaczyna bieg w Mińsku Maz.; na odcinku Mińsk – Mrozy częstotliwość połączenia R2 w dni robocze wynosi ok. 40 min w godzinach szczytu i co ok. 60 min poza szczytem). W weekendy łącznie 28 połączeń w godzinach 4-0, przeciętna częstotliwość kursowania 60 min.

2. Połączenie RE2 realizowane przez Koleje Mazowieckie w relacji Warszawa Zachodnia-Siedlce – Łuków, zatrzymujące się na terenie Powiatu Mińskiego na następujących stacjach i przystankach kolejowych: Halinów, Mińsk Mazowiecki, Halinów, Cegłów, Mrozy (pociągi przyspieszone). Liczba połączeń: w kierunku Siedlec/Łukowa: 3 pociągi dziennie w dni robocze, 2 w niedziele; w kierunku Warszawy: 5 pociągów w dni robocze, 4 w soboty, 1 w niedziele; połączenie RE2, stanowiące uzupełnienie połączenia R2, zapewnia bardzo szybki dojazd pomiędzy Powiatem Mińskim i Warszawą (czas przejazdu w relacji Mińsk Maz. – Warszawa Centralna/Śródmieście wynosi ok. 36-37 min, podczas gdy przejazd pociągiem R2, zatrzymującym się na wszystkich przystankach i stacjach, wynosi ok. 50 min);

3. Połączenie RE21 realizowane przez Koleje Mazowieckie w relacji Mińsk Mazowiecki-Czeremcha, zatrzymujące się na terenie Powiatu Mińskiego na następujących stacjach i przystankach kolejowych: Mińsk Mazowiecki, Mińsk Mazowiecki, Anielina, Cegłów, Mrozy (pociągi przyspieszone); 1 kurs dziennie.

4. Połączenie „TLK Kujawiak” realizowane przez PKP Intercity S.A. w relacji Piła Główna – Terespol, zatrzymujące się na terenie Powiatu Mińskiego na stacji Mińsk Mazowiecki.

5. Połączenie „TLK Polonez” realizowane przez PKP Intercity S.A. w relacji Warszawa Zachodnia-Terespol, zatrzymujące się na terenie Powiatu Mińskiego na stacji Mińsk Mazowiecki.

6. Połączenie „TLK Podlasie” realizowane przez PKP Intercity S.A. w relacji Terespol – Warszawa Zachodnia zatrzymujące się na terenie Powiatu Mińskiego na stacji Mińsk Mazowiecki.

4.5 Charakterystyka taboru autobusowego

Tabor wykorzystywany przez przewoźników to w większości tabor przystosowany do przewozów międzymiastowych. Charakteryzuje się on wysokim poziomem podłogi, dużą liczbą miejsc siedzących oraz małą liczbą miejsc stojących. Poza pojazdami operatorów realizujących przewozy na zlecenie ZTM Warszawa, wykorzystywane autobusy posiadają najczęściej 2 pary drzwi, gdzie pierwsze spełniają funkcję wejścia/wyjścia, natomiast drugie i ewentualnie kolejne – tylko wyjścia. W tym przypadku zakup biletu możliwy jest po wejściu pierwszymi drzwiami.

W przypadku pojazdów na liniach ZTM, Warszawa pojazdy wyposażone są w 3 (autobusy 9-, 10-, 12- i 15- metrowe) lub 4 pary drzwi (autobusy 18- metrowe). Wsiadanie możliwe jest wszystkim drzwiami, ponadto wszystkie pojazdy wyposażone są w automaty biletowe.

ZTM Warszawa – połączenia realizowane taborem niskopodłogowym, przystosowanym do potrzeb osób niepełnosprawnych. Tabor na liniach organizowanych przez ZTM należy do autobusów miejskich, o ograniczonej liczbie miejsc siedzących i dużej liczbie miejsc

stojących. Standardowe autobusy: Solaris U12 oraz U18, Solbus SM 18. Większość pojazdów jest klimatyzowana. W zależności od roku produkcji, autobusy spełniają różne normy emisji spalin Euro. Dla Solarisów U15 jest to Euro II, dla pozostałych autobusów jest to od Euro 3 do Euro 6 lub EEV.

PKS Mińsk Mazowiecki – połączenia realizowane w większości taborem wysokopodłogowym międzymiastowym, nieprzystosowanym do potrzeb osób niepełnosprawnych. Standardowe marki autobusów: Autosan, Setra, SOR, Solbus, Renault. Przedsiębiorstwo posiada również minibus Cacciamali Urby, przystosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Pojazdy starsze nie spełniają żadnych norm emisji, w przypadku pojazdów wyprodukowanych po roku 1996 (np. Setra, Solbus, MAN) jest to minimum Euro 2. Większość pojazdów nie jest klimatyzowana.

„BAGS” Sadoch & Gąsior Sp. J. Dobre – połączenia realizowane w całości taborem wysokopodłogowym międzymiastowym, nieprzystosowanym do potrzeb osób niepełnosprawnych. Standardowe marki autobusów: Mercedes-Benz, Setra, Autosan. Większość pojazdów nie jest klimatyzowana. Najstarsze pojazdy nie spełniają żadnej normy spalin. Większość pojazdów spełnia minimum normę Euro 2.

„RAPIT” LATOWICZ – Piotr Radzio, Latowicz – połączenia realizowane w całości taborem wysokopodłogowym międzymiastowym, nieprzystosowanym do potrzeb osób niepełnosprawnych. Standardowe marki autobusów: Setra, Solbus Autosan. Większość pojazdów nie jest klimatyzowana. Najstarsze Autosany z roku 1989 nie spełniają żadnej normy emisji spalin, zaś Solbus C 9,5 spełnia normę Euro 3. Pozostałe pojazdy najczęściej spełniają normę Euro 4.

„RORBI – TOUR” – połączenia realizowane w całości taborem wysokopodłogowym międzymiastowym, nieprzystosowanym do potrzeb osób niepełnosprawnych. Standardowe marki autobusów: Setra, Solbus Autosan. Wszystkie pojazdy są klimatyzowane. Pojazdy spełniają z reguły normę Euro 2.

4.6 Ocena obecnej oferty transportu publicznego na obszarze planu transportowego

W chwili obecnej na obszarze Powiatu Mińskiego widoczne są duże dysproporcje w rozwoju transportu publicznego. Najważniejszą funkcję pełnią bezpośrednie połączenia autobusowe, które wspomagane są przez połączenia kolejowe na linii kolejowej nr 2 (E30). Sieć połączeń zapewnia dobrą komunikację z Warszawą większości gmin Powiatu Mińskiego, a także połączenia Mińska Mazowieckiego z siedzibami poszczególnych gmin Powiatu Mińskiego (choć w większości wypadków oferta nie jest aż tak rozbudowana oferta jak w przypadku połączeń do Warszawy). Te połączenia charakteryzują się również największymi potokami podróżnych. Słabiej rozwinięta jest, w większości wypadków, oferta dojazdów do miejscowości nie będących siedzibami gmin (zwłaszcza jeśli nie leżą one na trasach łączących Warszawę bądź Mińsk Maz. z siedzibami gmin), jak również wzajemne połączenia pomiędzy siedzibami gmin (innych niż Mińsk Maz.).

Największe różnice widoczne są na linii wschód – zachód. Zachodnie gminy (Sulejówkę i Halinów) posiadają podpisane porozumienia ze stołecznym organizatorem przewozów,

które pozwalają im na stosunkowo dobre skomunikowanie ze stolicą za pośrednictwem kolei aglomeracyjnej (SKM Warszawa w przypadku Sulejówka) oraz autobusów miejskich i podmiejskich. W przypadku pozostałych gmin połączenia z Warszawą realizowane są przede wszystkim za pośrednictwem prywatnych przewoźników i dotyczą jedynie części gmin.

Jako bardzo dobrze i dobrze skomunikowane ze stolicą gminy można określić Sulejówkę oraz Halinów, a także Mińsk Mazowiecki (gmina miejska); należy podkreślić, że łączna częstotliwość kursowania pociągów (KM i SKM) pomiędzy Warszawą i Sulejówką Miłosną dochodzi do ok. 10 min w godzinach szczytu. Stosunkowo dobre połączenia z Warszawą posiadają gminy Dębe Wielkie, Stanisławów, Mińsk Mazowiecki (gmina wiejska), Siennica oraz Latowicz. Słabo skomunikowane ze stolicą gminy Dobre, Jakubów, Cegłów, Kałuszyn oraz Mrozy.

Można wyróżnić 3 główne funkcje realizowane przez przewozy transportem zbiorowym:

- dojazdy do Warszawy;
- dojazdy do szkoły na obszarze Powiatu Mińskiego;
- dojazdy do pracy na obszarze Powiatu Mińskiego.

Analiza sieci połączeń gminnych, powiatowych oraz wojewódzkich wskazuje na dużą liczbę połączeń o charakterze lokalnym, związanym przede wszystkim z dojazdami do szkoły (co utrudnia opieranie na tych połączeniach np. dojazdów do pracy, które najczęściej odbywają się w innych godzinach). Są to jednocześnie połączenia w nieregularnych odstępach czasu, dostosowane do rytmu pracy szkół. Jednocześnie połączenia o charakterze powiatowym posiadają w zdecydowanej większości nieregularne rozkłady jazdy oraz zdecydowanie mniejszą liczbę kursów poza dniami roboczymi lub wolnymi od nauki szkolnej, przez co podróżowanie poza porannym i popołudniowym szczytem jest mocno utrudnione.

Równolegle funkcjonują połączenia umożliwiające codzienne dojazdy do pracy, które koncentrują się na Mińsku Mazowieckim oraz Warszawie, w dużej części realizowane są przez podmioty prywatne. Ze względu na powiatowy charakter tych przewozów, powinny być one organizowane i rozwijane przez władze Powiatu Mińskiego (zob. m.in. pkt. 7.1).

W skali powiatu jako najważniejsze można ocenić połączenia zapewniające skomunikowanie poszczególnych gmin z Mińskiem Mazowieckim. Jednocześnie niewykorzystany jest w pełni potencjał linii kolejowej nr 2 (E30) i leżących przy niej stacji i przystanków, które powinny być, zgodnie z popytem, dogodnymi punktami przesiadkowymi – węzłami integrującymi transport autobusowy i kolejowy. Dotyczy to zwłaszcza gmin, przez teren których przebiega linia kolejowa: Sulejówek, Halinów, Dębe Wielkie, Mińsk Mazowiecki (gmina wiejska), Mińsk Mazowiecki (gmina miejska), Cegłów oraz Mrozy. Gminy położone w dalszej odległości od szlaku kolejowego powinny uzyskać dobre skomunikowanie z linią kolejową dzięki połączeniom autobusowym o charakterze dowozowym (zob. m.in. pkt. 7.1 i 8.4).

Wysoka atrakcyjność kolei wynika przede wszystkim z dużej liczby pociągów uruchamianych przez Koleje Mazowieckie z Mińska Mazowieckiego w kierunku Warszawy oraz atrakcyjnego czasu przejazdu. Dogodne połączenie kolejowe wobec wciąż brakującego szybkiego połączenia drogowego jest atrakcyjnym sposobem na regularne dojazdy w relacji Warszawa-Mińsk Mazowiecki, a także w mniejszym stopniu, w przypadku stacji i przystanków kolejowych położonych na wschód od siedziby powiatu.

5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

5.1 Źródła finansowania

Wykres 10. Główne źródła finansowania usług w publicznym transporcie zbiorowym



Źródło: Opracowanie własne

5.2 Powiązanie form finansowania z trybem wyboru operatora

Choć w powszechnym przekazie społecznym podmiot odpowiedzialny za realizację przewozów pasażerskich jest określany mianem „przewoźnika”, to jednak Ustawa PTZ ściśle rozgranicza pojęcie „przewoźnika” i „operatora”. Zgodnie z Ustawą PTZ (art. 4), „operatorem” jest *samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie*, natomiast „przewoźnikiem” jest *przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu*.

W praktyce oznacza to, że „przewoźnik” realizuje przewozy o charakterze komercyjnym, natomiast operator realizuje przewozy o charakterze użyteczności publicznej – czyli takie, na które zawiera umowę z organizatorem publicznego transportu zbiorowego i które, zgodnie z Ustawą PTZ, służą *do realizacji bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb*

przewozowych społeczności. Ustawa PZT (art. 9) wskazuje jednoznacznie, że plany transportowe są narzędziem do planowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, czyli do planowania współpracy organizatorów z operatorami.

Ustawa PTZ przewiduje trzy formy wyboru operatora:

- Na drodze prawa zamówień publicznych;
- Na drodze przyznania koncesji;
- W szczególnych przypadkach: na drodze bezpośredniego zawarcia umowy.

W przypadku Powiatu Mińskiego, bezpośrednie zawarcie umowy nie jest w tym momencie możliwe. Żadna ze wskazanych w Ustawie PTZ (art. 22) okoliczności nie pozwala na skorzystanie z tej możliwości. Bezpośrednie zawarcie umowy jest możliwe w następujących sytuacjach:

- Gdy średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 mln euro lub świadczenie usług ma mieć wymiar mniejszy niż 300 tys. kilometrów rocznie (w przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy, posiadającego nie więcej niż 23 pojazdy, wskazane wartości mogą wynieść 2 mln euro i 600 tys. km);
- Gdy świadczenie usług ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny – w myśl prawa unijnego²⁴, „podmiotem wewnętrznym” jest zarówno samorządowy zakład budżetowy, jak i spółka prawa handlowego pozostająca pod kontrolą jednostki bądź jednostek samorządu terytorialnego (taka sytuacja ma miejsce np. w przypadku Kolei Mazowieckich – spółki ze 100% udziałem Województwa Mazowieckiego);
- Gdy umowa dotyczy transportu kolejowego;
- Gdy ma miejsce zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji.

Wymiar umowy w przypadku przewozów o charakterze powiatowym jest co do zasady większy niż wskazane w Ustawie PTZ. Jednocześnie Powiat Miński nie posiada „własnego” przedsiębiorstwa autobusowego, które mogłoby realizować przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Wybór operatora musi zatem nastąpić na podstawie prawa zamówień publicznych bądź przyznania koncesji.

Tryb wyboru operatora na bazie koncesji jest pod wieloma względami zbliżony do trybu wyboru operatora poprzez PZP (w trybie negocjacji z ogłoszeniem). Zgodnie z Ustawą o koncesji na roboty budowlane lub usługi²⁵ (art. 6), postępowanie o zawarcie umowy koncesji powinno być przeprowadzone w sposób niedyskryminujący, przejrzysty oraz w oparciu o zasady uczciwej konkurencji. Zgodnie z niniejszą ustawą (art. 13 i 14), koncesjodawca, czyli w tym wypadku organizator publicznego transportu zbiorowego, zaprasza do udziału w negocjacjach podmioty, które złożyły wnioski o spełnianiu warunków formalnych. Negocjacje mogą dotyczyć wszystkich aspektów koncesji, w tym aspektów technicznych, finansowych i prawnych. Następnie koncesjodawca zaprasza do składania

²⁴ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

²⁵ Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi, Dz. U. z 2015 r. poz. 113.

ofert podmioty, z którymi prowadził negocjacje (może też dokonać ewentualnych modyfikacji wymagań określonych we wstępnym ogłoszeniu).

Zgodnie z Ustawą (art. 17), wybór koncesjonariusza następuje według następujących kryteriów:

- Czas trwania koncesji;
- Koszty użytkowania przedmiotu koncesji;
- Wysokość opłaty za usługę świadczoną na rzecz osób trzecich korzystających z przedmiotu koncesji;
- Jakość wykonania;
- Wartość techniczna;
- Właściwości estetyczne i funkcjonalne;
- Aspekty środowiskowe;
- Rentowność;
- Termin wykonania przedmiotu koncesji.

Z powyższego wynika, że kryteria wyboru koncesjonariusza są bardzo zbliżone do wyboru operatora w przypadku zastosowania trybu PZP. Istotną różnicą jest natomiast fakt, iż w wypadku zastosowania trybu koncesji – pobieranie pożytków, czyli w omawianym przypadku wpływy ze sprzedaży biletów i opłat dodatkowych, stanowią w całości przychód operatora. W przypadku wyboru operatora na podstawie PZP, decyzja o tym, kto jest beneficjentem wpływów z biletów (organizator czy operator), leży po stronie organizatora i jest zapisywane w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Naturalnie, jeśli wpływy z biletów stanowią wpływ na konto organizatora – musi to skutkować zwiększoną dotacją dla operatora.

Zgodnie z Ustawą PTZ (art. 50), finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej opiera się na trzech zasadniczych filarach:

- Pobieraniu przez operatora lub organizatora opłat w związku z realizacją usług (bilety i opłaty dodatkowe z nimi związane);
- Przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu: utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów (ustawowych lub ustanowionych we własnym zakresie przez organizatora), a także poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora w zakresie realizacji usług PTZ;
- Udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu do realizacji przewozów.

W tym miejscu należy podkreślić, że np. w transporcie kolejowym coraz powszechniejszą jest sytuacja, w której organizator transportu (w tym przypadku – samorząd wojewódzki) dysponuje taborem i udostępnia go operatorom. Jednak w transporcie autobusowym, szczególnie o charakterze regionalnym, jest to sytuacja stosunkowo rzadka (zwłaszcza jeśli dana jednostka samorządu terytorialnego nie posiada podmiotu wewnętrznego). Tak też ma miejsce w przypadku Powiatu Mińskiego – a biorąc pod uwagę wysokie koszty zakupu taboru autobusowego, w tym momencie nie należy zakładać, że organizator będzie udostępniał

operatorowi tabor (lub chociaż część taboru) do realizacji powiatowych przewozów pasażerskich na terenie Powiatu Mińskiego.

Jednocześnie należy podkreślić, że zgodnie z Ustawą PTZ (art. 46 i 87), jedynie do dnia 31 grudnia 2016 r. wszystkie podmioty prowadzące działalność w zakresie krajowego regularnego przewozu osób (czyli zarówno operatorzy, jak i przewoźnicy) mają obowiązek uwzględniać uprawnienia pasażerów do ulg – i ubiegać się o refundację ulg. Od dnia 1 stycznia 2017 r. obowiązek stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów będzie spoczywał wyłącznie na operatorach – i tylko w przypadku działalności operatorów będzie możliwa refundacja ulg z budżetu państwa (zob. więcej – pkt. 8.6). Ustawa PTZ dokonała również bowiem modyfikacji zapisów Ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego; na podstawie nowych zapisów, refundacja ulg ma się odbywać tylko na sieci komunikacyjnej/liniach komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej.

Ustawa PTZ zakłada, że od początku 2017 r. przewoźnicy, którzy nie są objęci refundacją ulg ustawowych, będą mogli naturalnie stosować w swoich pojazdach bilety ulgowe, ale będą to tylko ulgi komercyjne – ulgi te będą stosować przewoźnicy na własne ryzyko finansowe.

Należy podkreślić, że zmiana przepisów w zakresie rekompensaty finansowej za stosowanie ulg może spowodować znaczące zmiany w ofercie regionalnych przewoźników autobusowych. Począwszy od 2017 r., zwłaszcza na liniach komunikacyjnych mniej obleganych przez podróżnych – szczególnie tam, gdzie gros przewozów stanowią przejazdy dzieci i młodzieży do szkół – fakt braku możliwości ubiegania się przez przewoźników o rekompensatę za stosowanie ulg ustawowych może spowodować rezygnację bądź znaczące ograniczenie usług przewozowych.

W konsekwencji, może to prowadzić do znaczącego ograniczenia oferty przewozowej w wielu regionach, zwłaszcza tych położonych z dala od dużych miast i aglomeracji. A to z kolei może prowadzić do zjawiska wykluczenia komunikacyjnego, a w konsekwencji – do wykluczenia społecznego mieszkańców tych regionów i do rozwarstwiania się społecznego. W przypadku Powiatu Mińskiego, może to być wyraźnie widoczne, biorąc pod uwagę zróżnicowanie tego obszaru w zakresie dostępności komunikacyjnej: z jednej strony – wysoką dostępność komunikacyjną gmin położonych wzdłuż autostrady A2 i linii kolejowej nr 2 (a także fakt bezpośredniego ciążenia tych gmin, zwłaszcza Sulejówka i Halinowa, do Warszawy), z drugiej strony – peryferyjne pod wieloma względami położenie niektórych innych gmin (np. gminy Latowicz czy Jakubów). Z tego też względu, na organizatorach transportu zbiorowego będzie w znacznie większej niż do tej pory mierze spoczywać obowiązek kreowania polityki transportowej, tak aby – poprzez organizowanie i finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej – nie dopuścić do powstania scharakteryzowanego powyżej zagrożenia.

Niezależnie od ulg ustawowych, organizator publicznego transportu zbiorowego może również, zgodnie z Ustawą PTZ (art. 50), we własnym zakresie wprowadzić dodatkowe kategorie przejazdów ulgowych. Jest to element kształtowania nie tylko polityki transportowej na obszarze właściwym organizatorowi, ale również może stanowić element polityki społecznej: dane kategorie ulg bądź przejazdów bezpłatnych mogą przeciwdziałać np. aktywizacji danych grup społecznych czy mieszkańców konkretnych obszarów. Również w przypadku wprowadzenia na terenie Powiatu Mińskiego ulg samorządowych, operator,

zgodnie z Ustawą PTZ, otrzymuje rekompensatę od organizatora z tytułu utraconych przychodów.

Wielkość pracy eksploatacyjnej będącej przedmiotem umów na świadczenie usług publicznych w transporcie zbiorowym będzie określana na podstawie polityki transportowej, oceny potrzeb przewozowych, zapotrzebowania zgłaszanego przez gminy, na terenie których są realizowane powiatowe przewozy pasażerskie, a także poprzez możliwości finansowe Powiatu Mińskiego.

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzajów środków transportu

Mieszkaniec Powiatu Mińskiego decydując się na wybór środka transportu może dokonać wyboru pomiędzy transportem zbiorowym, a prywatnym. Obecnie transport prywatny odgrywa znaczącą rolę w zaspokajaniu potrzeb transportowych ludności i wydaje się być dogodniejszym w wielu obszarach od transportu zbiorowego. Na taki stan rzeczy wpływają przede wszystkim następujące atuty transportu prywatnego:

- wysoka prędkość komunikacyjna;
- niezależność od ustalonego rozkładu jazdy;
- wysoka dostępność (bezpośredni dojazd do miejsca przeznaczenia);
- komfort podróży – w takich aspektach jak wygodne miejsce, zachowanie prywatności i bezpieczeństwo osobiste.

Należy jednak zwrócić uwagę, że w ostatnich latach, ze względu na kongestię i bezpieczeństwo ruchu, szczególnie w dużych miastach, indywidualne środki transportu przestają być oczywistym sposobem przemieszczania się. Jednocześnie, coraz większym zainteresowaniem cieszy się transport zbiorowy, a to głównie ze względu na poprawiającą się z każdym rokiem jakość usług oraz atrakcyjną ofertę handlową (preferencyjne rozwiązania taryfowe).

W celu podtrzymania tego trendu, należy podejmować działania poprawiające jakość usług i ułatwiające dostęp do komunikacji zbiorowej. Kierunkiem rozwoju transportu zbiorowego muszą być działania skupiające się na zapewnieniu pasażerowi możliwie najlepszych warunków, które wpływają na jego preferencje wyboru rodzaju środka transportu. Składają się na nie przede wszystkim:

- bezpośredniość połączeń; ewentualnie – jeśli nie wszędzie jest możliwa realizacja bezpośrednich połączeń – minimalizowanie uciążliwości przesiadek: poprzez takie konstruowanie rozkładów, by czas oczekiwania na przesiadkę był jak najkrótszy, a także poprzez rozwój infrastruktury dedykowanej podróżnym na przystankach w węzłach przesiadkowych;
- punktualność kursowania;
- atrakcyjne skomunikowania, w szczególności pomiędzy operatorem, wykonującym przewozy o charakterze użyteczności publicznej a przewoźnikami, wykonującymi przewozy komercyjne (lub w ramach wolnego dostępu);
- dopasowana częstotliwość połączeń do potrzeb przewozowych;
- dostępność – łatwość dojścia do dworców i przestanków, a także zapewnienie bezpieczeństwa w tym czasie;
- informacja pasażerska – dostępna, przejrzysta i łatwa do zapamiętania;
- oferta handlowa – dostępna i przejrzysta taryfa opłat, stosunek ceny biletów do długości trasy przejazdu i częstotliwości kursów;
- wygoda – warunki w pojeździe jak i na dworcach/przystankach,
- niezawodność;

- wysoka prędkość komunikacyjna.

Działania, które należy podjąć w celu zwiększenia atrakcyjności podróżowania transportem zbiorowym, szczegółowo opisano w Rozdziale 8 (Pożądany standard usług przewozowych).

7. Zasady organizacji rynku przewozów

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, Powiat Miński ma realizować zadania w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego. Do tych zadań przede wszystkim należy:

- prowadzenie badań i analiz potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;
- zapewnianie odpowiednich standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców i zasad korzystania z nich,
- dbanie o właściwe funkcjonowanie zintegrowanych węzłów przesiadkowych i zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
- organizowanie systemu informacji dla pasażera,
- określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- wskazywanie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz ustalanie stawek opłat za korzystanie z nich przez operatorów i przewoźników,
- przygotowanie i przeprowadzanie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- ustalanie sposobu i prowadzenie dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- prowadzenie rozliczeń finansowych związanych z funkcjonowaniem publicznego transportu zbiorowego,
- sprawdzanie jakości świadczonych usług przewozowych,
- prowadzenie kontroli biletów w autobusach oraz pobieranie stosownych opłat karnych,
- rozpatrywanie skarg i zażaleń.

Celem sprawnej realizacji sformułowanych powyżej zadań (jak również celem realizacji wszystkich innych postulatów sformułowanych w niniejszym planie transportowym) niezbędne jest utworzenie nowej struktury – jednostki budżetowej Powiatu Mińskiego (w

rozumieniu przepisów ustawy o finansach publicznych²⁶), której powierzone zostanie wykonywanie zadań własnych Powiatu Mińskiego w zakresie organizacji lokalnego transportu zbiorowego. Utworzenie osobnego (wydzielonego ze struktury Starostwa Powiatowego) podmiotu – zarządu transportu – zajmującego się organizacją PTZ na obszarze Powiatu Mińskiego, jest wyjściem wprost naprzeciw zapisom Rozporządzenia 1370/2007 (zob. pkt. 1.4.1.2), zgodnie z którym należy dążyć do rozdzielenia funkcji regulacyjno-organizatorskich od działalności gospodarczej związanej ze świadczeniem usług przewozowych.

7.1 Docelowa sieć komunikacyjna

Docelowa sieć komunikacyjna w powiatowych przewozach pasażerskich w Powiecie Mińskim powinna zapewniać mieszkańcom minimalną dostępność transportową. Oznacza to możliwość dojazdu do miasta powiatowego, ale także odpowiednie skomunikowanie (zintegrowanie) z wojewódzkimi przewozami pasażerskimi, a w przypadku gmin Sulejówek i Halinów – również z przewozami gminnymi w aglomeracji warszawskiej (ZTM Warszawa). Tabela nr 13 przedstawia planowane trasy linii przewozów autobusowych użyteczności publicznej w powiatowych przewozach pasażerskich, wraz z rekomendowaną liczbą par połączeń (czyli kursów w tę i z powrotem) w rozbiciu na dni robocze, soboty i dni niedziele.

W tabeli ujęto nie tylko linie komunikacyjne zawierające się na obszarze Powiatu Mińskiego, ale również linie wykraczające poza jego obszar. Planowana sieć połączeń zawiera m.in. linie łączące obszar Powiatu Mińskiego z Warszawą. Ma to związek z faktem, że obecnie komunikacja autobusowa pomiędzy Powiatem Mińskim i Warszawą, pomimo gwałtownego wzrostu znaczenia transportu kolejowego w tym obszarze, wciąż odgrywa bardzo istotną rolę (zob. pkt. 4.4), a jednocześnie, w wojewódzkim planie transportowym nie zaplanowano żadnej linii autobusowej łączącej Warszawę z Powiatem Mińskim, koncentrując się wyłącznie na transporcie kolejowym (zob. pkt. 1.4). Jakkolwiek w niniejszym opracowaniu bardzo wyraźnie podkreślono konieczność dalszego wzrostu znaczenia transportu kolejowego w obsłudze Powiatu Mińskiego, tak równolegle istotną rolę w jego obsłudze nadal powinny spełniać linie autobusowe zapewniające dojazd do Warszawy.

Należy podkreślić, że Ustawa PTZ (art. 4) daje możliwość, by tego rodzaju przewozy (łączące dwa sąsiadujące ze sobą powiaty) w dalszym ciągu miały charakter powiatowych – a nie wojewódzkich – przewozów pasażerskich. Warunkiem jest zawarcie przez zainteresowane powiaty stosownego porozumienia lub utworzenie przez nie związku powiatów. Stąd też, jednym z kierunków działania rekomendowanych w niniejszym planie jest nawiązanie współpracy pomiędzy Powiatem Mińskim i M. St. Warszawa (jak również pomiędzy Powiatem Mińskim i innymi sąsiadującymi powiatami, stosownie do przebiegu tras innych rekomendowanych linii komunikacyjnych wykraczających poza obszar Powiatu Mińskiego) w zakresie podpisania porozumienia pozwalającego na organizację tych linii komunikacyjnych na szczeblu powiatowym.

Wykaz poniższy ma charakter wariantu docelowego sieci komunikacyjnej powiatowych przewozów pasażerskich. Kształt bieżącej oferty powiatowych przewozów pasażerskich – tj.

²⁶ Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 885 z późn. zm.).

decyzja o uruchomieniu danej linii komunikacyjnej i liczbie kursów w jej ramach – powinna być uzależniona od możliwości finansowych organizatora transportu publicznego, jak również od skali zapotrzebowania na przewozy o charakterze użyteczności publicznej zgłaszane przez samorządy gminne położone na terenie Powiatu Mińskiego, ale też od tego, w jakiej skali poszczególne samorządy gminne będą zainteresowane partycypowaniem w kosztach funkcjonowania powiatowych przewozów pasażerskich (zob. Rozdział 10).

Linie komunikacyjne użyteczności publicznej, dla których organizatorem będzie Powiat Miński, wyznaczone będą z uwzględnieniem wskazanych poniżej odcinków sieci komunikacyjnej. Mogą uwzględniać cały odcinek, jak również jego część lub łączyć kilka odcinków. Dopuszczalne jest uruchamianie kursów skróconych w ramach wskazanej relacji lub łączenia poszczególnych relacji w jedną linię.

Powyższe wynika z tego, że kształt oferty musi być również silnie uzależniony od rzeczywistego zainteresowania powiatowymi przewozami pasażerskimi. Także z tego powodu, niezbędne jest dokonywanie regularnych badań preferencji pasażerów i napętnień pojazdów na terenie Powiatu Mińskiego (zob. Rozdział 11). Będzie to pozwalać na racjonalne kształtowanie oferty komunikacyjnej (liczba połączeń w ramach poszczególnych linii komunikacyjnych), a także, w razie potrzeby wyłonionej na etapie wyników badań – na aktualizację planu transportowego i modyfikację wskazanej sieci połączeń. Kursywą w poniższej tabeli zaznaczono fragment trasy poszczególnych linii komunikacyjnych wykraczający poza obszar Powiatu Mińskiego.

Tabela 13. Planowane trasy linii przewozów autobusowych użyteczności publicznej

Numer linii	Przebieg linii	Kilometry w 1 stronę		Rekomendowana liczba par połączeń		
		Na obszarze Powiatu Mińskiego	Razem	Dni robocze	Soboty	Niedziele
1*	Mrozy – Cegłów – Barcząca – Targówka – Mińsk Mazowiecki – Stojadła – Dębe Wielkie – Warszawa	42,9	62	14	7	4
2*	Mińsk Mazowiecki – Stojadła – Dębe Wielkie – Brzeziny – Warszawa	22,6	41,7	14	7	4
3*	Modecin – Drop – Dobrze – Stanisławów – Pustelnik – Michałów – Zagórze – Okuniew – Sulejówek – Warszawa	44,7	64,1	12	6	3
4A	Mińsk Mazowiecki – Królewiec – Arynów – Brzoze – Żuków – Cyganka – Dębe Wielkie – Górki	22	22	4	2	2
4B	Mińsk Mazowiecki – Królewiec – Arynów – Żuków – Cyganka – Walercin Nowy – Dębe Wielkie – Górki	26,6	26,6	4	2	0

Numer linii	Przebieg linii	Kilometry w 1 stronę		Rekomendowana liczba par połączeń		
		Na obszarze Powiatu Mińskiego	Razem	Dni robocze	Soboty	Niedziele
5*	Mińsk Mazowiecki – Królewiec – Arynów – Stanisławów – Zofka – Rządza – Kąty Borucza – Kojdony – Łochów	27,1	47,6	12	6	3
6	Mińsk Mazowiecki – Huta Mińska – Pogorzel – Wojciechówka – Krzywica – Łękawica – Rososz – Cegłów	23,1	23,1		6	3
7A	Jakubów – Pełczanka – Mienia (droga gminna nr 220106W) – Cegłów – Łękawica – Siennica	25,2	25,2	4	2	2
7B	Jakubów – Pełczanka – Mienia (droga gminna nr 220106W) – Cegłów – Powłoki – Posiadały – Siennica	28,2	28,2	4	2	0
8A	Mińsk Mazowiecki – Stara Niedziałka – Jakubów – Wola Polska – Młęcin – Gęsianka – Wólka Młęcka – Rakówiec – Rudzienko – Dobrze – Głęboczyca – Brzozowica – Rynia	41,5	41,5	4	2	2
8B	Mińsk Mazowiecki – Stara Niedziałka – Mistów – Jakubów – Wola Polska – Dobrze – Głęboczyca – Brzozowica – Rynia	36,3	36,3	4	2	0
8C	Mińsk Mazowiecki – Stara Niedziałka – Jakubów – Wola Polska – Dobrze – Wólka Kokosia – Kąty Borucza	32	32	4	2	0
9A	Mińsk Mazowiecki – Osiny – Jędrzejów Nowy – Jakubów – Wiśniew – Kamionka – Czarnogłów – Wólka Czarnogłowska – Rąbierz Kolonia – Dobrze – Sołki – Wólka Kobyłańska – Radoszyna	45,4	45,4	4	2	2
9B	Mińsk Mazowiecki – Osiny – Jędrzejów Nowy – Jakubów – Wiśniew – Turek – Nart – Kamionka – Czarnogłów – Wólka Czarnogłowska – Rąbierz Kolonia – Dobrze – Sołki – Wólka Kobyłańska – Radoszyna	49,5	49,5	4	2	0
10A	Mińsk Mazowiecki – Janów – Kałuszyn – Kluki – Garczyn Duży – Garczyn Mały	30	30	4	2	2
10B	Mińsk Mazowiecki – Janów – Kałuszyn – Chrościce – Wólka Kałuska – Kluki – Żebrówka – Turek – Wiśniew	30,7	30,7	4	2	0
11	Mińsk Mazowiecki – Stara Niedziałka – Ludwinów – Mistów – Jakubów – Aleksandrów – Budy Przytockie – Przytoka – Kałuszyn	34,9	34,9	8	4	2
12	Kałuszyn – Chrościce – Kluki – Abramy – Wąsy –	19,1	19,1	4	2	2

Numer linii	Przebieg linii	Kilometry w 1 stronę		Rekomendowana liczba par połączeń		
		Na obszarze Powiatu Mińskiego	Razem	Dni robocze	Soboty	Niedziele
A	Falbogi – Wity – Kałuszyn – Olszewice – Mrozy					
12 B	Mińsk Mazowiecki – Janów – Kałuszyn – Milew – Mroczy – Falbogi – Wąsy – Abramy – Kluki	29,6	29,6	4	2	0
13	Mińsk Mazowiecki – Janów – Leonów(wieś) – Ryczołek – Kałuszyn – Sinołęka	26,7	26,7	8	4	2
14 A	Latowicz – Wymyśle – Waliska – Stawek – Podciernie – Kuflew – Podskwarne – Mrozy – Ceglów	23,6	23,6	4	2	2
14 B	Latowicz – Jeruzal – Podciernie – Kuflew – Podskwarne – Mrozy	19,5	19,5	4	2	0
15 A*	Borki – Lipiny – Dębowce – Płomieniec – Jeruzal – Łukówiec – Kołacz – Podciernie – Kuflew – Podskwarne – Huta Kuflewska – Siodło – Zglechów – Siennica – Huta Mińska – Mińsk Mazowiecki – Warszawa	70,6	89,7	4	2	2
15 B*	Borki – Lipiny – Dębowce – Płomieniec – Jeruzal – Łukówiec – Kołacz – Podciernie – Kuflew – Podskwarne – Huta Kuflewska – Skupie – Kiczki – Posiadaty – Siodło – Zglechów – Siennica – Huta Mińska – Mińsk Mazowiecki – Warszawa	77	96,1	4	2	0
16	Mińsk Mazowiecki – Huta Mińska – Latowicz – Redzyńskie – Oleksianka	41,7	41,7	8	4	2
17 A*	Oleksianka – Strachomin – Latowicz – Waliska – Kamionka – Wielgolas – Siennica – Huta Mińska – Mińsk Mazowiecki – Stojadła – Dębe Wielkie – Warszawa	70,4	89,5	4	2	2
17 B	Mińsk Mazowiecki – Huta Mińska – Siennica – Wielgolas – Kamionka – Waliska – Latowicz – Strachomin	37,9	37,9	4	2	0
18 *	Redzyńskie – Generałowo – Budziska – Podstaw – Dębe Małe – Gołętki – Chyżyny – Borówek – Budy Wielgoleskie – Siennica – Huta Mińska – Mińsk Mazowiecki – Stojadła – Dębe Wielkie – Warszawa	68,1	87,2	8	4	2
19 *	Starogród – Wólka Dłużewska – Dłużew – Majdan (Radachówka) – Siennica – Huta Mińska – Mińsk Mazowiecki – Warszawa	53,7	72,8	8	4	2

Numer linii	Przebieg linii	Kilometry w 1 stronę		Rekomendowana liczba par połączeń		
		Na obszarze Powiatu Mińskiego	Razem	Dni robocze	Soboty	Niedziele
20 A	Mińsk Mazowiecki – Targówka – Cegłów – Mrozy – Kałuszyn – Sinołęka – Stare Groszki – Nowe Groszki – Gołębiówka	36,9	36,9	6	3	3
20 B	Mińsk Mazowiecki – Budy Barcząckie – Tyborów – Wiciejów – Cegłów – Mrozy – Wola Rafałowska – Rudka	28	28	6	3	0
21 A	Borki – Dębowce – Lipiny – Płomieniec – Jeruzal – Podciernie – Kuflew – Podskwarne – Mała Wieś – Trojanów – Guzew – Wola Rafałowska – Mrozy – Kałuszyn	35,3	35,3	3	2	2
21 B	Mińsk Mazowiecki – Targówka – Cegłów – Mrozy – Wola Rafałowska – Podskwarne – Kuflew – Podciernie – Jeruzal – Płomieniec – Lipiny – Dębowce – Borki	44,8	44,8	3	2	0
21 C	Mińsk Mazowiecki – Kałuszyn – Mrozy – Wola Rafałowska – Podskwarne – Kuflew – Podciernie – Jeruzal – Płomieniec – Lipiny – Dębowce – Borki	47,8	47,8	2	0	0
22 *	Latowicz – Siennica – Mińsk Mazowiecki – Warszawa	50	69,1	12	6	3
23 A	Hipolitów – Halinów – Cisie – Desno – Krzewina – Halinów – Długa Kościelna – Długa Szlachecka – Sulejówek	16,9	16,9	6	3	3
23 B	Hipolitów – Halinów – Krzewina – Desno – Cisie – Halinów – Stary Konik – Nowy Konik – Józefin – Grabina – Sulejówek	20,4	20,4	6	3	0
24 *	Kałuszyn – Mińsk Mazowiecki – Dębe Wielkie – Warszawa	39,5	58,6	12	6	3
25 A	Mińsk Mazowiecki – Kędzierak – Gamratka – Ruda – Chrośla – Dębe Wielkie – Górki – Dębe Wielkie – Mińsk Mazowiecki (droga nr 2)	30,3	30,3	6	3	3
25 B	Mińsk Mazowiecki – Kędzierak – Zamienie – Podrudzie – Jędrzejnik – Celinów – Terestaw – Ruda – Chrośla – Dębe Wielkie – Mińsk Mazowiecki (droga nr 2)	31,2	31,2	6	3	0
26 *	Dobre – Jakubów – Mińsk Mazowiecki – Warszawa	44,3	63,4	14	7	4
27	Latowicz – Jeruzal – Podciernie – Kuflew –	60,9	80	8	4	2

Numer linii	Przebieg linii	Kilometry w 1 stronę		Rekomendowana liczba par połączeń		
		Na obszarze Powiatu Mińskiego	Razem	Dni robocze	Soboty	Niedziele
*	Podskwarne – Huta Kuflewska – Piaseczno – Posiadaty – Zglechów – Siennica – Huta Mińska – Mińsk Mazowiecki – Warszawa					
28	Mińsk Mazowiecki – Nowa Pogorzel – Grzebowilk – Itówiec – Maliszew – Zamienie – Stojadła – Mińsk Mazowiecki	24,4	24,4	12	6	3
29 A	Mińsk Mazowiecki – Wólka Mińska – Dłużka – Borek Czarniński – Szymankowszczyzna – Wólka Czarnińska – Stanisławów – Sokóły – Porąb	21,4	21,4	6	3	3
29 B	Mińsk Mazowiecki – Wólka Mińska – Dłużka – Borek Czarniński – Szymankowszczyzna – Wólka Czarnińska – Lubomin – Suchowizna – Zalesie – Stanisławów	19,1	19,1	6	3	0
30	Mińsk Mazowiecki – Dębe Wielkie – Górki – Dębe Wielkie – Pustelnik	26,7	26,7	12	6	3
31	Chobot – Mrowiska – Kazimierów – Halinów – Długa Kościelna – Długa Szlachecka – Sulejówek	11,1	11,1	8	4	2
32 *	Mińsk Mazowiecki – Arynów – Brzozę – Ładzyń – Stanisławów – Turze – Wołomin	20,9	41,7	12	6	3
33 *	Mińsk Mazowiecki – Siennica – Kośminy – Kołbiel – Celestynów	20,9	29,3	8	4	2
34 *	Mińsk Mazowiecki – Zamienie – Rudzienko – Kołbiel – Celestynów	16,6	25	8	4	2
35	Mińsk Mazowiecki – Huta Mińska – Siennica – Zglechów – Siodło – Posiadaty – Kiczki – Skupie – Piaseczno – Posiadaty – Cegłów	37,6	37,6	8	4	2
36	Mińsk Mazowiecki – Gliniak – Huta Mińska – Pogorzel – Grzebowilk – Itówiec – Zamienie – Kędzierak – Mińsk Mazowiecki	24,6	24,6	8	4	2
37	Mińsk Mazowiecki – Stojadła – Arynów – Żuków – Brzozę – Stanisławów – Choiny – Cisówka – Sulejówek	53,1	53,1	12	6	3
38	Mińsk Mazowiecki – Huta Mińska – Siennica – Siodło – Kiczki – Posiadaty – Podciernie(wieś) – Kuflew – Skwarne – Cegłów	38,8	38,8	8	4	2
39 *	Dobre – Stanisławów – Szymankowszczyzna – Wólka Mińska – Mińsk Mazowiecki – Warszawa	49,6	68,7	8	4	2

Numer linii	Przebieg linii	Kilometry w 1 stronę		Rekomendowana liczba par połączeń		
		Na obszarze Powiatu Mińskiego	Razem	Dni robocze	Soboty	Niedziele
40	Mińsk Mazowiecki – Stara Niedziałka – Jakubów – Rządza – Wiśniew – Turek – Czarnogłów – Wólka Czarnogłowska – Dobre	30,8	30,8	8	4	2
41	Mińsk Mazowiecki – Barcząca – Chmielew – Marianka – Mińsk Mazowiecki	17,1	17,1	12	6	3
42 *	Czarnogłów – Dobre – Stanisławów – Warszawa	40,1	60,6	8	4	2
43 *	Gołębiówka – Grodzisk – Mrozy – Cegłów – Targówka – Mińsk Mazowiecki – Warszawa	51,2	70,3	8	4	2
44	Hipolitów – Halinów – Długa Kościelna – Długa Szlachecka – Budziska – Zagórze – Okuniew – Sulejówek	14,1	14,1	8	4	2
45 A	Mińsk Mazowiecki – Stara Niedziałka – Jakubów – Dobre – Modecin – Radoszyna	36,1	36,1	6	3	3
45 B	Mińsk Mazowiecki – Stara Niedziałka – Jakubów – Dobre – Nowa Wieś	32,2	32,2	6	3	0
46 *	Mińsk Mazowiecki – Stojadła – Dębe Wielkie – Brzeziny – Hipolitów (pętla) – Nowy Konik – Sulejówek – Warszawa	25,9	45	26	19	19
47	Michałów – Zagórze – Budziska – Długa Szlachecka – Okuniew – Sulejówek – Grabina – Józefin – Halinów – Hipolitów	25,7	25,7	8	4	2
48	Hipolitów – Stary Konik – Brzeziny – Wielgolas Brzeziński – Cisie – Halinów – Józefin – Grabina – Sulejówek	20	20	8	4	2
49 A*	Mińsk Mazowiecki – Stojadła – Kędzierak – Zamienie – Maliszew – Józefów – Rzakta	11,9	13	6	3	3
49 B	Mińsk Mazowiecki – Stojadła – Kędzierak – Zamienie – Maliszew – Drożdżówka – Józefów – Rzakta	17,2	18,3	6	3	0
50	Mińsk Mazowiecki – Zamienie – Celinów – Chrośla – Dębe Wielkie – Brzeziny – Zakręt – Sulejówek	31,5	31,5	8	4	2
51	Mińsk Mazowiecki – Stojadła – Dębe Wielkie – Brzeziny – Sulejówek	26,4	26,4	8	4	2

Numer linii	Przebieg linii	Kilometry w 1 stronę		Rekomendowana liczba par połączeń		
		Na obszarze Powiatu Mińskiego	Razem	Dni robocze	Soboty	Niedziele
52	Mińsk Mazowiecki – Stara Niedziałka – Jakubów – Wiśniew – Turek – Kluki – Garczyn Mały	26,1	26,1	8	4	2
53	Mińsk Mazowiecki – Żuków – Dłużka – Królewiec – Stojadła – Mińsk Mazowiecki	21	21	12	6	3
54	Mińsk Mazowiecki – Jakubów – Wiśniew – Czarnogłów – Garczyn Mały	26,7	26,7	8	4	2
55	Mińsk Mazowiecki – Mikanów – Siennica – Łękawica – Cegłów	22	22	8	4	2
56	Mińsk Mazowiecki – Siennica – Kamionka – Waliska – Wężyczyn – Łatowicz	36,2	36,2	8	4	2
57	Mińsk Mazowiecki – Arynów – Poręby – Dębe Wielkie – Górki	22,2	22,2	8	4	2
58	Mińsk Mazowiecki – Siennica – Kiczki Drugie – Guzów – Mała Wieś	44,8	44,8	8	4	2
59 A	Mińsk Mazowiecki – Cegłów – Mrozy – Mała Wieś – Dębowce	38,9	38,9	4	2	2
59 B	Mińsk Mazowiecki – Cegłów – Mrozy – Trojanów – Mała Wieś – Dębowce	43,7	43,7	4	2	0
60 A	Mińsk Mazowiecki – Szczytnik – Czarnogłów – Wiśniew – Nart – Garczyn Mały	43,5	43,5	4	2	2
60 B	Mińsk Mazowiecki – Szczytnik – Czarnogłów – Wiśniew – Nart – Garczyn Mały	40,1	40,1	4	2	0
61	Mińsk Mazowiecki – Pełczanka – Cegłów – Mrozy – Rudka	30,5	30,5	8	4	2

Źródło: Opracowanie własne

Znakiem [*] oznaczono linie komunikacyjne, w przypadku których przewóz będzie realizowany po zawarciu stosownego porozumienia z właściwymi jednostkami samorządu terytorialnego, na podstawie obowiązującego prawa miejscowego.

Przy realizacji powyższych założeń, linie z największą rekomendowaną liczbą kursów (1, 2 i 26, 46), przy wskazanej liczbie połączeń, kursowałyby z częstotliwością co ok. 40-60 min w godzinach szczytu (5-9 i 14-18), co ok. 60-90 min w dni robocze w porze pozaszczytowej, co ok. 60-150 min w soboty oraz zapewniałyby minimalną dostępność komunikacyjną w niedziele.

Linie nr 3, 5, 6, 8A/8B/8C (liczone łącznie²⁷), 20A/20B, 22, 23A/23B, 24, 25A/25B, 28, 29A/29B, 30, 32, 37, 41, 45A/45B, 49A/49B, 53 kursowałyby z częstotliwością co ok. 90 min w dni robocze, a także co ok. 150-180 min w soboty oraz zapewniałyby minimalną dostępność komunikacyjną w niedziele.

Linie nr 4A/4B, 7A/7B, 9A/9B, 10A/10B, 11, 12A/12B, 13, 14A/14B, 15A/15B, 16, 17A/17B, 18, 19, 21A/21B/21C, 27, 31, 33, 34, 35, 36, 38, 39, 40, 42, 43, 44, 47, 48, 50, 51, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59A/59B, 60A/60B, 61 kursowałyby z częstotliwością co ok. 120 min w dni robocze oraz zapewniałyby minimalną dostępność komunikacyjną w soboty i niedziele.

Należy podkreślić, że biorąc pod uwagę mnogość linii wskazanych do uruchomienia oraz fakt, że na wielu fragmentach ich trasy pokrywają się (np. pomiędzy Mińskim Maz. i siedzibami gmin Powiatu Mińskiego oraz w relacjach do/z Warszawy) – de facto dostępność transportem publicznym głównych ośrodków na terenie Powiatu Mińskiego, czyli liczba kursów realizowanych do i z tych ośrodków, będzie znacznie większa niż liczba kursów pojedynczej linii komunikacyjnej.

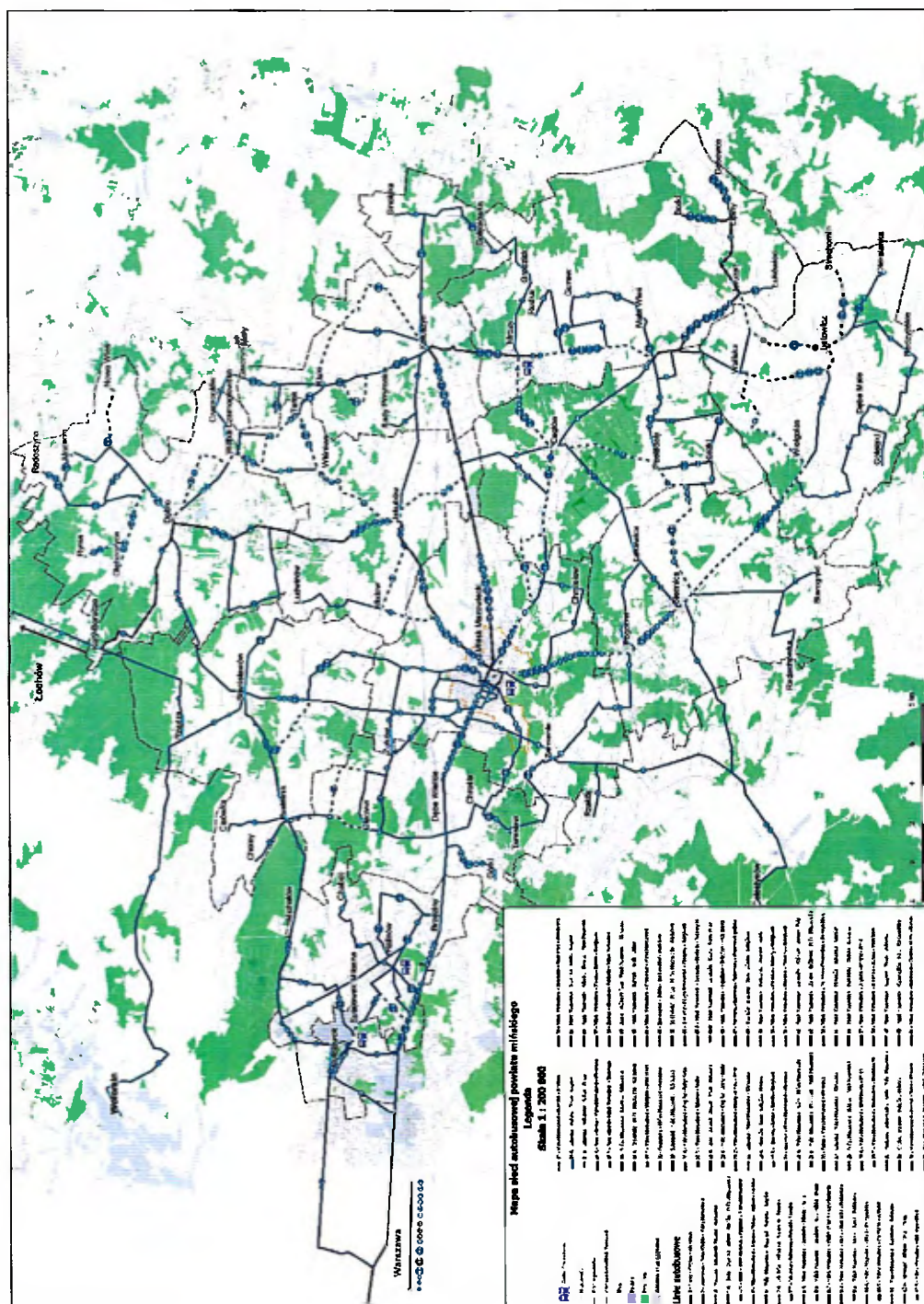
Zaprezentowana sieć połączeń autobusowych, wytyczona z uwzględnieniem istniejącej sieci połączeń, gwarantuje spełnienie wymagań postawionych przed organizatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu. Komunikuje ona ośrodki gminne (Sulejówek, Halinów, Stanisławów, Dobrze, Kałuszyn, Mrozy, Cegłów, Dębe Wielkie, Jakubów, Latowicz i Siennicę) pomiędzy sobą jak i z miastem powiatowym, tj. Mińskiem Mazowieckim, oraz z głównymi centrami przesiadkowymi na obszarze powiatu – tj. w obrębie stacji kolejowych Mińsk Mazowiecki, Mrozy, Sulejówek Miłosna oraz przystanku kolejowego Halinów – kluczowych zwłaszcza z punktu widzenia przesiadek pomiędzy transportem autobusowym i kolejowym (zob. również pkt. 8.4). Zapewnia również bezpośrednie połączenia autobusowe pomiędzy wszystkimi gminami z obszaru Powiatu Mińskiego i Warszawą.

Każda z gmin jest objęta siecią komunikacyjną zapewniającą dostępność transportową dla jak największej liczby mieszkańców przy obecnych uwarunkowaniach prawnych, jakie nakłada Ustawa PTZ (zob. pkt. 5.2).

Na kolejnych stronach zamieszczono schemat docelowej sieci komunikacyjnej. Na osobnych rysunkach pokazano sieć komunikacyjną w powiatowych przewozach pasażerskich z uwzględnieniem przebiegu linii kolejowych na terenie Powiatu Mińskiego, mapę pokazującą samą sieć powiatowych przewozów pasażerskich oraz mapę ukazującą samą sieć połączeń kolejowych. Mapy te, będące częścią graficzną niniejszego planu transportowego, zostały również dołączone do planu w formie załączników.

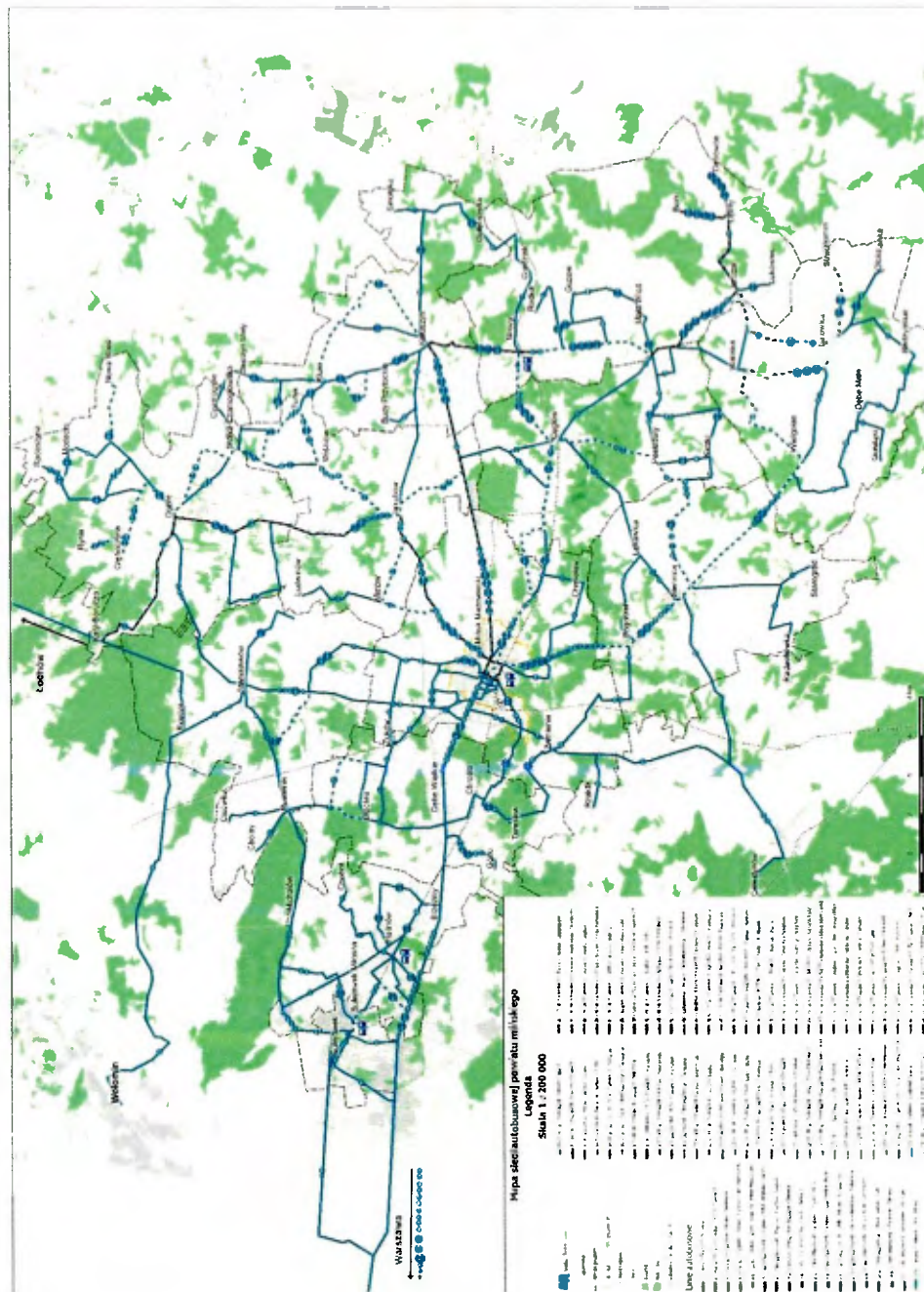
²⁷ Linie oznaczone, oprócz cyfr, dodatkowo literami (czyli np. 4A/4B), mają charakter wariantowy: na większości przebiegu zostały poprowadzone tą samą trasą, różnią się – w większości wypadków bardzo nieznacznie – najczęściej jedynie wariantowym przebiegiem na fragmencie trasy. Stąd przy wskazaniu przeciętnej częstotliwości zostały one opisane łącznie, a wskazana częstotliwość dotyczy odcinków obsługiwanych wspólnie przez kursy wariantowe.

Rysunek 4. Układ docelowej sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich w Powiecie Mińskim



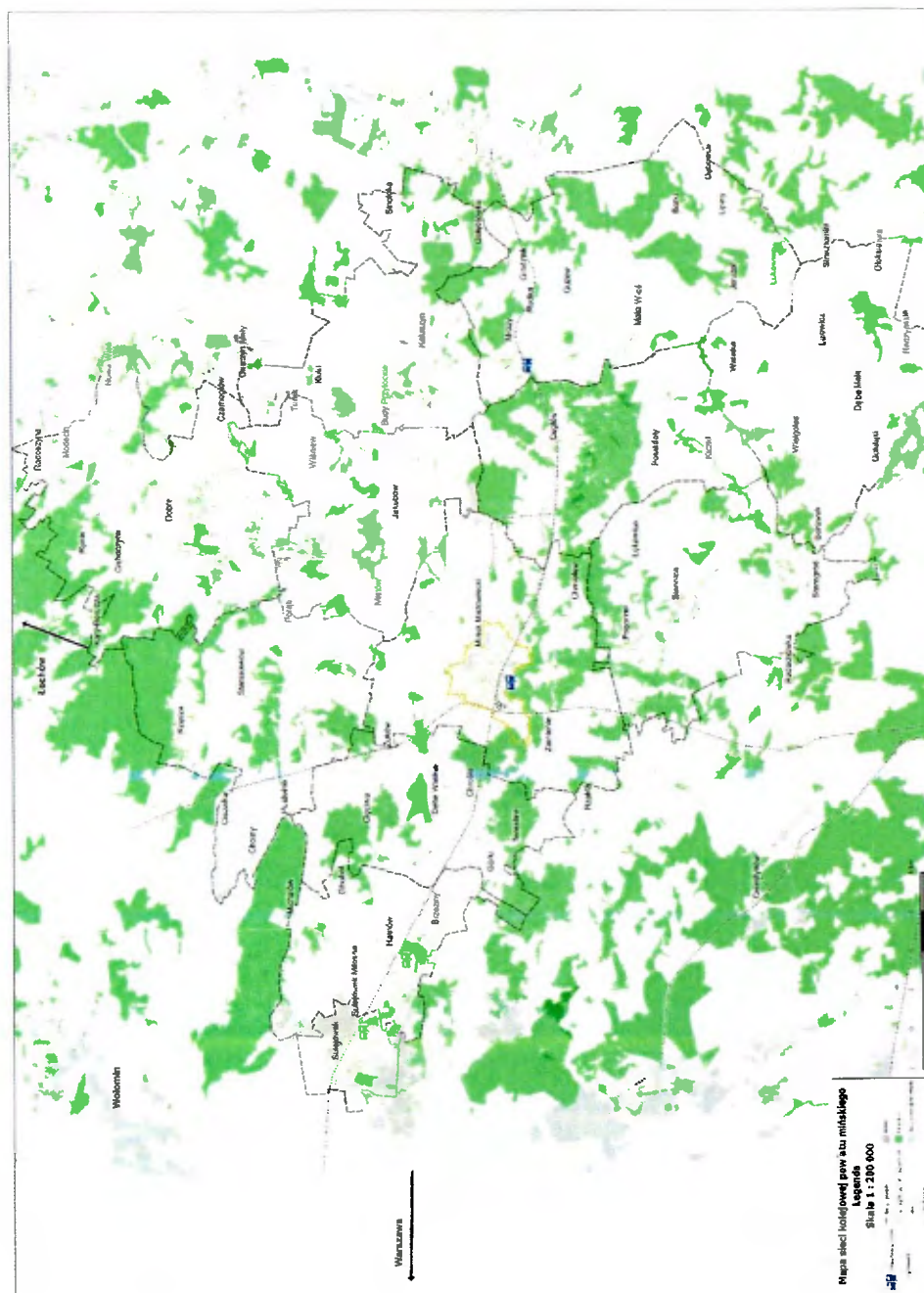
Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 5. Układ docelowej sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na tle przebiegu linii kolejowych



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 6. Przebieg linii kolejowych w Powiecie Mińskim



Źródło: Opracowanie własne

7.2 Prognoza liczby pasażerów do 2025 roku

Prognoza liczby pasażerów w powiatowych przewozach pasażerskich opiera się na informacji dotyczącej liczby pasażerów za rok 2014. Zgodnie z informacjami będącymi w posiadaniu Powiatu Mińskiego, w 2014 r. z przewozów o charakterze powiatowym na terenie Powiatu Mińskiego skorzystało 6 951 713 osób²⁸.

Dla oszacowania liczby pasażerów w kolejnych latach, założono trzy scenariusze wydarzeń:

- Pesymistyczny – brak lub realizacja co najwyżej pojedynczych postulatów zapisanych w planie transportowym: siatka połączeń ograniczona do realizacji minimalnych potrzeb transportowych (brak lub niewielka liczba bezpośrednich połączeń autobusowych do Warszawy); spadek liczby podróży o 2,5% rok do roku;
- Realistyczny – realizacja części postulatów, częściowa realizacja rekomendowanej siatki połączeń: spadek liczby podróży o 0,5% rok do roku;
- Optymistyczny – realizacja wszystkich lub większości postulatów, pełna realizacja siatki połączeń: wzrost liczby podróży o 1,5% rok do roku.

Uzasadniając powyższe scenariusze, należy podkreślić, że w ostatnich latach obserwowany jest w Polsce gwałtowny spadek liczby pasażerów korzystających z transportu autobusowego, co wynika zarówno z niskiej w wielu wypadkach jakości przewozów autobusowych o charakterze regionalnym, jak i ze wzrostu znaczenia motoryzacji indywidualnej. Według danych GUS²⁹, w perspektywie dekady (w latach 2005-14), liczba pasażerów w transporcie publicznym samochodowym – z wyłączeniem komunikacji miejskiej – spadła z 782 do 432 mln pasażerów, czyli aż o 45%.

Dla porównania, np. liczba pasażerów komunikacji miejskiej w Polsce też spada, jednak jest to trend znacznie wolniejszy (-11% w perspektywie lat 2004-13). Poza tym, w niektórych dużych miastach nie tylko udało się zatrzymać negatywny trend spadkowy, ale wręcz w ostatnich latach odnotowuje się gwałtowny wzrost zainteresowania transportem publicznym³⁰. Wpływ na ten fakt mają najczęściej nakładające się na siebie działania zmierzające do zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego w miastach: inwestycje w nowy tabor i infrastrukturę dedykowaną podróżnym, sukcesywne zmiany w sieci komunikacyjnej w ślad za zmieniającą się strukturą demograficzną miast, preferencyjne rozwiązania taryfowe (w tym: integracja komunikacji miejskiej z kolejną) etc.

Należy jednak podkreślić, że władze dużych miast mają często rozliczne mechanizmy wpływające na podnoszenie atrakcyjności transportu publicznego, których realizacja poza aglomeracjami jest niemożliwa (np. rozwój sieci tramwajowej) bądź w wielu wypadkach jest ona niecelowa (tworzenie tzw. bus-pasów, które w mieście powodują znaczące skrócenie

²⁸ „Informacje dotyczące publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym za rok 2014” – sprawozdanie przygotowane przez Starostwo Powiatowe w Mińsku Mazowieckim dla Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego, na podstawie danych przekazanych Starostwu przez przewoźników.

²⁹ Transport. Wyniki działalności w 2014 r., GUS, Warszawa 2015, s. 48.

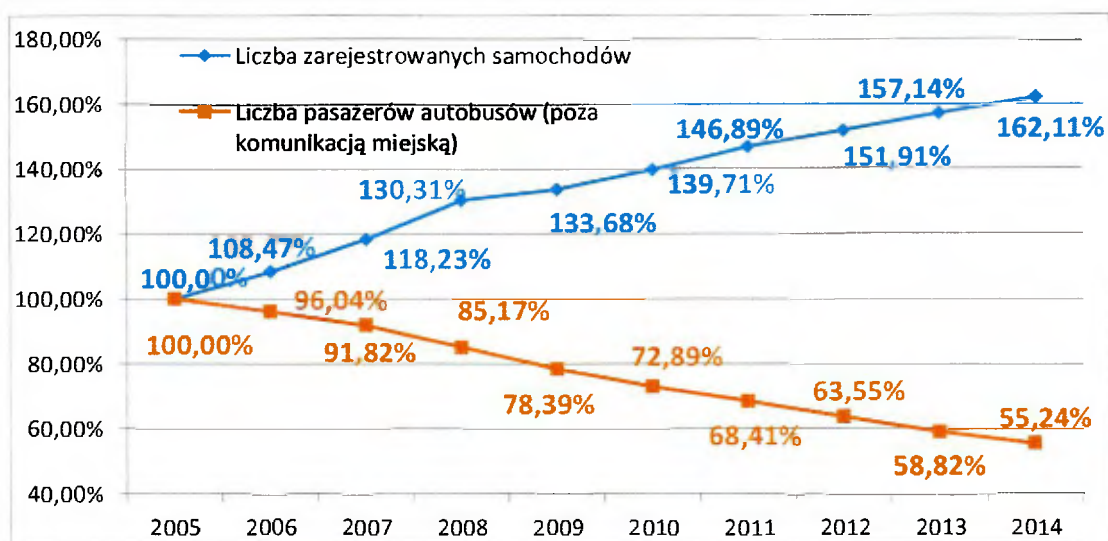
³⁰ Np. w Lublinie w latach 2009-13 liczba pasażerów komunikacji miejskiej wzrosła aż o 51%, w Płocku w latach 2005-14 – o 19%, w Warszawie w latach 2004-14 – o 22%, w Gdańsku w latach 2009-13 – o 14%. Źródło: www.transport-publiczny.pl.

czasu jazdy autobusów, natomiast poza ścisłymi aglomeracjami, gdzie natężenie ruchu autobusowego jest mniejsze, ich tworzenie jest niecelowe lub, w przypadku niewielkiej szerokości ulic, wręcz niemożliwe).

Poza tym należy pamiętać, że spadek liczby pasażerów komunikacji w miastach jest też spowodowany znaczącym wzrostem popularności transportu rowerowego³¹ i pieszego, co z kolei jest efektem gwałtownego przyrostu inwestycji w infrastrukturę dedykowaną pieszym i rowerzystom, a także zwiększającą się modą na zdrowy styl życia³². Równoległy rozwój w dużych miastach m.in. oferty transportu publicznego, sieci dróg rowerowych, systemów roweru miejskiego i parkingów rowerowych B&R, a także parkingów samochodowych w węzłach przesiadkowych (P&R) powodują, że publiczny transport zbiorowy, motoryzacja indywidualna, a także ruch piesz i rowerowy stają się systemami coraz bardziej komplementarnymi wobec siebie. Natomiast na obszarach poza aglomeracjami, korzystanie z samochodu (jak również, często, z roweru) wynika przede wszystkim z braku alternatywy, czyli z niezadowalającej oferty transportu publicznego – choć naturalnie, duże znaczenie komunikacji rowerowej jest, przynajmniej pośrednio, wyjściem naprzeciw propagowanej przez Unię Europejską idei zrównoważonej mobilności.

W latach 2005-14, gdy liczba pasażerów transportu autobusowego poza aglomeracjami, jak wspomniano wyżej, spadła w Polsce o 45%, tak liczba zarejestrowanych w Polsce prywatnych samochodów wzrosła o 62%, z 12,3 do 20,0 mln. Poniższy wykres przedstawia tendencje zmian liczby pasażerów autobusów poza aglomeracjami i jednocześnie wzrost liczby samochodów w Polsce. Dla 2005 r. przyjęto wartość 100%.

Wykres 11. Dynamika zmian na rynku przewozów samochodowych i autobusowych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

³¹ W Polsce w 2013 r. sprzedano ponad 1,1 mln rowerów – o ćwierć miliona więcej niż w 2008 r.

³² Zob. więcej – Biała Księga Mobilności; Stowarzyszenie Transportu Publicznego, Warszawa 2014.

Należy spodziewać się dalszego gwałtownego wzrostu liczby prywatnych samochodów w Polsce, zwłaszcza, że obecna ich liczba (20,0 mln na koniec 2014 r.) i tak nieco wyprzedza prognozę sporządzoną w 2005 r. przez GDDKiA w perspektywie do 2030 r. Zgodnie z tą prognozą, liczba samochodów w Polsce na koniec 2015 r. miała wynieść 18,7 mln samochodów, natomiast w 2030 r. – 29,9 mln.

Należy podkreślić, że jakkolwiek Powiat Miński leży częściowo w aglomeracji warszawskiej, tak przewozy o charakterze powiatowym nie mają charakteru typowo aglomeracyjnego (te ostatnie są realizowane przede wszystkim przez ZTM Warszawa oraz transport kolejowy). Nawet bowiem jeśli niektóre linie komunikacyjne zawierają się w całości w obrębie aglomeracji (zob. pkt. 2.2), to obsługują jej zewnętrzne obszary. Tego wniosku nie zmienia również fakt, że część linii w powiatowych przewozach pasażerskich (zob. pkt. 7.1) może – w przypadku zawarcia porozumienia z sąsiednimi powiatami – docierać bezpośrednio do Warszawy.

Wobec powyższego w prognozie dla Powiatu Mińskiego założono spadek liczby pasażerów nawet przy scenariuszu realistycznym. Należy jednak podkreślić, że im więcej postulatów zapisanych w planie transportowym zostanie zrealizowanych, a zatem im bardziej transport publiczny stanie się atrakcyjny dla pasażerów, tym większa jest szansa na powstrzymanie negatywnego trendu spadku liczby pasażerów, a nawet wzrost tej liczby. Zmianę liczby podróżnych w oparciu o każdy ze wskazanych wyżej scenariuszy obrazuje poniższa tabela.

Tabela 14. Prognoza zmiany liczby pasażerów w perspektywie do 2025 r.

ROK	Liczba pasażerów w zależności od realizacji scenariusza		
	Scenariusz optymistyczny	Scenariusz realistyczny	Scenariusz pesymistyczny
2014	6 951 713	6 951 713	6 951 713
2015	7 055 988	6 916 954	6 777 920
2016	7 161 828	6 882 370	6 608 472
2017	7 269 255	6 847 958	6 443 260
2018	7 378 294	6 813 718	6 282 178
2019	7 488 969	6 779 649	6 125 124
2020	7 601 303	6 745 751	5 971 996
2021	7 715 323	6 712 022	5 822 696
2022	7 831 053	6 678 462	5 677 128
2023	7 948 518	6 645 070	5 535 200
2024	8 067 746	6 611 845	5 396 820
2025	8 188 762	6 578 785	5 261 900

Źródło: Opracowanie własne

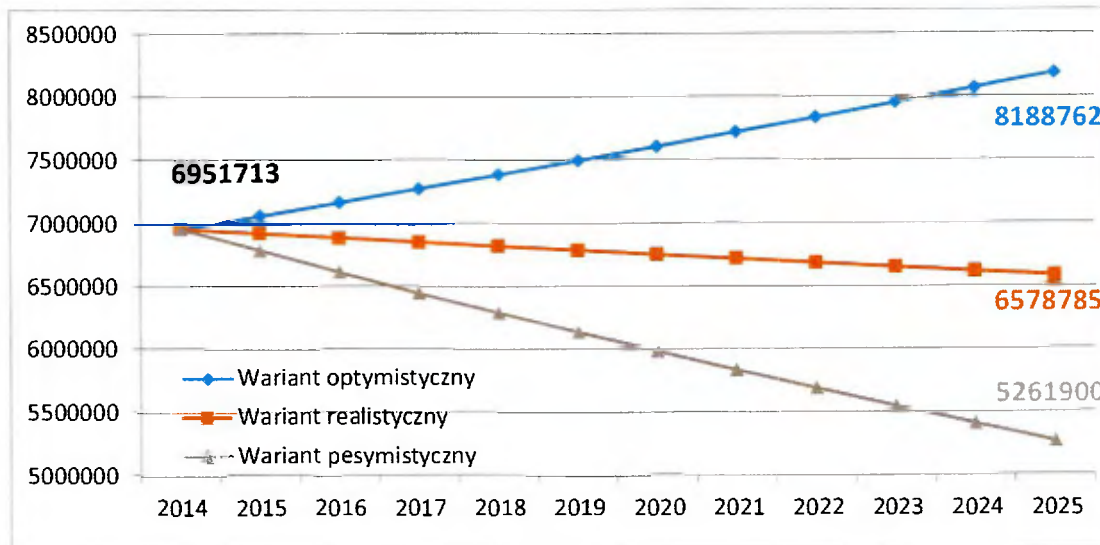
Z powyższej tabeli wynika, że w zależności od realizacji danego scenariusza, liczba pasażerów w powiatowych przewozach pasażerskich w Powiecie Mińskim w 2025 r. wyniesie:

- w scenariuszu pesymistycznym: 75,7% liczby pasażerów z roku 2014;
- w scenariuszu realistycznym: 94,6% liczby pasażerów z roku 2014;

- w scenariuszu optymistycznym: 117,8% liczby pasażerów z roku 2014.

Ww. tendencje, zilustrowane są dodatkowo na wykresie poniżej.

Wykres 12. Prognoza zmiany liczby pasażerów w perspektywie do 2030 r.



Źródło: Opracowanie własne

7.3 Rentowność

Rentowność (dochodowość) jest w finansach parametrem określającym efektywność działalności przedsiębiorstwa. Wskaźnikiem rentowności działalności operacyjnej przedsiębiorstwa komercyjnego jest w tym przypadku wskaźnik ROS, czyli stosunek zysku netto do przychodów netto ze sprzedaży. Należy przyjąć, że przewoźnicy komercyjni realizujący obecnie przewozy o charakterze powiatowym na obszarze Powiatu Mińskiego wykazują dodatnią rentowność – biorąc pod uwagę, że ideą funkcjonowania podmiotów komercyjnych jest dążenie do osiągnięcia dodatnich wyników swojej aktywności.

Z kolei w przypadku przedsiębiorstw transportowych świadczących usługę o charakterze użyteczności publicznej – podmioty takie nie wykazują rentowności w sensie literalnym, gdyż nie generują zysku netto, a deficyty w przepływach finansowych są bilansowane rekompensatą z budżetu organizatora publicznego transportu zbiorowego na określonym obszarze (oraz, pośrednio, środkami z budżetu państwa w zakresie refundacji ulg ustawowych). W tym przypadku, kalkulacją wyniku finansowego takich podmiotów, jest wyrażony procentowo stopień pokrycia kosztów operacyjnych przychodami ze sprzedaży biletów.

Należy podkreślić, że rentowność w transporcie publicznym jest bardzo zróżnicowana. Połączenia w porach szczytów przewozowych (przedpołudniowy i popołudniowy szczyt w dni robocze) jak również linie komunikacyjne obsługujące największe miejscowości/kluczowe centra ruchotwórcze w sieci komunikacyjnej, cechują się zazwyczaj największą rentownością. Z kolei linie komunikacyjne obsługujące mniejsze miejscowości, jak również połączenia realizowane poza szczytami przewozowymi, z racji mniejszego popytu na te połączenia,

cechują się mniejszą rentownością. Trzeba jednak podkreślić, że utrzymywanie mniej rentownych połączeń jest powinnością organizatora publicznego transportu zbiorowego, gdyż zmniejszanie oferty transportu publicznego, zwłaszcza na obszarach mniej zaludnionych (zazwyczaj – położonych peryferyjnie i z dala od głównych szlaków komunikacyjnych), jest drogą nie tylko do wykluczenia komunikacyjnego, ale także, pośrednio, do wykluczenia społecznego.

Poza tym należy pamiętać, że uruchamianie połączeń tylko w potencjalnie najbardziej rentownych relacjach i porach dnia nie musi być wcale krokiem do poprawy wskaźników rentowności. Niemieccy teoretycy transportu kolejowego opracowali określenie „alibi-zug”, które definiuje minimalną, niesatysfakcjonującą pasażerów ofertę na danej linii komunikacyjnej (zazwyczaj: nie więcej niż 2-3 pary pociągów dziennie). Błąd w myśleniu organizatorów transportu publicznego polega w tym przypadku na tym, że organizatorzy wychodzą z założenia, iż pasażerowie i tak, nawet przy pogorszeniu oferty, będą zmuszeni wybrać transport publiczny (w tym przypadku: pociąg), co rzekomo pozwoli na zmniejszenie kosztów przy utrzymaniu zbliżonych przychodów z biletów. Tymczasem doświadczenie analogicznych sytuacji pokazuje, że zmniejszanie liczby połączeń zazwyczaj automatycznie niesie za sobą zmniejszenie liczby pasażerów – co często przynosi efekt odwrotny od zamierzonego, gdyż powoduje zmniejszenie przychodów, co w skrajnych wypadkach skutkuje finalnie nawet całkowitym zawieszeniem połączeń³³.

Biorąc pod uwagę, iż do tej pory nie były na terenie Powiatu Mińskiego realizowane przewozy powiatowe przez operatora (zgodnie z zapisami Ustawy PZP), jak również w związku z tym, że na potrzeby niniejszego planu transportowego nie zostały przeprowadzone badania preferencji podróżnych i badania nappełnień pojazdów – oszacowanie rentowności musi nastąpić na podstawie ogólnych założeń. Przyjęto do nich następujące kryteria:

- Dynamikę zmian liczby pasażerów zgodnie z założeniami z pkt. 7.2;
- Pracę eksploatacyjną w powiatowych przewozach pasażerskich (z uwzględnieniem wyjazdów poza obszar powiatu; jw.) według założenia z pkt. 7.1 – 13 205 945 wozokm rocznie³⁴;
- Szacunkową średnią odległość przejazdu pojazdami operatora w powiatowych przewozach pasażerskich w Powiecie Mińskim (jw.) – 30 km³⁵;

³³ Pasażerskie przewozy kolejowe na tle Europy - casus województwa śląskiego w kontekście Kolei Śląskich Warszawa – Katowice, Centrum Zrównoważonego Transportu, Warszawa 2013, s. 32.

³⁴ Przyjmując 252 dni robocze, 50 sobót oraz 65 niedziel i świąt w roku.

³⁵ Przyjęto założenie, że co drugi przejazd będzie się odbywał wewnątrz powiatu, a co drugi – poza Powiat. Przyjęto, że przeciętna długość przejazdu w obrębie powiatu wynosi 13 km (jest to średnia odległość pomiędzy Mińskiem Maz. dw. PKP i siedzibami gmin na obszarze Powiatu Mińskiego przylegających do gm. wiejskiej Mińsk Maz – tj. do Dębego Wielkiego, Stanisławowa, Siennicy, Jakubowa i Cegłowa), a średnia długość przejazdu poza powiat wynosi 47 km. Ta ostatnia odległość jest wypadkową przeciętnych odległości pomiędzy centrum Warszawy (skrzyżowanie Al. Jerozolimskich i ul. Marszałkowskiej) oraz siedzibami gmin na terenie Powiatu Mińskiego (zgodnie z przebiegiem tras zaproponowanych w pkt. 7.1) – która przeciętnie wynosi ok. 48,1 km – a także liczby mieszkańców poszczególnych gmin Powiatu Mińskiego (przyjęto, że zainteresowanie przewozami będzie proporcjonalne do liczby mieszkańców poszczególnych gmin). Na tej podstawie oszacowano, że bilety w powiatowych przewozach pasażerskich wykraczających poza granicę powiatu będą kupowane przeciętnie na odległość wynoszącą ok. 46,7 km (w zaokrągleniu: 47 km). Średnia z szacowanej przeciętnej odległości w przewozach wewnątrz powiatu (13 km) i poza powiat (47 km) wynosi zatem 30 km.

- Szacunkową cenę biletu – 8,50 zł w przypadku biletu jednorazowego, 210,00 zł w przypadku biletu miesięcznego, 110,00 zł w przypadku biletu okresowego³⁶ i strukturę sprzedaży ww. biletów zgodnie ze stanem na 2014 r.;
- Szacunkowy koszt 1 wozokm – 5,00 zł (ze zmianami w kolejnych latach, zgodnie z projekcją inflacji NBP)³⁷.

Na tej podstawie, wyliczono koszty i przychody w powiatowych przewozach pasażerskich, które przedstawiają kolejne tabele. Wykazano w nich także rentowność, czyli stopień pokrycia kosztów przychodami z biletów. Obliczenia przyjęto dla lat 2017-25, przy założeniu, iż w perspektywie od początku 2017 r. (zob. pkt. 4.1) konieczne będzie rozpoczęcie na obszarze Powiatu Mińskiego działalności przez operatora.

Tabela 15. Prognoza zmian rentowności – scenariusz optymistyczny

Rok	Koszt przewozów (w zł)		Liczba pasażerów	Wpływy z biletów (w zł)	Rentowność
	1 wozokm ³⁸	W skali roku			
2017	5,16	68 142 676	7 269 255	43 667 658	64,08%
2018	5,24	69 199 152	7 378 294	44 322 673	64,05%
2019	5,32	70 255 627	7 488 969	44 987 513	64,03%
2020	5,41	71 444 162	7 601 303	45 662 326	63,91%
2021	5,49	72 500 638	7 715 323	46 347 261	63,93%
2022	5,58	73 689 173	7 831 053	47 042 470	63,84%
2023	5,67	74 877 708	7 948 518	47 748 107	63,77%
2024	5,76	76 066 243	8 067 746	48 464 328	63,71%
2025	5,85	77 254 778	8 188 762	49 191 293	63,67%

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 16. Prognoza zmian rentowności – scenariusz realistyczny

Rok	Koszt przewozów (w zł)		Liczba pasażerów	Wpływy z biletów (w zł)	Rentowność
	1 wozokm	W skali roku			
2017	5,16	68 142 676	6 847 958	41 136 848	60,37%
2018	5,24	69 199 152	6 813 718	40 931 164	59,15%
2019	5,32	70 255 627	6 779 649	40 726 508	57,97%
2020	5,41	71 444 162	6 745 751	40 522 876	56,72%
2021	5,49	72 500 638	6 712 022	40 320 261	55,61%
2022	5,58	73 689 173	6 678 462	40 118 660	54,44%

³⁶ Zgodnie z obecną taryfą przewoźnika BAGS – ceny biletów na trasie np. Warszawa (Rondo Wiatraczna) – Dębe Wielkie. Bilety okresowe to bilety miesięczne w 1 stronę lub bilety ważne przez 1/2 miesiąca. Cena wynosi 50% biletu miesięcznego + 5 zł. Wskazane ceny zakładają refundację ulg ustawowych „do wysokości poniesionej z tego tytułu straty” (zgodnie z art. 54 Ustawy PTZ).

³⁷ http://www.nbp.pl/home.aspx?f=/polityka_pieniezna/dokumenty/projekcja_inflacji.html [10.10.2015].

³⁸ W zaokrągleniu do 0,01 zł (we wszystkich pozostałych kolumnach – w zaokrągleniu do pełnych złotych).

Rok	Koszt przewozów (w zł)		Liczba	Wpływy z	Rentowność
2023	5,67	74 877 708	6 645 070	39 918 067	53,31%
2024	5,76	76 066 243	6 611 845	39 718 477	52,22%
2025	5,85	77 254 778	6 578 785	39 519 884	51,16%

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 17. Prognoza zmian rentowności – scenariusz pesymistyczny

Rok	Koszt przewozów (w zł)		Liczba pasażerów	Wpływy z biletów (w zł)	Rentowność
	1 wozokm	W skali roku			
2017	5,16	68 142 676	6 443 260	38 705 762	56,80%
2018	5,24	69 199 152	6 282 178	37 738 118	54,54%
2019	5,32	70 255 627	6 125 124	36 794 665	52,37%
2020	5,41	71 444 162	5 971 996	35 874 798	50,21%
2021	5,49	72 500 638	5 822 696	34 977 928	48,24%
2022	5,58	73 689 173	5 677 128	34 103 480	46,28%
2023	5,67	74 877 708	5 535 200	33 250 893	44,41%
2024	5,76	76 066 243	5 396 820	32 419 621	42,62%
2025	5,85	77 254 778	5 261 900	31 609 130	40,92%

Źródło: Opracowanie własne

Z powyższego zestawienia wynika, że w przypadku zrealizowania scenariusza optymistycznego, wskaźnik rentowności pozostanie w perspektywie do 2025 r. na względnie niezmiennym poziomie. Natomiast w przypadku realizacji któregoś z pozostałych scenariuszy, należy liczyć się ze znaczącym wzrostem kosztów koniecznych do pokrycia deficytu. Należy naturalnie pamiętać, że powyższa symulacja nie zakłada ewentualnego wzrostu cen biletów, który do pewnego stopnia może stanowić rozwiązanie potencjalnego problemu rosnących kosztów. Jednocześnie należy jednak podkreślić, że podwyżki cen biletów każdorazowo – nawet jeśli są nieduże bądź dokonywane są rzadko – spotykają się z negatywnym oddźwiękiem społecznym i stanowią istotne ryzyko, jeśli chodzi o jeszcze większy spadek liczby pasażerów.

Wpływ na zmianę kosztów uruchamiania powiatowych przewozów pasażerskich mogą też mieć wydarzenia globalne o charakterze nie tylko gospodarczym, ale też politycznym, których nie można w tym momencie przewidzieć, a z którymi trzeba się liczyć – np. zmiany cen ropy naftowej na światowych rynkach.

8. Pożądany standard usług przewozowych

8.1 Relacje i rozkład jazdy

Atrakcyjność transportu użyteczności publicznej zależy od wielu czynników wymienionych we wcześniejszych rozdziałach. Jednym z nich jest atrakcyjność oferowanego rozkładu jazdy. Na dobry rozkład jazdy składa się kilka czynników:

GODZINY KURSOWANIA

Pasażerowie oczekują wydłużenia godzin kursowania, tak aby móc w ciągu jednego dnia wyjechać do miasta powiatowego (i/lub stołecznego) i tego samego dnia wrócić. Nie dotyczy to tylko podstawowych potrzeb komunikacyjnych (tj. dojazdów do pracy/szkoły), ale także przejazdów umożliwiających skorzystanie z usług wyższego rzędu (zob. pkt. 2.5). Organizowanie kursów w godzinach wczesnoporannych, a także późnowieczornych umożliwia korzystanie z transportu publicznego osobom, które pracują w systemie zmianowym.

W związku z tym, kluczowym postulatem jest opracowanie rozkładu jazdy oferującego szeroki zakres godzin kursowania autobusów.

DNI KURSOWANIA

Niezmiernie ważne w przeciwdziałaniu wykluczeniu transportowemu jest umożliwienie dojazdu do ważnych ośrodków w powiecie we wszystkie dni tygodnia (także w dni wolne od pracy – przy czym w pierwszej kolejności omawiane potrzeby przewozowe muszą naturalnie być zaspokojone w przypadku dni roboczych). W dni robocze, powinna istnieć możliwość dojazdu z Mińska Maz. do wszystkich ośrodków gminnych objętych obszarem planu transportowego po godz. 22; z kolei dojazdy do Mińska w dni robocze powinny być zapewnione, ze wszystkich ww. ośrodków gminnych, przed godz. 6 rano. Natomiast w obrębie samego Mińska i miejscowości bezpośrednio do niego przylegających, powinna istnieć jeszcze dodatkowo siatka połączeń autobusowych po godz. 23.

SKOMUNIKOWANIA

Rozkłady autobusów w powiatowych przewozach pasażerskich powinny być zsynchronizowane z rozkładami jazdy pociągów regionalnych oraz autobusów gminnych (przede wszystkim ZTM Warszawa), wojewódzkich i międzywojewódzkich, zwłaszcza w przypadku pór dnia o charakterze newralgicznym (godziny wczesnoporanne, późnowieczorne, dni wolne od pracy), kiedy częstotliwość kursowania autobusów jest znacząco mniejsza niż w godzinach szczytu.

- Celem zsynchronizowania rozkładów pociągów i autobusów, rekomendowane jest wprowadzenie – w miarę możliwości (o ile nie będzie to zaburzać funkcjonowania połączeń; w innych obszarach powiatowej sieci komunikacyjnej) – do rozkładów autobusów odjeżdżających w godzinach „newralgicznych” z rejonu stacji i przystanków kolejowych adnotacji, iż poszczególne kursy autobusów oczekują na ewentualne opóźnione pociągi;
- Analogiczne działania w zakresie utworzenia skomunikowań winny być także wdrożone pomiędzy pojazdami operatora w powiatowych przewozach pasażerskich i innymi podmiotami operującymi w transporcie autobusowym – zwłaszcza autobusami ZTM Warszawa na obszarze gmin Sulejówek i Halinów;

- Rozkłady powiatowego operatora powinny zakładać synchronizację godzin kursowania pomiędzy poszczególnymi liniami komunikacyjnymi w obrębie sieci komunikacyjnej – zwłaszcza tymi liniami, które charakteryzują się niską częstotliwością kursowania i w przypadku, których brak skomunikowań może utrudniać lub nawet uniemożliwiać korzystanie z transportu zbiorowego. W miarę możliwości technicznych, informacje o tego rodzaju skomunikowaniach będą umieszczane na rozkładach drukowanych (na przystankach), w pojazdach oraz w Internecie na stronie internetowej operatora.

DOSTOSOWYWANIE DO ZMIAN

W ślad za rosnącym zjawiskiem suburbanizacji (zwiększaniem się liczby mieszkańców obszarów wiejskich i przedmieść miast) należy zmieniać kierunki oraz zwiększać częstotliwość kursowania poszczególnych linii do wzrastającej liczby mieszkańców poszczególnych terenów. Należy podkreślić, że zaproponowana w pkt. 7.1. docelowa sieć komunikacyjna powinna w kolejnych latach ulegać ewentualnym modyfikacjom w ślad za zmieniającymi się realiami społeczno-demograficznymi, a wyznacznikiem tych zmian powinny być wyniki badań preferencji podróżnych i napełnień pojazdów (zob. Rozdział 11).

WPŁYW CZYNNIKÓW ZEWNĘTRZNYCH NA ROZKŁAD JAZDY

Zdarzenia losowe oraz zaniedbania ze strony operatora lub przewoźnika mogą mieć wpływ na zniechęcenie mieszkańców Powiatu Mińskiego do korzystania z oferty transportu publicznego. Dlatego niezmiernie ważne jest poczynienie wszelkich starań i stworzenie odpowiednich zapisów w umowach z operatorem, aby punktualność przyjazdów i odjazdów była priorytetem w codziennej realizacji przewozów. W związku z tym rekomenduje się, aby operator był zobowiązany kontraktowo do zapewnienia takiej liczby taboru zastępczego, by w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych zdarzeń (takich jak awaria taboru) móc dokonać wymiany pojazdu w czasie nie dłuższym niż 20-30 minut (wyjątkiem od tej reguły mogą być jedynie najbardziej peryferyjne odcinki sieci komunikacyjnej, gdzie wymiana taboru jest niemożliwa w tak krótkim czasie – do 60 minut), a także utrzymywać elastyczną liczbę taboru i obsługi.

Rekomenduje się kontraktowe zobowiązanie operatora do utrzymywania taboru rezerwowego, umożliwiającego, w sposób elastyczny, zwiększenie liczby personelu obsługi, jeśli w wypadku znaczącej kongestii ruchu występuje zagrożenie znaczących opóźnień, wpływających na kursowanie autobusów niezgodnie z rozkładem. W celu lepszej koordynacji działań i wymiany informacji, kierowcy wszystkich pojazdów muszą być wyposażeni w telefony, umożliwiające przekazywanie informacji w przypadku utrudnień związanych z realizacją przewozów.

8.2 Ochrona środowiska naturalnego

W polityce ekologicznej państwa, człowiek i jego potrzeby jest wartością nadrzędną. Dlatego warunki środowiskowe, w jakich żyje obecnie, a także w jakich będą żyć przyszłe pokolenia, stanowi centrum zainteresowań i działań polityki proekologicznej, której realizacja przyczyni się docelowo do zmiany modelu produkcji i konsumpcji poprzez stosowanie najlepszych dostępnych technik oraz dobrych praktyk. W dniu 30 października 2013 r. uchwałą Rady Powiatu Mińskiego Nr XXIII/264/13 zostały wprowadzone w życie zapisy Programu ochrony

środowiska w powiecie mińskim na lata 2013-2016 z perspektywą do roku 2020, które wyznaczają następujące cele:

- stałe ograniczanie emisji i energii;
- bierna i czynna ochrona zasobów środowiska przyrodniczego i krajobrazu;
- racjonalne gospodarowanie środowiskiem;
- zwiększanie aktywności obywatelskiej i podnoszenie stanu świadomości ekologicznej społeczeństwa.

Realizacja wskazanych kierunków działań wpłynie na stopniowe zmniejszenie oddziaływania komunikacji i transportu na środowisko i mieszkańców powiatu mińskiego poprzez ograniczenie hałasu komunikacyjnego oraz emisji spalin (szczególnie w rejonie głównych ciągów dróg powiatowych). Jednym ze sposobów ograniczenia wpływu transportu na środowisko jest stworzenie atrakcyjnej oferty transportu komunikacji zbiorowej oraz propagowanie korzystania z proekologicznych środków transportu.

Główne rodzaje i źródła zanieczyszczeń powietrza przez transport

Najpoważniejszym źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz przyczyną przekroczeń dopuszczalnych poziomów standardów w Powiecie Mińskim jest tzw. niska emisja zanieczyszczeń, których źródła znajdują się na wysokości do 40 m. Są to przede wszystkim najbardziej szkodliwe, bo gromadzące się blisko ziemi, pochodzące z przypadkowych materiałów opałowych i w większości nieoczyszczone spaliny z lokalnych kotłowni i pieców domowych, a także komunikacji. Pomimo rozpowszechnienia się nowoczesnych silników, paliw i katalizatorów, istotnym źródłem zanieczyszczeń, z uwagi na swoją masowość, jest nadal transport samochodowy.

Przy dzisiejszym stanie techniki w ponad 95% są to zanieczyszczenia pochodzące z silników spalinowych pojazdów drogowych, zasilanych paliwami ropopochodnymi, głównie:

- tlenki azotu (NOx) decydujące o rozpiętości obszarów ponadnormatywnych zanieczyszczeń w pobliżu dróg;
- różne węglowodory (emitowane głównie przez silniki wysokoprężne, HC);
- tlenek węgla (czad, CO);
- tlenki siarki;
- ozon;
- ołów i jego związki, emitowane przez silniki z zapłonem iskrowym;
- cząstki stałe (sadze i pyły, PM).

Ponadto pojazdy drogowe mogą emitować do powietrza atmosferycznego drobinki pyłu pochodzące ze ścierania materiału okładzin hamulcowych i tarcz sprzęgłowych, ścierania opon i nawierzchni jezdni.

Ze względu na małe wymiary, cząstki stałe utrzymują się długo w atmosferze i rozprzestrzeniają się na dużych obszarach. Substancje szkodliwe emitowane przez układ wydechowy stanowią ok. 65% ogólnej ilości emitowanych zanieczyszczeń. Pozostała ilość substancji zanieczyszczających pochodzi w ok. 20% ze skrzyni korbowej, 9% to węglowodory odparowane w gaźniku silników gaźnikowych 6% węglowodorów ze zbiornika paliwa. Ww.

substancje są w większości trujące, niektóre z nich (dwutlenek azotu, tlenek węgla) należą do silnie toksycznych.

Jednakże istnieje wiele możliwości łagodzenia problemów negatywnego oddziaływania na środowisko. Ich konstrukcja jest tak elastyczna, że w miejsce klasycznych cieczy napędowych (benzyn i oleju napędowego), których spaliny sprawiają dużo kłopotów środowiskowych jw., silniki spalinowe wewnętrznego spalania mogą być łatwo zasilane różnymi postaciami ciekłych lub sprężonych gazów opałowych (LPG, CNG), spalających się do znacznie mniej szkodliwych odpadów. Bardzo istotne były miniaturyzacja i radykalne zmniejszenie kosztów produkcji reaktorów katalitycznych, zewnętrznych elementów zmniejszania ilości szkodliwych składników spalin, stosowanych obecnie powszechnie w nowych pojazdach drogowych. Elementem sprzyjającym ochronie środowiska jest także napęd hybrydowy, łączący w jednym pojeździe zalety trakcyjne napędu spalinowego i elektrycznego.

Wszystkie ww. elementy umożliwiają przestrzeganie coraz bardziej restrykcyjnych norm UE w zakresie składu i ilości spalin. Pierwsze regulacje (tzw. „Euro 1”) pojawiły się w roku 1993, następne cztery („Euro 2” do „Euro 5”) w latach 1996 do 2009, ostatnia („Euro 6”) w roku ubiegłym.

Dopuszczalne wartości emisji spalin w gramach / km uległy przy tym zmniejszeniu:

- W silnikach benzynowych: CO z 2,72 do 1; HC z 0,2 do 0,1; NOx z 0,15 do 0,06; HC+ NOx z 0,97 do 0,5; PM 0,005 (od „Euro 5”);
- W silnikach wysokoprężnych: CO z 3,16 do 0,05; HC z 0,2222 do 0,05; NOx z 0,2222 do 0,08; HC+ NOx z 1,13 do 0,17; PM z 0,14 do 0,05.

Rekomendacje

Bardzo ważne jest, aby realizowana wojewódzka polityka ochrony środowiska przekładała się na lokalne działania. Powiat Miński w swoim lokalnym planie ochrony środowiska zwraca uwagę na zmniejszenie wpływu ruchu komunikacyjnego, który negatywnie wpływa na bezpieczeństwo komunikacyjne, środowisko, wzrost emisji hałasu i spalin. W związku z powyższym, kierunki działań ograniczające wpływ transportu na jakość powietrza i klimat są następujące:

- Zwiększanie odsetka pojazdów spełniających wymagania niskiej emisji zanieczyszczeń (co najmniej normy „Euro 3”, a docelowo „Euro 6”); docelowe wycofanie pojazdów z niższymi normami emisji; kontraktowe zobowiązanie operatora do posiadania taboru spełniającego ww. założenia;
- Propagowanie korzystania z transportu publicznego, rowerów i ruchu pieszego w celu zmniejszenia liczby pojazdów samochodowych na drogach i emisji gazów cieplarnianych ze źródeł komunikacyjnych;
- Zmniejszenie ilości spalin i hałasu poprzez upłynnienie ruchu (odpowiednie planowanie rozwoju układu dróg i ulic w mieście, synchronizacja sygnalizacji świetlnej);
- Rozbudowa terenów zielonych w pobliżu ruchliwych dróg i ulic jako elementu zatrzymywania szkodliwych gazów i pyłu (szczególnie gazów cieplarnianych, w tym dwutlenku węgla), emitowanych przez ruch kołowy;

- Rozbudowa sieci dróg rowerowych i ciągów pieszych przy drogach powiatowych (jako działanie komplementarne wobec rozwoju oferty publicznego transportu zbiorowego – zmierzające do rozwoju zrównoważonej mobilności).

8.3 Potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w zakresie usług przewozowych

Opracowując szczegółowe rozwiązania dot. funkcjonowania transportu zbiorowego należy pamiętać o potrzebach osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Można je zaspokoić realizując postulaty wymienione w Rozdziale 9, a także mając na uwadze udogodnienia związane z:

- pomocą udzieloną przez pracowników operatora wszystkim podróżnym wymagającym pomocy (np. w zakresie wsiadania i wysiadania z pojazdów czy wnoszenia/wynoszenia bagażu);
- oznaczeniem informacji i punktów obsługi dla osób niepełnosprawnych;
- usuwaniem barier architektonicznych – poprzez dostosowywanie przystanków, węzłów przesiadkowych oraz pojazdów do przewozu osób o ograniczonej zdolności ruchowej (w tym: rodzin z małymi dziećmi w wózku);
- dostosowaniem wyświetlania/publikowania informacji pasażerskiej do potrzeb niewidomych lub słabowidzących (np. komunikaty głosowe, informacje w alfabecie Braille'a);
- usprawnieniem poruszania się po terenie węzłów przesiadkowych oraz przystanków (przynajmniej kluczowych przystanków na terenie największych ośrodków w powiecie, tj. siedzib Gmin) poprzez wyznaczenie ścieżek komunikacyjnych (dla osób niewidomych i słabowidzących – wypukłe znaki poziome);
- przejrzystą, jasną i jednoznaczną informacją wizualną o planie dworca/węzła integracyjnego, rozkładzie jazdy, najbliższych przyjazdach/odjazdach (jest to kwestia szczególnie ważna dla osób głuchoniemych).

Należy podkreślić, że podmioty zaangażowane w zmiany transportu publicznego na bardziej przyjazny osobom niepełnosprawnym, przyczyniają się do zmniejszenia wykluczenia społecznego tej grupy osób. Pośrednio, dzięki tym działaniom, transport zbiorowy staje się coraz bardziej przyjazny i atrakcyjny także dla pozostałych pasażerów i osób korzystających na co dzień z własnego środka transportu.

Obecnie publiczny transport zbiorowy na obszarze Powiatu Mińskiego jest dostępny dla osób niepełnosprawnych jedynie w ograniczonym zakresie. Osoby o ograniczonej zdolności ruchowej natrafiają na bariery w postaci stopni, schodów, zwłaszcza w pojazdach nieprzystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych oraz wózków. Stacje kolejowe ze względu na charakterystykę linii są wyposażone w przejścia podziemne. Dzięki realizowanym w ostatnich latach remontom i budowom wszystkie stacje wyposażone są w podjazdy lub windy, co poprawia dostępność osób o ograniczonej mobilności w dostaniu się na peron stacji/przystanku. Również przewoźnicy kolejowi obsługujący ruch regionalny i aglomeracyjny (SKM, KM) posiadają tabor w zdecydowanej większości nowy lub zmodernizowany, a zatem przyjazny osobom niepełnosprawnym. SKM posiada tabor w całości niskopodłogowy, natomiast Koleje Mazowieckie realizują obecnie inwestycję

polegającą na modernizacji w sumie 110 pojazdów najstarszej posiadanej serii EN57³⁹, z których najstarsze pochodzą z lat 60. XX w. Po zakończeniu tej inwestycji, praktycznie cały tabor KM (również pojazdy stare, ale poddane modernizacji) dedykowany dla ruchu po liniach zelektryfikowanych będzie przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych.

Całkowicie niskopodłogowy tabor posiadają przewoźnicy realizujący na obszarze Powiatu Mińskiego usługi przewozowe na zlecenie ZTM Warszawa. Pomimo tego, publiczny transport zbiorowy wciąż cechuje niezadowalająca dostępność dla osób niepełnosprawnych. W transporcie autobusowym, tylko część floty pojazdów wykonujących przewozy zbiorowe jest przystosowana do wygodnego wejścia do i wyjścia z pojazdu oraz przewozu osób niepełnosprawnych. Dodatkową trudnością jest nieodpowiednie oznakowanie przejść i informacji kierowanych do osób niepełnosprawnych lub też brak takich informacji. Większość kas sprzedaży biletów znajduje się na wysokości uniemożliwiającej osobom poruszającym się na wózku zakup biletu.

Działaniem wychodzącym naprzeciw potrzebom komunikacyjnym osób niepełnosprawnych są również inwestycje w infrastrukturę przystankową. W tym kontekście, należy podjąć dalsze inwestycje w zakresie budowy zatok na przystankach oraz w zakresie budowy/rozbudowy odpowiedniej szerokości peronów i chodników doprowadzających do przystanków, przystosowanych do korzystania z nich przez osoby niepełnosprawne [więcej na temat infrastruktury przystankowej, jak również nt. uwarunkowań prawnych związanych z inwestycjami w nią – w pkt. 8.4]

8.4 Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej i węzłów komunikacyjnych

Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej i węzłów komunikacyjnych to jeden z najważniejszych aspektów warunkujących wybór środka transportu. Do kluczowych działań, których podjęcie ma na celu zwiększenie dostępności do infrastruktury zaliczyć należy przede wszystkim:

- a. ciągłą koordynację rozkładów jazdy: zapewnienie aktualnych, czytelnych i estetycznych rozkładów na każdym przystanku;
- b. śledzenie potoków pasażerskich poprzez systematyczne (minimum raz do roku, w okresie wiosennym lub jesiennym) badanie opinii pasażerów, w celu optymalnego dopasowania zdolności przewozowej danego środka transportu do popytu zależnie od pory i rodzaju dnia (zob. również – Rozdział 11). W transporcie kolejowym dopasować należy relacje, częstotliwość kursowania pojazdów o odpowiedniej pojemności, w transporcie drogowym, oprócz wymienionych powyżej czynników, należy także dopasować liczbę przystanków (wyodrębnienie przystanków na żądanie);

³⁹ Według stanu na październik 2015 r., trwa modernizacja 73 pojazdów, a w przypadku pozostałych 37 – trwa postępowanie przetargowe.

- c. poprawę komfortu podróżowania transportem publicznym (zadbane, klimatyzowane/ogrzewane pojazdy) oraz zapewnienie czytelnych informacji dla podróżnych w pojazdach;
- d. rozbudowę węzłów komunikacyjnych między transportem kolejowym i autobusowym, czytelny (jednolity) system informacji wizualnej o rozkładach jazdy i warunkach przewozu w obrębie całego węzła. Ponadto na terenie węzłów komunikacyjnych należy zapewnić:
 - możliwie jak najkrótsze odległości pomiędzy poszczególnymi środkami transportu,
 - zadaszenie w miejscach oczekiwania,
 - toalety,
 - zaplecze gastronomiczne,
 - udogodnienia dla niepełnosprawnych (opisane szczegółowo w rozdziale 8.3);
- e. zapewnienie bliższego dojścia z obsługiwanych obiektów do przystanków komunikacji zbiorowej niż do parkingu dla samochodów osobowych;
- f. lokalizację przystanków w bliskim sąsiedztwie największych centrów ruchotwórczych: w rejonie szkół, dużych zakładów pracy, sklepów wielkopowierzchniowych, kościołów;
- g. zwiększenie poziomu bezpieczeństwa podróżnych na przystankach poprzez montaż oświetlenia, a także – w miarę możliwości – rozwijanie systemu monitoringu wizyjnego, który będzie obejmował przystanki.

W tym miejscu należy podkreślić, że wojewódzki plan transportowy wskazał obszar dworca kolejowo-autobusowego w Mińsku Maz. jako „lokalny węzeł przesiadkowy”, nadając mu jednocześnie minimalne kryteria, które tego rodzaju węzeł powinien posiadać (zob. pkt. 1.4.3.1). Jednocześnie, w niniejszym opracowaniu wskazano (zob. pkt. 7.1) na terenie Powiatu Mińskiego również trzy inne lokalizacje jako istotne punkty przesiadkowe, zwłaszcza w zakresie przesiadek pomiędzy transportem kolejowym i autobusowym. Są to rejon przystanku PKP Halinów oraz stacji PKP Sulejówek Miłosna i Mrozy.

Te trzy ośrodki nie zostały wprawdzie wskazane w wojewódzkim planie transportowym jako kluczowe (z punktu widzenia województwa) lokalizacje przesiadkowe, jednak, celem dążenia do spójności komunikacyjnej Powiatu Mińskiego i poprawy jakości transportu publicznego na jego terenie, należy określić je jako bardzo istotne lokalizacje, w których powinna powstać infrastruktura dedykowana zintegrowanym węzłom przesiadkowym.

Stąd też, w obrębie ww. 3 przystanków należy dążyć do utworzenia infrastruktury przynajmniej w takim zakresie, jaką wojewódzki plan transportowy zaleca dla najniższej kategorii węzłów – tj. punktów przesiadkowych:

- Maksymalna odległość dojścia pomiędzy peronami dworców/przystanków, a parkingami nie powinna przekraczać 250 m⁴⁰;

⁴⁰ Kryterium z wojewódzkiego planu transportowego – max. 250 m na dojście od parkingu do peronu kolejowego bądź autobusowego – należy traktować jako absolutne maksimum, biorąc pod uwagę, że (w

- Umożliwienie dostępu do miejsc parkingowych przeznaczonych dla osób dokonujących podróży z przesiadką oraz wyposażenie w system B+R;
- Stosowanie co najmniej systemu informacji tradycyjnej;
- Wyposażenie w co najmniej jeden automat biletowy;
- Dostosowanie do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością.

W dalszej kolejności – po utworzeniu węzła przesiadkowego w Mińsku Maz. i punktów przesiadkowych w Sulejówku Miłosnej, Halinowie i Mrozach – dążyć należy do utworzenia analogicznych punktów przesiadkowych również w następujących lokalizacjach:

- Przy wszystkich pozostałych stacjach/przystankach kolejowych położonych wzdłuż linii kolejowej nr 2 na obszarze Powiatu Mińskiego (przede wszystkim: w obrębie przystanków kolejowych Sulejówek, Nowe Dębe Wielkie oraz Mińsk Maz. Anielina);
- W rejonie głównych przystanków autobusowych na obszarze siedzib gmin na terenie Powiatu Mińskiego.

Jak wskazano w Rozdziale 7, jedną z ról organizatora publicznego transportu zbiorowego jest określanie zasad korzystania z dworców i przystanków komunikacyjnych, których dany organizator jest właścicielem, a także opłat za korzystanie z ww. obiektów. Zgodnie z Ustawą PTZ, art. 16, opłaty te nie mogą być wyższe niż 0,05 zł za 1 zatrzymanie na przystanku oraz 1,00 zł za 1 zatrzymanie na dworcu autobusowym i w przypadku ich wprowadzenia, powinny być identyczne dla wszystkich podmiotów; Ustawa PTZ traktuje, iż *Stawki opłat (...) powinny być ustalane z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad dla wszystkich operatorów i przewoźników*.

Organizator ma prawo wydzielić przystanki, na których mogą zatrzymywać się tylko pojazdy operatora, bez możliwości zatrzymywania się pojazdów innych przewoźników⁴¹. Jest to kompetencja, dzięki której organizator może regulować liczbę przewoźników (a więc – i liczbę autobusów) zatrzymujących się na danych przystankach. Może to być istotne narzędzie pozwalające np. na upłynnienie ruchu: zwłaszcza w centrach dużych ośrodków, częstym problemem jest blokowanie ruchu przez autobus czekający na wjazd do zatoki komunikacyjnej, w której stoi już inny pojazd. Pośrednio, wspomniane wydzielanie przystanków może służyć też realizacji polityki transportowej organizatora, tzn. wzmacnianiu roli operatora (jako jedynego użytkownika konkretnych przystanków). Takie działanie, choć teoretycznie może nosić znamiona naruszania reguł konkurencji, jest dopuszczalne prawnie⁴².

warunkach miejskich) akceptowalny dystans do pokonania pieszo do środka transportu publicznego nie przekracza 400-500 m. W związku z tym, należy dążyć do tego, by dystans ten był możliwie jak najkrótszy.

⁴¹ Możliwość taką daje art. 15 ust. 1 pkt 6 i 7 Ustawy o PTZ oraz par. 4 ust. 4 Rozporządzenia ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011, nr 117, poz. 684).

⁴² Potwierdził to w 2012 r. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Rzeszowie (Sygn. akt II SA/RZ 980/12), a następnie Naczelny Sąd Administracyjny w 2014 r. (Sygn. akt II GSK 518/13), badając skargę jednego z przewoźników na uchwałę Rady Miasta Rzeszowa, wyłączającą prawo innych podmiotów niż miejski operator do użytkowania 45 przystanków w centrum miasta.

Ewentualne podjęcie przez Powiat Miński decyzji o wyłączeniu z użytkowania niektórych przystanków położonych przy drogach powiatowych należy traktować jako działanie fakultatywne, uzależnione od kształtowania się w kolejnych latach rynku przewoźników komercyjnych na obszarze Powiatu Mińskiego oraz ich wpływu na funkcjonowanie operatora. Należy również w tym miejscu podkreślić, że zgodnie z zapisami Ustawy PTZ, od 2017 r. przewoźnicy realizujący przewozy komercyjne, na podstawie zgłoszenia przewozu (zob. pkt. 4.1) będą musieli, wraz ze zgłoszeniem o zamiarze wykonywania takiego przewozu (do organizatora właściwego ze względu na obszar lub zasięg przewozów zgłoszenia przewozu), przedstawić uzgodnienia ze wszystkimi właścicielami/zarządzającymi przystankami i dworcami odnośnie zasad ich użytkowania (Ustawa PTZ, art. 30). Jak już wcześniej wskazano, zarządca przystanku/dworca może odmówić zgody na zatrzymywanie, odmówić jeśli nowo powstała linia ograniczałaby np. jego przepustowość.

Działania powyższe powinny być wspólnym przedsięwzięciem finansowym Powiatu Mińskiego i właściwych gmin. W przypadku lokalizacji węzłów przesiadkowych w rejonie stacji/przystanków kolejowych – należy również dążyć do współuczestniczenia w przedsięwzięciu samorządu wojewódzkiego (bądź spółki Koleje Mazowieckie).

Zgodnie z zapisem art. 18 Ustawy PTZ, uległ zmianie sposób zarządzania przystankiem autobusowym zlokalizowanym na terenie gminy. Do zadań własnych gminy w zakresie publicznego transportu zbiorowego należą budowa, przebudowa i remont:

- 1) przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest gmina;
- 2) wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg – co oznacza, że gminy odpowiadają de facto za inwestycje w infrastrukturę przystankową również na przystankach znajdujących się w gestii innych zarządców.

Ustawa PTZ (art. 69) nałożyła na gminy także obowiązki w zakresie utrzymania przystanków innych zarządców. Nowelizacja – dokonana wraz z wejściem w życie Ustawy PTZ – Ustawy z 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (nowy art. 3a przedmiotowej Ustawy), narzuciła na gminy obowiązek zapewnienia czystości i porządku na przystankach komunikacyjnych, zarówno tych, których właścicielem lub zarządzającym jest gmina, jak i tych, które są położone na jej obszarze przy drogach publicznych, bez względu na kategorię tych dróg.

Na mocy zapisów Ustawy PTZ (art. 67), gminy zyskały jednak nie tylko obowiązki, ale również uprawnienia związane z przystankami przy drogach znajdujących się w gestii innych zarządców. Do zadań tych ostatnich, należy obecnie m.in. uwzględnianie uchwał rady gminy, w których dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców wskazane zostaną wstępne miejsca lokalizacji nowych przystanków komunikacyjnych (o ostatecznej lokalizacji takiego przystanku decyduje zarządca drogi, uwzględniając charakter drogi oraz warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego). Obowiązkiem zarządcy drogi jest również nieodpłatne udostępnianie gminie, na jej wniosek, części pasa drogowego w celu budowy, przebudowy i remontu wiat przystankowych lub innych urządzeń służących do obsługi podróżnych.

W związku z powyższym, obecnie do zadań gminy należy de facto nadzór i opieka nad przystankami, z których korzystają operator/operatorzy i przewoźnicy na jej terenie. Po stronie poszczególnych gmin z obszaru Powiatu Mińskiego leży zatem prowadzenie prac

inwestycyjnych związanych z poprawą jakości infrastruktury przystankowej – tak aby infrastruktura zachęcała do korzystania z transportu publicznego w sposób analogiczny jak nowoczesny tabor, rozbudowana siatka połączeń czy atrakcyjne rozwiązania rozkładowe i taryfowe. W interesie Powiatu Mińskiego jako organizatora powiatowych przewozów pasażerskich – w ramach dążenia do zwiększania zainteresowania powiatowymi przewozami pasażerskimi i transportem publicznym w ogóle – powinna być jednak partycypacja finansowa w tego rodzaju przedsięwzięciach, zwłaszcza w lokalizacjach wskazanych w niniejszym opracowaniu jako węzły przesiadkowe.

8.5 Standard techniczny pojazdów i sposób ich oznakowania

Standard techniczny pojazdów powinien przede wszystkim zapewniać bezpieczeństwo podróżnych oraz wysoki komfort jazdy. Dodatkowo zaleca się, aby spełniał on następujące kryteria:

- Sukcesywnie należałoby zwiększać park pojazdów: niskopodłogowych, wyposażonych w klimatyzację, elementy obsługi (np. drzwi) dostępne dla podróżnych, monitoring oraz systemy głosowej i wizualnej informacji pasażerskiej. W drugiej kolejności, pożądane jest też wyposażanie autobusów w dostęp do bezprzewodowego Internetu (Wi-Fi);
- Docelowo będzie się dążyć do osiągnięcia odpowiednich standardów dotyczących wieku taboru i parametrów technicznych, tak, żeby średni wiek taboru obsługującego linie komunikacyjne publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich nie był starszy niż 10 lat, a także żeby był to tabor w całości niskopodłogowy, o obniżonej emisji spalin (zob. pkt. 8.2);
- Niedopuszczalne jest, by wyjeżdżający w trasę pojazd posiadał uciążliwe dla pasażera usterki techniczne, takie jak np. niesprawne drzwi, nieszczelne okna lub wywietrzniki, niesprawna klimatyzacja/ogrzewanie (ew. brak możliwości otwarcia okien w przypadku braku wyposażenia pojazdu w klimatyzację), popsute wyświetlacze, nieszczelny układ wydechowy, niedziałające kasowniki, nie zachowanie standardów estetyki i czystości, etc. Zapisy kontraktowe powinny zobowiązywać przewoźnika do dokonywania natychmiastowej wymiany taboru w przypadku zaistnienia któregoś z ww. problemów, jeśli nie będzie możliwości wyeliminowania go na najbliższym przystanku krańcowym;
- Operator powinien zostać zobowiązany zapisami kontraktowymi do tego, by ubiór kierowców był standardowy. Kierowcy powinni być ubrani w (zależności od pory roku) koszulę bądź bluzę/sweter (ew. koszulę + marynarkę) z logo/herbem Powiatu Mińskiego lub operatora (opcjonalnie – kwestia do uregulowania w umowie z operatorem);
- Sukcesywnie powinien powiększać się zasób pojazdów w pełni przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych: z podłogą obniżoną na całej długości, wyposażonych w urządzenia do pochylania pudła przy wsiadaniu/wysiadaniu oraz wysuwania pochylni dla wózków inwalidzkich oraz zwiększoną liczbę piktogramów informujących o pierwszeństwie miejsc siedzących dla inwalidów;

- W miarę możliwości powierzchniowych, pożądanym jest montaż w autobusach stojaków na rowery.

Pojazdy powinny być oznaczone w czytelny i zrozumiały sposób: obowiązkowe są naturalnie tablice kierunkowe wskazujące jasno docelowy przystanek wraz ze wskazaniem przystanków pośrednich. Pożądane jest, by na przystankach początkowych, na tablicy kierunkowej wyświetlany był również czas pozostały do odjazdu. Zaleca się umieszczanie na pojazdach nazwy operatora i organizatora w sposób widoczny dla pasażera.

8.6 Systemy taryfowe

Ewentualny sukces przedsięwzięcia, jakim jest wdrożenie powiatowych przewozów użyteczności publicznej, zależy między innymi od odpowiedniej oferty taryfowej. Istnieje wiele systemów taryfowych, zależnych od specyfiki i warunków miejscowych na obszarze organizatora transportu publicznego.

W tym kontekście, biorąc pod uwagę, iż Powiat Miński zawiera się (częściowo) w obrębie aglomeracji warszawskiej, stworzenie zintegrowanego systemu taryfowego może przyczynić się do zwiększenia zainteresowania transportem zbiorowym na analizowanym obszarze. Jednym z rozwiązań jest przygotowanie oferty wspólnie z organizatorem lokalnego transportu zbiorowego M. St. Warszawy, co uatrakcyjni korzystanie z oferty przewozowej zarówno na terenie Powiatu Mińskiego, jak i w sieci komunikacyjnej ZTM.

W celu lepszego wykorzystania dostępnych zasobów (parku pojazdów, liczby wykonywanych kursów), należy umożliwić pasażerom dogodne przesiadanie się i korzystanie z możliwie największej liczby połączeń i środków komunikacji w ramach jednego biletu. Dzięki wskazanej powyżej wspólnej taryfie, korzystanie z oferty transportu zbiorowego stanie się bardziej atrakcyjne, a co za tym idzie: częściej wybierane przez mieszkańców Powiatu Mińskiego.

Pierwszym krokiem jest opracowanie oferty taryfowej dla powiatowych przewozów pasażerskich, rozszerzającej dotychczas funkcjonujące systemy taryfowe w obrębie Powiatu Mińskiego. Rekomendowane jest wprowadzenie m.in. biletów czasowych/krótkookresowych (np. dobowych, kilkugodzinnych i kilkudziesięciominutowych), które będą zachęcać do korzystania z transportu publicznego zwłaszcza osoby dojeżdżające autobusami do Mińska Maz. (bądź podróżujące tylko w obrębie tego miasta) i potrzebujące przesiąść się na terenie Mińska na inną linię komunikacyjną.

Równocześnie, należy dążyć do podjęcia współpracy z przewoźnikami kolejowymi celem utworzenia zintegrowanych systemów biletowo-taryfowych. Należy dążyć do utworzenia wspólnej oferty w porozumieniu z Kolejami Mazowieckimi, obejmującej wzajemne uznawanie biletów KM i operatora w powiatowych przewozach pasażerskich w czasie podróży po terenie Powiatu Mińskiego.

Niezależnie od powyższego – dalsze rozszerzenie zasięgu działania integracji taryfowej należy poczynić poprzez przygotowanie rozwiązania wspólnie z Zarządem Transportu Miejskiego w Warszawie i Kolejami Mazowieckimi, umożliwiającego zakupienie jednego biletu umożliwiającego podróż różnymi środkami transportu po terenie Powiatu Mińskiego oraz pierwszej sieci ZTM. Drogą do tego celu, jest rozszerzenie obecnie funkcjonującej oferty

„Wspólny Bilet KM-ZTM-WKD” o obszar Powiatu Mińskiego i objęcie tą ofertą całości powiatowych przewozów pasażerskich w Powiecie Mińskim.

Obecnie oferta ta podzielona jest na dwie strefy: Strefa I obejmuje obszar Warszawy, Strefa II – Warszawy oraz gmin, które powierzyły jej organizację publicznego transportu zbiorowego bądź które zdecydowały się na partycypację finansową w kosztach honorowania biletów ZTM w pociągach uruchamianych przez samorząd wojewódzki (w przypadku Powiatu Mińskiego są to gminy Sulejówek i Halinów). W pociągach Kolei Mazowieckich (i Warszawskiej Kolei Dojazdowej⁴³) honorowana jest, bez dodatkowych dopłat, większość biletów krótko- i długookresowych ZTM (począwszy od dobowych). Rekomendowane jest dążenie do utworzenia, na analogicznych zasadach, III i IV Strefy, w ramach której bilety ZTM byłyby honorowane w pociągach KM na terenie całego Powiatu Mińskiego (III Strefa) bądź w pociągach i w powiatowych przewozach pasażerskich w transporcie autobusowym w Powiecie Mińskim (IV Strefa). We współpracy z M. St./ZTM Warszawa, Powiat Miński powinien w związku z powyższym przeprowadzić szczegółową analizę prawno-finansową możliwości objęcia taryfą ZTM całego Powiatu Mińskiego.

Równolegle, należy rozważyć możliwość wydłużenia linii komunikacyjnej SKM (S2 – zob. pkt. 4.3), kursującej obecnie do stacji Sulejówek-Miłosna. Analiza prawno-finansowa wpływu wydłużenia linii o stacje na odcinku Halinów – Mińsk Mazowiecki (w dalszej perspektywie: również o odcinek Mińsk Maz. – Mrozy), wraz z jednoczesnym wprowadzeniem wskazanej wyżej oferty „Wspólny Bilet ZTM” na cały Powiat Miński, pozwoli na podjęcie decyzji o kolejnych działaniach w celu integracji transportu zbiorowego Powiatu Mińskiego z systemem transportu publicznego aglomeracji warszawskiej.

Kolejnym aspektem w zakresie rozwoju systemów taryfowych jest proces dystrybucji biletów. Powinien on być możliwie przyjazny mieszkańcom i podróżującym. Nabycie biletu na przejazd powinno być możliwe nie tylko w pojeździe operatora, ale także o każdej porze w ciągu doby. Jest to możliwe poprzez zastosowanie aplikacji internetowych, a także montaż automatów biletowych na przystankach.

Jak już wskazano w pkt. 5.2, istotny wpływ na kwestie taryfowe w publicznym transporcie zbiorowym mają zmiany prawne, jakie wchodzi w życie na mocy Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Od 1 stycznia 2017 r. dla przewozów użyteczności publicznej organizowanych na terenie powiatu, starostwo danego powiatu jest podmiotem upoważnionym do ubiegania się o rekompensatę z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym lub utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione lub poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Szczegóły dotyczące sposoby obliczania rekompensaty powinny zostać zawarte w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Rekompensata zostaje

⁴³ Uwaga ta nie dotyczy pociągów SKM, które mają charakter przewozów miejskich – w związku z czym taryfa w SKM jest identyczna jak w tramwajach, autobusach i w metrze na sieci ZTM.

przyszana operatorowi pod warunkiem wykazania przez niego poniesionej straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Szczegółowy cennik opłat lub taryfa są podawane do publicznej wiadomości na dworcu, a w każdym środku transportu wykonującym przewozy w ramach komunikacji miejskiej oraz w transporcie drogowym powinien znajdować się wyciąg z cennika opłat lub taryfy, przy czym cennik opłat w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien także zawierać ceny biletów ulgowych.

9. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażerów

W celu zwiększenia zainteresowania transportem zbiorowym niezbędne jest – równolegle z działaniami wskazanymi w Rozdziale 8 – zapewnienie odpowiedniej informacji pasażerskiej. W związku z powyższym, należy przeprowadzić w Powiecie Mińskim działania ujednolicające system informacji dla pasażerów. Kluczowe cele w tym zakresie zostały przedstawione w kolejnej tabeli.

Tabela 18. System informacji pasażerskiej – główne wytyczne

Obszar działań	Szczegółowe wytyczne
Rozkład jazdy (wydruk, tablica ciekłokrystaliczna – np. cholesteryczna – lub tablica wykorzystujące e-papier)	• czytelny, zawierający: ○ godziny odjazdów pojazdów operatorów i przewoźników; ○ kierunki odjazdów; ○ wyszczególnione przystanki na danej linii z oznaczonymi przystankami, na których jest możliwa przesiadka na inne linie komunikacyjne; ○ oznaczenie kursów realizowanych pojazdami niskopodłogowymi; ○ wyciąg z regulaminu i cennik przewozów; ○ powyższe informacje dostępne również w języku obcym (przynajmniej w języku angielskim).
Przystanki	• wprowadzenie jednolitego oznakowania przystanków: kolorystyka, symbole powiatu (herb), z nazwą przystanku widoczną z wnętrza pojazdu; • ujednolicenie informacji na przystankach, zawierających: ○ aktualny rozkład jazdy; ○ aktualny schematyczny układ linii przewozów powiatowych i gminnych (opcjonalnie, w zależności od dostępności powierzchni); ○ informacje i kontakt do organizatora, operatorów oraz przewoźników, którzy odpowiadają za realizację przewozów z tego przystanku.
Pojazdy	• wyposażenie wszystkich pojazdów w tablice kierunkowe oraz system audiowizualny informujący o zbliżającym się przystanku (dynamiczny system informacji pasażerskiej) – w tym: zamontowanie głośników na zewnątrz pojazdu, celem informowania podróżnych przebywających na przystanku o relacji danego pojazdu; • jednolite oznaczenie kursów użyteczności publicznej (np. przystanek docelowy, numer linii, herb powiatu).
Węzły przesiadkowe	• ww. wytyczne obowiązujące na przystankach;

Obszar działań	Szczegółowe wytyczne
	• wprowadzenie zintegrowanej informacji pasażerskiej obejmującej: ○ dynamiczną informację o najbliższych przyjazdach i odjazdach wszystkich rodzajów transportu zbiorowego wszystkich operatorów i przewoźników obsługujących przystanki w ramach tego węzła przesiadkowego; ○ cenniki, regulamin przewozu osób i bagażu, wykazy ulg; ○ schemat sieci komunikacyjnej organizatorów; ○ schemat węzła z zaznaczeniem przystanków, poczekalni, parkingów, gastronomii itp.
Internet	• aktualne informacje o przewozach wszystkich organizatorów transportu użyteczności publicznej działających na terenie Powiatu Mińskiego na stronie internetowej Powiatu i Gmin (rozkład jazdy, schemat sieci transportu publicznego z przystankami i punktami przesiadkowymi, kontakt do organizatora, operatorów i przewoźników, wyszukiwarka połączeń); • umożliwienie wydruku ze strony internetowej wybranego rozkładu jazdy lub tabliczki przystankowej; • stworzenie strony internetowej w języku obcym (przynajmniej w języku angielskim); • umożliwienie łatwego korzystania ze strony internetowej również przez urządzenia mobilne; • współpraca operatora z ogólnopolskimi wyszukiwarkami internetowymi (np. jakdojade.pl, e-podroznik.pl).

Źródło: Opracowanie własne

10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Jednym z głównych mankamentów obecnej oferty publicznego transportu zbiorowego na obszarze Powiatu Mińskiego (za wyjątkiem gmin Sulejówek i Halinów, które powierzyły organizację transportu publicznego na szczeblu gminnym Miastu Stołecznemu Warszawa) jest brak powiązania transportu kolejowego z transportem autobusowym. Wspomniane podsystemy powinny stanowić jeden zwarty organizm, składający się na łączną jakość transportu zbiorowego na obszarze planu transportowego.

Dlatego też kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem transportowym są silnie zdeterminowane koniecznością „zbliżania” do siebie poszczególnych systemów transportu. Sporządzone poniżej postulaty są zdeterminowane przede wszystkim wnioskami płynącymi z części analizy dotyczącej pożądanego standardu usług oraz kierunków rozwoju systemów informacji pasażerskiej (SIP). Istotny wpływ na sformułowane poniżej postulaty mają też m.in. dane dotyczące sytuacji społeczno-gospodarczej Powiatu Mińskiego.

W szczególności:

- ⇒ W celu uruchomienia linii powiatowych wykraczających poza granice Powiatu Mińskiego (zob. pkt. 7.1) należy nawiązać porozumienie pomiędzy Powiatem Mińskim i sąsiednimi samorządami powiatowymi (w tym: z M. St. Warszawa) bądź utworzyć pomiędzy zainteresowanymi JST związek powiatów, tak aby Powiat Miński (bądź utworzony w tym celu związek powiatów) mógł być organizatorem linii w powiatowych przewozach pasażerskich wykraczających poza obszar Powiatu Mińskiego⁴⁴;
- ⇒ Niezbędne jest nawiązanie współpracy taryfowej pomiędzy operatorem, który realizować będzie powiatowe przewozy pasażerskie na terenie Powiatu Mińskiego, a Kolejami Mazowieckimi i ZTM Warszawa. Optymalnym rozwiązaniem jest rozszerzenie obecnie funkcjonującej oferty „Wspólny Bilet ZTM-KM-WKD” o rozwiązanie, dzięki któremu powstanie oferta wspólnego biletu pozwalającego na podróżowanie pojazdami operatora realizującego powiatowe przewozy pasażerskie w Powiecie Mińskim, pociągami Kolei Mazowieckich pomiędzy Warszawą i wszystkimi stacjami/przystankami kolejowymi położonymi na terenie Powiatu Mińskiego, a także wszystkimi pojazdami uruchamianymi na zlecenie ZTM Warszawa. W związku z powyższym, zadaniem władz Powiatu Mińskiego będzie podjęcie działań zmierzających do nawiązania współpracy z podmiotami zaangażowanymi w integrację taryfową na obszarze aglomeracji warszawskiej, celem rozszerzenia integracji na teren Powiatu Mińskiego, na opisanych powyżej zasadach;
- ⇒ Współpraca z przewoźnikami kolejowymi dotyczyć będzie również synchronizacji rozkładów jazdy. Synchronizacja ma na celu doprowadzić do wprowadzenia dogodnych skomunikowań autobusów w powiatowych przewozach pasażerskich oraz

⁴⁴ Zgodnie z Ustawą o PTZ (art. 7), w przypadku porozumienia pomiędzy powiatami, organizatorem publicznego transportu zbiorowego na danej linii/sieci komunikacyjnej jest ten powiat, któremu, na mocy porozumienia, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego. na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie.

pociągów. Jednocześnie, w miarę możliwości, należy w rozkładach jazdy linii komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich wprowadzić adnotacje o oczekiwaniach na opóźnienia pociągów – zwłaszcza w newralgicznych porach dnia i tygodnia (wieczory, weekendy), kiedy częstotliwość kursowania transportu publicznego jest na tyle niska, że brak skomunikowań może powodować zniechęcenie do transportu publicznego, a w konsekwencji – rezygnację z jego usług⁴⁵;

- ⇒ Rozkłady jazdy muszą być dostosowane do godzin pracy największych zakładów pracy na obszarze planu transportowego. Ewentualne zmiany w rozkładach jazdy tychże zakładów powinny być konsultowane z kierownictwami ww. zakładów;
- ⇒ Kształtowanie siatki połączeń ma się koncentrować w pierwszej kolejności na sukcesywnej poprawie obsługi obszarów charakteryzujących się największymi potokami podróżnych. Jednocześnie jednak, należy rozwijać siatkę połączeń obsługujących obszary położone peryferyjnie, tak aby minimalizować ryzyko wykluczenia komunikacyjnego (a więc również – wykluczenia społecznego) mieszkańców tych terenów;
- ⇒ Obserwowane zjawisko suburbanizacji oraz koncentracja usług na obszarze planu transportowego wskazuje, iż zwiększa się potrzeba funkcjonowania sprawnie działającego transportu zbiorowego łączącego największe ośrodki na obszarze planu transportowego (Mińsk Mazowiecki i Sulejówkę) z miejscowościami ciężącymi do nich. Postulat ten związany jest zarówno z samą wzajemną poprawą dostępności do głównych ośrodków wzrostu na obszarze planu transportowego, jak i z rozszerzaniem się aglomeracji warszawskiej. W kolejnych latach należy spodziewać się bowiem wystąpienia zjawiska wyczerpywania się gruntów pod nowe budownictwo w miejscowościach/gminach bezpośrednio przylegających do Warszawy. W związku z czym sukcesywnie wzrastać będzie zapotrzebowanie na sprawnie funkcjonujący transport publiczny pomiędzy Warszawą i ośrodkami bardziej oddalonymi od stolicy. W tym względzie, linie autobusowe łączące Mińsk Mazowiecki z innymi miejscowościami Powiatu Mińskiego, skomunikowane z pociągami do/z Warszawy, będą odgrywać coraz większą rolę w obsłudze nie tylko powiatu, ale też całej aglomeracji;
- ⇒ Niezbędne jest wdrożenie nowych kanałów sprzedaży biletów na przejazdy autobusami operatora na obszarze Powiatu Mińskiego: przez Internet, aplikację telefoniczną oraz przez automaty biletowe;
- ⇒ Rozwój siatki połączeń oraz modyfikacja systemu taryfowego (rozszerzenie warszawskiej integracji taryfowej na obszar Powiatu Mińskiego) będą powiązane

⁴⁵ Aby zachowana została spójność komunikacyjna linii komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich i aby ewentualne oczekiwanie autobusów na pociąg nie spowodowało utrudnień w kursowaniu linii autobusowych w innych rejonach powiatu, czas oczekiwania nie może być dłuższy niż 10-15 min. Ostateczna decyzja, jaka może być maksymalna długość oczekiwania autobusów na pociągi, musi być przez zainteresowane podmioty podejmowana elastycznie – w zależności od tego, którądy wytyczona jest trasa danej linii i w jak dużym stopniu ewentualne oczekiwanie na opóźnione pociągi wpłynie na pogorszenie spójności układu komunikacyjnego całego powiatu. Wdrożenie systemu skomunikowań musi być powiązane z wprowadzeniem systemu komunikowania się pomiędzy dyżurnymi ruchu PKP PLK i dyspozytornią operatora autobusowego na terenie Powiatu Mińskiego oraz kierowcami, tak aby kierowcy na bieżąco byli informowani o konieczności opóźnienia odjazdu autobusów w związku z ewentualnym oczekiwaniami na pociąg.

z rozwojem zintegrowanych węzłów przesiadkowych. W skład tych węzłów będą wchodzić m.in. miejsca postojowe i parkingowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów (w tym – automaty biletowe), systemy dynamicznej informacji pasażerskiej (umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z bieżącym rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną);

- ⇒ Rozwój dynamicznej informacji pasażerskiej dotyczyć będzie także montażu w pojazdach monitorów LCD, informujących o bieżących rozkładach jazdy i utrudnieniach. Analogiczne informacje będą dostępne również na stronie internetowej operatora;
- ⇒ W zakresie jakości świadczonych usług przewozowych, szczególna uwaga organizatora będzie skupiona na dbałości o punktualność kursowania autobusów, zwiększanie częstotliwości kursowania oraz wzrostu wygody podróżowania (w tym ostatnim kontekście – zwłaszcza o przeciwdziałaniu zjawiska zatłoczeniu pojazdów w porze szczytów przewozowych);
- ⇒ Średnia wieku taboru operatora docelowo nie powinna przekraczać 10 lat. Celem realizacji polityki „środowiskowej” Unii Europejskiej, zostanie położony nacisk na wprowadzanie ekologicznych rodzajów napędu w pojazdach autobusowych.

Niezbędne są również działania zmierzające do szeroko zakrojonej promocji transportu zbiorowego, tak aby dotrzeć z pozytywnym przekazem do osób niekorzystających obecnie bądź korzystających rzadko z usług transportu publicznego na obszarze Powiatu Mińskiego. Środkiem do tego celu powinna być m.in. współpraca z lokalnymi środkami masowego przekazu – zarówno poprzez prezentowanie za ich pośrednictwem walorów transportu zbiorowego, jak również poprzez działania bezpośrednio stymulujące mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego. Te działania to m.in. wprowadzanie możliwości bezpłatnego korzystania z usług powiatowego operatora podczas różnych okoliczności (np. Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu, świąt o charakterze lokalnym, przejazdów na cmentarze podczas Dnia Wszystkich Świętych etc.).

Drogą do zachęcenia mieszkańców do zmian preferencji komunikacyjnych może również być np. wdrożenie „programu lojalnościowego”, dla posiadaczy biletów okresowych powiatowego operatora (nawiązanie współpracy z publicznymi i prywatnymi podmiotami operującymi w sferze usług na obszarze planu transportowego – celem utworzenia systemu zniżek dla posiadaczy biletów okresowych), czy też regularne organizowanie konkursów, w których do wygrania będą bilety okresowe (uczestnikami tych konkursów mogłyby być np. tylko osoby nie będące do tej pory posiadaczami takich biletów).

Należy także wskazać działania niezależne od powyższych, które również w istotny sposób mają szansę przyczynić się do zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego w obrębie Powiatu Mińskiego, ale które to działania nie są bezpośrednio związane z kompetencjami władz Powiatu Mińskiego. Mowa tu o następujących działaniach:

- Budowie nowych odcinków torów szlakowych pomiędzy Warszawą i Mińskiem Maz.;
- Zwiększeniu liczby aglomeracyjnych połączeń kolejowych pomiędzy Warszawą i Powiatem Mińskim.

W „Master Planie dla Transportu Kolejowego do 2030 roku” (dokumencie przyjętym przez Radę Ministrów w 2008 r.⁴⁶) wskazano, wśród postulowanych nowych odcinków torów szlakowych, ich budowę m.in. na odcinku pomiędzy Warszawą i Mińskiem Maz. Miałoby to na celu eliminację tworzącego się na tym odcinku linii nr 2 „wąskiego gardła” i odseparowanie ruchu aglomeracyjnego (tj. pociągów zatrzymujących się na wszystkich stacjach i przystankach) od ruchu regionalnego, dalekobieżnego czy towarowego. Od rozpoczęcia prac nad „Master Planem...” minęło już prawie 10 lat, jednak żadne działania w tej materii nie rozpoczęły się. Co prawda i tak znacząco poprawiła się jakość infrastruktury na linii nr 2, dzięki przeprowadzonej w ostatnich latach modernizacji⁴⁷, jednak to nie są działania wystarczające, biorąc pod uwagę rosnące oczekiwania pasażerów.

W ostatnich latach, na terenie aglomeracji warszawskiej obserwowany jest gwałtowny wzrost liczby pasażerów pociągów. Jest to wypadkowa wielu czynników: skrócenia czasu jazdy wynikającej z inwestycji infrastrukturalnych, zwiększenia liczby pociągów, inwestycji w tabor oraz w infrastrukturę dworcową/stacyjną, integracji taryfowej („Wspólny Bilet ZTM-KM-WKD”). W perspektywie lat 2006-14 liczba pasażerów Kolei Mazowieckich i SKM Warszawa wzrosła z 45,8 do 88,2 mln osób rocznie, czyli aż o 92%.

Tabela 19. Liczba pasażerów Kolei Mazowieckich i SKM Warszawa w latach 2006-14

Rok	Koleje Mazowieckie	SKM Warszawa	Razem
2006	42,21	3,60	45,81
2007	45,18	6,58	51,76
2008	49,92	8,76	58,68
2009	51,60	9,06	60,66
2010	53,28	9,36	62,64
2011	54,42	11,45	65,87
2012	59,11	17,26	76,37
2013	62,43	22,58	85,01
2014	62,58	25,59	88,17

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK

Biorąc pod uwagę nasilający się proces suburbanizacji (zob. pkt. 2.2), należy spodziewać się dalszego wzrostu zainteresowania transportem kolejowym w aglomeracji warszawskiej. Jednak brak odseparowania, na obszarze planu transportowego, ruchu aglomeracyjnego i pozostałych pociągów, poprzez budowę nowych odcinków torów szlakowych, może spowodować w ciągu najbliższych lat wyczerpanie się przepustowości linii kolejowej nr 2 i, przez to, niemożność zwiększania liczby pociągów zapewniających przewozy pomiędzy Warszawą i Powiatem Mińskim. Problem wyczerpującej się przepustowości i kolizji

⁴⁶ Master Plan dla transportu kolejowego do 2030 roku; Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2008.

⁴⁷ Obecnie, praktycznie na całej linii kolejowej nr 2 prędkość maksymalna dla pociągów pasażerskich wynosi 160 km/godz. (120 km/godz. w przypadku przejazdu przez stacje i 60-100 km/godz. w przypadku przejazdu przez teren Warszawskiego Węzła Kolejowego). W Krajowym Programie Kolejowym na lata 2014-2023 planowane jest dokończenie prac (modernizacja LCS Terespol).

rozkładów jazdy pociągów aglomeracyjnych z dalekobieżnymi jest już w tym momencie widoczny na kilku liniach kolejowych w Polsce⁴⁸.

Ruch aglomeracyjny pociągów obsługujących Powiat Miński jest odseparowany na terenie samej Warszawy, do stacji Warszawa Rembertów. Postulat z „Master Planu...”, by dobudować nowe odcinki torów szlakowych na odcinku Warszawa Rembertów – Mińsk Maz., nie został zrealizowany i w tym momencie nic nie wskazuje, by w najbliższych latach miał on zostać zrealizowany.

W krajowych dokumentach strategicznych⁴⁹ zapisana jest inwestycja, która do pewnego stopnia rozwiąże problem przepustowości na aglomeracyjnym odcinku linii kolejowej nr 2. Jest to modernizacja „towarowej południowej obwodnicy Warszawy”, czyli ciągu linii nr 11-12 (międzynarodowe oznaczenie korytarza towarowego: C-E20) Łowicz – Skierniewice – Pilawa – Łuków, co pozwoli m.in. zmniejszyć liczbę pociągów towarowych na odcinku linii nr 2 pomiędzy Warszawą i Łukowem. Nawet jednak to działanie może w kolejnych latach nie rozwiązać całkowicie problemu ograniczonej przepustowości linii kolejowej nr 2.

Stąd też, w interesie władz i mieszkańców Powiatu Mińskiego – jeśli pojawi się realne zjawisko wyczerpania przepustowości tej linii – jest instytucjonalne podjęcie bądź włączenie się we wszelkie działania wspierające ideę budowy nowych, dodatkowych torów szlakowych, przynajmniej na odcinku Warszawa Rembertów – Sulejówek Miłosna, a optymalnie: na odcinku Warszawa Rembertów – Mińsk Mazowiecki.

W interesie władz i mieszkańców Powiatu Mińskiego jest również zwiększanie liczby pociągów aglomeracyjnych (KM i SKM) łączących Warszawę z obszarem Powiatu Mińskiego.

W obecnym stanie prawno-organizacyjnym, za ich uruchamianie i finansowanie odpowiadają na terenie Powiatu Mińskiego samorząd wojewódzki w przypadku pociągów KM i Gmina Sulejówek (w zakresie powierzenia M. St. Warszawa uruchamiania na swoim terenie pociągów SKM Warszawa). Sytuacja ta jest niewątpliwie korzystna dla Powiatu Mińskiego z punktu widzenia budżetowego, gdyż bez ingerencji finansowej posiada on na swoim terenie rozbudowaną ofertę połączeń kolejowych z Warszawą. Należy jednak podkreślić, że w ślad za rosnącymi oczekiwaniami transportowymi mieszkańców, władze Powiatu Mińskiego – w miarę dostępnych środków finansowych – powinny w kolejnych latach rozważyć również dofinansowanie przewozów kolejowych na swoim terenie.

Taka konstrukcja – dofinansowanie przez samorząd danego szczebla innej kategorii przewozów pasażerskich (np. przewozów wojewódzkich przez samorząd powiatowy) – jest dopuszczalna prawnie. Wynika to wprost z Ustawy o samorządzie powiatowym (art. 7a⁵⁰), zgodnie z którą powiaty (jak również związki i stowarzyszenia powiatów) mogą wzajemnie –

⁴⁸ Np. na linii kolejowej nr 9 (Warszawa – Gdańsk) na jej mazowieckim odcinku, gdzie (m.in. w wyniku braku odseparowania ruchu aglomeracyjnego od dalekobieżnego) dochodzi do sytuacji, w której pociągi Kolei Mazowieckich przepuszczają pociągi PKP Intercity (Pendolino) oczekując, w obrębie stacji Nowy Dwór Maz., na bocznym torze bez krawędzi peronowej. Zob. http://www.rynek-kolejowy.pl/55049/km_mamy_nadzieje_ze_w_przyszlym_rozkladzie_na_linii_dzialdowskiej_będzie_mniej_wyprzedzen.htm [10.10.2015].

⁴⁹ W „Dokumencie Implementacyjnym” do „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)” oraz, w będącym uzupełnieniem i rozwinięciem SRT, „Krajowym Programie Kolejowym na lata 2014-2023”. W KPK omawiana inwestycja została wskazana jako rezerwowa.

⁵⁰ Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie powiatowym, Dz. U. z 2015 r. poz. 1445 z późn. zm.

bądź innym jednostkom samorządu terytorialnego – udzielać pomocy finansowej (analogiczne uprawnienia posiadają gminy i województwa).

Jednocześnie, zgodnie z zapisami ustaw o samorządzie gminnym⁵¹ (art. 8) i powiatowym (art. 4 i 5), gmina może wykonywać zadania z zakresu właściwości powiatu na podstawie zawartego stosownego porozumienia pomiędzy zainteresowanymi JST ws. powierzenia prowadzenia zadań publicznych. Analogiczne porozumienie, powiat może zawrzeć z województwem (na podstawie art. 5 Ustawy o samorządzie powiatowym).

Należy podkreślić, że plan transportowy dla M. St. Warszawy wskazuje, iż sieć połączeń SKM Warszawa zasadniczo, w przypadku linii kolejowej nr 2, powinna kończyć się na stacji Sulejówek Miłosna, jednak istnieje możliwość modyfikacji tej sieci. *Ewentualne wydłużenie relacji połączeń SKM (...) – o ile będzie możliwe technicznie – wymaga zapewnienia przez zainteresowane samorządy lokalne dofinansowania przewozów w wysokości oczekiwanej przez m.st. Warszawa*, stwierdzono w stołecznym planie transportowym⁵².

Analogicznie jak wskazano powyżej, iż Powiat Miński powinien dążyć do partycypacji finansowej w kosztach funkcjonowania transportu kolejowego na swoim terenie (co powinno prowadzić do zwiększenia liczby pociągów łączących Warszawę z Powiatem Mińskim) – tak samo rolą władz Powiatu Mińskiego powinno być dążenie do nawiązania współpracy z Gminami zlokalizowanymi na terenie Powiatu w celu wzięcia udziału przez Gminy w partycypacji finansowej w kosztach funkcjonowania powiatowych przewozów pasażerskich w transporcie autobusowym.

Zgodnie z Ustawą PTZ, Gminy nie mają co prawda takiego obowiązku (analogicznie jak Powiat nie ma obowiązku dofinansowywać np. przewozów kolejowych o charakterze wojewódzkim), jednak takie wsparcie leży w dobrze pojętym interesie społecznym poszczególnych gmin – zwłaszcza biorąc pod uwagę, iż w niektórych gminach po 1 stycznia 2017 r. przewozy organizowane przez Powiat Miński mogą być, jeśli nie jedynym, to głównym elementem oferty publicznego transportu zbiorowego. Poza tym, aktywność finansowa gmin w zakresie partycypacji w kosztach funkcjonowania powiatowych przewozów pasażerskich może skutkować również zmianami w układzie połączeń komunikacyjnych na terenie danej gminy, poprzez np. modyfikację trasy poszczególnych linii komunikacyjnych bądź zwiększania częstotliwości ich kursowania, w zależności od potrzeb społecznych.

⁵¹ Ustawa z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym, Dz. U. z 2015 r. poz. 1515 z późn. zm.).

⁵² Uchwała nr XI/198/2015 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 7 maja 2015 r. w sprawie uchwalenia Planu zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla m.st. Warszawy z uwzględnieniem publicznego transportu zbiorowego organizowanego na podstawie porozumień z gminami sąsiadującymi

11. Zasady monitorowania realizacji usług przewozowych

Powiat Miński wykonując ustawowe obowiązki organizatora publicznego transportu zbiorowego w zakresie zarządzania tym transportem powinien prowadzić regularne kontrole realizacji przez operatora usług przewozowych oraz przestrzegania ustalonych zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego dotyczących:

- ⇒ świadczenia usług środkami transportu przystosowanymi do przewozu osób, odpowiadającymi wymaganym ze względu na rodzaj przewozu warunkom technicznym;
- ⇒ oznakowania środków transportu w tablice kierunkowe oraz nazwę operatora albo organizatora w sposób widoczny dla pasażera;
- ⇒ podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy środków transportu operatora na wszystkich wymienionych w rozkładzie jazdy przystankach komunikacyjnych oraz dworcach, z wyłączeniem przystanków komunikacyjnych przeznaczonych wyłącznie dla wysiadających pasażerów; przy czym w transporcie drogowym w rozkładzie jazdy mogą być uwzględnione wyłącznie przystanki komunikacyjne i dworce określone przez organizatora;
- ⇒ poddawania aktualizacji rozkładów jazdy, zgodnie z Ustawą z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe;
- ⇒ podawania do publicznej wiadomości cennika na dworcu oraz wyciągu z cennika w każdym środku transportu wykonującym przewozy w ramach komunikacji miejskiej oraz w transporcie drogowym, przy czym cennik opłat w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien także zawierać ceny biletów ulgowych;
- ⇒ wsiadania i wysiadania pasażerów tylko na przystankach komunikacyjnych lub dworcach określonych w rozkładzie jazdy.

W umowie na świadczenie usług publicznych, organizator powinien określić szczegółowe standardy obsługi pasażerów, które będą podlegały regularnie prowadzonym kontrolom. Rażąco uchybienia w tym zakresie, a zwłaszcza brak realizacji zamówionych kursów lub ich niepunktualne wykonanie, powinny upoważniać organizatora do skorzystania z możliwości nałożenia na operatora kar finansowych, których wysokość zostanie ustalona w umowie.

Dodatkowym narzędziem służącym monitorowaniu realizacji usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym powinno być regularne weryfikowanie ustaleń niniejszego planu transportowego w okresach nie rzadziej niż 5 lat.

Jednocześnie należy podkreślić, że w perspektywie nie dłuższej niż 12 miesięcy od momentu uchwalenia niniejszego planu transportowego (a maksymalnie – 12 miesięcy po wyborze operatora i rozpoczęciu przez niego działalności na obszarze Powiatu Mińskiego) powinny zostać na terenie Powiatu Mińskiego przeprowadzone szczegółowe badania zarówno preferencji pasażerów, jak i badania napełnień pojazdów.

Badania te powinny dotyczyć nie tylko pojazdów i pasażerów korzystających z powiatowych przewozów pasażerskich, ale wszystkich segmentów transportu publicznego na obszarze Powiatu Mińskiego – zwłaszcza transportu kolejowego, jeśli zostanie nawiązana współpraca taryfowa z ZTM Warszawa, zgodnie z kierunkiem wskazanym w pkt. 8.6.

Celem realizacji badań będzie precyzyjne poznanie preferencji osób korzystających z transportu publicznego i, w ślad za tym, ewentualna aktualizacja planu transportowego polegająca na modyfikacja sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, jak również ew. modyfikacja współpracy z innymi podmiotami w ramach integracji taryfowej.

Analogiczne badania powinny być w przyszłości realizowane cyklicznie, z częstotliwością nie mniejszą niż co 3 lata.

12. Uzasadnienie wyboru przyjętych rozwiązań

Rozwiązania przyjęte w niniejszym planie transportowym są przeniesieniem na lokalny rynek przewozów zbiorowych i dostosowaniem do miejscowej specyfiki zasad konkurencji regulowanej wypracowanych na poziomie Unii Europejskiej oraz Polski. Zasady te wynikają z Rozporządzenia (WE) 1370/2007 oraz Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wraz z wydanymi aktami wykonawczymi, takimi jak:

- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, nazywane krajowym planem transportowym;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

W niniejszym dokumencie uwzględnione zostały też kierunki polityki transportowej wskazane w dokumentach unijnych w postaci „Białej Księgi. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, dokumentach rządowych (przede wszystkim – „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku”) oraz dokumentach regionalnych (zob. pkt. 1.4).

Kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju, wprowadzono do planu transportowego rozwiązania dostosowujące publiczny transport zbiorowy do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonych możliwościach ruchowych oraz potrzeb związanych z ochroną środowiska. Zgodnie z unijną i krajową polityką transportową, wprowadzone zostały rozwiązania służące integracji przewozów zbiorowych zarówno wewnątrz obszaru objętego planem transportowym, jak i z przewozami o znaczeniu gminnym, wojewódzkim i międzywojewódzkim, a także działania służące integracji różnych form transportu w postaci budowy węzłów przesiadkowych oraz integracji informacji o rozkładach jazdy oraz, w miarę możliwości, integracji taryfowej.

Cele związane z ograniczaniem negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne będą osiągnęte poprzez podnoszenie atrakcyjności transportu publicznego. To powinno sprzyjać ograniczeniu motoryzacji indywidualnej i ograniczeniu emisji spalin z tego źródła. Natomiast pojazdy, którymi świadczy się usługi przewozów zbiorowych będą wyposażane w coraz bardziej ekologiczne technologie napędu.

W zakresie transportu kolejowego – należy naturalnie dążyć do dalszego wzrostu znaczenia roli kolei, zwłaszcza w zakresie przewozów aglomeracyjnych do i z Warszawy, natomiast nie przewiduje się ani budowy nowych odcinków linii kolejowych na terenie Powiatu Mińskiego, ani też np. zaadaptowania dla ruchu pasażerskiego (aglomeracyjnego i regionalnego) linii kolejowej nr 13. Jej peryferyjny przebieg (w większości wypadków, z dala od centrów miejscowości) nie predysponuje jej do opierania na niej planowania przewozów pasażerskich w układzie północ-południe Powiatu Mińskiego.

Operator w powiatowych przewozach pasażerskich powinien być wybrany w drodze otwartego postępowania (poprzez PZP lub tryb przyznania koncesji). Ustawodawca

dopuszcza co prawda np. powierzenie roli operatora bezprzetargowo podmiotowi wewnętrznemu, ale Powiat Miński nie posiada takiego podmiotu transportowego, a jego utworzenie jest czasochłonne i kosztowne. Stąd też, operator powinien być podmiotem zewnętrznym, niezależnym od Powiatu Mińskiego, dysponującym własnym taborzem.

Jednocześnie, celem sprawnej realizacji postulatów zawartych w planie transportowym, utworzona zostanie nowa jednostka budżetowa Powiatu Mińskiego, która w jej imieniu realizować będzie zadania z zakresu organizacji lokalnego transportu zbiorowego.

Spis tabel, wykresów i rysunków

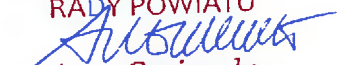
TABELA 1. PRIORYTETY INWESTYCYJNE W RAMACH CELU TEMATYCZNEGO 4.....	15
TABELA 2. PRIORYTETY INWESTYCYJNE W RAMACH CELU TEMATYCZNEGO 7.....	15
TABELA 3. MAKROREJONY KOMUNIKACYJNE UJĘTE W PLANIE TRANSPORTOWYM.....	24
TABELA 4. ZESTAWIENIE ZAPISÓW STRATEGII GMIN WCHODZĄCYCH W SKŁAD POWIATU MIŃSKIEGO W ZAKRESIE SEKTORA TRANSPORTU.....	30
TABELA 5. ZMIANA LICZBY MIESZKAŃCÓW W PERSPEKTYWIE LAT 2005-2014.....	38
TABELA 6. ZMIANA LICZBY ZAREJESTROWANYCH BEZROBOTNYCH W GMINACH.....	44
TABELA 7. PODMIOTY GOSPODARKI NARODOWEJ POWIATU MIŃSKIEGO W ROKU 2014 WG WIELKOŚCI.....	46
TABELA 8. DŁUGOŚĆ DRÓG POWIATOWYCH LEŻĄCYCH NA TERENIE POSZCZEGÓLNYCH MIAST I GMIN – STAN NA 1 STYCZNIA 2013 R.....	49
TABELA 9. DŁUGOŚĆ DRÓG GMINNYCH NA TERENIE POWIATU MIŃSKIEGO.....	49
TABELA 10. GĘSTOŚĆ POSZCZEGÓLNYCH RODZAJÓW DRÓG W POWIECIE MIŃSKIM W KM NA 100 KM ²	50
TABELA 11. WYKAZ PODSTĘPUNKÓW RUCHU I PUNKTÓW EKSPEDYCYJNYCH NA LINII KOLEJOWEJ NR 2 W GRANICACH POWIATU MIŃSKIEGO.....	52
TABELA 12. WAŻNIEJSZE KIERUNKI ROZWOJU PRZESTRZENNEGO MIAST I GMIN WCHODZĄCYCH W SKŁAD POWIATU MIŃSKIEGO.....	55
TABELA 13. PLANDWANE TRASY LINII PRZEWOZÓW AUTOBUSOWYCH UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ.....	90
TABELA 14. PROGNOZA ZMIANY LICZBY PASAŻERÓW W PERSPEKTYWIE DO 2025 R.....	103
TABELA 15. PROGNOZA ZMIAN RENTOWNOŚCI – SCENARIUSZ OPTYMISTYCZNY.....	106
TABELA 16. PROGNOZA ZMIAN RENTOWNOŚCI – SCENARIUSZ REALISTYCZNY.....	106
TABELA 17. PROGNOZA ZMIAN RENTOWNOŚCI – SCENARIUSZ PESYMISTYCZNY.....	107
TABELA 18. SYSTEM INFORMACJI PASAŻERSKIEJ – GŁÓWNE WYTYCZNE.....	121
TABELA 19. LICZBA PASAŻERÓW KOLEI MAZOWIECKICH I SKM WARSZAWA W LATACH 2006-14.....	126
WYKRES 1. LICZBA MIESZKAŃCÓW GMIN POWIATU MIŃSKIEGO.....	38
WYKRES 2. GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA GMIN POWIATU MIŃSKIEGO W 2014 ROKU.....	40
WYKRES 3. SALDO MIGRACJI GMIN POWIATU MIŃSKIEGO W LATACH 2005-2014.....	40
WYKRES 4. UDZIAŁ LUDNOŚCI WG EKONOMICZNYCH GRUP WIEKOWYCH W POWIECIE MIŃSKIM.....	41
WYKRES 5. UDZIAŁ LUDNOŚCI WG EKONOMICZNYCH GRUP WIEKOWYCH W GMINACH POWIATU MIŃSKIEGO W 2014 ROKU.....	42
WYKRES 6. ŚREDNIE MIESIĘCZNE WYNAGRODZENIE BRUTTO W LATACH 2005-2014.....	43
WYKRES 7. ZMIANA WARTOŚCI WSKAŹNIKÓW BEZROBOCIA W LATACH 2005-2014.....	43
WYKRES 8. PODMIOTY GOSPODARSTWA W GMINACH POWIATU MIŃSKIEGO WG SEKTORÓW DZIAŁALNOŚCI.....	45
WYKRES 9. ZMIANA WARTOŚCI WSKAŹNIKA MOTORYZACJI.....	47
WYKRES 10. GŁÓWNE ŹRÓDŁA FINANSOWANIA USŁUG W PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM.....	81
WYKRES 11. DYNAMIKA ZMIAN NA RYNKU PRZEWOZÓW SAMOCHODOWYCH I AUTOBUSOWYCH.....	102
WYKRES 12. PROGNOZA ZMIANY LICZBY PASAŻERÓW W PERSPEKTYWIE DO 2030 R.....	104

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Mińskiego

RYSUNEK 1. PLANOWANE LINIE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W WOJEWÓDZTWIE MAZOWIECKIM W WOJEWÓDZKICH PRZEWÓZACH PASAŻERSKICH.....	25
RYSUNEK 2. PRZEBIEG LINII E20/C-E20.....	52
RYSUNEK 3. PRZEBIEG LINII KOLEJOWYCH NR 2 I NR 13.....	53
RYSUNEK 4. UKŁAD DOCELOWEJ SIECI KOMUNIKACYJNEJ W POWIATOWYCH PRZEWÓZACH PASAŻERSKICH W POWIECIE MIŃSKIM.....	98
RYSUNEK 5. UKŁAD DOCELOWEJ SIECI KOMUNIKACYJNEJ W POWIATOWYCH PRZEWÓZACH PASAŻERSKICH NA TLE PRZEBIEGU LINII KOLEJOWYCH.....	99
RYSUNEK 6. PRZEBIEG LINII KOLEJOWYCH W POWIECIE MIŃSKIM	99

PRZEWODNICZĄCA

RADY POWIATU


Anna Czyżewska