



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu radomskiego

Aktualizacja, wrzesień 2023

Dokument „Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Powiatu Radomskiego (Plan Transportowy) został przygotowany w 2013 roku przez

BLUE OCEAN BUSINESS CONSULTING SP. Z O.O.

ul. Kopernika 30, lok. 536-537, 00-950 Warszawa
tel. 22 828 4990, faks 22 828 4993, biuro@bobc.pl

Autorami kompleksowej aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Radomskiego” są członkowie zespołu specjalistów ds. transportu zbiorowego spółki REFUNDA z siedzibą we Wrocławiu



www.refunda.pl

Spis treści

Użyte skróty i akronimy.....	5	2.3.12. Gmina Wolanów	82
1. Wstęp	8	2.3.13. Gmina Zakrzew	85
1.1. Czym jest Plan transportowy?	8	3. Sieć komunikacyjna, na której realizowane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej	88
1.2. Podstawy prawne	9	4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych ...	96
1.3. Rola Planu transportowego	10	4.1. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym Planem transportowym	96
1.4. Przedmiot i cel opracowania.....	10	4.2. Lokalizacje obiektów użyteczności publicznej – najistotniejsze generatory ruchu	100
1.5. Zakres Planu transportowego.....	11	4.3. Określenie obszarów o największym potencjalnym zapotrzebowaniu na przewozy	101
1.6. Metodologia tworzenia Planu Transportowego	11	4.5. Uwarunkowania rozwiązań przestrzennych powiązanych z działalnością transportową	102
1.7. Konsultacje społeczne	12	102
2. Charakterystyka obszaru objętego Planem transportowym	13	4.6. Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego.....	105
2.1. Informacje ogólne o obszarze	13	4.7. Podział zadań przewozowych.....	108
2.1.1. Liczba ludności i gęstość zaludnienia.....	15	5. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	109
2.1.2. Struktura funkcjonalna ludności.....	16	6. Przewidywane finansowanie usług przewozowych.....	116
2.1.3. Prognozy liczby ludności	17	6.1. Źródła i formy finansowania usług przewozowych	116
2.1.4. Ruch naturalny i wędrowniczy	18	6.2. Rentowność linii komunikacyjnych	117
2.1.5. Gospodarka	18	7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu określone na podstawie badań marketingowych.....	118
2.1.6. Zagospodarowanie przestrzenne	18	8. Zasady organizacji rynku przewozów	125
2.1.7. Ochrona środowiska naturalnego w Powiecie Radomskim	19	8.1. Powiat Radomski jako organizator publicznego transportu zbiorowego	125
2.2. Sieć drogowa w Powiecie Radomskim	27	8.1. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego	126
2.2.1. Sieć drogowa	27	9. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	131
2.2.2. Sieć kolejowa	32	9.1. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	131
2.2.3. Inwestycje infrastrukturalne	33	9.2. Standardy w zakresie ochrony środowiska naturalnego – rozwój elektromobilności w zakresie podwyższania standardu świadczenia usług publicznych	132
2.2.4. Infrastruktura przystankowa	37		
2.3. Informacje o gminach objętych Planem transportowym	38		
2.3.1. Gmina Gózd	38		
2.3.2. Gmina Iłża	42		
2.3.3. Gmina Jastrzębia	47		
2.3.4. Gmina Jedlińsk	51		
2.3.5. Gmina Jedlnia-Letnisko	54		
2.3.6. Gmina Kowala	58		
2.3.7. Miasto Pionki	62		
2.3.8. Gmina Pionki	67		
2.3.9. Gmina Przytyk	71		
2.3.10. Gmina Skaryszew	74		
2.3.11. Gmina Wierzbica	78		

9.3. Standardy usług dostępu w zakresie infrastruktury przystankowej i dostępności.....	133
9.4. Standard w zakresie taboru	137
9.4.3. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	137
9.4.4. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego.....	138
9.4.5. Standardy oznakowania środków transportu	139
9.5. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	139
10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	142
11. Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	143
Spis tabel, rysunków, wykresów i map	144

Użyte skróty i akronimy¹

Autobus niskopodłogowy (Low Floor) – autobus, który posiada 100% niskiej podłogi, tj. nie posiada stopni wejściowych;

Autobus niskowejściowy (Low Entry) – autobus częściowo niskopodłogowy, gdzie najczęściej przednia część autobusu (I i II wejście) jest niskopodłogowa, tj. bez stopni wejściowych, a kolejne wejścia posiadają stopnie;

Autobus wysokopodłogowy – autobusy, których wejścia posiadają stopnie wejściowe;

Autobus zeroemisyjny – zgodnie z art. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych - autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047) oraz trolejbus w rozumieniu art. 2 pkt 83 tej ustawy, wykorzystujące do napędu energię elektryczną, w tym energię wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nich ogniach paliwowych, lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. z 2022 r. poz. 673);

BIP – Biuletyn Informacji Publicznej;

B&R – parking w systemie Zostaw Rower i Jedź, w tłumaczeniu z angielskiego Bike&Ride;

Gminy – gminy wchodzące w skład powiatu radomskiego;

Gminne przewozy pasażerskie* – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;

ITS – (ang: Intelligent Transportation Systems) inteligentny system transportowy;

JST – jednostka samorządu terytorialnego;

Komunikacja miejska* – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo miasta i gminy, miast, albo miast i gmin sąsiadujących – jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie;

Linia komunikacyjna* – połączenie komunikacyjne na: sieci dróg publicznych albo liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo akwenach morskich lub wodach śródlądowych- wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;

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

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

Powiat Radomski/Powiat – powiat radomski;

Powiatowe przewozy pasażerskie* – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów;

¹ Definicje oznaczone * cytowane są z ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Powiatowo-gminne przewozy pasażerskie* – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;

PT / Plan / Plan transportowy – Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu radomskiego;

P&G - parking w systemie Parkuj i Idź, w tłumaczeniu z angielskiego Park&Go;

P&R - parking „Park&Ride” (z ang. parkuj i jedź). Parking zlokalizowany w pobliżu przystanków przeznaczony dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego. Kierowcy pozostawiają swoje pojazdy w wyznaczonych miejscach, przesiadają się do komunikacji zbiorowej i w ten sposób kontynuują drogę do centrum miasta;

Wojewódzkie przewozy pasażerskie* – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie;

Przewoźnik* - przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – przewoźnik kolejowy wykonujący przewóz osób na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych albo decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c decyzja o przyznaniu otwartego dostępu ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727);

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

Przystanek komunikacyjny* - miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;

Rekompensata* - środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

Rozporządzenie 1370/2007 - 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;

Rozporządzenie / Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu transportowego – Rozporządzenie 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 z późn. zm.);

Sieć komunikacyjna* – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego* – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej;

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych/ UoEiPA/ Ustawa - ustawa z dnia 11 stycznia 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U.2023 poz. 875 t.j.);

Ustawa / Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym / Ustawa PTZ – ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.2022 poz. 1343 z późn. zm.);

Ustawa o samorządzie gminnym – ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz.U.2023 poz. 40 z późn. zm.);

Ustawa o samorządzie powiatowym – ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (t.j. Dz.U.2022 poz. 1526 z późn. zm.);

Ustawa o transporcie kolejowym – ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz.U.2023 poz. 602 z późn. zm.);

Ustawa o transporcie drogowym – ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t.j. Dz.U.2022 poz. 2201 z późn. zm.);

Ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko - ustawa z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U.2023 poz. 1094 z późn. zm.);

Ustawa PZP – ustawa z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz.U.2022 poz. 1710);

Wiek przedprodukcyjny – wiek, w którym ludność nie osiągnęła jeszcze zdolności do pracy, tj. grupa wieku 0 - 17 lat;

Wiek produkcyjny – wiek zdolności do pracy, tj. dla mężczyzn grupa wieku 18-64 lat, dla kobiet - 18-59 lat;

Wiek poprodukcyjny – wiek, w którym osoby zazwyczaj kończą pracę zawodową, tj. dla mężczyzn - 65 lat i więcej, dla kobiet - 60 lat i więcej;

Wiek mobilny – grupa wieku produkcyjnego obejmująca ludność w wieku 18-44 lat;

Wiek niemobilny – grupa wieku produkcyjnego obejmująca ludność w wieku: mężczyźni - 45-64 lat, kobiety - 45-59 lat;

Zintegrowane węzły przesiadkowe – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – węzły różnych środków przewozowych transportu zbiorowego wraz z funkcjami towarzyszącymi (handel i usługi), wyposażone w niezbędną dla podróży infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;

Zrównoważony transport – idea efektywnej, ekonomicznej i ekologicznej komunikacji;

Zintegrowany system taryfowo-biletowy* – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego.

1. Wstęp

1.1. Czym jest Plan transportowy?

Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (zwana dalej Ustawą) powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art.8):

1. planowanie rozwoju transportu,
2. organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
3. zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

O skutecznym wykonywaniu pozostałych funkcji przesądza prawidłowa realizacja zadania planowania rozwoju transportu w formie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plan transportowy).

Ustawa nakłada obowiązek opracowania planu transportowego na niektórych organizatorów. W przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, obowiązek opracowania planu ma:

1. Gmina:
 - a. licząca, co najmniej 50 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
 - b. której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
2. Związek międzygminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
3. Powiat:
 - a. liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 120

000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

4. Związek powiatów obejmujący obszar liczący, co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;

5. Województwo:

- a. w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
- b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

6. Minister właściwy do spraw transportu - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Gminy, związki międzygminne i powiaty o mniejszej liczbie mieszkańców, niż podano powyżej, mogą, ale nie muszą opracowywać planów transportowych. Plan transportowy uchwalony w gminie, powiecie, województwie jest aktem prawa miejscowego, co oznacza, że podlega kontroli w trybie przewidzianym dla tych aktów.

Pomiędzy planami transportowymi opracowanymi przez różnych organizatorów zachodzą oczywiste związki, które muszą być uwzględnione w procedurze przygotowywania planów:

- W pierwszej kolejności plan transportowy powinien opracować minister właściwy do spraw transportu.
- Marszałek województwa opracowuje plan transportowy dla swojego obszaru uwzględniając ogłoszony plan transportowy ministra.
- Opracowując plan transportowy dla powiatu (lub związku powiatów) uwzględnia się plan transportowy opracowany i ogłoszony przez marszałka.
- Wójt, burmistrz, prezydent miasta lub zarząd związku międzygminnego, opracowując plan transportowy dla swojego obszaru, będą

zobowiązani do uwzględnienia planu transportowego opracowanego i ogłoszonego przez starostę lub marszałka województwa.

Taka regulacja prawna art. 11 ust. 1 Ustawy ma na celu uporządkowanie działań i zapewnienie kontynuacji rozwiązań w planach transportowych niższego szczebla administracji. W praktyce powoduje jednak, że plan transportowy opracowywany na najniższym poziomie, czyli w gminie, o ile nie zostaną wcześniej opublikowane plany ministra, marszałka województwa i starosty, może wymagać aktualizacji po opublikowaniu planów transportowych administracji wyższego szczebla.

Istnieje również możliwość koordynacji działań organizatorów różnych szczebli, tj. równoległego działania w trakcie projektowania planów, które są wykładane do wglądu we właściwych urzędach w wersji wstępnej przez organizatorów (art. 10 ust. 1 Ustawy), zwłaszcza, że projekty planów muszą być uzgadniane z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego tego samego szczebla (art. 13 ust. 1-3). Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego

planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

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

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

1.2. Podstawy prawne

Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Powiatu Radomskiego powstał na podstawie następujących przepisów:

- Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.2022 poz. 1343 z późn. zm.).
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U.2011.117.684 z dnia 2011.06.08);
- Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U.2023 poz. 875 t.j.).

Głównym założeniem aktualizacji Planu transportowego była:

- konieczność określenia trybu wyboru operatora na liniach o charakterze użyteczności publicznej;
- wskazanie ilości połączeń komunikacyjnych w pasażerskich przewozach drogowych z uwzględnieniem trasy Pionki-Suskowola-Zwoleń;
- zmiany danych ogólnych w dokumentach przyjętych Uchwałami Nr 298/XXXIII/2013 Rady Powiatu w Radomiu z dnia 1 października 2013 oraz Nr 79/X/2015 Rady Powiatu w Radomiu z dnia 29 października 2015 r.;
- modyfikacja planów i kierunków rozwoju sieci komunikacyjnej na terenie Powiatu.

1.3. Rola Planu transportowego

Plan transportowy może wspomagać dalsze zmniejszanie poziomu emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych poprzez promowanie działań, mających na celu: rozwój istniejącej sieci pomiarowej, jakości powietrza w mieście poprawę, jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych, popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego), promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej, wprowadzenie strefy płatnego parkowania w centrum miasta, stworzenie nowych parkingów w celu wprowadzenia parkingów „Parkuj i Jedź” na obrzeżach miasta, eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe), działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu), modernizację dróg i ulic oraz rozbudowę obwodnic i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów gęstej zabudowy, poprawę stanu technicznego pojazdów i autobusów komunikacji miejskiej (np. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO), ograniczenie indywidualnego ruchu samochodów w centrum miasta na rzecz komunikacji zbiorowej, poprawę inżynierii

ruchu dla uzyskania płynności ruchu miejskiego np. poprzez synchronizację sygnalizacji świetlnej, zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.

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

Plan transportowy stanowi więc jedynie ocenę istniejącej sieci komunikacyjnej, ze wskazaniem sposobu efektywnego jej wykorzystania oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego; jest to więc dokument wtórny wobec wcześniej obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych zarówno jednostek samorządu terytorialnego (województw, powiatów, gmin), jak i urzędów administracji centralnej (jak np. Główna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad czy Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie) i nie ustala ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć, mogących oddziaływać na środowisko.

1.4. Przedmiot i cel opracowania

Celem Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Radomskiego (dalej jako Plan transportowy lub Plan) jest ustalenie przez organizatora publicznego transportu zbiorowego systemu standardów dla powiatowego publicznego transportu zbiorowego oraz wyznaczenie sieci komunikacyjnej, na której będą wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej, przy zachowaniu odpowiedniego standardu jakości świadczonych usług.

Rozwój publicznego transportu zbiorowego uwzględniać będzie oczekiwania społeczne mieszkańców Powiatu Radomskiego dotyczące transportu zbiorowego. Realizacja celu głównego pozwoli na rozwój organizowanego przez Powiat Radomski publicznego transportu zbiorowego, który - zgodnie z wizją rozwoju - dzięki dostępności, jakości i efektywności działania, stanie się realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Proces rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględniać będzie w szczególności potrzeby osób o ograniczonej zdolności ruchowej (niepełnosprawnych i osoby starsze), ochronę środowiska naturalnego oraz ideę zrównoważonego rozwoju.

1.5. Zakres Planu transportowego

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

Zakres planu obszarowo obejmuje tereny gmin należących do Powiatu Radomskiego i zawiera następujące informacje:

- sieć komunikacyjną, na której planowane jest wykonywanie przewozów w publicznym transporcie zbiorowym;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający

poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych;

- zasady organizacji rynku przewozów;
- organizację systemu informacji dla pasażera;
- przewidywane finansowanie usług przewozowych;
- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego.

Przy opracowaniu dokumentu uwzględniono:

- stan zagospodarowania przestrzennego Powiatu Radomskiego;
- stan zagospodarowania przestrzennego gmin Powiatu Radomskiego i miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego;
- sytuację społeczno-gospodarczą Powiatu Radomskiego;
- obecny system transportowy i jego wpływ na środowisko;
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego;
- potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- rentowność linii komunikacyjnych.

1.6. Metodologia tworzenia Planu Transportowego

Przy opracowywaniu Planu transportowego wykorzystano dane i materiały, które były w dyspozycji m.in. Starostwa Powiatowego w Radomiu oraz dane publikowane przez Główny Urząd Statystyczny. Wykorzystano również dane oraz informacje pochodzące z publikacji branżowych i zbiorów gospodarczych oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu uwzględniono zapisy wojewódzkiego planu transportowego.

Plan transportowy dla Powiatu Radomskiego jest dokumentem składającym się z:

- **części diagnostycznej**, która obejmuje charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego planem, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu;
- **części planistycznej**, która obejmuje przewidywane finansowanie rozwoju transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

1.7. Konsultacje społeczne

W ramach prac nad projektem Planu transportowego w terminie od 21.04.2023 r. do 30.05.2023 r. przeprowadzono badania ankietowe dotyczące preferencji komunikacyjnych i postulatów transportowych mieszkańców Powiatu Radomskiego.

Wyniki badań zostały omówione w rozdziale nr 7.

Niniejszy „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu radomskiego” jako akt prawa miejscowego, poddany został trzytygodniowym konsultacjom społecznym, które trwały od 11.07.2023 r. do 31.07.2023 r.

Celem tych konsultacji było poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach Planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom Powiatu możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

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

W ramach procesu konsultacyjnego wpłynęło 10 uwag. Wszystkie uwagi zostały uwzględnione.

Podsumowanie procesu konsultacyjnego stanowi załącznik nr 3 – Raport końcowy z konsultacji społecznych aktualizacji dokumentu pn. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu radomskiego.

2. Charakterystyka obszaru objętego Planem transportowym

2.1. Informacje ogólne o obszarze

Powiat Radomski położony jest w południowej części województwa mazowieckiego. Zajmuje powierzchnię 1530 km². Siedzibą władz Powiatu jest miasto Radom.

W jego skład wchodzi:

- gminy miejsko-wiejskie: Iłża, Jedlnia-Letnisko, Skaryszew;
- gminy wiejskie: Gózd, Jastrzębia, Jedlińsk, Kowala, Pionki, Przytyk, Wierzbica, Wolanów, Zakrzew;
- miasta: Pionki, Iłża, Jedlnia-Letnisko, Skaryszew.

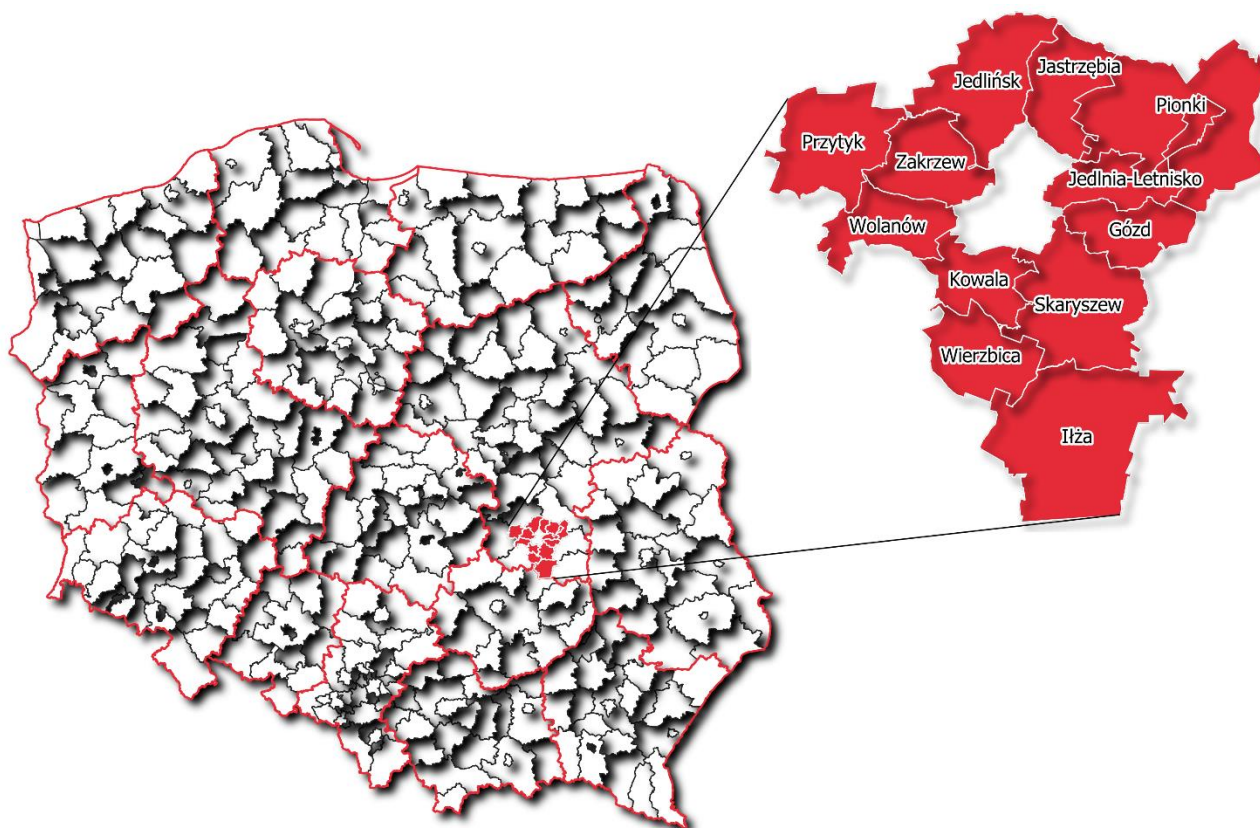
Tabela 1. Charakterystyka Powiatu Radomskiego

	Powiat Radomski	% dla województwa
Powierzchnia	1530 km ²	4,3 %
Ludność	151 211 os.	2,74 %
Gęstość zaludnienia	99 os/km ²	63,87%
Liczba pojazdów samochodowych na 1000 mieszkańców	639,9	86,19%
Placówki wychowania przedszkolnego	103	
Liczba szkół podstawowych	80	
Liczba przychodni	45	
Liczba szpitali	2	

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych GUS.

W Powiecie Radomskim występuje bardzo duża rozpiętość w powierzchni poszczególnych jednostek administracyjnych. Największy obszar zajmuje gmina Iłża (255,82 km²). Wśród gmin wiejskich najmniejszą powierzchnię ma Kowala, bo zaledwie 75 km². Miasto Pionki rozciąga się natomiast na powierzchni niecałych 18,5 km².

Geograficznie Powiat Radomski leży w przeważającej części na Równinie Radomskiej. Jest to teren płaski, o małych nachyleniach, porożcinany na analizowanym obszarze płytkimi dolinami rzek Radomki, Iłżanki i Zagożdżonki.



Rysunek 1. Położenie Powiatu Radomskiego i podział administracyjny

Źródło: opracowanie własne.

W Powiecie Radomskim działa Związek Gmin „Radomka”, skupiający 6 gmin leżących w zlewni rzeki Radomki: Przysucha, Wieniawa, Wolanów, Przytyk, Zakrzew oraz Jedlińsk. Powstał on w 1997 roku.

Do głównych zadań Związku należy: opracowanie i realizacja programu retencji rzeki Radomki i jej dopływów ochrona różnorodności fauny i flory podejmowanie wspólnych przedsięwzięć z zakresu usuwania i oczyszczania ścieków komunalnych oraz zanieczyszczeń stałych tworzenie warunków do rozwoju turystyki.

Lokalna Grupa Działania „Wspólny Trakt” to z kolei stowarzyszenie obejmujące teren 3 innych gmin Powiatu Radomskiego: Kowali, Skaryszewa i Wierzbicy. Ma ono na celu działanie na rzecz zrównoważonego rozwoju obszarów wiejskich. Lokalna Grupa Działania wyznaczyła 2 cele ogólne Lokalnej Strategii Rozwoju:

1. Poprawa jakości życia mieszkańców obszaru Lokalnej Grupy Działania „Wspólny Trakt” z wykorzystaniem przyrodniczych i kulturowych walorów regionu.

2. Aktywizacja mieszkańców i wzmocnienie kapitału społecznego na rzecz rozwoju obszaru Lokalnej Grupy Działania „Wspólny Trakt”.

Stowarzyszenie realizuje w/w cele poprzez: Rozwój specjalistycznych usług turystycznych i sportowych z poszanowaniem środowiska naturalnego Rozwój przedsiębiorczości mieszkańców, w tym różnicowanie działalności w kierunku działalności nierolniczej Wzrost kwalifikacji i kompetencji mieszkańców w oparciu o poszukiwanie innowacyjnych rozwiązań Wspieranie inicjatyw społecznych na rzecz rozwoju społeczności lokalnych, w tym turystyki i kultury Podnoszenie jakości produktów i usług.

Lokalna Grupa Działania- Stowarzyszenie „Dziedzictwo i Rozwój” jest jednostką bardzo zbliżoną do opisanego powyżej, jednak LGD „Dziedzictwo i Rozwój” posiada większy zasięg, gdyż obejmuje 11 gmin z trzech różnych powiatów (lipski, radomski i zwoleński): Ciepłówek, Gózd, Ilża, Jastrzębia, Jedlnia Letnisko, Kazanów, Pionki, Policzna, Przyłęk, Tczów i Zwoleń.

Celem nadrzędnym Stowarzyszenia jest trójsektorowa współpraca partnerska sektora społecznego, sektora gospodarczego i publicznego w zakresie podejmowania wspólnych inicjatyw na rzecz rozwoju swojego obszaru oraz podnoszenie jakości życia mieszkańców poprzez

realizację spójnego programu zrównoważonego rozwoju, sprzyjanie lepszemu wykorzystaniu potencjału rozwojowego, poprawę konkurencyjności obszaru jako miejsca zamieszkania ludności i prowadzenia działalności gospodarczej.

2.1.1. Liczba ludności i gęstość zaludnienia

Dokładna powierzchnia Powiatu Radomskiego wynosi 152 978 ha. W 2021 roku Powiat Radomski zamieszkiwało 151 211 osób, z czego 76 129 stanowiły kobiety. Gęstość zaludnienia wynosiła 99 osób/km².

Największą liczbą ludności odznacza się miasto Pionki z 16 564 mieszkańcami. Spośród gmin wiejskich najbardziej liczna jest z kolei Ilża, licząca 13 875 osób. Najmniejszą liczbę ludności posiada gmina Jastrzębia – 7 130 osób. Analogicznie wygląda sytuacja dotycząca gęstości zaludnienia. Największa gęstość zaludnienia występuje w mieście Pionki (900 osób/km²). Wśród gmin wiejskich największą gęstość zaludnienia wykazuje gmina Jedlnia – Letnisko (205 osób/km²), najmniejszą zaś gmina Pionki (42 osoby/km²).

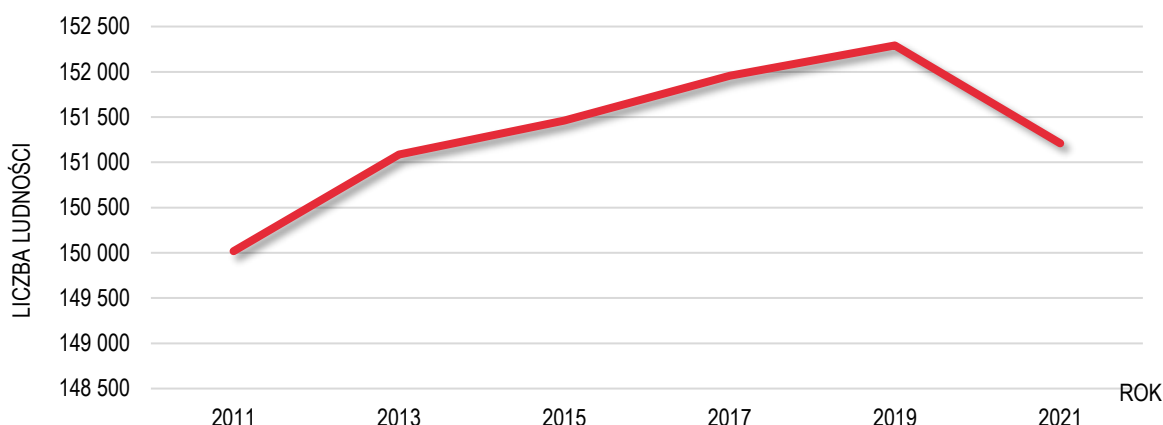


75 082



76 129

Spośród licznych a zarazem naturalnych czynników demograficznych, determinujących popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego na pierwszym miejscu należy wskazać zachodzące zmiany w liczbie ludności. W ostatnich dziesięciu latach zaobserwowano znaczący spadek liczby ludności (–0,80 % w stosunku do stanu ludności z 2011 roku).²



Wykres 1 Zmiany liczby ludności Powiatu Radomskiego w latach 2011–2021

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2021 r.

² Źródło: GUS, 2021 r.

2.1.2. Struktura funkcjonalna ludności



Ludność w wieku przedprodukcyjnym

21,06%



Ludność w wieku produkcyjnym

59,72%



Ludność w wieku poprodukcyjnym

19,22%



Ludność w wieku mobilnym

62,51%

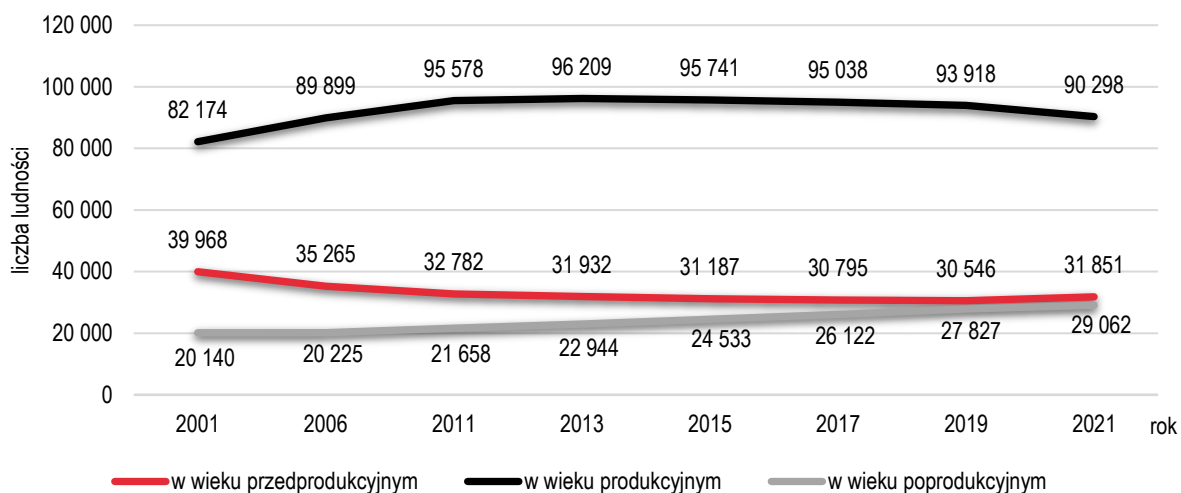


Ludność w wieku niemobilnym

37,49%

Wśród czynników demograficznych, mających istotny wpływ na rozwój transportu publicznego, szczególne znaczenie ma poziom aktywności zawodowej mieszkańców. Analiza struktury ekonomicznej ludności Powiatu wykazuje dominację osób w wieku produkcyjnym. Na koniec 2021 roku udział ludności w wieku przedprodukcyjnym wyniósł 21,06% w stosunku do ogólnej liczby mieszkańców, w wieku produkcyjnym 59,72%, zaś w wieku poprodukcyjnym 19,22%. Na terenie Powiatu wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym ma charakter rokroczny, występuje on przy jednoczesnym spadku liczby osób w wieku

przedprodukcyjnym. Opisane powyżej zjawisko powoduje wzrost wskaźnika obciążenia demograficznego, co potencjalnie stanowi zagrożenie dla rozwoju transportu publicznego. W konsekwencji może to doprowadzić do spadku liczby uczniów i osób w wieku mobilnym, co bezpośrednio przełoży się na spadek zapotrzebowania na usługi przewozowe w kierunku placówek edukacyjnych, przy jednoczesnym wzroście zapotrzebowania na realizację przewozów o charakterze fakultatywnym (w kierunku szpitali, ośrodków zdrowia, punktów handlowych, obiektów kulturalno-rozrywkowych).



Wykres 2 Zmiany struktury ludności w Powiecie Radomskim w latach 2001–2021

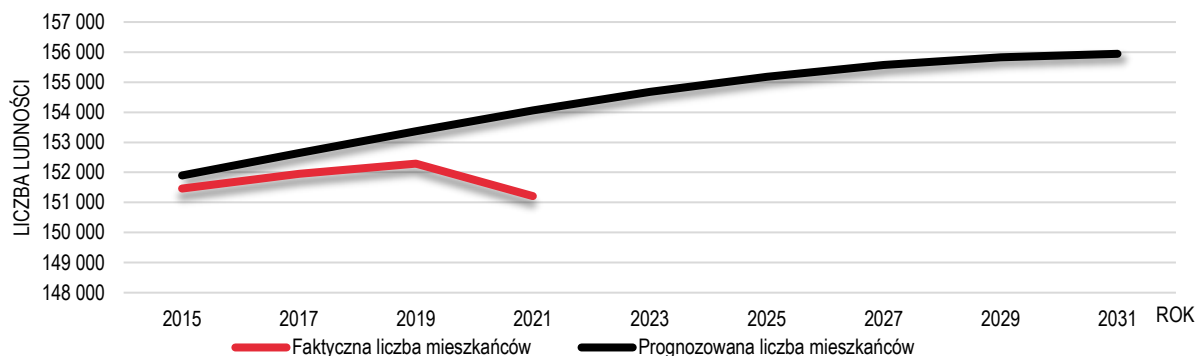
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2021 r.

2.1.3. Prognozy liczby ludności

Niepokojące jest jednak zjawisko, na które wskazują prognozy demograficzne GUS, iż w ciągu najbliższych 20 lat zmieni się udział ludności w poszczególnych grupach wiekowych. Udział ludności w wieku produkcyjnym zmniejszy się. Coraz mniej ma również być młodych ludzi w wieku przedprodukcyjnym. Wzrastać będzie natomiast grupa ludzi w wieku poprodukcyjnym.

W celu prawidłowego zaplanowania sieci publicznego transportu zbiorowego należy w szczególności uwzględnić prognozy dotyczące liczby i struktury

ludności zamieszkującej analizowany obszar. Prognozy demograficzne opracowane przez Główny Urząd Statystyczny wskazywały na trend demograficzny przeciwny do obecnego. Należy zwrócić szczególną uwagę na to, że rzeczywista liczba ludności w 2021 roku była o 2 851 mniejsza niż wynikało to z „Prognozy dla powiatów i miast na prawie powiatu oraz podregionów na lata 2014-2050”, sporządzonej przez GUS. Według ww. prognozy Powiat Radomski w 2030 roku będzie zamieszkiwało więc osób niż obecnie – 155 902, jednakże już teraz można przypuszczać, że liczba ta będzie mniejsza.



Wykres 3 Zestawienie prognozowanej liczby ludności wg Prognozy GUS ludności dla powiatów na lata 2014-2050 z rzeczywistą liczbą ludności

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Zmiany idące w tym kierunku są niekorzystne dla wielu sfer życia, m.in.: oświaty, opieki społecznej, gospodarki, rynku pracy.

2.1.4. Ruch naturalny i wędrownikowy

Przyrost naturalny ogółem w Powiecie Radomskim wyniósł w 2021 roku -617 a saldo migracji ogółem 190. Przyrost naturalny w odniesieniu do 1000 ludności wyniósł wówczas -4,08. Dostrzec należy, iż oba ww. współczynniki zachowują niepokojącą tendencję wzrostową, tj. przyrost naturalny ogółem od 2011 r. zmniejszył się z poziomu 236, natomiast przyrost naturalny na 1000 ludności z poziomu 1,58.

2.1.5. Gospodarka

Stopa bezrobocia w Powiecie Radomskim jest ponad czterokrotnie wyższa od średniej w województwie mazowieckim i w grudniu 2021 roku ukształtowała się na bardzo wysokim poziomie 19,0%. W ostatnich latach rokrocznie zmniejsza się liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych i w stosunku do 2017 r. spadek ten wynosi 17,85%.

2.1.6. Zagospodarowanie przestrzenne

Oprócz zbiorników naturalnych, rezerwy wód powierzchniowych Powiatu Radomskiego gromadzone są w kilku sztucznych zbiornikach retencyjnych, utworzonych w wyniku przegrodzenia dolin rzecznych zaporami wodnymi. Ogółem na terenie Powiatu istnieje 115 akwenów (zbiorniki retencyjne, stawy, jeziora) o łącznej powierzchni lustra wody ok. 1.185 ha.

Gminy tworzące Powiat Radomski to gminy rolnicze, więc w strukturze użytkowania gruntów dominują użytki rolne (66 532,27 ha). Na tym terenie przeważają gleby V i VI klasy bonitacyjnej, co wpływa na strukturę zasiewów. Uprawia się głównie zboża (39 770,19 ha) oraz ziemniaki (476,69 ha). Istotne znaczenie ma również produkcja ogrodnicza, w której najważniejszymi uprawami są plantacje (porzeczki, maliny, agrest), sady (wiśniowe, jabłoniowe, śliwowe), truskawki, papryka oraz inne warzywa.

Gminy, u których w strukturze użytkowania gruntów dominują użytki rolne, to przede wszystkim: Wolanów, Zakrzew, Iłża, Gózd oraz Kowala – gminy o charakterze typowo rolniczym. Najmniejsze powierzchnie użytków rolnych występują oczywiście w miejskiej gminie Pionki. Wśród gmin wiejskich najniższym odsetkiem użytków rolnych charakteryzuje się gmina Pionki.

Najwyższy przyrost naturalny odnotowano w gminach: Gózd (10), Skaryszew (3) oraz Zakrzew (0). W pozostałych gminach przyrost naturalny kształtuje się w wartościach poniżej 0, a największy został odnotowany w mieście Pionki – -175.

Przyczyn tego zjawiska należy upatrywać w upadku największych zakładów produkcyjnych zarówno w Radomiu, jak i w głównych ośrodkach przemysłowych Powiatu: Pionkach i Wierzbicy.

Okolice gmin Przytyk i Zakrzew wchodzi w skład tzw. „paprykowego zagłębia Polski”. Stąd pochodzi ponad 60 tys. ton, czyli 80% krajowej produkcji tego warzywa. Ponadto, na terenie tym już od kilkunastu lat odbywają się Ogólnopolskie Targi Papryki.

Lasy zajmują również dużą powierzchnię. Stanowią około 25% ogółu gruntów w Powiecie. Główne i największe kompleksy leśne występują w gminie Pionki, Jastrzębia, Jedlnia Letnisko oraz Iłża i są to obszary o siedliskach bogatych, z drzewostanami mieszanymi. Część lasów wchodzi w skład Kozienickiego Parku Krajobrazowego, który na obszarze Powiatu Radomskiego obejmuje swoim zasięgiem 4 gminy: Gózd, Jastrzębia, Jedlnia Letnisko i Pionki. Został on utworzony w 1983 roku dla zachowania lokalnego krajobrazu przyrodniczo – geograficznego. Zajmuje on 26233,83 ha z najcenniejszymi drzewostanami o naturalnym charakterze.

Gmina Pionki jest tym samym najbardziej zalesioną gminą w Powiecie Radomskim. Powierzchnie leśne stanowią 64% całej gminy. W podobnej sytuacji znajduje się gmina miejska Pionki. Tam lasy zajmują prawie 50% powierzchni gminy. Gmina Wierzbica to niemal drugi biegun. Tam lesistość waha się na poziomie niecałych 5%.

Na terenie Powiatu występują licznie także inne formy ochrony przyrody, takie jak Obszar Chronionego Krajobrazu „Iłża – Makowiec”, liczne rezerваты i pomniki przyrody oraz użytki ekologiczne. Ochroną prawną objętych jest również wiele obiektów dziedzictwa kulturowego, m.in. zabytkowe kościoły, dwory, parki i inne obiekty.

Powiat Radomski to obszar typowo rolniczy. Są mimo to na jego terenie miejsca bardzo atrakcyjne turystycznie, do których przyjeżdżają głównie mieszkańcy Radomia i okolic. Takimi gminami są m.in. Jedlnia – Letnisko ze zbiornikiem wodnym Siczki czy Przytyk z ogromnym zbiornikiem w Domaniowie.

Pod koniec 2021 roku w rejestrze REGON Powiatu Radomskiego zarejestrowanych było 1 482,0 podmiotów gospodarczych na 10 tys. ludności w wieku produkcyjnym (wzrost o 26,97% w stosunku do 2017 r.).

W każdej gminie w mniejszym lub większym stopniu funkcjonuje działalność pozarolnicza. Niemniej jednak Miasto Pionki wyróżnia się pod tym względem na tle całego Powiatu Radomskiego. Sektor usług i przemysłowy są tu najbardziej rozbudowane. Również miasto Skaryszew charakteryzuje się dużą

koncentracją firm usługowych i sektora przemysłu w stosunku do terenów wiejskich w swojej gminie i innych gmin Powiatu. Gminami o stricte rolniczym charakterze pozostają: Wolanów, Iłża, Zakrzew, Przytyk.

Spośród 13 gmin w Powiecie Radomskim 8 z nich (Gózd, Jedlnia-Letnisko, Jastrzębia, Jedlińsk, Zakrzew, Wolanów, Kowala, oraz Skaryszew) graniczy bezpośrednio z miastem Radomiem. Tereny gmin przylegające do miasta to zwykle tereny podmiejskie, nierzadko będące tzw. „sypialniami” Radomia. Na terenach tych niezależnie od charakteru danej gminy zauważa się ekspansję działalności usługowej, handlu oraz przemysłu, które wypierają działalność rolniczą, ta natomiast koncentruje się na obszarze bardziej odległym od aglomeracji miejskiej Radomia.

Takie zjawisko – zjawisko suburbanizacji – powoduje konieczność dostosowania całego systemu transportowego do potrzeb i wymagań mieszkańców, w szczególności tych, którzy pracują w mieście powiatowym a zamieszkują tereny przygraniczne do miasta.

2.1.7.Ochrona środowiska naturalnego w Powiecie Radomskim

Oddziaływanie na środowisko naturalne

Na stan czystości powietrza atmosferycznego Powiatu Radomskiego mają wpływ zanieczyszczenia napływowe (miasto Radom) oraz ze źródeł lokalnych (oddziałujących w obrębie szlaków komunikacyjnych oraz na terenach mieszkalnych).

Na terenie Powiatu Radomskiego istnieją różnorodne formy ochrony środowiska naturalnego: rezerваты przyrody, obszary natura 2000, pomniki przyrody oraz użytki ekologiczne. Kozienicki Park Krajobrazowy na analizowanym terenie obejmuje 4 gminy Powiatu Radomskiego, chroniąc najcenniejsze drzewostany o charakterze naturalnym. Natomiast Obszar Chronionego Krajobrazu „Iłża – Makowiec” obejmuje swym zasięgiem dolinę rzeki Iłżanki i największe w regionie torfowiska „Pakosław” o powierzchni 700 ha.

Główne zagrożenia dla środowiska naturalnego ze strony systemu transportu publicznego (podobnie jak i całego transportu) to:

- hałas;
- emisja gazów i pyłów;
- degradacja lub defragmentacja obszarów zieleni czynnych biologicznie;
- zanieczyszczenie powierzchni i wód opadowych spływających z dróg, przystanków, parkingów i zajezdni oraz stacji paliw.

Odpowiedzią na negatywne oddziaływania transportu publicznego na środowisko naturalne jest zrównoważony rozwój systemu transportowego, w tym w szczególności przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Wśród elementów zrównoważonego rozwoju można wymienić m.in.:

- ograniczanie zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną;
- ograniczanie natężenia ruchu w wyniku stosowanej inżynierii ruchu drogowego oraz modernizację dróg i skrzyżowań;

- poprawa koordynacji i usprawnienie sieci transportu publicznego;
- wykorzystywanie nowoczesnych środków transportu, bezpiecznych i przyjaznych dla środowiska;
- dostosowanie infrastruktury transportu publicznego do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób starszych;
- propagowanie proekologicznych zachowań uczestników systemu transportowego (m.in. parkingi „Parkuj i Jedź”, ruch rowerowy itp.);
- poprawa warunków ruchu pieszego zwłaszcza w centrach i zabytkowych częściach miast;
- potrzeba ochrony i odbudowy zieleni miejskiej oraz rozwiązania techniczne zabezpieczające przez hałasem;
- integracja systemu wewnętrznego z zewnętrznym, tranzytowym systemem drogowym i kolejowym.

Szczególnie istotnym rozwiązaniem dla poprawy ochrony środowiska jest system monitoringu środowiska naturalnego, czyli jakościowe i ilościowe pomiary stanu tego środowiska. Monitoring taki stanowi bardzo ważną podstawę do analiz i decyzji dotyczących ochrony środowiska.

Zeroemisyjny tabor autobusowy

Ochrona środowiska w aspekcie transportu zbiorowego to przede wszystkim powszechne wykorzystanie transportu zbiorowego zamiast własnego samochodu w dojazdach do pracy, szkoły oraz do ośrodków miejskich. Cel ten osiągnąć można poprzez działania zmierzające do stałego wzrostu jakości systemu komunikacji publicznej.

Oszczędny transport publiczny to również wykorzystanie autobusów o pojemności odpowiedniej do natężenia ruchu pasażerów na danej trasie o danej porze dnia. Przekłada się to między innymi na zużycie paliwa przez pojazd – oszczędności dla przewoźnika oraz mniejszą emisję zanieczyszczeń do atmosfery.

Równie ważna jest kwestia paliw stosowanych do napędu pojazdów komunikacji zbiorowej. Z ulic wielu polskich miast znikną użytkowane do tej pory autobusy spalinowe, a ich miejsce na liniach komunikacyjnych zajmą pojazdy zeroemisyjne: elektryczne i wodorowe. Zgodnie z ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych (UoEiPA) od 1 stycznia 2028 roku gminy i powiaty, na których terenie mieszka powyżej 50 tys. osób, muszą zapewnić co najmniej 30 procentowy udział autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych biometanem. Na uwagę zasługuje podkreślenie, że autobusy elektryczne wykorzystywane są także w Radomiu, gdzie jeździ 23 sztuk tego typu pojazdów.

Przyjazna dla środowiska komunikacja publiczna, z pełnym priorytetem, a także z wprowadzoną integracją biletową może skutecznie pokazać, że jest w stanie doskonale przenosić potoki pasażerskie pomiędzy osiedlami, do centrum miast, do sąsiednich miejscowości a także do szkół czy miejsc pracy.

Tak funkcjonujący transport publiczny może przyczynić się do:

- wzrostu średniej prędkości pomiędzy przystankami;
- skrócenia czasu przejazdu na danym odcinku;
- zwiększenia udziału transportu publicznego w ruchu miejskim;
- zmniejszenia ruchu pojazdów indywidualnych, szczególnie w centrum miasta;
- zmniejszenia emisji zanieczyszczeń w obszarach silnie zurbanizowanych.

W celu znaczącego poprawienia ochrony środowiska naturalnego przed emisją zanieczyszczeń i hałasem komunikacyjnym niezbędne jest jednocześnie zrealizowanie kilku zadań:

- zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowego (i motocyklowego) transportu indywidualnego, poprzez rozwój i usprawnienie systemu transportu publicznego i jego infrastruktury;
- zwiększenie liczby pojazdów zeroemisyjnych;
- zwiększenie liczby pojazdów, których eksploatacja charakteryzuje się niższym hałasem, poprzez usprawnienie systemu komunikacyjnego.

Zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowej (i motocyklowej) poprzez promocję powszechnego wykorzystania transportu publicznego w codziennych dojazdach do centrum miasta, do miejsca pracy lub nauki zamiast samochodami lub motocyklami może przynieść efekty ekologiczne. Zatem istotnym jest rozpropagowanie zasady „Parkuj i Jedź” w oparciu o sieć parkingów na obrzeżach miasta Radomia, dobrze skomunikowanych transportem publicznym.

W celu zapewnienia konkurencyjności transportu publicznego wobec transportu indywidualnego należy położyć nacisk na jakość publicznych usług przewozowych i ich koszt. O jakości transportu publicznego decydują m.in.:

- punktualność;
- czas przejazdu;
- dostępność i zasięg sieci komunikacyjnej transportu publicznego;
- komfort podróżowania.

Edukacja ekologiczna

Skuteczna ochrona środowiska wymaga udziału wszystkich podmiotów wywierających wpływ na sposób i intensywność korzystania ze środowiska, w tym przede wszystkim udziału społeczeństwa. Najważniejsze znaczenie dla proekologicznej postawy jak najszerzej części społeczeństwa ma edukacja ekologiczna oparta na rzetelnej informacji o stanie środowiska naturalnego i działaniach na rzecz jego ochrony oraz umiejętność komunikowania się z lokalną społecznością.

Edukacja ekologiczna na terenie Powiatu Radomskiego skierowana jest do wszystkich mieszkańców. Edukacja oraz czynna ochrona przyrody realizowana jest przez samorządy lokalne, Kozienicki Park Krajobrazowy, lokalne media oraz organizacje pozarządowe – Stowarzyszenie Lokalna Grupa Działania „Razem dla Radomki”, Stowarzyszenie Lokalna Grupa Działania „Wspólny Trakt” – wspierane finansowo i decyzyjnie przez samorząd województwa mazowieckiego, Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Warszawie oraz środki unijne. Edukacja ekologiczna podobnie jak nauka w każdej innej dziedzinie najlepiej sprawdza się w praktyce.

Wycieczki turystyczne na tereny rezerwatów przyrody, parków krajobrazowych i innych obszarów, które dzięki ochronie zachowują swój naturalny charakter, pobudzają w ludziach postawy proekologiczne.

Wielu mieszkańców Powiatu Radomskiego korzysta z roweru jako środka transportu – zarówno w obrębie poszczególnych miejscowości, jak również do komunikacji pomiędzy nimi. Istnieje więc potrzeba modernizacji istniejących dróg oraz budowa nowych tras rowerowych w obrębie Powiatu, aby móc swobodnie poruszać się rowerem po szlakach komunikacyjnych.

Stan ochrony środowiska naturalnego Powiatu Radomskiego

Aktualny stan ekologiczny Powiatu Radomskiego oraz jego perspektywy opisane są w następujących dokumentach:

Dokumenty na poziomie wojewódzkim:

- Stan środowiska w Województwie Mazowieckim w 2017 roku, WIOŚ w Warszawie, 2018;
- Roczna Ocena Jakości Powietrza w Województwie Mazowieckim. Raport za rok 2022, Warszawa, 2023.

Dokumenty na poziomie powiatowym:

- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Radomskiego na lata 2018–2021 z perspektywą do roku 2025,
- Programu ochrony środowiska dla miasta Radomia na lata 2021 – 2026 z perspektywą do roku 2030.

Dokumenty na poziomie gminnym:

- Program Ochrony Środowiska Dla Gminy Gózd na lata 2018 - 2021 z perspektywą do roku 2025;
- Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Iłża na lata 2020-2023 z perspektywą do roku 2027;
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Jastrzębia na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2028;
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Jedlińsk na lata 2018-2021 z perspektywą na lata 2022-2025;
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Jedlnia-Letnisko na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2028;

- Program Ochrony Środowiska dla gminy Kowala na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2028;
- Program Ochrony Środowiska Dla Miasta Pionki na lata 2021 - 2024 z perspektywą do roku 2028;
- Program Ochrony Środowiska Dla Gminy Pionki na lata 2017 - 2020 z perspektywą do roku 2024;
- Program Ochrony Środowiska Dla Gminy Przytyk na lata 2017 – 2020 z perspektywą do 2024 roku;
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta i Gminy Skaryszew na lata 2021-2025 z perspektywą do 2029 roku;
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Zakrzew na lata 2017- 2021 z perspektywą do 2024 roku.

Zgodnie z Art. 89 Ustawy Prawo ochrony środowiska oraz w związku z Dyrektywą 2008/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości i czystszej powietrza dla Europy w województwie mazowieckim klasyfikację wykonano w 4 strefach: aglomeracji warszawskiej, mieście Radom, mieście Płock i w strefie mazowieckiej. Formalnie Powiat Radomski należy do strefy

mazowieckiej, jednakże nie bez znaczenia jest usytuowanie Powiatu wokół miasta Radomia. Bezpośrednie sąsiedztwo tego ponad 200-tysięcznego miasta wpływa na zdecydowanie wyższy poziom zanieczyszczeń powietrza na analizowanym terenie w stosunku do wielu powiatów w województwie mazowieckim, nie przekraczając jednak dopuszczalnych norm.

W wyniku klasyfikacji, w zależności od analizy stężeń w danej strefie, można wydzielić następujące klasy stref:

klasa C – jeżeli stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalne lub poziomy docelowe;

klasa A – jeżeli stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalne lub poziomy docelowe.

W roku 2021 miasto Radom i strefa mazowiecka zostały zakwalifikowane następująco:

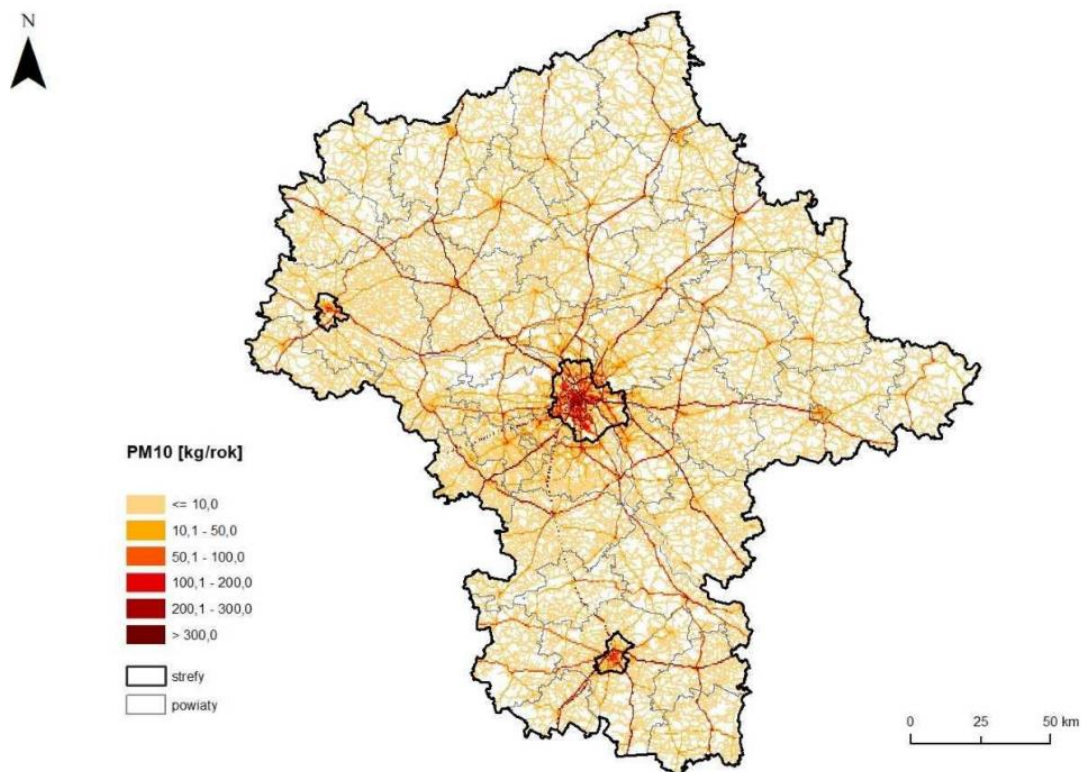
Tabela 2. Klasyfikacja wyników zanieczyszczeń powietrza w Powiecie Radomskim

	SO ₂	NO ₂	CO	C ₆ H ₆	Pył zawieszony PM10	Pył zawieszony PM2,5	ołów (Pb) w pyłach PM10	As / Cd / Ni w pyłach PM10	benzo(a)piren (BaP) w pyłach PM10
Miasto Radom	A	A	A	A	A	C	A	A	C
Strefa mazowiecka	C	A	A	A	C	C	A	A	C

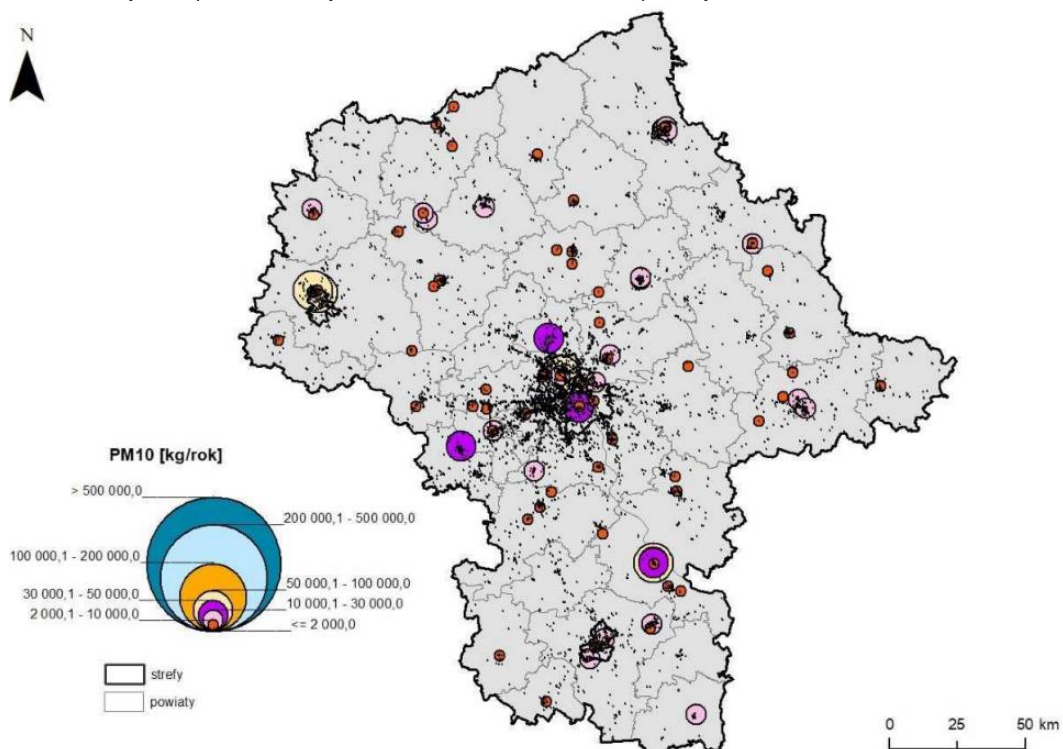
Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie mazowieckim. GIOŚ Raport wojewódzki za rok 2021.

Zgodnie z Roczną Oceną Jakości Powietrza w Województwie Mazowieckim uwagę zwraca stan zawieszonego pyłu PM10, na którego stężenie ma wpływ między innymi transport. Poniższa mapa pokazuje rozkład stężeń pyłu PM10 w całym województwie.

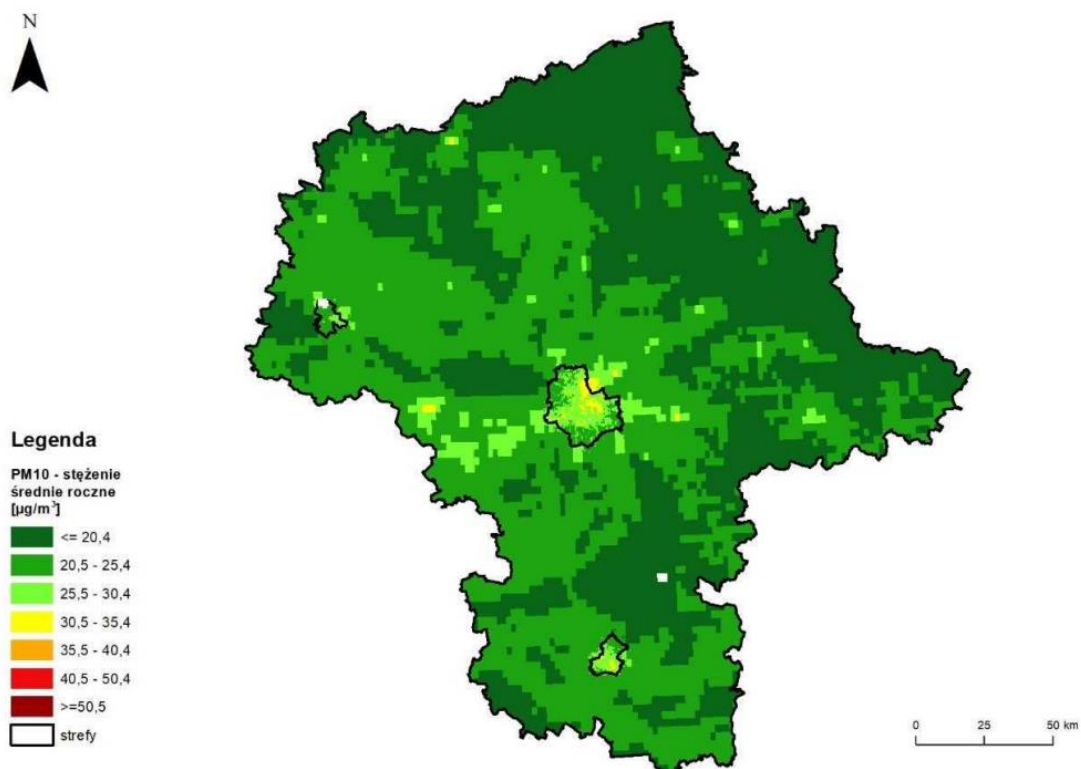
Pomimo braku przekroczeń norm przez miasto Radom, w strefie mazowieckiej stężenie zanieczyszczeń pyłem zawieszonym PM10 w 2021 r. przekroczyło dopuszczalne normy.



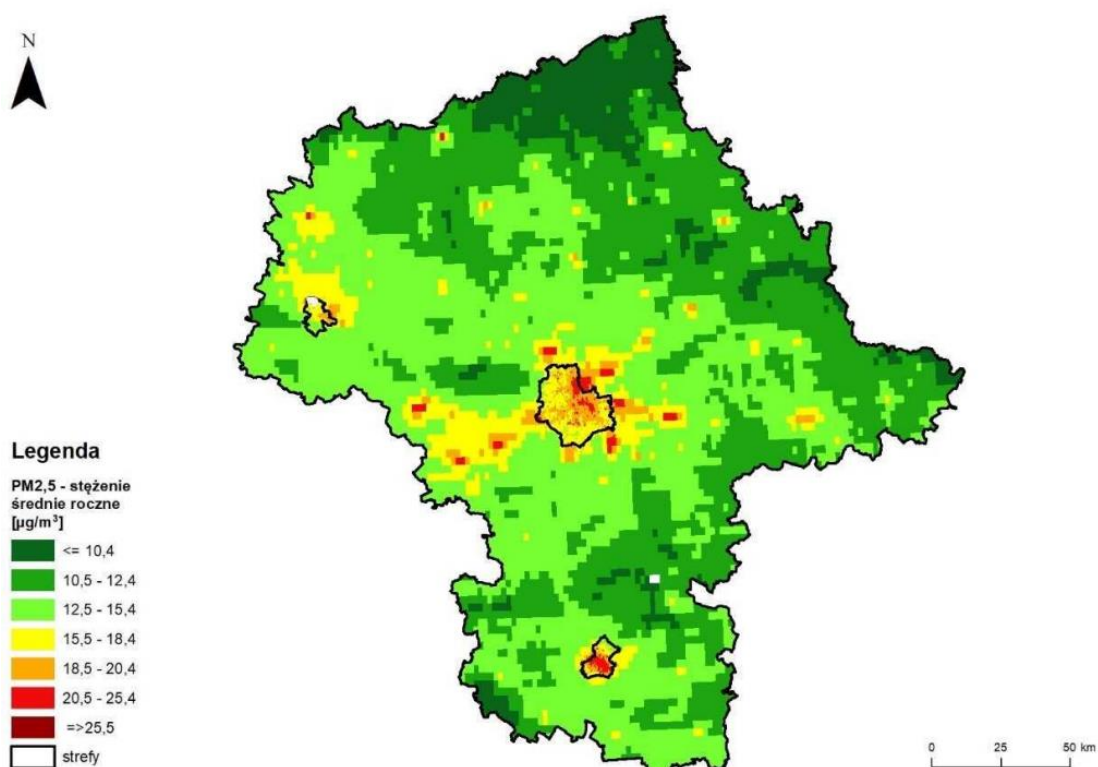
Rysunek 2. Lokalizacja liniowych źródeł emisji pyłu PM10 na obszarze województwa mazowieckiego
 Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie mazowieckim. GIOŚ Raport wojewódzki za rok 2021.



Rysunek 3. Lokalizacja punktowych źródeł emisji pyłu PM10 na obszarze województwa mazowieckiego
 Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie mazowieckim. GIOŚ Raport wojewódzki za rok 2021.



Rysunek 4. Rozkład przestrzenny wartości stężenia średniego rocznego pyłu zawieszonego PM10 w województwie mazowieckim w 2021 roku, opracowany z wykorzystaniem metody szacowania w oparciu o wyniki modelowania jakości powietrza dla roku 2021
Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie mazowieckim. GIOŚ Raport wojewódzki za rok 2021.



Rysunek 5. Rozkład przestrzenny wartości stężenia średniego rocznego pyłu zawieszonego PM10 w województwie mazowieckim w 2021 roku, opracowany z wykorzystaniem metody szacowania w oparciu o wyniki modelowania jakości powietrza dla roku 2021
Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie mazowieckim. GIOŚ Raport wojewódzki za rok 2021.

Zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego

W Powiecie Radomskim znajduje się wiele obiektów, które w wyniku prowadzonej działalności emitują zanieczyszczenia do powietrza:

- z energetycznego spalania paliw stałych i gazowych;
- z procesów technologicznych;
- ze spalania paliw w środkach transportu.

Wśród tych obiektów wyróżnić można zakłady przemysłowe, które mają istotny wpływ na zasięg i wielkość stężeń zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym.

Na obszarze Powiatu głównym źródłem emisji punktowej są następujące zakłady³:

- Stocznia Jachtowa „SULKOWSKI”;
- Garbarnia Gulin S.C.;
- Zakład obróbki Termicznej i Mechanicznej G. Głowacki & W. Kołodziejczyk;
- Zakład Masarski KRAWCZYK;
- P.P.H RAF;
- Farma drobiu w Kłonowie;
- Garbarnia w Wierzbicy;
- Betoniarnia w Wierzbicy;
- Cynkownia Ogniowa w Owadowie;
- Kociołnia Wspólnoty Mieszkaniowej w Jastrzębi;
- Termoodlewnia Jastrzębia;
- Landoia Jastrzębia;
- Sodual Manufacturing sp. z o.o.;
- Tasomix Pasze sp. z o.o.;
- QFG sp. z o.o.;
- Olmmer sp. z o.o.

Tabela 3. Emisja zanieczyszczeń powietrza z zakładów szczególnie uciążliwych

Emisja zanieczyszczeń pyłowych	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Ogółem [t]	51	71	46	42	41	37
Ze spalania paliw [t]	39	56	29	28	29	24

Emisja zanieczyszczeń gazowych	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Ogółem [t]	31434	13018	28545	28305	29685	31069
SO ₂ [t]	98	154	90	89	1397	88
NO ₂ [t]	63	59	54	56	56	65
CO ₂ [t]	31103	12729	28333	28095	28164	30839

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Emisja zanieczyszczeń pyłowych i gazowych z zakładów szczególnie uciążliwych w Powiecie Radomskim do 2020 r. wykazywała tendencję spadkową, jednakże w 2021 r. zaobserwowano wzrost zanieczyszczeń niemalże do poziomu z 2016 r.

Wprowadzanie zanieczyszczeń do atmosfery generują również prywatne gospodarstwa domowe poprzez paleniska domowe oraz własne środki transportu.

³ Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Radomskiego do roku 2030, Radom 2022.

Emisja hałasu do środowiska

Na terenie Powiatu Radomskiego głównymi źródłami emitującymi hałas do środowiska jest transport oraz w mniejszym stopniu przemysł. Przez teren Powiatu przebiegają ważne szlaki komunikacyjne o znaczeniu krajowym i wojewódzkim. Na podstawie ostatnich pomiarów monitoringu hałasu w województwie mazowieckim, można stwierdzić, że poziom zagrożenia hałasem komunikacyjnym jest w dalszym ciągu znaczący. W przeważającej części badanych punktów pomiarowych wystąpiły przekroczenia poziomów dopuszczalnych dla wskaźników krótkookresowych (szczególnie w porze nocy).

Pozostałe elementy ochrony środowiska

W Powiecie Radomskim nieustannie podejmowane są działania zmierzające do poprawy stanu środowiska. Systematycznie rośnie liczba osób korzystających z sieci wodociągowej, jak również kanalizacyjnej. Zwiększa się też liczba przyłączy kanalizacji prowadzących do budynków mieszkalnych i zbiorowego zamieszkania oraz liczba oczyszczalni przydomowych. W Powiecie zwiększa się masa

odpadów przypadających na jednego mieszkańca, jednakże wynika to z uszczelnienia systemu gospodarowania odpadami, w tym ograniczenia masy odpadów przedostających się w sposób nielegalny do środowiska.

Zgodnie z Planem gospodarki odpadami dla województwa mazowieckiego, zakładem organizującym system gospodarki odpadami na terenie Powiatu Radomskiego jest PPHU Radkom Sp. z o.o. Zakład Unieszkodliwiania Odpadów Komunalnych przy ul. Witosa 94 w Radomiu.

Funkcjonowanie tego zakładu oparte jest przede wszystkim na neutralizowaniu odpadów metodami naturalnymi – poddawane są kompostowaniu. Cały proces poprzedzony jest bardzo dokładnym sortowaniem. Dodatkowo w każdej z gmin Powiatu Radomskiego znajduje się Punkt Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych PSZOK.

Na terenie Powiatu funkcjonują zarówno oczyszczalnie ścieków komunalnych jak i oczyszczalnie komunalno-przemysłowe, o różnym stopniu technologii oczyszczania.

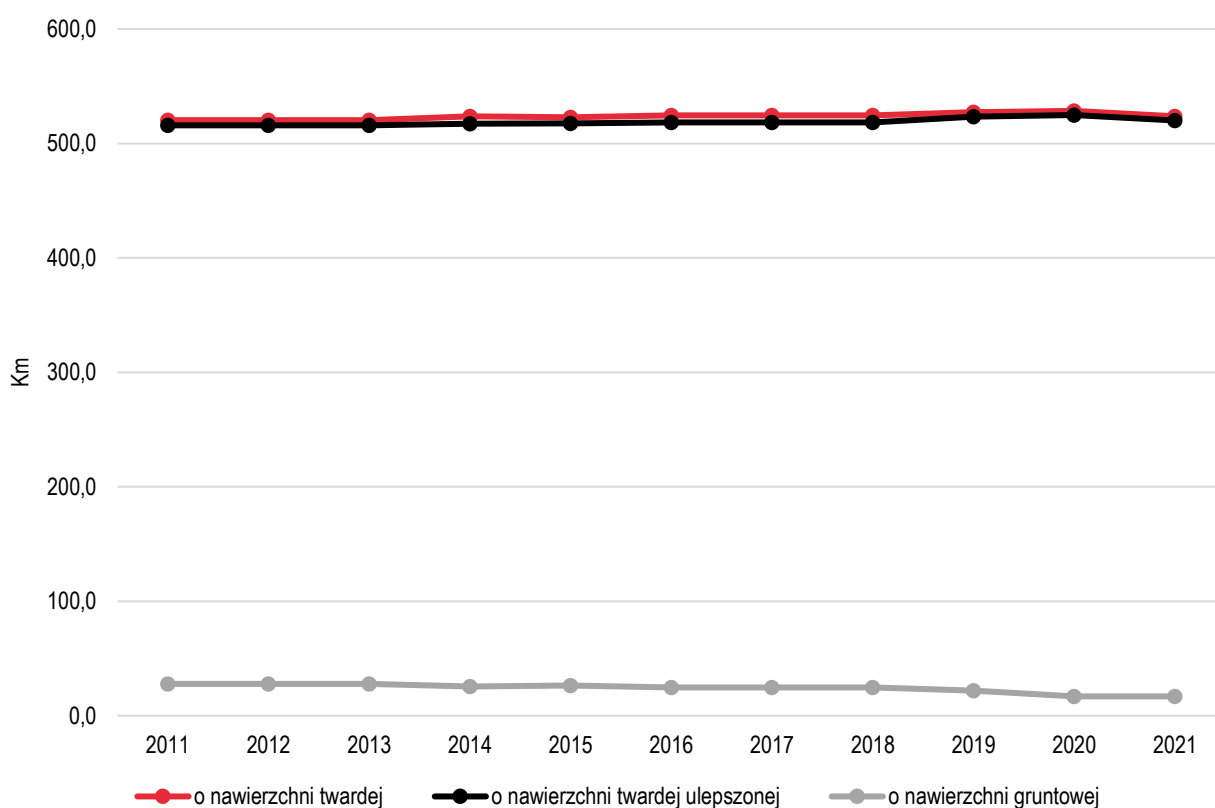
2.2. Sieć drogowa w Powiecie Radomskim

2.2.1. Sieć drogowa

Podstawowym elementem, który wpływa na sprawne funkcjonowanie całego systemu transportowego jest infrastruktura drogowa. Ważną cechą Powiatu Radomskiego jest dość gęsta sieć dróg. Długość dróg powiatowych i gminnych o nawierzchni twardej wynosi 96,2 km na 100 km² powierzchni (dla całego województwa mazowieckiego wskaźnik ten dla dróg powiatowych ma wartość 98,9 km). Długość dróg w przeliczeniu na liczbę mieszkańców, podobnie jak w przypadku wyżej opisanego wskaźnika, również wzrasta i obecnie wynosi 97,4 km/10 tys. ludności, przy

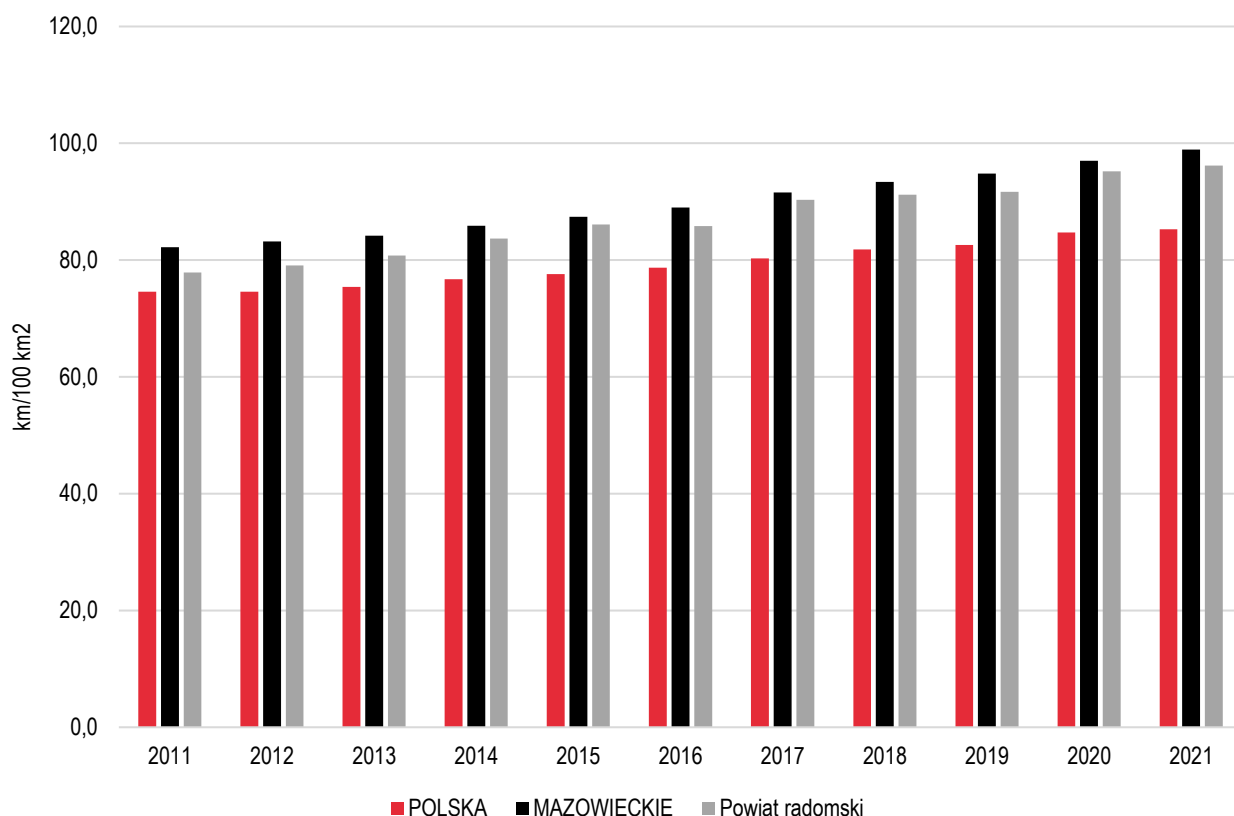
czym w województwie wskaźnik ten kształtuje się na poziomie 63,8 a w Polsce osiąga nieco ponad 70 km (70,7km/10 tys. ludności).

Wskaźnik przedstawiający łącznie drogi gminne i powiatowe o gruntowej nawierzchni wskazuje, iż dla Powiatu Radomskiego odnotowywana jest zdecydowanie mniejsza wartość niż dla województwa mazowieckiego i całego kraju (odpowiednio: 18,8 km/100km²; 42,8 km/100km²; 36,5 km/100km²).



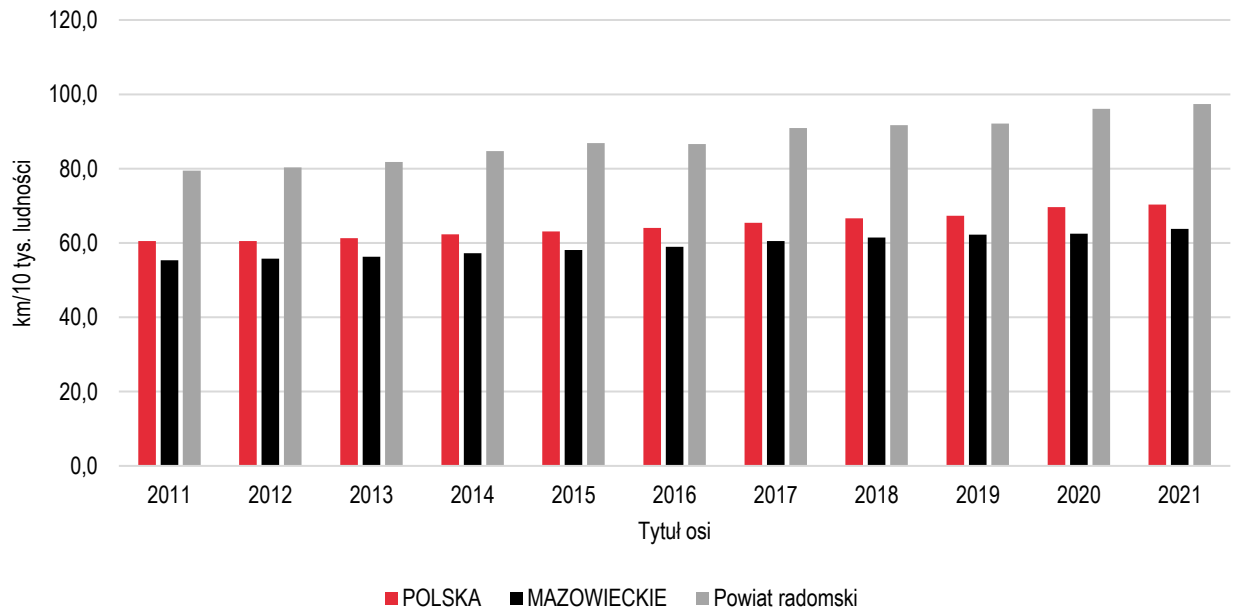
Wykres 4. Długość dróg powiatowych o nawierzchni twardej, twardej ulepszonej i gruntowej

Źródło: opracowanie własne podstawie danych GUS.



Wykres 5. Wskaźnik dróg gminnych i powiatowych o twardej nawierzchni w przeliczeniu na 100 km²

Źródło: opracowanie własne podstawie danych GUS.



Wykres 6. Wskaźnik dróg gminnych i powiatowych o twardej nawierzchni w przeliczeniu na 10 tys. ludności

Źródło: opracowanie własne podstawie danych GUS.

Drogi publiczne ze względu na funkcje w sieci drogowej dzielą się według przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz.U.2023 poz. 645 z późn. zm.) na następujące kategorie:

- drogi krajowe;
- drogi wojewódzkie;
- drogi powiatowe;
- drogi gminne.

Do dróg krajowych zalicza się:

- autostrady i drogi ekspresowe oraz drogi leżące w ich ciągu do czasu wybudowania autostrad i dróg ekspresowych;
- drogi międzynarodowe;
- drogi stanowiące inne połączenia zapewniające spójność sieci dróg krajowych;
- drogi dojazdowe do ogólnodostępnych przejść granicznych obsługujących ruch międzynarodowy osobowy i towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów) lub wyłącznie ruch towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów);
- drogi alternatywne dla autostrad płatnych, drogi stanowiące ciągi obwodnic dużych aglomeracji miejskich, drogi o znaczeniu obronnym.

Zaliczenie do kategorii dróg krajowych następuje w drodze rozporządzenia Ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw administracji publicznej, spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej.

Do **dróg wojewódzkich** zalicza się drogi stanowiące połączenia między miastami, mające znaczenie dla województwa i drogi o znaczeniu obronnym niezaliczone do dróg krajowych. Zaliczenie do kategorii dróg wojewódzkich następuje w drodze uchwały sejmiku województwa w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw transportu oraz obrony narodowej.

Do **dróg powiatowych** zalicza się drogi inne niż podano wcześniej, stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą. Zaliczenie do kategorii dróg powiatowych następuje w drodze uchwały rady powiatu w porozumieniu z zarządem województwa.

Do **dróg gminnych** zalicza się drogi o znaczeniu lokalnym niezaliczone do innych kategorii, stanowiące uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom, z wyłączeniem dróg wewnętrznych. Zaliczenie do kategorii dróg gminnych następuje w drodze uchwały rady gminy po zasięgnięciu opinii właściwego zarządu powiatu.

Do **dróg o nawierzchni twardej** zalicza się drogi o nawierzchni twardej ulepszonej (z kostki kamiennej, klinkieru, betonu, z płyt kamienno-betonowych, bitumu) oraz drogi o nawierzchni nieulepszonej (tłuczniowej lub brukowej).

Do **dróg o nawierzchni gruntowej** zalicza się drogi o nawierzchni z gruntu rodzimego oraz utrwalone w wyniku specjalnych zabiegów i preparacji gruntu rodzimego przy pomocy mieszanin wykonanych z gliny, żwiru, żużla, itp.

Przez teren Powiatu Radomskiego biegną trzy drogi międzynarodowe i krajowe:

- **S7** – Gdańsk – Warszawa – Radom – Kielce – Kraków – Chyżne, jako Zachodnia Obwodnica Radomia, oddana do użytku 19.10.2018.
- **9** – Radom – Ostrowiec Świętokrzyski – Rzeszów – Barwinek.
- **12** – Piotrków Trybunalski – Radom – Lublin – Dorohusk.

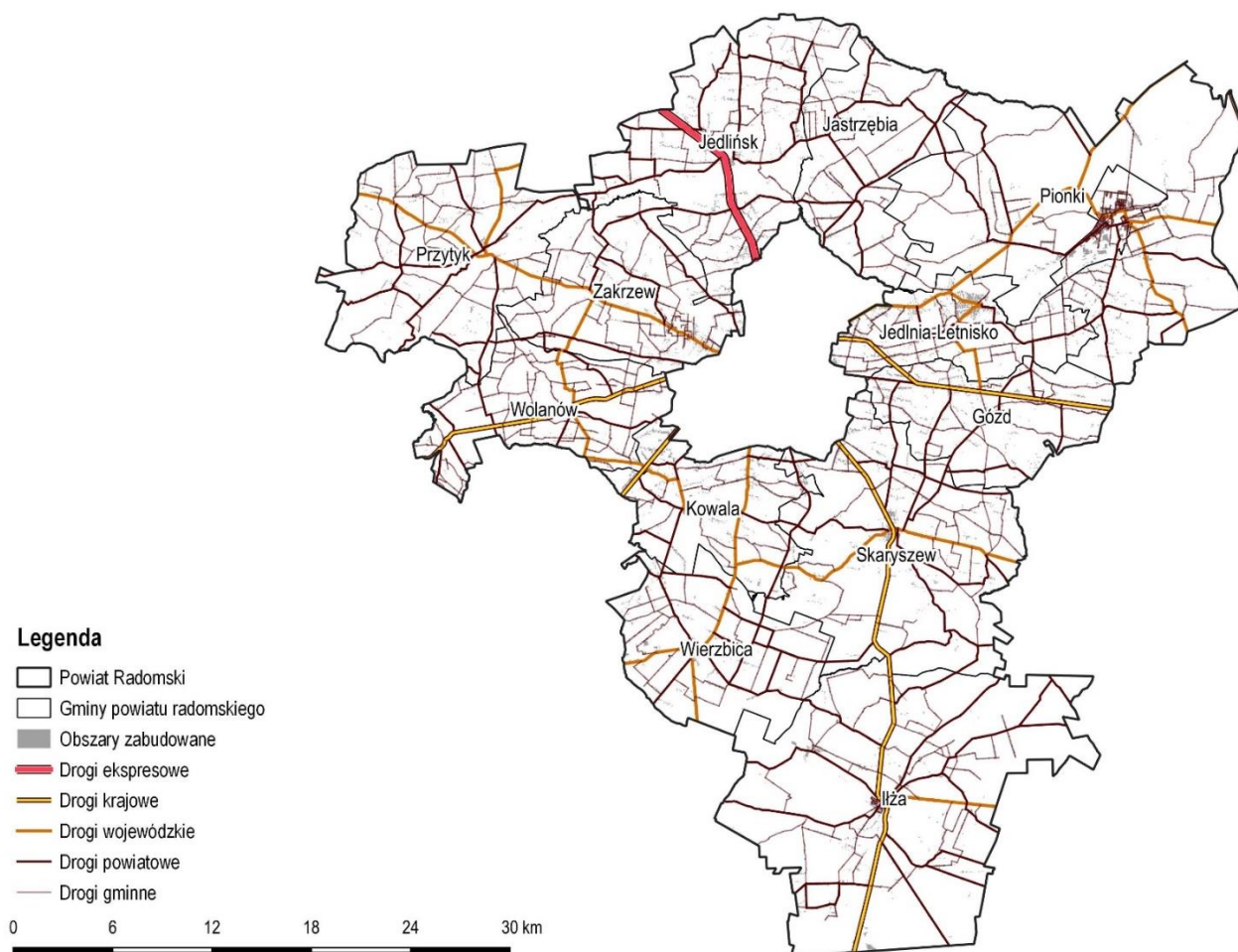
Z Radomia do innych miejscowości prowadzą trzy drogi wojewódzkie:

- droga wojewódzka nr 735 Radom – Szydłowiec;
- droga wojewódzka nr 737 Radom – Kozienice 79;
- droga wojewódzka nr 740 Radom – Potworów 48;
- droga wojewódzka nr 744 Radom – Starachowice.

W 2015 roku do użytku oddano południową obwodnicę Radomia, która stała się łącznikiem między biegnącą

śladem drogi ekspresowej nr 7 ekspresową zachodnią obwodnicą Radomia a drogą krajową nr 12 (drogą będącą obecnie jedną z dwóch głównych dróg dojazdowych do radomskiego lotniska).

Poniżej przedstawiono grafikę ilustrującą rozłożenie dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych na terenie Powiatu Radomskiego.



Rysunek 6. Sieć dróg na terenie Powiatu Radomskiego

Źródło: opracowanie własne.

Wskaźnik motoryzacji

Od kilkunastu lat w Europie obserwowany jest intensywny rozwój motoryzacji. Zanieczyszczenie środowiska naturalnego, zatłoczenie dróg oraz problemy społeczne są tylko niektórymi z efektów rosnącej presji motoryzacyjnej wpływającej na pogarszanie się życia na zurbanizowanych terenach. Polityka zrównoważonego rozwoju ma na celu zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publicznym transportem zbiorowym a transportem indywidualnym.

Obciążenie ruchem sieci drogowej jest zależne między innymi od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napelnienia oraz wskaźnika motoryzacji, czyli liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców. Wskaźnik motoryzacji determinuje prowadzenie takiej polityki parkingowej w gminie, która uwzględniać będzie postulaty związane ze zrównoważonym rozwojem publicznego transportu zbiorowego.

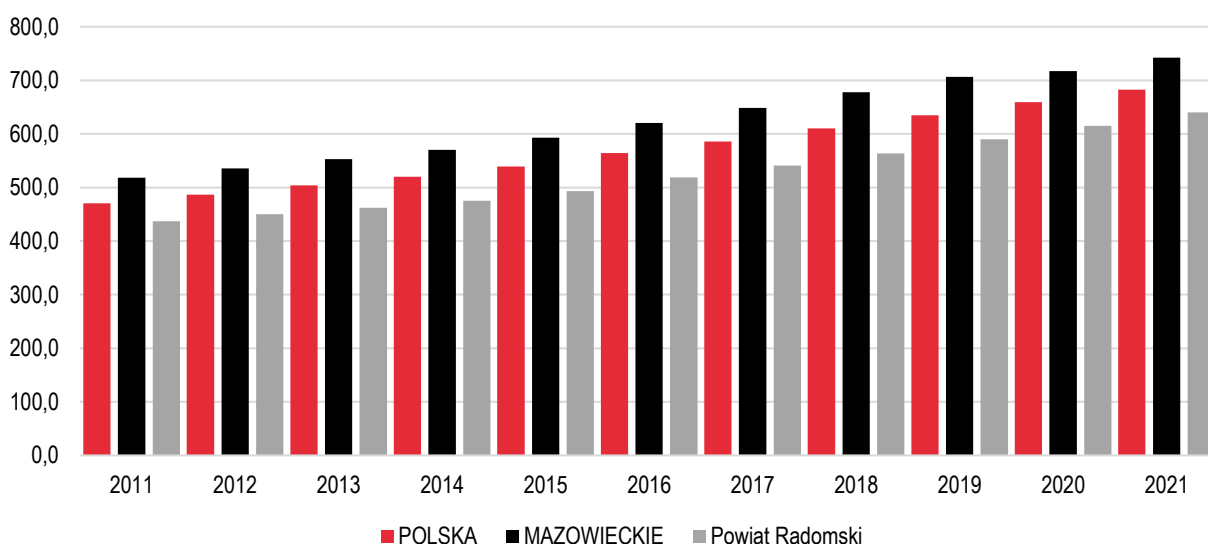
Wskaźnik motoryzacji obliczany jest jako stosunek liczby pojazdów do ogólnej liczby ludności w poszczególnych gminach w przeliczeniu na 1000 osób.

$$\text{wsk. motoryzacji} = \frac{\text{liczba pojazdów}}{\text{liczba ludności}} * 1000$$

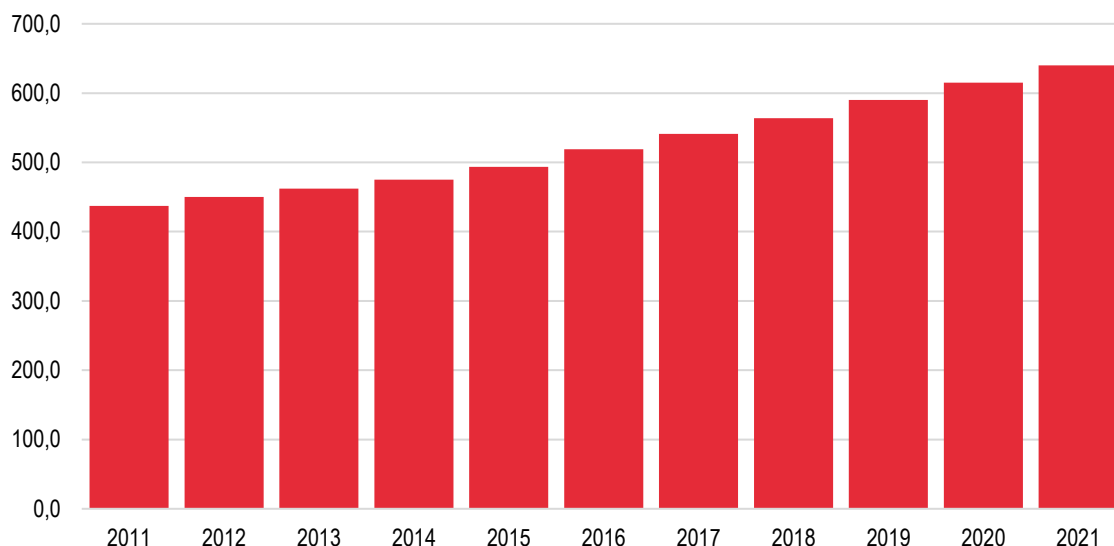
W każdym przeanalizowanym roku wartość wskaźnika motoryzacji w powiecie mazowieckim rosła, lecz plasowała się poniżej wskaźnika motoryzacji w województwie mazowieckim i dla całego kraju. Rosnący wskaźnik motoryzacji oznacza, że w Powiecie przybywa samochodów osobowych, które stanowią konkurencję dla transportu zbiorowego. Mieszkańcy Powiatu mają coraz łatwiejszy dostęp do komunikacji indywidualnej.

Wskaźnik motoryzacji określony na podstawie danych dotyczących liczby samochodów w Powiecie wynosił 462,2 samochodów na 1000 mieszkańców w 2013 roku, 563,9 w 2015 roku, a w 2021 wynosił już 639,9. Opisane powyżej zjawisko stanowi oczywiste wyzwanie dla transportu publicznego w Powiecie, ponieważ mobilność mieszkańców będzie wzrastać wraz z posiadaniem samochodu. Działania powinny być skierowane na poprawę jakości transportu publicznego, czyli nowy tabor, częstotliwość kursowania czy skomunikowanie z innymi środkami transportu, takimi jak pociąg czy autobusy dalekobieżne oraz na podniesienie atrakcyjności finansowej transportu publicznego, chociażby poprzez wprowadzenie kolejnych stref płatnego parkowania w całym centrum miasta.

Na poniższym wykresie przedstawiony został wskaźnik motoryzacji w Polsce, w województwie mazowieckim i Powiecie Radomskim.



Wykres 7. Wskaźnik liczby samochodów osobowych na 1000 ludności w Powiecie Radomskim, województwie mazowieckim i kraju
Źródło: opracowanie własne podstawie danych GUS.



Wykres 8. Wskaźnik liczby samochodów osobowych na 1000 ludności w Powiecie Radomskim

Źródło: opracowanie własne podstawie danych GUS.

2.2.2. Sieć kolejowa

Sieć kolejowa na terenie Powiatu Radomskiego łączy kilka istotnych ośrodków miejskich (Radom, Warszawa, Kraków, Łódź, Lublin).

Linie kolejowe przebiegające przez stację Radom:

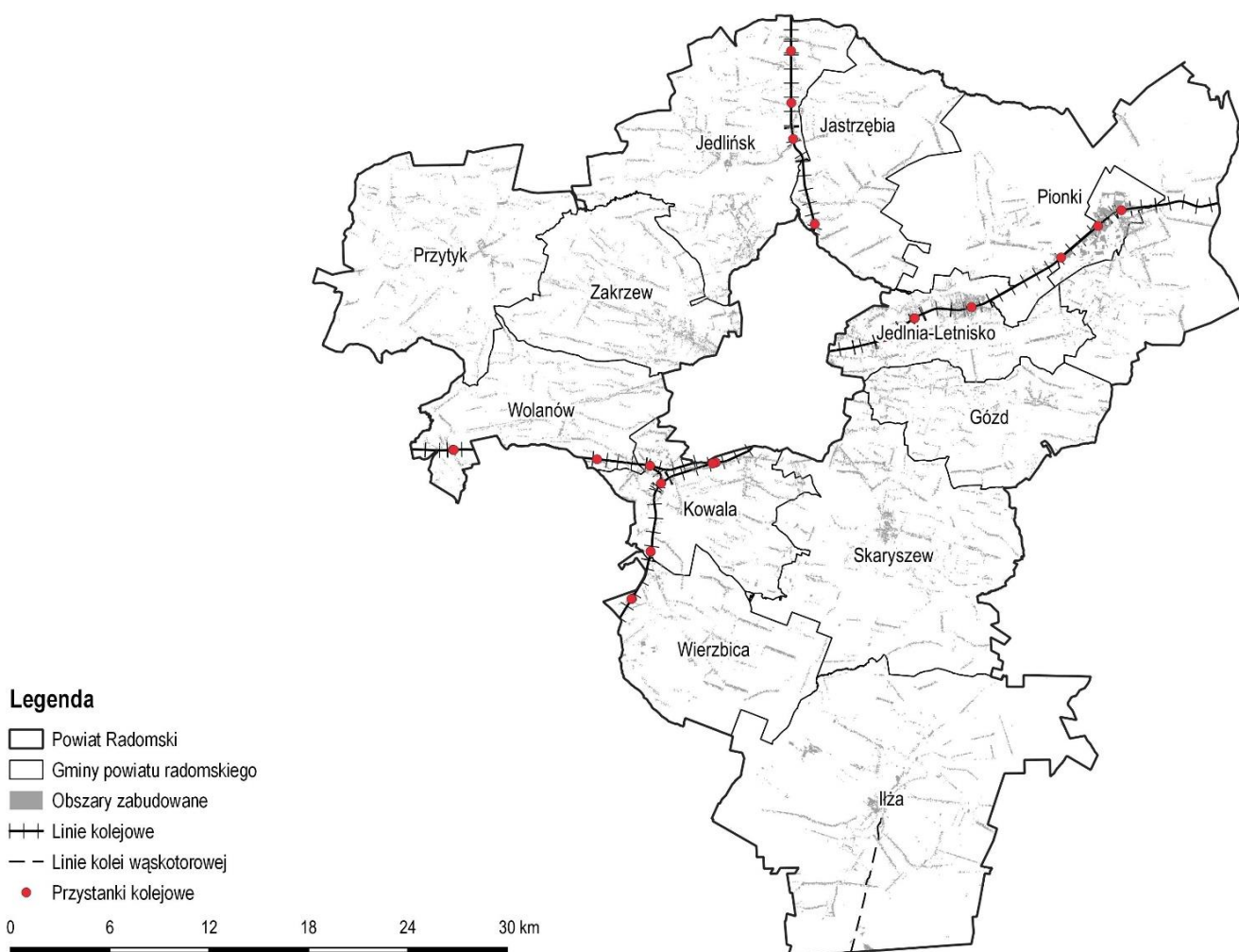
- linia nr 8 Warszawa Zachodnia – Radom Główny – Kraków Główny;
- linia nr 22 Tomaszów Mazowiecki – Radom Główny;
- linia nr 26 Łuków – Radom Główny.

W województwie mazowieckim gęstość linii kolejowych wynosi 4,8 km na 100 km² powierzchni ogólnej całego województwa, natomiast w przeliczeniu na liczbę mieszkańców województwo mazowieckie odnotowuje wskaźnik 3,1 km na 10 tysięcy ludności.

Na teren Powiatu Radomskiego wjeżdżają pociągi następujących przewoźników kolejowych:

1. PKP Intercity (IC);
2. Koleje Mazowieckie (KM).

Poniższa mapa przedstawia sieć kolejową na terenie Powiatu Radomskiego.



Rysunek 7. Sieć kolejowa na terenie Powiatu Radomskiego

Źródło: opracowanie własne.

2.2.3. Inwestycje infrastrukturalne

Powiat Radomski posiada sieć dróg odpowiednią do swoich potrzeb, niekiedy jednak będącą w nienajlepszej kondycji technicznej.

Poniżej omówiono najważniejsze inwestycje na drogach krajowych i wojewódzkich w obrębie Powiatu Radomskiego. W większości przypadków przyczynią się one przede wszystkim do skrócenia czasu przejazdami komunikacją autobusową.

Warto tutaj wskazać przede wszystkim na:

1) Rozbudowę obiektu mostowego przez rzekę Wiązownicę wraz z rozbudową drogi powiatowej od skrzyżowania z drogą powiatową 3334W do drogi gminnej 350913W – gmina Przytyk;

odcinek długości 2,1 km od skrzyżowania z drogą powiatową 3334W do drogi gminnej 350913W.

2) Przebudowę drogi powiatowej nr 3505W Jaszowice – Waclawów – Sławno – gmina Zakrzew;

odcinek długości 200 m od skrzyżowania z drogą powiatową nr 3503W do skrzyżowania z drogą gminną.

3) Przebudowę drogi powiatowej nr 3529W Kiedryn – Małęczyn – do drogi krajowej nr 9 – miasto Skaryszew;

odcinek długości 116 m w m. Skaryszew od skrzyżowania z drogą krajową nr 9 do skrzyżowania z drogą gminną (ul. Błonie).

4) Rozbudowę drogi powiatowej nr 3539W Radom – Gębarzów – Polany – gminy Kowala, Skaryszew i Wierzbica;

I etap – 450 m – złożono wniosek o dofinansowanie w ramach Instrumentu wsparcia zadań ważnych dla równomiernego rozwoju województwa mazowieckiego;

II etap – 7,29 km – planowane złożenie wniosku do kolejnej edycji Programu Inwestycji Strategicznych

5) Budowę drogi powiatowej nr 3561W Mniszek – Omięcin – Szydłowiec – gmina Wolanów;

odcinek gruntowy długości 314 m, odcinek łączący przebudowane w latach poprzednich odcinki drogi.

6) Rozbudowa drogi powiatowej nr 3570W Zakrzew – Wolanów – Augustów – gminy Wolanów, Zakrzew;

odcinek długości 4,25 km od skrzyżowania z drogą powiatową 3505W do skrzyżowania z drogą krajową nr 12 w m. Wolanów.

7) Rozbudowa drogi powiatowej nr 4010W Orońsko - Dąbrówka Zabłotnia - Ruda Mała - gmina Kowala;

odcinek długości 2,5 km, od granicy Powiatu do skrzyżowania z drogą powiatową 3557W.

Zadania inwestycyjne planowane do realizacji dla których opracowano dokumentację projektową:

1) 1115W Przytyk – Kożuchów – do drogi krajowej nr 48 – gmina Przytyk;

II etap rozbudowy drogi, odcinek długości 2,9 km od m. Studzienice do granicy Powiatu.

2) Zapewnienie spójności komunikacyjnej dróg powiatowych 1133W Stara Błotnica – Jedlanka oraz 3511W Urbanów – Jedlanka – gmina Jedlińsk;

rozbudowa odcinków dwóch dróg o łącznej długości 2,77 km,

1133W – od skrzyżowania z drogą gminną w m. Mokrosęk do skrzyżowania z drogą powiatową nr 3511W w m. Jedlanka,

3511W – od początku drogi do skrzyżowania z drogą gminną w m. Jedlanka

3) Przebudowa drogi powiatowej nr 3505W Jaszowice – Wacławów – Sławno – gmina Zakrzew;

II etap przebudowy na odcinku długości 1,95 km, od skrzyżowania z drogą gminną w m. Jaszowice

do skrzyżowania z drogą powiatową nr 3570W Zakrzew – Wolanów – Augustów.

4) Przebudowa drogi powiatowej 3508W Radom - Dąbrówka Podłężna polegającej na budowie chodnika – gmina Zakrzew;

odcinek długości 1,4 km w m. Dąbrówka Nagórna, od skrzyżowania z drogą gminną (ul. Kościelna) do skrzyżowania z drogą gminną (ul. Taczowska).

5) Rozbudowa drogi nr 3509W Zakrzew - Gulin – Wsola - Wojciechów – gmina Jastrzębia;

odcinek długości 1,9 km od m. Owadów do skrzyżowania z drogą powiatową nr 1715W Brzoza – Radom.

6) Rozbudowa drogi nr 3512W Urbanów – Star Zawady – Jedlińsk – gmina Jedlińsk;

cały odcinek drogi, długości 6,9 km, od skrzyżowania z drogą powiatową nr 3515W Jedlińsk – Bartodzieje – Łukawa – Głowaczów do granicy Powiatu.

7) Przebudowa drogi powiatowej nr 3524W Jedlnia Letnisko – Czarna – gmina Jedlnia – Letnisko;

odcinek długości 1,4 km, odcinek pozostały do przebudowy od skrzyżowania z drogą gminną w m. Słupica do szkoły w m. Słupica.

8) Rozbudowa drogi powiatowej 3530W Klwatka – Bogusławice – Skaryszew – miasto Skaryszew, ul. Bogusławska w Skaryszewie, odcinek długości 0,91 km, od skrzyżowania z drogą wojewódzką 733 do skrzyżowania z drogą gminną (ul. Błonie).

9) Rozbudowa drogi powiatowej nr 3545W Wierzbica – Polany – Krzyżanowice gmina Wierzbica i Iłża, dwa odcinki drogi:

– gmina Wierzbica – od skrzyżowania z drogą powiatową 3539W Radom – Gębarzów – Polany do końca zabudowy w m. Pomorzany

– gmina Iłża – od skrzyżowania z drogą gminną w kierunku Płudnic do skrzyżowania z drogą krajową nr 9 w m. Krzyżanowice.

10) Rozbudowa drogi powiatowej nr 3550W Iłża – Rybiczyna – Grabowiec – gmina Iłża;

cały odcinek drogi długości 7,2 km, odcinek od skrzyżowania z drogą krajową nr 9 do granicy Powiatu.

11) Rozbudowa drogi powiatowej nr 3560W Ruda Wielka – Dąbrówka Warszawska – gmina Wierzbica;

cały odcinek drogi, długości 4,4 km od skrzyżowania z drogą powiatową 3557W Kowala – Ruda Wielka – Wierzbica do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 744.

Zadania inwestycyjne planowane do realizacji dla których dokumentacja projektowa jest w trakcie opracowywania:

1) Rozbudowa drogi powiatowej nr 3518W Wola Goryńska – Stare Mąkosy – Jedlnia z rozbiórką istniejącego mostu i budową nowego obiektu mostowego na rzece Radomce w m. Mąkosy Stare;

odcinek długości 0,54 km, odcinek w obrębie obiektu mostowego łączący przebudowany odcinek drogi w m. Goryń z odcinkiem wyremontowanym za obiektem mostowym.

2) Rozbudowa drogi powiatowej nr 3523W Jedlnia - Sokoły – miasto Pionki;

odcinek drogi długości 2,9 km, ul. Radomska wraz z odcinkiem ul. Jana Pawła II długości ok. 120 m, od przejazdu kolejowego do przejścia dla pieszych w ul. Jana Pawła II (skrzyżowanie z ul. Pl. Konstytucji 3 Maja).

3) Rozbudowa drogi powiatowej nr 3540W Parznice – Skaryszew – gmina Skaryszew;

odcinek długości 6,2 km, odcinek od skrzyżowania z drogą powiatową nr 3539W w m. Gębarzów do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 733.

4) Budowa obiektu mostowego na rzece Iłżance wraz z budową drogi powiatowej nr 3554W gr. woj. - Seredzice – Iłża – gmina Iłża;

odcinek długości 2,5 km przez las, od granicy powiatu do pierwszych zabudowań położonych przy bitumicznym odcinku drogi.

5) Rozbudowa drogi powiatowej nr 3556W Wierzbica – Zbijów;

cały odcinek drogi długości 3,7 km, od granicy Powiatu do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 744 w m. Wierzbica do granicy Powiatu.

6) Rozbudowa drogi powiatowej 3564W Radom - Augustów - Kowala – Parznice.

Zadania inwestycyjne planowane do realizacji dla których dokumentacja projektowa jest planowana do zlecenia:

1) Rozbudowa drogi powiatowej 3554W gr. woj. - Seredzice – Iłża;

odcinek długości ok. 600 m, odcinek od drogi gminnej do obwodnicy Iłży.

2) Przebudowa drogi powiatowej nr 3553W Jasieniec Iłżecki Górny – Pastwiska polegającej na budowie chodnika;

odcinek długości ok. 1,9 km, przez m. Jasieniec Iłżecki Nowy.

Inwestycje kolejowe

Radom znalazł się na trasie przebiegu planowanej „szóstej szprychy” z Centralnego Portu Komunikacyjnego w kierunku Stalowej Woli i Sanoka. Inwestycja wiązać się będzie również z budową nowej linii kolejowej biegnącej z Radomia, przez Iłżę, Kunów do Ostrowca Świętokrzyskiego. Nowa trasa kolejowa, zgodnie z obecnymi planami będzie miała długość 256 km nowych linii i 269 linii zmodernizowanych. Nowa linia kolejowa umożliwi komunikację z Warszawy do Radomia w ciągu 1h, co w porównaniu do stanu obecnego oznacza oszczędność 59 minut.



Rysunek 8. Przebieg planowanej „szóstej szprychy” Centralnego Portu Komunikacyjnego

Źródło: <https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/10-szprych-do-lotniska-program-kolejowy-cpk> [dostęp: 6.06.2023 r.].

2.2.4. Infrastruktura przystankowa

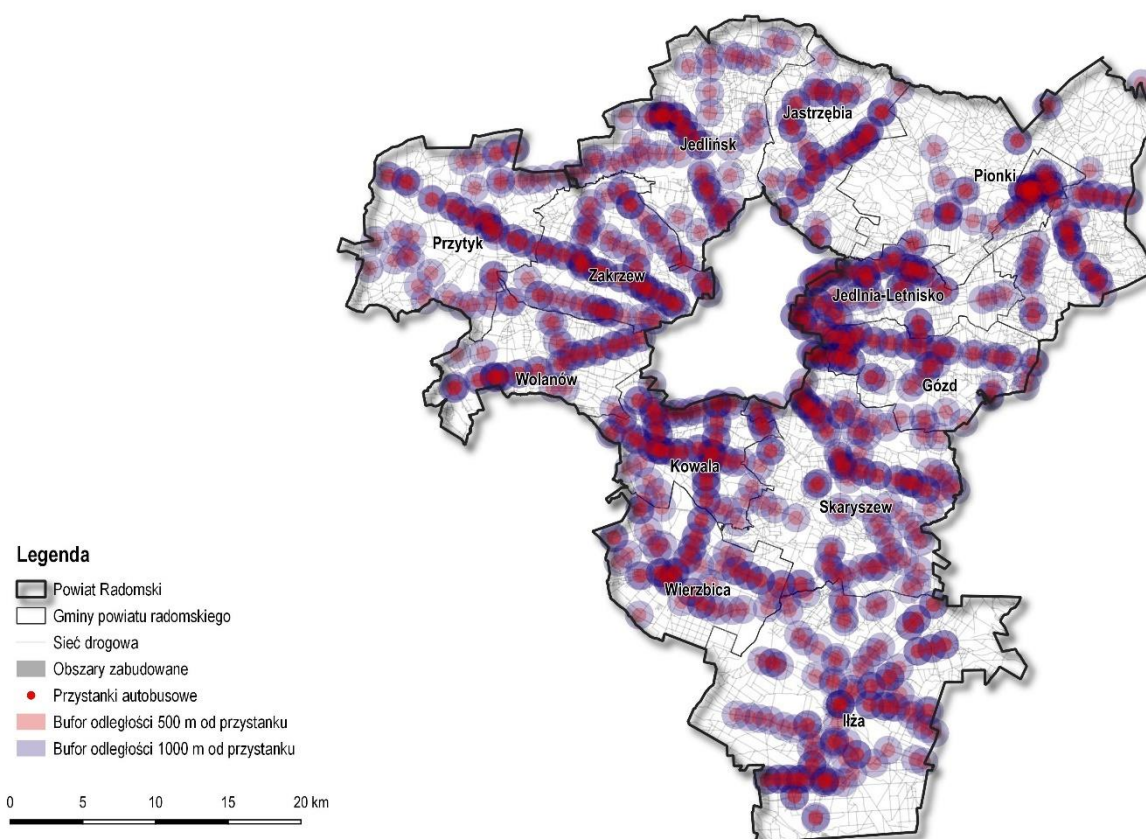
Na podstawie przepisów zawartych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnianie przystanków komunikacyjnych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

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

Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

Sieć przystanków autobusowych zlokalizowanych na terenie Powiatu Radomskiego pokrywa w dobrym stopniu obszary zainwestowane, szczególnie o wysokiej gęstości zaludnienia.

Wykaz przystanków przy drogach powiatowych na terenie powiatu radomskiego, ujęty w uchwale Rady Powiatu w Radomiu nr 370/XXXIII/2021 z dnia 23 sierpnia 2021 r. znajduje się w załączniku nr 2 do niniejszego dokumentu.



Rysunek 9. Izochrony dostępności do przystanków w autobusowych w gminach Powiatu Radomskiego. Izochrona 500m i 1000m
Źródło: opracowanie własne.

2.3. Informacje o gminach objętych Planem transportowym⁴

2.3.1. Gmina Gózd

A. Informacje ogólne

Poniższa mapa ukazuje położenie gminy Gózd na tle Powiatu Radomskiego.



Rysunek 10. Położenie gminy Gózd

Źródło: opracowanie własne.

Gmina Gózd stanowi jednostkę typowo wiejską, która swoim zasięgiem obejmuje 20 sołectw. Położona jest na terenie Równiny Radomskiej w obrębie Wzniesień Południowo-Mazowieckich, we wschodniej części Powiatu Radomskiego. Jej powierzchnia rozciąga się 15 km na długości geograficznej z zachodu na wschód oraz na 8 km szerokości geograficznej północnej.

Gminami ościennymi są: od południa Skaryszew, od północy Jedlnia-Letnisko, a od wschodu Pionki i Tczów. Zachodnia granica jest dzielona z miastem Radomiem.

Przez teren gminy płyną dwie rzeki: Pacynka wraz z Gzówką i Modrzejowianka (dopływ Iłżanki). W gminie istnieje również 18 zbiorników retencyjnych w postaci stawów i sadzawek o łącznej powierzchni 4,71 ha i pojemności 52,8 tys. m³.

Z racji, że gmina znajduje się w bliskim sąsiedztwie Puszczy Kozienickiej, jej granice obejmują 1274,66 ha otuliny Kozienickiego Parku Krajobrazowego. Jednak jak do tej pory władze nie utworzyły tam żadnego rezerwatu przyrody, brak też użytków ekologicznych. W najbliższym czasie planuje się wyodrębnienie dwóch rezerwatów na terenie lasów państwowych.

Gmina Gózd plasuje się w grupie małych obszarowo jednostek, której zamieszczony poniżej bilans terenów jasno wskazuje na specyfikę rolniczą.

Dysponowanie tak zdecydowanym arealem użytków rolnych (6 598 ha) stwarza dogodne warunki do prowadzenia działalności rolniczej i przemysłu rolno-spożywczego oraz przetwórczego. Na terenie gminy działa kilka zakładów obsługujących rolnictwo takich jak: mieszalnia pasz w Klwatce, masarnia w Niemianowicach i piekarnia w Małęczynie. Niemniej, nadal istnieje zapotrzebowanie na działalność w zakresie skupu żywca, dostawy i sprzedaży środków do uprawy i ochrony roślin oraz zaopatrzenie w podstawowe narzędzia i sprzęt rolniczy.

Mimo, iż rolnictwo w gminie Gózd jest główną gałęzią gospodarki, zainteresowanie nim stopniowo spada ze względu na niską rentowność gospodarstw. Wprawdzie pozostanie ono jeszcze przez dłuższy czas podstawowym działem, który będzie decydował o rozwoju społeczno-ekonomicznym gminy, ale tendencja do rozpoczynania działalności pozarolniczej jest już trwale zaszczipiona w mentalności najmłodszych pokoleń rolników.

Podlegająca ciągłym zmianom struktura gospodarcza powoduje formowanie się nowych jednostek w sektorze prywatnym. Dominującym rodzajem działalności jest budownictwo stanowiące aż 32,66% ogółu podmiotów. Świadczeniem usług zajmuje się nieco ponad 26 % przedsiębiorstw, a najmniejszy udział w strukturze przedsiębiorstw prywatnych mają podmioty: składy opału, pasz, złomu oraz stacje paliw i gazu.

⁴ Charakterystyka gmin na podstawie zapisów „Planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Powiatu Radomskiego (Plan Transportowy) z 2013r.

Statystyki z ostatnich pięciu lat ilustrują niewielki wzrost liczby ludność. Od 2017 roku liczba ludności na terenie gminy Gózd wzrosła o 6,60% (405 mieszkańców). Stan ludności gminy wynosi 9 201 mieszkańców (stan na 2021 rok), co w klasyfikacji powiatowej uwzględniającej liczbę ludności daje gminie Gózd odległe 10 miejsce.

Średnia gęstość zaludnienia w gminie wynosi około 118 osób/km². Dla porównania wskaźnik ten dla Powiatu Radomskiego wynosi około 99 os./km², a dla województwa mazowieckiego – około 155 os./km².

Tabela 4. Struktura demograficzna gminy Gózd w latach 2017-2021

Rok	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety	W wieku:		
				Przedprodukcyjny	Produkcyjny	Poprodukcyjny
2017	8796	4460	4336	1970	5639	1187
2018	8913	4507	4406	7998	5690	1225
2019	8978	4544	4434	2003	5706	1269
2020	9162	4611	4551	2160	5641	1361
2021	9201	4623	4578	2182	5630	1389

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tabela 5. Ruch naturalny ludności w 2021 r.

Wyszczególnienie	Urodzenia żywe	Zgony	Przyrost naturalny	Saldo migracji ogółem
Gmina Gózd	97	87	10	37

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Na stan i podstawę rozwoju ludności w gminie Gózd istotny wpływ mają dwa inne czynniki: przyrost naturalny i migracje. Migracje, przede wszystkim wewnątrz gminy i Powiatu Radomskiego, modyfikują oddziaływanie przyrostu naturalnego na liczbę ludności, a także wpływają na rozmieszczenie w układzie miasto – wieś. W przypadku gminy Gózd wpływ ten nie jest zbyt silny, gdyż i poziom migracji jest niski.

Poniższa przedstawiono wybrane przedsiębiorstwa mające siedzibę na terenie gminy.

- "MARK" - Zakład przetwórstwa rybnego;
- "AGATA" - Zakład produkcji systemów odwadniających;
- PIEKARNIA - produkcja i sprzedaż pieczywa tradycyjnego;
- "SKÓREX" - produkcja skór i wyrobów ze skóry;
- "RENOMA".

W tabeli podsumowano cechy geograficzne i komunikacyjne gminy.

Tabela 6. Charakterystyka gminy Gózd

Siedziba władz gminy:		Gózd	
		% Powiatu / w Powiecie	% województwa / w województwie
Powierzchnia (ha)	78	5,1 %	0,22 %
Ludność	9201	6,08 %	0,17 %
Gęstość zaludnienia	118 os/km ²	99 os/km ²	155 os/km ²

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tabela 7. Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy

Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy	Miejscowość
Przedszkola	Samorządowe przedszkole w Goździe
Szkoły podstawowe i gimnazja	1. Zespół Szkół w Goździe – w jego skład wchodzi PSP i PG oraz samorządowe przedszkole, 2. Zespół Szkół w Kuczkach-Kolonii – w jego skład wchodzi PSP i PG, 3. Zespół Szkół Ogólnokształcących w Małęczynie – w jego skład wchodzi PSP i PG, 4. PSP w Podgórzu, 5. PSP w Kłwatce, 6. PSP w Kłonówku.
Szkoły średnie (licea, technika), placówki inne	Uczniowie dojeżdżają do szkół w Radomiu i Zwoleniu
Właściwość sądowa	Sąd Rejonowy w Kozienicach Sąd Okręgowy w Radomiu Sąd Apelacyjny w Lublinie
Właściwość prokuratury	Prokuratura Rejonowa w Zwoleniu Prokuratura Okręgowa w Radomiu Prokuratura Apelacyjna w Lublinie
Wydział Ksiąg Wieczystych	Sąd Rejonowy w Zwoleniu
Poczta	26-634 Gózd
Policja	Skaryszew
Ośrodek zdrowia / Lekarz pierwszego kontaktu	SPZOZ: Gózd
Pogotowie Ratunkowe	Radom

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

B. Infrastruktura i komunikacja drogowa

Poniżej wymieniono drogi, które przechodzą przez teren gminy; w nawiasie podano liczbę przystanków autobusowych zlokalizowanych przy drogach (łącznie na terenie gminy znajduje się 66 przystanków):

- Krajowe – 18 przyst.
- Wojewódzkie – 0 przyst.
- Powiatowe – 35 przyst.
- Gminne – 13 przyst.

W celu finansowania wjazdu autobusów komunikacji miejskiej w Radomiu (linia 24) na teren gminy zostało podpisane, podobnie jak w innych gminach Porozumienie w sprawie powierzenia Gminie Miasta Radomia zadania polegającego na organizacji przewozów w komunikacji miejskiej na liniach komunikacyjnych.

Rada Gminy Gózd podjęła uchwałę Nr VI/29/2015 z dnia 9 marca 2015 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych udostępnionych dla operatorów i przewoźników, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Gózd, warunków i zasad korzystania z tych obiektów, oraz ustalenia stawek opłat za korzystanie z nich.

Na terenie gminy kursują następujące autobusy:

Tabela 8. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Gózd

Organ wydający	Przewoźnik/Operator	Trasa
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Artur Figarski Usługi Transportowe OK. – BUS	Radom – Gózd – Zwoleń
Marszałek Województwa Mazowieckiego	M.B.Bus Mirosław Buszkiewicz	Lipsko – Gózd – Radom
Prezydent Miasta Radomia	Mar-Trans Marcin Pastuszka	Radom – Kuczki – Kłonówek
Prezydent Miasta Radomia	Mar-Trans Marcin Pastuszka	Podgóra – Gózd – Radom
Prezydent Miasta Radomia	Mar-Trans Marcin Pastuszka	Kłonówek – Kuczki – Radom
Prezydent Miasta Radomia	Mar-Trans Marcin Pastuszka	Kuczki – Radom – Kuczki
Starosta Powiatu Lipskiego	M.B.Bus Mirosław Buszkiewicz	Lipsko – Gózd – Radom
Prezydent Miasta Radomia	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Radomiu spółka z o.o.	Radom – Janów – Małęczyn Stary – Małęczyn Nowy / Grzmucin (linia 24)

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <https://mzdik.pl/index.php?id=190%20%20%20%20+%20plik%20%22za%201%22> [dostęp: 8.05.2023 r.].

C. Infrastruktura kolejowa

Przez teren gminy Gózd nie przechodzi żadna linia kolejowa.

D. Linie użyteczności publicznej

Jako linie użyteczności publicznej władze gminy wskazują sieć istniejących dróg powiatowych:

- trasa obecnej linii miejskiej nr 24, przedłużona o miejscowości: Kuczki, Wojsławice, Kłonówek, Kłonów;
- ciąg drogi krajowej nr 44: Radom – Zwoleń – Puławy – Lublin.

2.3.2. Gmina Iłża

A. Informacje ogólne

Poniższa mapa ukazuje położenie gminy Iłża na tle Powiatu Radomskiego.



Rysunek 11. Położenie gminy Iłża

Źródło: opracowanie własne.

Gmina Iłża jest jedną z dwóch (obok gminy Skaryszew) jednostek administracyjnych o charakterze miejsko-wiejskim. Jako najbardziej wysunięta na południe Powiatu gmina, obejmuje swym zasięgiem terytorialnym 34 miejscowości, w tym 31 sołectw. Obszar Miasta i Gminy Iłża zlokalizowany jest na pograniczu dwóch mezoregionów: Niziny Mazowieckiej oraz Wyżyny Kielecko-Sandomierskiej. Z tego też względu krajobraz gminy jest dość urozmaicony. W południowej części zauważalne jest ukształtowanie terenu charakterystyczne dla Gór Świętokrzyskich, natomiast płaska rzeźba północy jest domeną Niziny Mazowieckiej. Prawie cała gmina leży w dorzeczu Iłżanki, do której wpadają mniejsze rzeki jak: Modrzejowica, Małyszyniec, Błazinka. Iłża to jedno z najstarszych i najbardziej malowniczych miast Powiatu Radomskiego. Leży u stóp wzgórza, na którym zachowały się ruiny średniowiecznego zamku pochodzącego z pierwszej połowy XIV wieku. W czasach swojej świetności budowla stanowiła rezydencję biskupów krakowskich. Obecnie obiekt jest udostępniany zwiedzającym. Poza tym, każdego roku odbywa się tam turniej rycerski o zasięgu

ogólnopolskim. Do grupy obiektów atrakcyjnych turystycznie zaliczyć też trzeba znajdujące się w Marculach Arboretum, czyli specjalistyczny ogród botaniczny o powierzchni ponad 6 ha. Co ciekawe, dotrzeć tam można zabytkową kolejką wąskotorową, która została uruchomiona dla potrzeb turystów. Biorąc pod uwagę rozmiar gminy, sięgający 25582 ha, jest to największa jednostka w Powiecie Radomskim. Zajmuje ona aż 17% jego całkowitej powierzchni.

Jest to teren typowo rolniczy. Najczęściej spotykanym modelem są gospodarstwa zajmujące powierzchnię od 5 do 7 hektarów. Natomiast bardzo mały procent stanowią wielko powierzchniowe, nowoczesne gospodarstwa nastawione na określoną produkcję. Powodem takiego stanu rzeczy jest zapewne słaba jakość gleb, wśród których przeważa V klasa bonitacyjna. Dlatego też działalność rolnicza ogranicza się do uprawy mało wymagających roślin, takich jak zboża i ziemniaki.

Lasy (w większości państwowe) i tereny zadrzewione zajmują 39% gminy. Jest to znacznie więcej niż średnia lesistość regionu radomskiego, która wynosi 22,4% oraz więcej od średniej lesistości Polski wynoszącej 28%. Ponadto, na przestrzeni kilkudziesięciu lat udało się zlokalizować na terenie gminy bogate złoża kilku surowców naturalnych, głównie fosforytów, wapieni, margli, pisaków ze żwirem, glin zwałowych, torfów oraz piasków żelazistych. Obecnie eksploatuje się złoża wapieni i margli w kopalni „Iłża-Błazyny” z przeznaczeniem na produkcję wapna nawozowego. W okolicach Krzyżanowic znajduje się złożo jurajskich wapieni i margli, możliwych do wykorzystania w przemyśle cementowym. Złoża fosforytów „Iłża-Łączany”, „Iłża-Walentynów”, „Iłża-Krzyżanowice” i „Iłża-Chwałowice” wymagają dokładniejszego rozpoznania. Na potrzeby lokalne prowadzi się eksploatację piasków i żwirów, które najobficiej występują w okolicy Alojzowa, Jedlanki Starej i Krzyżanowic. Kondycja gospodarcza gminy w dużej mierze opiera się również na funkcjonujących w jej obrębie podmiotach gospodarczych, tak sektora publicznego jak i prywatnego. Analizując aspekt aktywności gospodarczej mieszkańców gminy

nietrudno zauważyć pewne prawidłowości typowe dla największych ośrodków gminnych, takich jak Iłża, Pionki czy Skaryszew. W miejscowościach tych tradycyjnie skupiają się wszelkie formy działalności gospodarczej. W Iłży największą rolę odgrywa gałąź usługowa, a trochę mniejszą handlowa. Istnieje też kilka zakładów przemysłowych o zasięgu lokalnym, jednak zdecydowaną większość stanowią małe i średnie przedsiębiorstwa. Gmina Iłża jest prawie najliczniejszą

jednostką spośród wszystkich 13 w Powiecie. Jedynie miasto Pionki, ze zrozumiałych względów przoduje w statystykach liczby ludności. Gęstość zaludnienia w gminie wynosi 42 os./km². Ciekawym zjawiskiem jest wskaźnik ludności w wieku produkcyjnym, który w ostatnich dwóch latach drastycznie się skurczył. Rezultatem może być ujemny przyrost naturalny w latach poprzedzających spadek.

Tabela 9. Struktura demograficzna gminy Iłża w latach 2017-2021

Rok	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety	W wieku:		
				Przedprodukcyjny	Produkcyjny	Poprodukcyjny
2017	14860	7315	7545	2571	8953	3336
2018	14743	7249	7494	2540	8790	3413
2019	14656	7212	7444	2519	8646	3491
2020	14090	6916	7174	2485	8043	3562
2021	13875	6803	7072	2434	7870	3571

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Jako jedna z niewielu gmin, Iłża posiada zarówno ujemny przyrost naturalny, jak i ujemne saldo migracji, co do pewnego stopnia przekłada się na poziom liczby ludności.

Tabela 10. Ruch naturalny ludności w 2021 r.

Wyszczególnienie	Urodzenia żywe	Zgony	Przyrost naturalny	Saldo migracji ogółem
Gmina Gózd	97	233	-136	-67

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Poniższa przedstawiono wybrane przedsiębiorstwa mające siedzibę na terenie gminy.

- "KAJMEX 2" Stolarnia (Iłża);
- "KAJMEX 2" Tartak (Krzyżanowice /k. Iłży);
- P.P.H.U. " GUSTAW " Halina Góralska (Iłża);
- Gminna Spółdzielnia SAMOPOMOC CHŁOPSKA (Iłża).

W tabeli podsumowano cechy geograficzne i komunikacyjne gminy.

Tabela 11. Charakterystyka gminy Ilża

Siedziba władz gminy:		Ilża	
		% Powiatu / w Powiecie	% województwa / w województwie
Powierzchnia (ha)	256	16,73 %	0,72 %
Ludność	9698	6,41 %	0,18 %
Gęstość zaludnienia	42 os/km ²	99 os/km ²	155 os/km ²

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tabela 12. Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy Ilża

Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy	Miejscowość
Przedszkola	Samorządowe Przedszkole w Ilży
Szkoły podstawowe i gimnazja	1. PSP w Ilży, 2. PSP w Jasieńcu Ilżeckim, 3. PSP w Seredzicach, 4. PSP w Błazinach Dolnych, 5. PSP w Pakosławiu, 6. PSP Stowarzyszenia Rozwoju Wsi Alojzów i Okolic, 7. PSP Stowarzyszenia Rozwoju Wsi Krzyżanowice i Okolic, 8. PSP Stowarzyszenia Rozwoju Wsi Maziarze Stare i Okolic 9. PGG w Ilży
Szkoły średnie (licea, technika), placówki inne	1. LO w Ilży, 2. Zespół Szkół Ponadpodstawowych w Ilży: Technikum mechaniczne, elektroniczne, handlowe, informatyczne, pojazdów samochodowych; Zasadnicza Szkoła Zawodowa, Liceum Profilowane, 3. Zespół Szkół i Placówek w Chwałowicach: 4. Powiatowy Instytut Kultury z siedzibą w Ilży, 5. Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Ilży, 6. Dom Matki i Dziecka im. Jana Pawła II w Jasieńcu Ilżeckim Dolnym, 7. Dom Pomocy Społecznej w Jedlance, 8. Dom Pomocy Społecznej w Krzyżanowicach.
Właściwość sądowa	Sąd Rejonowy w Kozienicach, Wydział Zamiejscowy w Lipsku. Sąd Okręgowy w Radomiu Sąd Apelacyjny w Lublinie
Właściwość prokuratury	Prokuratura Rejonowa w Lipsku Prokuratura Okręgowa w Radomiu Prokuratura Apelacyjna w Lublinie
Wydział Ksiąg Wieczystych	Sąd Rejonowy w Kozienicach, Wydział Zamiejscowy w Lipsku
Poczta	27-100 Ilża
Policja	Ilża

Ośrodek zdrowia / Lekarz pierwszego kontaktu	GSPZPOZ: Ilża, PPOZ: Jasieniec Ilżecki (filia GSPZPOZ w Ilży), SPZZOZ – Szpital w Ilży (oddział chirurgiczny ogólny, chorób wewnętrznych, ginekologiczny i położnictwa z opieką nad noworodkiem, opieki medycznej, pediatrii, anestezjologii i intensywnej terapii, zakład opiekuńczo leczniczy).
Pogotowie Ratunkowe	Radom

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

B. Infrastruktura i komunikacja drogowa

Poniżej wymieniono drogi, które przechodzą przez teren gminy; w nawiasie podano liczbę przystanków autobusowych zlokalizowanych przy drogach (łącznie na terenie gminy znajdują się 165 przystanków):

- Krajowe – 16 przyst.
- Wojewódzkie – 8 przyst.
- Powiatowe – 102 przyst.
- Gminne – 39 przyst.

Miasto i Gmina Ilża podjęła Uchwałę Nr XLIII/305/2021 z dnia 29.10.2021 r. w sprawie wprowadzenia zmian w uchwale nr XXIX/172/16 z dnia 21 grudnia 2016 r. dotyczącej określenia dworca i przystanków komunikacyjnych, warunków i zasad korzystania oraz ustalenia stawek opłat za korzystanie z dworca i przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Ilża.

Na terenie gminy kursują następujące autobusy:

Tabela 13. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Ilża

Organ wydający	Przewoźnik/Operator	Trasa
Prezydent Miasta Radomia	PRZEWOZY MINI BUSEM - DARIUSZ SZYMKIEWICZ	Radom - Skaryszew - Ilża (linia I)
Starosta Powiatu Lipskiego	PKS OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI - SPÓŁKA AKCYJNA W RESTRUKTURYZACJI	Radom - Skaryszew - Ilża – Lipsko
Starosta Powiatu Lipskiego	PKS OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI - SPÓŁKA AKCYJNA	Lipsko- Ilża przez Jawor Solecki
Prezydent Miasta Radomia	Przewóz Osób Robert Opara	Makowiec – Radom
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Dariusz Pisarek	Ilża – Pawliczka – Prędocin – Ilża
Marszałek Województwa Mazowieckiego	DVL Łukasz Opara	Pawliczka – Rzecznów – Prędocin – Ilża
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Siebuła Andrzej Przewozy Autokarowe	Lipsko – Zofiówka – Aleksandrów – Jawor Solecki – Pawliczka – Piłatka – Ilża
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Pisarek Dariusz „DARKOM”	Ilża – Błaziny Dolna – Koszary – Patwiska – Małaszyn Górny - Starachowice
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS Staszów	Staszów – Ilża – Radom - Warszawa
Marszałek Województwa Mazowieckiego	P.H.U. TRANSIFY Kamila Więclaw	Warszawa – Radom – Ilża – Sandomierz – Stalowa Wola – Leżajsk

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <https://mzdlk.pl/index.php?id=190%20%20%20+%20plik%20%22za%201%22> [dostęp: 8.05.2023 r.] oraz danych będących w zasobach Powiatu Radomskiego.

C. Infrastruktura kolejowa

Przez teren gminy Iłża nie przechodzi żadna osobowa linia kolejowa. Na terenie tejże gminy znajduje się zakład metalurgiczny Zębiec, do którego od południa

doprowadzona jest towarowa linia kolejowa. Na wspomnianej linii nie odbywa się na niej żaden ruch pasażerski.

D. Linie użyteczności publicznej

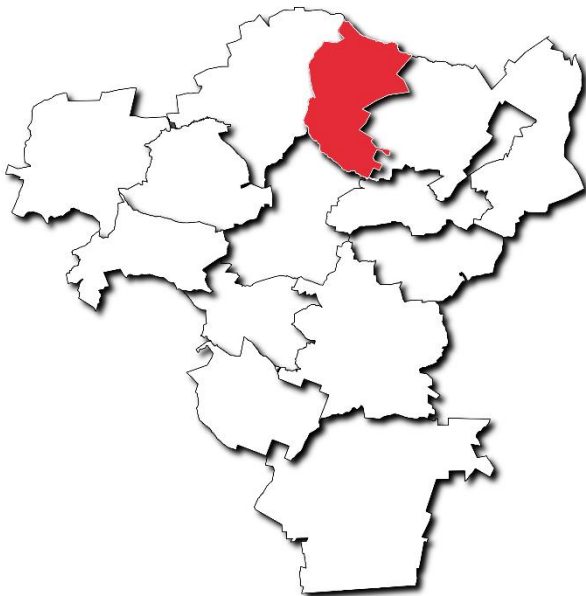
Jako linie użyteczności publicznej władze gminy Iłża wskazują następującą sieć połączeń:

- Iłża – Radom;
- Iłża – Lipsko; dwie różne trasy autobusów: przez Ciepiałów i Piłatkę;
- Iłża – Starachowice; trzy różne trasy autobusów: przez Lubienię, Małyszyn i Mirzec;
- Iłża – Antoniów – Ciepiałów;
- Iłża – Pakosław – Osiny;
- Iłża – Seredzice;
- Iłża – Walentynów – Kajetanów – Skaryszew;
- Iłża – Jedlanka – Skaryszew;
- Iłża – Grabowiec – Sienna – Ostrowiec.

2.3.3. Gmina Jastrzębia

A. Informacje ogólne

Poniższa mapa ukazuje położenie gminy Jastrzębia na tle Powiatu Radomskiego.



Rysunek 12. Położenie gminy Jastrzębia

Źródło: opracowanie własne.

Gmina Jastrzębia położona jest w bezpośrednim sąsiedztwie miasta Radomia, z którym graniczy od południowego wschodu. Przyległe jednostki administracyjne to: od zachodu Gmina Jedlińsk; od północy Gmina Głowaczów; od wschodu Gmina Pionki i od południa Gmina Jedlnia Letnisko.

Swym zasięgiem obejmuje ona 19 miejscowości, z których każda jest jednocześnie sołectwem.

Poprzez równinny teren gminy, na którym występują liczne, przeważnie zalesione wydmy, przepływa rzeka Radomka, biegnąca w kierunku północno-zachodnim w okolicach wsi Goryń i Bartodzieje. Ponadto sieć rzeczną dopełniają niewielkie dopływy Radomki: Leniwa, Jastrzębianka, Łukawka oraz Mleczna z Pacynką.

Na obszarze gminy istnieją udokumentowane złoża surowców mineralnych, takich jak: węgiel brunatny: Owadów, Goryń i Wola Owadowska kruszywo naturalne: Lesiów, Jaroszowa Góra, Kolonia Goryń,

Owadów oraz Wojciechów surowce ilaste: niewielkie ilości w rejonie Gorynia i Brodów

Określone są one jako potencjalnie użyteczne w przemyśle energetycznym i budownictwie. Jednak w związku z tym, iż większa ich część znajduje się w strefie ochronnej Kozienickiego Parku Krajobrazowego surowce nie są obecnie eksploatowane.

Jak każda gmina wiejska w regionie, tak i gmina Jastrzębia cechuje się zaangażowaniem w produkcję rolniczą, która w tym przypadku jest jej wiodącą funkcją. Zasoby ziemi użytkowanej rolniczo stanowią około 80% całej powierzchni gminy (8976 ha) i decydują o kierunku jej gospodarczego rozwoju.

Bliskie sąsiedztwo aglomeracji radomskiej stwarza miejsce zbytu lokalnych produktów wytwarzanych przez rolników. Mimo to, możliwości pokrycia zapotrzebowania na nie są niedostatecznie duże, gdyż w gminie istnieją tylko nieliczne zakłady przetwórstwa rolno-spożywczego. Poprzez znaczne rozdrobnienie powierzchni uprawnych gospodarstwa mają charakter raczej rodzinny, o średnim areale od 2 do 5 ha. W rezultacie, często trudne, a wręcz niemożliwe jest zapewnienie ciągłego dochodu wyłącznie z uprawy ziemi i hodowli zwierząt.

Według danych na rok 2021 na terenie gminy Jastrzębia zarejestrowano 562 podmiotów gospodarczych, w tym w poszczególnych sektorach: przemysłowym i budowlanym: 203, natomiast w sektorze rolniczym: 17.

Większość przedsiębiorstw działa na niewielką skalę zatrudniając zwykle tylko kilku pracowników.

Procesy demograficzne zachodzą na tym terenie adekwatnie do procesów w całym Powiecie, tj. obserwuje się spadek liczby mieszkańców oraz ujemną wartość przyrostu naturalnego. Względna równowaga w strukturze płci nie odbiega normą od innych gmin w Powiecie.

Gęstość zaludnienia wynosi 79 osób/km² - jest to wartość niższa od średniej dla całego Powiatu.

Tabela 14. Struktura demograficzna gminy Jastrzębia w latach 2017-2021

Rok	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety	W wieku:		
				Przedprodukcyjny	Produkcyjny	Poprodukcyjny
2017	7005	3551	3454	1521	4370	1114
2018	7000	3543	3457	1515	4339	1146
2019	6996	3548	3448	1495	4301	1200
2020	7155	3613	3542	1615	4262	1278
2021	7130	3603	3527	1629	4235	1266

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W związku z ujemnym wskaźnikiem przyrostu naturalnego nie należy się spodziewać znacznego skoku liczby ludności w najbliższych kilku latach.

Tabela 15. Ruch naturalny ludności w 2021 r.

Wyszczególnienie	Urodzenia żywe	Zgony	Przyrost naturalny	Saldo migracji ogółem
Gmina Jastrzębia	74	102	-28	2

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Poniższa przedstawiono wybrane przedsiębiorstwa mające siedzibę na terenie gminy.

W tabeli podsumowano cechy geograficzne i komunikacyjne gminy.

- "Export-Import" Zakład Stolarski (Dąbrowa Kozłowska);
- Masarnia Sławomir Sygocki (Dąbrowa Jastrzębska);
- P.P.H.U. " SAŁEXPOL" Paweł Sałkiewicz (Owadów);
- Zakład Mechaniczno – Odlewniczy Józef Brzeziński (Owadów).

Tabela 16. Charakterystyka gminy Jastrzębia

Siedziba władz gminy:		Jastrzębia	
		% Powiatu / w Powiecie	% województwa / w województwie
Powierzchnia (ha)	90	5,88%	0,25 %
Ludność	7130	4,72 %	0,13 %
Gęstość zaludnienia	79 os/km ²	99 os/km ²	155 os/km ²

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tabela 17. Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy Jastrzębia

Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy	Miejscowość
Przedszkola	Publiczne samorządowe przedszkole w Jastrzębi
Szkoły podstawowe i gimnazja	1. PSP w Bartodziejach 2. PSP w Jastrzębi 3. PSP w Kozłowie 4. PSP w Lesiowie 5. PSP w Mąkosach Starych 6. PSP w Woli Goryńskiej 7. Publiczne Gimnazjum w Jastrzębi 8. Niepubliczna Szkoła Podstawowa w Owadowie
Szkoły średnie (licea, technika), placówki inne	Uczniowie dojeżdżają do szkół Radomiu.
Właściwość sądowa	Sąd Rejonowy w Radomiu Sąd Okręgowy w Radomiu Sąd Apelacyjny w Lublinie
Właściwość prokuratury	Prokuratura Rejonowa w Radomiu Prokuratura Okręgowa w Radomiu Prokuratura Apelacyjna w Lublinie
Wydział Ksiąg Wieczystych	Sąd Rejonowy w Radomiu
Poczta	Jedlnia, 26-631 Jastrzębia
Policja	Jedlińsk
Ośrodek zdrowia / Lekarz pierwszego kontaktu	SPZOZ: Jastrzębia NZOZ: Bartodzieje
Pogotowie Ratunkowe	Radom

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

B. Infrastruktura i komunikacja drogowa

Poniżej wymieniono drogi, które przechodzą przez teren gminy; w nawiasie podano liczbę przystanków autobusowych zlokalizowanych przy drogach (łącznie na terenie gminy znajduje się 74 przystanki):

- Krajowe – 0 przyst. – brak dróg krajowych
- Wojewódzkie – 0 przyst. – brak dróg wojewódzkich
- Powiatowe – 61 przyst.
- Gminne – 13 przyst.

Gmina współfinansuje wjazd autobusów radomskiej komunikacji miejskiej (linia nr 18) na teren swojej gminy. W tym celu zostało podpisane, podobnie jak w innych gminach Porozumienie w sprawie powierzenia Gminie Miasta Radomia zadania polegającego na organizacji przewozów w komunikacji miejskiej na liniach komunikacyjnych.

Rada Gminy Jastrzębia podjęła Uchwałę nr LVII/325/2022 Rady Gminy Jastrzębia z dnia 3 listopada 2022 r. w sprawie zmiany uchwały Nr XX/106/2019 Rady Gminy Jastrzębia z dnia 29 listopada 2019 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Jastrzębia, udostępnionym dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów.

Na terenie gminy kursują następujące autobusy:

Tabela 18. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Jastrzębia

Organ wydający	Przewoźnik	Trasa
Prezydent Miasta Radomia	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Radomiu - spółka z o.o./ Dolnośląskie Linie Autobusowe	Pruszków – Kozłów – Pruszków (linia 18)
Prezydent Miasta Radomia	M-TRANS - WIOLETTA MACHNIO	Radom - Jastrzębia - Lewaszówka – Radom (linia L1)
Prezydent Miasta Radomia	M-TRANS - WIOLETTA MACHNIO	Radom - Lesiów - Owadów - Jastrzębia – Radom (linia L2)
Marszałek Województwa Mazowieckiego	M-TRANS - WIOLETTA MACHNIO	Radom - Kozłów - Jastrzębia – Łukawa (linia L3)

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <https://mzdiik.pl/index.php?id=190%20%20%20+%20plik%20%22za%201%22> [dostęp: 8.05.2023 r.] oraz danych będących w zasobach Powiatu Radomskiego.

C. Infrastruktura kolejowa

Przez teren gminy przechodzi jedna, zelektryfikowana linia kolejowa Radom – Warka – Warszawa, z przystankami: Bartodzieje (na granicy z gminą Jedlińsk) oraz Lesiów. W ciągu doby na linii tej wykonywanych jest 65 par kursów; jedynym przewoźnikiem, którego pociągi zatrzymują się na tych stacjach są Koleje Mazowieckie.

Pierwsza z wymienionych wyżej stacji była kiedyś ważną przeładunkową stacją towarową, obecnie infrastruktura ta nie jest wykorzystywana. Przy stacji tej parkuje codziennie kilkadziesiąt samochodów osób dojeżdżających do pracy pociągami Kolei Mazowieckich w kierunku Warszawy. W mniejszym stopniu wykorzystywana jest stacja Lesiów.

D. Linie użyteczności publicznej

Jako linie użyteczności publicznej władze gminy wskazują następującą sieć dróg:

- Radom – Rajec – Jastrzębia;
- Radom – Wsola – Owadów – Wojciechów – Lesiów – Nowa Wola;
- Radom – Jedlińsk – Bartodzieje – Jastrzębia – Kolonia Lesiów – Radom;
- Kozienice – Brzóza – Lewaszówka – Mąkosy – Dąbrowa Kozłowska – Jastrzębia – Lesiów – Radom;

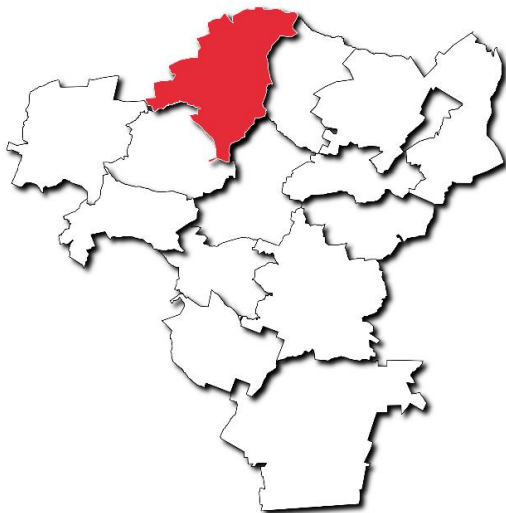
- Kozienice – Jastrzębia – Jedlnia (gdzie zlokalizowana jest poczta);
- Linia kolejowa Radom – Warka – Warszawa.

Zostało wskazanych również kilka linii komunikacyjnych, na których odbywał się niegdyś ruch autobusów podmiejskich, jednakże z uwagi na niewielką liczbę pasażerów zostały one zlikwidowane, choć są potrzebne: Wojciechów – Wsola Goryń – Brody Karolów – Łukawa – Głowaczów.

2.3.4. Gmina Jedlińsk

A. Informacje ogólne

Poniższa mapa ukazuje położenie gminy na tle Powiatu Radomskiego.



Rysunek 13. Położenie gminy Jedlińsk

Źródło: opracowanie własne.

Gmina Jedlińsk położona jest w północnej części Powiatu Radomskiego. Zajmuje powierzchnię 134 km². W jej sąsiedztwie leżą gminy: Przytyk, Jastrzębia, Zakrzew, Stomiec, Stara Błotnica, Głowaczów oraz miasto Radom. Na gminę składa się 31 wsi sołeckich. Gmina Jedlińsk odznacza się płaską i niskofalistą rzeźbą terenu, bardzo korzystną dla produkcji rolniczej. Nie dziwi więc fakt, iż niemalże 80% powierzchni gminy to użytki rolne.

W miejscowości Piastów znajduje się lotnisko sportowe Radom – Piastów, które jest siedzibą aeroklubu radomskiego oraz aeroklubu PLL LOT. Lotnisko to jest organizatorem Mistrzostw Europy oraz Mistrzostw Świata w akrobacji samolotowej i akrobacji szybowcowej. Na terenie 200 ha obiektu ma swoje miejsce strzelnica PZŁ.

W Jedlińsku usytuowany jest z kolei Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji z zapleczem turystycznym w postaci domków kempingowych, pola namiotowego i kortu tenisowego.

Tabela 19. Zabytkowe parki wiejskie na terenie gminy wpisane do rejestru zabytków

Obiekt	Pow.	Charakterystyka
Park we Wsoli	3,23 ha	W parku stoi pałac (dwór) z okazami starodrzewu
Park w Piastowie	13,0 ha	Pozostałości dawnego zespołu dworskiego – dwór, 2 oficyny, spichlerze
Park w Jedlance	2,14 ha	W parku pozostał dwór z zadrzewieniami

Jednym z najważniejszych zabytków jest barokowy kościół z XVIII wieku z polichromiami i obrazami T. Kunztego. W Jedlińsku co roku odbywa się silnie zakorzeniony w tradycji miejscowości obrzęd ludowy, tzw. „Ścięcie śmierci”, wywodzący się z 1778 roku. Jedyne tego rodzaju widowisko w Polsce odbywa się w ostatni wtorek karnawału, czyli w tzw. „kusaki”.

Według stanu na 2021 roku liczba mieszkańców gminy Jedlińsk przekroczyła 14,5 tys., przy czym liczba kobiet i mężczyzn jest wyrównana. Według danych statystycznych od 2020 roku gmina charakteryzuje się ujemnym przyrostem naturalnym.

Struktura wiekowa ludności nie odbiega znacząco od struktury demograficznej Powiatu czy kraju. Na przykładzie zamieszczonej poniżej tabeli w wieku przedprodukcyjnym.

Gęstość zaludnienia wynosi 105 osób/km² - jest to wartość wyższa od średniej dla całego Powiatu.

Tabela 20. Struktura demograficzna gminy Jedlińsk w latach 2017-2021

Rok	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety	W wieku:		
				Przedprodukcyjny	Produkcyjny	Poprodukcyjny
2017	14423	7253	7170	3223	8997	2203
2018	14507	7295	7212	3203	9020	2284
2019	14548	7311	7237	3213	8981	2354
2020	14547	7348	7199	3350	8756	2441
2021	14548	7359	7189	3324	8754	2470

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W związku z ujemnym wskaźnikiem przyrostu naturalnego nie należy się spodziewać znacznego skoku liczby ludności w najbliższych kilku latach.

Tabela 21. Ruch naturalny ludności w 2021 r.

Wyszczególnienie	Urodzenia żywe	Zgony	Przyrost naturalny	Saldo migracji ogółem
Gmina Jedlińsk	145	175	-30	12

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Poniższy wykaz przedstawia wybrane przedsiębiorstwa mające siedzibę na terenie gminy.

- Produkcyjno – Handlowo - Usługowa BARTMEX II (Jedlińsk);
- F.H.U. Moto-Service Chojnacki Andrzej (Jedlińsk);
- P.P.H. RADMOT Jan Stańczyk (Jedlińsk);
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowe "RATRANS" Sp. z o.o. (Jedlińsk);
- "Smaczek" ZPHU Figura Robert J (Jedlińsk);
- Z.P.H. MODEX (Kępiny k. Jedlińska);
- Kratki.pl Marek Bal (Wsola k. Jedlińska);
- Szykbut Collection (Kępiny k. Jedlińska);

- Przedsiębiorstwo Produkcyjno Handlowo Usługowe "Elzmark" Marek Marszałek (Jedlińsk);
- "WinDoor" Paweł Redestowicz (Wsola k. Jedlińska);
- Zakład Garbarski "Iral" Ireneusz Siekański (Malików k. Jedlińska);
- Zakład Garbarski "BELIZA I" Sylwester Słomka (Wsola k. Jedlińska);
- AGJK Zakład Mechaniczno-Odlewniczy Grzegorz Karasek.

W tabeli podsumowano cechy geograficzne i komunikacyjne gminy.

Tabela 22. Charakterystyka gminy Jedlińsk

Siedziba władz gminy:		Jedlińsk	
		% Powiatu / w Powiecie	% województwa / w województwie
Powierzchnia (ha)	139	9,08%	0,39%
Ludność	14548	9,62%	0,26%
Gęstość zaludnienia	105 os/km ²	99 os/km ²	155 os/km ²

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tabela 23. Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy Jedlińsk

Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy	Miejscowość
Przedszkola	Publiczne przedszkole w Jedlińsku
Szkoły podstawowe i gimnazja	1. Zespół Szkół Publicznych w Wsoli – w jego skład wchodzi PSP, PG i przedszkole, 2. Zespół Szkół Publicznych w Wierzchowinach – w jego skład wchodzi PSP i PG, 3. PSP w Jedlińsku, 4. PSP w Bierwcach, 5. PSP w Starych Zawadach, 6. PSP w Jedlance, 7. PSP w Ludwikowie
Szkoły średnie (licea, technika), placówki inne	Codziennie do Radomia dojeżdża ok. 600 uczniów szkół średnich.
Właściwość sądowa	Sąd Rejonowy w Radomiu Sąd Okręgowy w Radomiu Sąd Apelacyjny w Lublinie
Właściwość prokuratury	Prokuratura Rejonowa w Radomiu

	Prokuratura Okręgowa w Radomiu Prokuratura Apelacyjna w Lublinie
Wydział Ksiąg Wieczystych	Sąd Rejonowy w Radomiu
Pocztą	26-660 Jedlińsk
Policja	Jedlińsk
Ośrodek zdrowia / Lekarz pierwszego kontaktu	SPZOZ obejmuje: Jedlińsk, Wsola, Bierwce
Pogotowie Ratunkowe	Radom

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

B. Infrastruktura i komunikacja drogowa

Poniżej wymieniono drogi, które przechodzą przez teren gminy; w nawiasie podano liczbę przystanków autobusowych zlokalizowanych przy drogach (łącznie na terenie gminy znajduje się 84 przystanki):

- Krajowe – 15 przyst.;
- Wojewódzkie – 0 przyst.

- Powiatowe – 61 przyst.
- Gminne – 8 przyst.

Gmina nie pobiera obecnie od przewoźników opłat za korzystanie z przystanków.

Na terenie gminy kursują następujące autobusy:

Tabela 24. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Jedlińsk

Organ wydający	Przewoźnik	Trasa
Prezydenta Miasta Radomia	MICHALCZEWSKI - SPÓŁKA Z O.O.	Radom - Wielogóra - Jedlińsk - Jedlanka (linia A)
Prezydenta Miasta Radomia	MAVIK - MAREK WIELOCHOWSKI	Radom - Wielogóra - Jedlińsk - Bierwce - Wierzchowiny
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS Grójec Sp. z o.o.	Białobrzegi – Gózd – Jedlanka – Radom
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS Grójec Sp. z o.o.	Białobrzegi – Gózd – Radom
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS Grójec Sp. z o.o.	Grójec – Białobrzegi – Radom
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS Grójec Sp. z o.o.	Radom – Białobrzegi – Grójec

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <https://mzdik.pl/index.php?id=190%20%20%20%20%20plik%20%22zal%201%22> [dostęp: 8.05.2023 r.] oraz danych będących w zasobach Powiatu Radomskiego.

C. Infrastruktura kolejowa

Przez teren gminy przechodzi jedna, zelektryfikowana linia kolejowa Radom – Warszawa, z trzema przystankami: Bartodzieje (na granicy z gminą Jastrzębia), Bierwiecka Wola, Kruszyna. W ciągu doby na linii tej wykonywanych jest około 60 par kursów; jedynym przewoźnikiem, którego pociągi zatrzymują się na tych stacjach są Koleje Mazowieckie.

Pierwsza z wymienionych wyżej stacji była kiedyś ważną przeładunkową stacją towarową, obecnie infrastruktura ta nie jest wykorzystywana. Przy stacji tej parkuje codziennie kilkadziesiąt samochodów osób dojeżdżających do pracy pociągami Kolei Mazowieckich w kierunku Warszawy.

D. Linie użyteczności publicznej

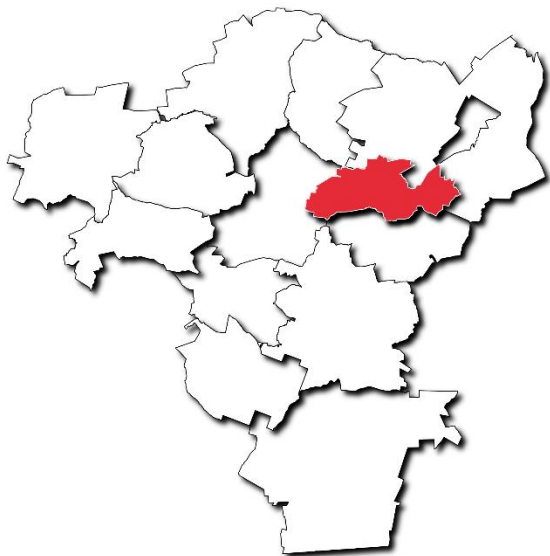
Jako linie użyteczności publicznej władze wskazują na trasy obsługiwane obecnie, tj.:

- Linia A;
- Linia autobusowa Radom – Błotnica;
- Linia kolejowa Radom – Warka – Warszawa.

2.3.5. Gmina Jedlnia-Letnisko

A. Informacje ogólne

Poniższa mapa ukazuje położenie gminy na tle Powiatu Radomskiego.



Rysunek 14. Położenie gminy Jedlnia-Letnisko

Źródło: opracowanie własne.

Miasto Jedlnia-Letnisko to jedno z 4 miast na terenie powiatu radomskiego, które uzyskało prawa miejskie 1 stycznia 2022 r. Patrząc na mapę Powiatu Radomskiego, gmina Jedlnia-Letnisko sprawia wrażenie nieco "wciśniętej" pomiędzy trzy inne jednostki administracyjne: od północy i północnego wschodu otacza ją gmina i miasto Pionki, natomiast od południa gmina Gózd. Niemniej najbardziej korzystnym uwarunkowaniem jest graniczenie od zachodu z ponad dwustu tysięcznym miastem Radomiem. Jego baza usługowa służy mieszkańcom we wszystkich dziedzinach poczynając od szkolnictwa i ochrony zdrowia, a kończąc na sferze kulturalnej.

Pod względem krajobrazu, pomimo zdecydowanie nizinnego charakteru, teren gminy cechuje się wyraźnym zróżnicowaniem w postaci pojedynczych lub wydłużonych pagórków wydmych (głównie w północnej części) oraz wciętych na głębokość kilku metrów płaskodennych dolin rzecznych. Jednak maksymalne deniwelacje terenu sięgają nie więcej niż 25 metrów.

Układ funkcjonalno-przestrzenny podporządkowany jest przebiegowi dwóch rzek: Gzówki i Pacynki. Tam

właśnie koncentruje się zarówno rolnicza przestrzeń produkcyjna, jak i sieć osadnictwa. W widłach obu tych arterii wodnych ulokowane jest miasto Jedlnia-Letnisko, które skupia w swych granicach ponad 30% ogółu mieszkańców.

Obecnie gmina Jedlnia-Letnisko nie posiada żadnych zasobów naturalnych nadających się do eksploatacji, brak też jakichkolwiek form przemysłu. Jedynie w skromnym zakresie działa spółdzielczość wytwórcza i usługowa. W tej sytuacji głównym filarem gospodarki pozostaje rolnictwo.

Całkowita powierzchnia gminy, która jest najmniejszą jednostką w Powiecie, wynosi 6558 ha. Mimo, że od północy przylega ona do kompleksu leśnego Kozienickiego Parku Krajobrazowego lasy zajmują jedynie 494 ha. Wyodrębnione są z nich dwa rezerваты: Jedlnia i Kozie Góry. Tereny te pełnią po części funkcje rekreacyjne ze względu na ciekawą rzeźbę. W okresie zimowym powstaje możliwość wykorzystania tego pagórkowatego fragmentu jako mini stoku narciarskiego.

Niemniej, największy potencjał turystyczny drzemie w utworzonym na rzece Gzówce zbiorniku retencyjnym Siczki, który od wielu już lat stanowi tradycyjne "zaplecze" wypoczynkowe dla mieszkańców Radomia. W obrębie miasta Jedlnia-Letnisko, a także w pobliskim Wrzosowie i Antoninówce rozprzestrzeniła się zabudowa letniskowa, a w okresie letnim działa tam również baza gastronomiczna. Aby ułatwić wypoczywającym radomianom dotarcie nad zalew władze Radomia uruchomiły nawet specjalną linię autobusową.

Jak wynika z poniższego zestawienia, liczba ludności systematycznie rośnie. Typowa dla tego regionu jest również proporcja mieszkańców w wieku produkcyjnym, która jest nieporównywalnie większa niż w stosunku do dwóch pozostałych grup.

Gęstość zaludnienia wynosi 205 osób/km². Najbardziej intensywne zagęszczenie notuje się w centrum gminy, czyli w samej Jedni-Letnisko.

Tabela 25. Struktura demograficzna gminy Jedlnia-Letnisko w latach 2017-2021

Rok	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety	W wieku:		
				Przedprodukcyjny	Produkcyjny	Poprodukcyjny
2017	12654	6265	6389	2495	8053	2106
2018	12738	6291	6447	2509	8034	2195
2019	12838	6350	6488	2507	8064	2267
2020	13395	6628	6767	2821	8028	2546
2021	13463	6651	6812	2851	8025	2587

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Na procesy demograficzne w badanej jednostce administracyjnej znaczny wpływ ma czynnik migracyjny i ruch naturalny. Wspólna granica gminy Jedlnia-Letnisko i Radomia tworzy pomiędzy nimi relację dotyczącą nie tylko turystyki, ale również kwestii infrastruktury mieszkalnej. W wyniku uderzających różnic cen gruntów i korzystniejszych warunków

naturalnych wielu stałych mieszkańców Radomia decyduje się na lokalizację swoich budynków mieszkalnych na terenie gminy, zwłaszcza w jej ościennej części. Z kolei zjawisko przenoszenia się ludności wiejskiej do miasta jest powodowane najczęściej miejscem zatrudnienia lub zmianą statusu społecznego.

Tabela 26. Ruch naturalny ludności w 2021 r.

Wyszczególnienie	Urodzenia żywe	Zgony	Przyrost naturalny	Saldo migracji ogółem
Gmina Jedlnia-Letnisko	116	174	-58	123

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Poniższy wykaz przedstawia wybrane przedsiębiorstwa mające siedzibę na terenie gminy.

- P.P.H.U. "Pod Różami" Hotel i Restauracja (Jedlnia-Letnisko);
- Gminna Spółdzielnia "Samopomoc Chłopska" (Jedlnia-Letnisko);
- Ceramiczna Spółdzielnia Pracy (Jedlnia-Letnisko).

W tabeli podsumowano cechy geograficzne i komunikacyjne gminy.

Tabela 27. Charakterystyka gminy Jedlnia-Letnisko

Siedziba władz gminy:		Jedlnia-Letnisko	
		% Powiatu / w Powiecie	% województwa / w województwie
Powierzchnia (ha)	66	4,31%	0,19%
Ludność	13463	8,90%	0,24%
Gęstość zaludnienia	205 os/km ²	99 os/km ²	155 os/km ²

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tabela 28. Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy Jedlnia-Letnisko

Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy	Miejscowość
Przedszkola	Publiczne Przedszkole w Jedlni-Letnisko
Szkoły podstawowe i gimnazja	1. PSP w Słupicy 2. ZS Ogólnokształcących w Jedlni-Letnisko 3. ZS Ogólnokształcących w Myśliszewicach 4. ZS Ogólnokształcących w Natolinie
Szkoły średnie (licea, technika), placówki inne	Uczniowie dojeżdżają do szkół w Radomiu.
Właściwość sądowa	Sąd Rejonowy w Radomiu Sąd Okręgowy w Radomiu Sąd Apelacyjny w Lublinie
Właściwość prokuratury	Prokuratura Rejonowa w Radomiu Prokuratura Okręgowa w Radomiu Prokuratura Apelacyjna w Lublinie
Wydział Ksiąg Wieczystych	Sąd Rejonowy w Radomiu
Poczta	26-630 Jedlnia-Letnisko
Policja	Pionki
Ośrodek zdrowia / Lekarz pierwszego kontaktu	SPZOZ: Jedlnia Letnisko oraz filie tego zakładu w Słupicy i Radomiu
Pogotowie Ratunkowe	Radom

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

B. Infrastruktura i komunikacja drogowa

Poniżej wymieniono drogi, które przechodzą przez teren gminy; w nawiasie podano liczbę przystanków autobusowych zlokalizowanych przy drogach (łącznie na terenie gminy znajdują się 138 przystanków):

- Krajowe – 8 przyst.
- Wojewódzkie – 38 przyst.
- Powiatowe – 26 przyst.
- Gminne – 66 przyst.

W celu finansowania wjazdu linii radomskiej komunikacji miejskiej na teren gminy (linie 14 oraz 26) zostało podpisane, podobnie jak w innych gminach, Porozumienie w sprawie powierzenia Gminie Miasta

Radomia zadania polegającego na organizacji przewozów w komunikacji miejskiej na liniach komunikacyjnych.

Rada Gminy Jedlnia-Letnisko podjęła Uchwałę Nr XXX/166/2013 z dnia 20.03.2013 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Jedlnia Letnisko, warunków i zasad korzystania z tych obiektów, oraz ustalenia stawek opłat za korzystanie z nich.

Na terenie gminy kursują następujące autobusy:

Tabela 29. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Jedlnia-Letnisko

Organ wydający	Przewoźnik/Operator	Trasa
Prezydenta Miasta Radomia	Michalczewski sp. z o.o.	Jedlnia-Letnisko – Mokra / Wernera (linia 26)
Prezydenta Miasta Radomia	MPK w Radomiu Sp. z o.o.	Sadków / Kościół – Os. Południe przez Natolin (linia 14)
Prezydenta Miasta Radomia	Michalczewski sp. z o.o.	Obozisko – Rajec Szlachecki – Lasowice (linia 22)
Prezydenta Miasta Radomia	Przewóz Osób Robert Opara, Grupa Oparka - PKS Kielce sp. z o.o.	Jedlnia Letnisko – Radom

Starosta Radomski	PKS Kielce Sp. z o.o.	Jedlnia-Letnisko – Pionki
Marszałek Województwa Mazowieckiego	USŁUGI TRANSPORTOWE - WIESŁAW ŚMIETANKA	Kozienice – Jedlnia – Radom
Marszałek Województwa Mazowieckiego	USŁUGI TRANSPORTOWE - WIESŁAW ŚMIETANKA	Kozienice – Pionki – Radom
Marszałek Województwa Mazowieckiego	TRANSPORT OSOBOWY Andrzej Bąk	Kozienice – Augustów – PIONKI – Siczki – Rajec Poduchowny - Radom
Marszałek Województwa Mazowieckiego	U.T. ART.-BUS Artur Figarski	Zwoleń – Gózd – Klwatka Królewska – Rajec Szlachecki - Radom
Burmistrz Miasta i Gminy Jedlnia-Letnisko	Przewóz Osób Robert Opara, Grupa Oparka - PKS Kielce sp. z o.o.	Jedlnia-Letnisko – Cudnów (linia J1)
Burmistrz Miasta i Gminy Jedlnia-Letnisko	Przewóz Osób Robert Opara, Grupa Oparka - PKS Kielce sp. z o.o.	Jedlnia-Letnisko- Gzowice – Jedlnia-Letnisko (linia J2)
Burmistrz Miasta i Gminy Jedlnia-Letnisko	Przewóz Osób Robert Opara, Grupa Oparka - PKS Kielce sp. z o.o.	Jedlnia-Letnisko – Lasowice
Burmistrz Miasta i Gminy Jedlnia-Letnisko	Przewóz Osób Robert Opara, Grupa Oparka - PKS Kielce sp. z o.o.	Jedlnia-Letnisko – Groszowice – Jedlnia-Letnisko (linia J4)
Burmistrz Miasta i Gminy Jedlnia-Letnisko	Przewóz Osób Robert Opara, Grupa Oparka - PKS Kielce sp. z o.o.	Sadków – Natolin – Rajec Szlachecki (linia J5)

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <https://mzdik.pl/index.php?id=190%20%20%20%20%20+20plik%20%22za%201%22> [dostęp: 8.05.2023 r.] oraz danych będących w zasobach Powiatu Radomskiego.

C. Infrastruktura kolejowa

Przez teren gminy przechodzi jedna, zelektryfikowana linia kolejowa Radom – Dęblin, z 3 przystankami: Rajec Poduchowny, Antoniówka oraz Jedlnia Letnisko. W ciągu doby na linii tej wykonywanych jest 14 par kursów; jedynym przewoźnikiem są tu Koleje Mazowieckie. Linią tą dojeżdża z terenu gminy wiele osób do pracy w Radomiu.

Przy stacjach kolejowych nie ma zbudowanych parkingów Parkuj i Jedź; władze gminy nie widzą takiej potrzeby, zaś większość osób dochodzi do przystanków kolejowych na piechotę.

D. Linie użyteczności publicznej

Jako linie użyteczności publicznej władze wskazują obecnie na trasy obsługiwane obecnie, tj.:

- Linia nr 14;
- Linia nr 26;
- Linia kolejowa Radom – Dęblin.

2.3.6. Gmina Kowala

A. Informacje ogólne

Poniższa mapa ukazuje położenie gminy na tle Powiatu Radomskiego.



Rysunek 15. Położenie gminy Kowala

Źródło: opracowanie własne.

Gmina Kowala, zajmując powierzchnię 74,7 km², należy do jednej z najmniejszych pod względem powierzchni, gmin Powiatu Radomskiego. Sąsiaduje z gminami: Orońsko, Skaryszew, Wierzbica i Wolanów oraz z gminą miejską Radom. Gminę tworzy 26 miejscowości skupionych w 18 sołectwach.

W gminie dominują użytki rolne, stanowiąc 85% jej powierzchni. Wartość ta znacznie przekracza średnią dla Powiatu. Gmina Kowala odznacza się natomiast bardzo niską lesistością w stosunku do regionu. Lasy zajmują niecałe 7% analizowanego obszaru a nieco ponad 8% - pozostałe grunty i nieużytki.

Gmina Kowala posiada dość długą historię. Choć legendy mówią już o przedpiastowskich mieszkańcach tej gminy, pierwsze udokumentowane zapisy o wsi i parafii Kowala pochodzą z 1325 roku, a dotyczą kościelnych spisów podatkowych z lat 1325-1327.

W parku w Kowali znajduje się grodzisko stożkowate, wpisane do rejestru zabytków, powstałe na przełomie XIII/XIV wieku, które funkcjonowało do XVI wieku. Obiekt ten do dzisiaj zachował swój układ z dobrze widocznymi elementami wałów i fosy. Ten zabytek to przykład budownictwa obronnego z czasów wczesnego średniowiecza.

Perłą architektoniczną gminy jest modrzewiowy kościół p.w. Św. Andrzeja Boboli w Bardzicach. Ta drewniana świątynia została zbudowana w latach 1771 – 1773 w Białobrzegach przez podkomorzego czerskiego Pawła Boskiego. W 1957 roku obiekt został zakupiony przez parafię w Bardzicach i przeniesiony w obecne miejsce.

Inną ciekawą budowlą jest murowany kościół p.w. Św. Wojciecha w Kowali. Został on wzniesiony w 1804 roku z inicjatywy Jana Rogowskiego, szambelana królewskiego i porucznika wojsk polskich. Obok barokowego kościoła powstał cmentarz, gdzie do dziś zachowało się kilkanaście zabytkowych pomników miejscowych ziemian.

Gmina Kowala charakteryzuje się dużą gęstością zaludnienia. W stosunku do Powiatu jest ona wyższa o 1/3. Analizowany obszar odznacza się również na tle regionu wysokim przyrostem naturalnym.

Tabela 30. Struktura demograficzna gminy Kowala w latach 2017-2021

Rok	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety	W wieku:		
				Przedprodukcyjny	Produkcyjny	Poprodukcyjny
2017	12093	6069	6024	2690	7624	1779
2018	12180	6112	6068	2665	7690	1825
2019	12247	6137	6110	2652	7709	1886
2020	12331	6157	6174	2814	7627	1890
2021	12380	6177	6203	2807	7628	1945

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Biorąc pod uwagę udział grup ekonomicznych w ogólnej liczbie ludności gmina Kowala nie odbiega od tendencji panującej w całym Powiecie. Najbardziej liczna jest ludność w wieku produkcyjnym (59,61%).

Najmniejszą grupę stanowi ludność w wieku poprodukcyjnym (19,22%), zaś liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym wynosi 21,18% ogółu ludzi w gminie.

Tabela 31. Ruch naturalny ludności w 2021 r.

Wyszczególnienie	Urodzenia żywe	Zgony	Przyrost naturalny	Saldo migracji ogółem
Gmina Kowala	120	134	-14	63

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Północna część gminy poprzez swoje podmiejskie położenie względem Radomia stanowi obszar zdominowany przez usługi. W południowej części obszaru występuje z kolei koncentracja tradycyjnych gospodarstw rolnych. Rośnie również liczba specjalistycznych ferm hodowlanych oraz producentów owoców i warzyw.

Poniższy wykaz przedstawia wybrane przedsiębiorstwa mające siedzibę na terenie gminy.

- PLAST – SYSTEM - produkcja okien PCV, z aluminium i drewna (Kowala);
- Piekarnia MAK Józef Kościelniak (Kowala);
- MARICON s.c – Międzynarodowy Transport i Spedycja (Trablice);
- Piekarnia – Matyga Aldona i Mariusz (Trablice);
- ZPHU „ŻELMET ” (Kowala);
- PPHU „ROMERO" Czararno Alicja (Kowala);
- Przedsiębiorstwo Transportowe Robert Stępień (Mazowszany k. Radomia)
- Przedsiębiorstwo " MAN" Zbigniew Maj (Kowala);
- Piekarnia-Cukiernia Chelmińska Klaudia Raban.

W tabeli podsumowano cechy geograficzne i komunikacyjne gminy.

Tabela 32. Charakterystyka gminy Kowala

Siedziba władz gminy:		Kowala	
		% Powiatu / w Powiecie	% województwa / w województwie
Powierzchnia (ha)	75	4,90%	0,21%
Ludność	12380	8,19%	0,22%
Gęstość zaludnienia	166 os/km ²	99 os/km ²	155 os/km ²

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tabela 33. Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy Kowala

Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy	Miejscowość
Przedszkola	Publiczne Przedszkole w Kowali
Szkoły podstawowe i gimnazja	1. PSP w Bardzicach 2. PSP w Kończycach-Kolonii, 3. PSP w Kowali-Stępocinie, 4. PSP w Mazowszanach, 5. PSP w Młodocinie Mniejszym 6. PSP w Parznicach
Szkoły średnie (licea, technika), placówki inne	Uczniowie dojeżdżają do szkół w Radomiu.
Właściwość sądowa	Sąd Rejonowy w Radomiu Sąd Okręgowy w Radomiu Sąd Apelacyjny w Lublinie
Właściwość prokuratury	Prokuratura Rejonowa w Radomiu Prokuratura Okręgowa w Radomiu Prokuratura Apelacyjna w Lublinie
Wydział Ksiąg Wieczystych	Sąd Rejonowy w Radomiu
Poczta	26-624 Kowala
Policja	Radom
Ośrodek zdrowia / Lekarz pierwszego kontaktu	SPZOZ: Kowala
Pogotowie Ratunkowe	Radom

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

B. Infrastruktura i komunikacja drogowa

Poniżej wymieniono drogi, które przechodzą przez teren gminy; w nawiasie podano liczbę przystanków autobusowych zlokalizowanych przy drogach (łącznie na terenie gminy znajdują się 100 przystanków):

- Krajowe – 8 przyst.
- Wojewódzkie – 27 przyst.
- Powiatowe – 51 przyst.
- Gminne – 14 przyst.

Gmina Kowala dotuje dojazdy mieszkańców liniami 5 i 23, podobnie jak w innych gminach, na podstawie *Porozumienia w sprawie powierzenia Gminie Miasta Radomia zadania polegającego na organizacji przewozów w komunikacji miejskiej na liniach komunikacyjnych*. Rada Gminy Kowala podjęła uchwałę nr XXVIII/170/17 Rady Gminy Kowal z dnia 26 lipca 2017 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy Kowal oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków.

Na terenie gminy kursują następujące autobusy:

Tabela 34. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Kowala

Organ wydający	Przewoźnik	Trasa
Prezydent Miasta Radom	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Radomiu	Zenonów - Wólka Klwatecka / Mroza (linia nr 23)
Prezydent Miasta Radom	Michalczewski Sp. z o.o.	Lotnisko Warszawa-Radom – Rożki (linia nr 5)
Prezydent Miasta Radom	ROBERT OPARA - PRZEWÓZ OSÓB	Radom - Kowala-Stępocina - Bukowiec
Prezydent Miasta Radom	ALEXANDRIA - ALEKSANDRA CHEŁMIŃSKA	Radom - Kowala-Stępocina - Ruda Mała (linia E2)
Prezydent Miasta Radom	ROBERT OPARA - PRZEWÓZ OSÓB	Radom – Trabllice
Prezydent Miasta Radom	Marcin Jarząbek	Wierzbica – Parznice – Radom
Marszałek Województwa Świętokrzyskiego	Sławomir Dołęga	Skarżysko Kamienna – Szydłowiec – Radom

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <https://mzdik.pl/index.php?id=190%20%20%20+20plik%20%22zal%201%22> [dostęp: 8.05.2023 r.] oraz danych będących w zasobach Powiatu Radomskiego.

C. Infrastruktura kolejowa

Przez teren gminy przechodzą dwie, zelektryfikowane linie kolejowe: Radom – Przysucha – Drzewica, z przystankiem Kończyce Radomskie oraz Radom – Skarżysko Kamienna, z przystankami: Radom Południowy, Rożki oraz Ruda Wielka. Sama wieś Ruda Wielka leży na terenie gminy Wierzbica, zaś sam przystanek Ruda Wielka – na terenie gminy Kowala.

Z uwagi na brak dobrej komunikacji autobusowej (choćby często nawet w samej Kowali) coraz więcej osób korzysta z kolei. Dla mieszkańców gminy Kowala przystanki kolejowe, które mają większe znaczenie to:

- stacja Rożki;
- przystanek Radom Południowy.

D Linie użyteczności publicznej

Jako linie użyteczności publicznej władze gminy wskazują sieć istniejących połączeń.

2.3.7. Miasto Pionki

A. Informacje ogólne

Poniższa mapa ukazuje położenie miasta na tle Powiatu Radomskiego.



Rysunek 16. Położenie miasta Pionki

Źródło: opracowanie własne.

Miasto Pionki jest jedyną gminą ze statusem miejskim wśród wszystkich trzynastu jednostek administracyjnych w Powiecie Radomskim. Znajduje się w centralnym rejonie gminy Pionki, na skraju Puszczy Kozienickiej.

Rzeźba terenu jest stosunkowo mało urozmaicona. Równinny obszar wysoczyzny polodowcowej, w obrębie której położone są Pionki przecięty jest doliną rzeki Zagożdżonki przepływającej przez miasto z południa na zachód. Ponadto, w dolinie tej utworzony został sztuczny zbiornik wód powierzchniowych znany jako Staw Górny, wykorzystywany głównie do celów rekreacyjnych, ale także dla poprawy warunków hydrologicznych i glebowych.

Nieodłącznym elementem krajobrazu miasta jest Puszcza Kozienicka, która otacza Pionki ze wszystkich stron. Z jej fragmentu wykrojony został *Rezerwat Leśny Pionki*, który w połowie znajduje się w granicach administracyjnych miasta rozciągając się na obszarze ponad 41 hektarów.

Ogólna powierzchnia miasta wynosi 1840 ha, w tym:

- użytki rolne - ok. 283 ha (15%);
- lasy - ok. 890 ha (48%);
- pozostałe grunty i nieużytki - ponad 661 ha (36 %).

W związku z tym, że gmina jest terenem zurbanizowanym proporcje wyznaczające udział poszczególnych gałęzi w gospodarce lokalnej kształtują się tu charakterystycznie dla terenów miejskich. Przede wszystkim marginalna jest rola rolnictwa. Dzieje się tak ze względu na jakość gleb, które w ok 80% należą do V i IV klasy i dlatego nie stwarzają warunków do uprawy ziemi. Natomiast stosunkowo intensywnie rozwija się budownictwo, i to zarówno mieszkaniowe jak i przemysłowe. Jednak rozwój gospodarczy miasta w głównej mierze wciąż opiera się na małych i średnich przedsiębiorstwach sektora usługowego i przemysłowego (ale jak na razie w mniejszym stopniu).

Charakteryzując Pionki warto wspomnieć o Tarnobrzeskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej EURO-PARK WISŁOSAN (TSSE), której łączna powierzchnia na obszarze miasta wynosi aktualnie 6,7397 ha. Lokalizacja TSSE obejmuje swym zasięgiem 12 podstref w 5 województwach. Jej misją jest rozwój aktywności gospodarczej poprzez optymalne wykorzystanie dostępnych zasobów kadrowych i produkcyjnych oraz tworzenie warunków do trwałego rozwoju gospodarczego zorientowanego na dojrzałą gospodarkę rynkową. Działania organizacji w Pionkach ograniczają się do współpracy z władzami lokalnymi w celu stworzenia przyjaznego środowiska dla potencjalnych inwestorów.

Wielowymiarowy wpływ na kondycję każdej jednostki ma jej struktura demograficzna. Pionki, jako drugie największe miasto w regionie (na pierwszym miejscu jest Radom) cechuje się dość wysokim wskaźnikiem gęstości zaludnienia wynoszącym 900 osób/ km². Jednakże, liczba ludności jest niestabilna i waha z roku na rok. Dużym problemem jest dysproporcja w stosunkach grup wiekowych, ponieważ liczba

mieszkańców w wieku poprodukcyjnym niemal dwukrotnie przekracza wartości w grupie osób najmłodszych. Tak duży brak równowagi w strukturze demograficznej wpływa niekorzystnie na długofalową

politykę społeczną – niepokojąca jest niska liczba urodzeń (współczynnik dzietności). Niestety tendencja ta występuje na obszarze całego Powiatu Radomskiego.

Tabela 35. Struktura demograficzna miasta Pionki w latach 2017-2021

Rok	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety	W wieku:		
				Przedprodukcyjny	Produkcyjny	Poprodukcyjny
2017	18618	8934	9684	2797	11387	4434
2018	18427	8833	9594	2755	11059	4613
2019	18159	8684	9475	2695	10729	4735
2020	16884	7987	8897	2535	9607	4742
2021	16564	7805	8759	2508	286	4770

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Badając stosunek ilości mężczyzn do kobiet łatwo dostrzec przewagę liczebną drugiej grupy. Trend ten utrzymuje się od dłuższego czasu, gdyż nawet w latach

poprzednich (pierwsza dekada XXI w.) to kobiety dominowały w zestawieniach demograficznych.

Tabela 36. Ruch naturalny ludności w 2021 r.

Wyszczególnienie	Urodzenia żywe	Zgony	Przyrost naturalny	Saldo migracji ogółem
Miasto Pionki	106	281	-175	281

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Poniższa tabela przedstawia wybrane przedsiębiorstwa mające siedzibę na terenie miasta.

- P.P.H.U. "BATO" Teodor Królikowski (Pionki);
- CHEM -MONTAŻ Sp. z o.o. (Pionki);
- Fabryka Amunicji Myśliwskiej "FAM - PIONKI" Sp. z o.o. (Pionki);
- Zakład Transportowo – Budowlany Krzysztof Wach (Pionki);
- P.P.H. "INTER -IREX" Produkcja odzieży (Pionki);

- DREWUP Sp. z o.o. Produkcja płyt meblowych, płyt na mikrowczepy (Pionki);
- "DEKOL" Producent klejów (Pionki);
- "Fast – Fix " Technika zamocowań Andrzej Strzębała (Pionki).

W tabeli podsumowano cechy geograficzne i komunikacyjne miasta.

Tabela 37. Charakterystyka miasta Pionki

Siedziba władz gminy:		Pionki	
		% Powiatu / w Powiecie	% województwa / w województwie
Powierzchnia (km²)	18	1,18%	0,05%
Ludność	16 564	10,95%	0,30%
Gęstość zaludnienia	900 os/km ²	99 os/km ²	155 os/km ²

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tabela 38. Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców miasta Pionki

Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy	Miejscowość
Przedszkola	1. Przedszkole nr 1 w Pionkach 2. Przedszkole nr 2 w Pionkach 3. Przedszkole nr 3 w Pionkach
Szkoły podstawowe i gimnazja	1. Publiczna Szkoła Podstawowa nr 1 w Pionkach 2. Publiczna Szkoła Podstawowa nr 2 w Pionkach 3. Publiczna Szkoła Podstawowa z Oddziałami Integracyjnymi i Sportowymi nr 5 w Pionkach 4. Publiczna Szkoła Podstawowa z Oddziałami Integracyjnymi i Sportowymi nr 5 w Pionkach
Szkoły średnie (licea, technika), placówki inne	1. LO w Pionkach 2. Zespół Szkół w Pionkach – w jego skład wchodzi: II LO, II Technikum kształcące, ZSZ, II Szkoła Policealna dla Dorosłych, II Uzupełniające LO dla Dorosłych, II LO dla Dorosłych w formie zaocznej. 3. Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Pionkach: I Liceum Profilowane, I LO, I Technikum, IZSZ, I Technikum Uzupełniające, I LO dla Dorosłych w Pionkach 4. Poradnia Psychologiczno – Pedagogiczna w Pionkach 5. Specjalny Ośrodek Szkolno – Wychowawczy w Pionkach: PSP Specjalna, PG Specjalne, Szkoła
Właściwość sądowa	Sąd Rejonowy w Kozienicach, Wydział Zamiejscowy w Zwoleniu Sąd Okręgowy w Radomiu Sąd Apelacyjny w Lublinie
Właściwość prokuratury	Prokuratura Rejonowa w Zwoleniu Prokuratura Okręgowa w Radomiu Prokuratura Apelacyjna w Lublinie
Wydział Ksiąg Wieczystych	Sąd Rejonowy w Kozienicach, Wydział Zamiejscowy z siedzibą w Pionkach
Poczta	26-670 Pionki
Policja	Pionki
Ośrodek zdrowia / Lekarz pierwszego kontaktu	SPZZOZ Pionki: Przychodnia Miejska ul. Sienkiewicza, Przychodnia ul. Harcerska SPZZOZ w Pionkach z oddziałami: chirurgiczny, wewnętrzny, położniczo – ginekologiczny z pododdziałem noworodkowym, rehabilitacji, dziennym oddziałem dermatologii
Pogotowie Ratunkowe	Radom

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

B. Infrastruktura i komunikacja drogowa

Poniżej wymieniono drogi, które przechodzą przez teren miasta; w nawiasie podano liczbę przystanków autobusowych zlokalizowanych przy drogach (łącznie na terenie miasta znajduje się 33 przystanki):

- Krajowe – 0 przyst.
- Wojewódzkie – 4 przyst.
- Powiatowe – 6 przyst.
- Gminne – 23 przyst.

Miasto Pionki posiada jedną, własną, miejską linię komunikacyjną. Jest to linia okrężna o długości około 16 kilometrów, objeżdżająca miasto Pionki. Linia ta rozpoczyna się i kończy na dworcu kolejowym, zaś jej łączny czas przejazdu to 59 minut. W ciągu dnia wykonywanych jest 6 kursów, w następujących godzinach: 5:40, 6:50, 9:40, 12:25, 13:30, 15:00.

W rozkładzie tym zwracają uwagę następujące cechy charakterystyczne:

1. Duży odstęp między kursami w godzinach rannego szczytu (do godz. 9:00)
2. Brak skorelowania z pociągami odjeżdżającymi z Pionek do Radomia.
3. Brak kursów popołudniowych i wieczornych (dla osób wracających później z pracy w Radomia).

Z linii autobusowej A, szczególnie w okresie zimowym, korzystają także dzieci dojeżdżające do szkół w Pionkach. Linią zarządza Miejski Zakład Usług Komunalnych. Rozkład jazdy tej linii dostępny jest w Internecie pod adresem: <https://www.pionki.pl/strona-330-rozklad-jazdy-autobusu-miejskiego.html>.

Przez miasto przejeżdżają ponadto następujące linie:

Tabela 39. Kursy przewoźników autobusowych na terenie miasta Pionki

Organ wydający	Przewoźnik	Trasa
Burmistrz Miasta Pionki	ekoPionki Sp. z o.o.	Pionki - Pionki
Starosta Radomski	PKS Kielce Sp. z o.o.	Jedlnia-Letnisko – Pionki
Marszałek Województwa Mazowieckiego	M.B.Bus Mirosław Buszkiewicz	Pionki- Suskowola- Zwoleń
Marszałek Województwa Mazowieckiego	USŁUGI TRANSPORTOWE - WIESŁAW ŚMIETANKA	Kozienice - Pionki - Radom
Marszałek Województwa Mazowieckiego	TRANSPORT OSOBOWY Andrzej Bąk	Radom - Pionki - Kozienice
Marszałek Województwa Mazowieckiego	„Zan Bus” Zdzisław Nowakowski	Pionki – Kozienice – Warszawa
Marszałek Województwa Mazowieckiego	MATBUSIK Mateusz Urbański	Zwoleń – Niwki – Sucha – Suskowola – Działki Suskowskie - Pionki
Marszałek Województwa Mazowieckiego	MARCIN NOWAKOWSKI P.W. MK EXPRESS	Pionki - Kozienice – Ryczywół – Magnuszew – Góra Kalwaria - Warszawa
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Usługi Transportowe Dorota Frączek	Kozienice – Łuczynów – Chinów Maciejowice – Brzóza – Augustów - Pionki

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <https://mzdik.pl/index.php?id=190%20%20%20+%20plik%20%22zal%201%22> [dostęp: 8.05.2023 r.] oraz danych będących w zasobach Powiatu Radomskiego.

Z uwagi na brak linii kolejowej do Kozienic oraz na fakt, iż wielu mieszkańców Pionek dojeżdża tam właśnie do pracy, autobusy stanowią jedyny środek komunikacji publicznej w tym kierunku. Prawie wszystkie lokalne autobusy kursujące na trasie Radom – Pionki – Kozienice wjeżdżają do Pionek.

Z kolei zmniejszenie roli Zwolenia w regionie spowodowało w ostatnich latach znaczne zmniejszenie wagi tego kierunku transportu publicznego. Zwoleń nadal jednak pozostaje istotnym punktem ze względu na umiejscowienie tam Prokuratury Rejonowej oraz Wydziału Zamiejscowego Sądu Rejonowego w Kozienicach.

C. Infrastruktura kolejowa

Przez teren miasta przechodzi jedna, zelektryfikowana linia kolejowa Radom – Dęblin, z 2 przystankami, Pionki Zachodnie oraz Pionki. Głównym przewoźnikiem są tu Koleje Mazowieckie. Linią tą dojeżdża z terenu miasta wiele osób do pracy w Radomiu.

Stacja Pionki Zachodnie – z uwagi na strukturę zabudowy miasta – jest ważniejszą stacją kolejową niż stacja Pionki. Wiele osób dochodzi również do przystanków kolejowych na piechotę lub dojeżdża komunikacją miejską.

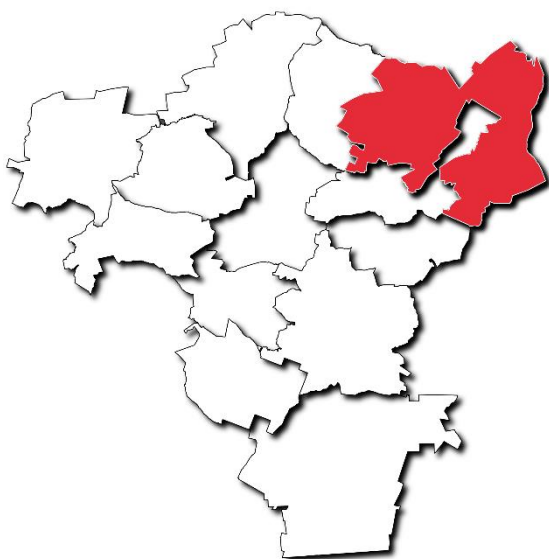
D. Linie użyteczności publicznej

Jako linie użyteczności publicznej władze wskazują obecnie na trasy obsługiwane przez przewoźników autobusowych:

- Radom – Pionki – Kozienice;
- Pionki – Zwoleń.

2.3.8. Gmina Pionki

Poniższa mapa ukazuje położenie gminy na tle Powiatu Radomskiego.



Rysunek 17. Położenie gminy Pionki

Źródło: opracowanie własne.

Gmina Pionki ma specyfikę typowo wiejską. Zlokalizowana jest we wschodniej części Powiatu Radomskiego i sąsiaduje z gminami: Jedlnia-Letnisko, Jastrzębia oraz Gózd. Centralnym ośrodkiem, w którym znajduje się większość instytucji użyteczności publicznej jest miasto Pionki stanowiące odrębną jednostkę administracyjną. W skład gminy wchodzi 37 miejscowości, w tym 31 sołectw.

Znaczna część gminy położona jest w obrębie mezoregionu Równiny Radomskiej, mniejszy obszarowo północny fragment należy do Równiny Kozienickiej. Rzeźba terenu obu krain nie jest zbyt urozmaicona, a dominującym jej elementem są równinne wysoczyzny. Głównymi rzekami przebiegającymi przez teren gminy jest Zagożdżonka – lewobrzeżny dopływ Wisły oraz Leniwa – prawobrzeżny dopływ Radomki.

W klasyfikacji powiatowej gmina Pionki znajduje się na drugim miejscu pod względem wielkości (15,1% jego całkowitej powierzchni) obejmując obszar 230,82 ha. Sposób jej zagospodarowania znacznie różni się w porównaniu do sąsiednich jednostek, ponieważ większa część terenów, a dokładnie 64,3% to lasy należące do Kozienickiego Parku Krajobrazowego oraz jego otuliny. Z tego względu gmina posiada najmniejszy odsetek terenów rolnych, które w dodatku, w 67% należą do niższych klas bonitacyjnych. Pomimo to,

A. Informacje ogólne

głównymi jej funkcjami zewnętrznymi pozostaje produkcja rolna i leśna, a tylko w niewielkim zakresie – produkcja nierolnicza.

Niektóre ustalenia przepisów prawa, ustanowione dla obszarów objętych ochroną przyrody, mogą stanowić pewnego rodzaju barierę dla rozwoju gospodarczego gminy. Jednakże Park obok funkcji ochronnych mógłby pełnić również funkcje turystyczne. Obecnie potencjał ten nie jest jednak w pełni wykorzystywany ze względu na brak odpowiednio przystosowanej bazy noclegowej oraz dostatecznie rozbudowanej infrastruktury w postaci sieci parkingów i miejsc postojowych.

Biorąc pod uwagę specyfikę gminy (duże kompleksy leśne, brak miast) dość uzasadniony jest jej wskaźnik gęstości zaludnienia – wynoszący ok. 42 osoby/km² – który jest jednocześnie najniższy w Powiecie, a co więcej znacznie odbiega od średniej, tak powiatowej, jak i wojewódzkiej.

Stosunek gęstości zaludnienia do powierzchni gminy powoduje tworzenie się bardzo niekorzystnego modelu sieci osadniczej. Rozproszenie ludności utrudnia dostęp do infrastruktury społecznej, a dłuższe odcinki dróg wymagają większych nakładów na remonty i utrzymanie. Bezpośrednim skutkiem takiego rozmieszczenia ludności są dodatkowe obciążenia budżetu lokalnego samorządu.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego stan na 2021 rok obszar badanej jednostki administracyjnej zamieszkuje 9698 osób. W porównaniu do lat ubiegłych można zauważyć spadek liczby ludności. Struktura płci pozostaje na wyrównanym poziomie, z niewielką przewagą ilości mieszkańców płci męskiej. Znaczne dysproporcje występują natomiast pomiędzy ludnością w wieku produkcyjnym i nieprodukcyjnym. Alarmująca jest zwłaszcza liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym ze względu na fakt, iż w prognozowanej

przyszłości może mieć ona negatywny wpływ na gospodarkę regionu (np. system świadczeń socjalnych).

Tabela 40. Struktura demograficzna gminy Pionki w latach 2017-2021

Rok	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety	W wieku:		
				Przedprodukcyjny	Produkcyjny	Poprodukcyjny
2017	10046	5024	5022	1903	6369	1774
2018	10031	5018	5013	1844	6362	1825
2019	9979	4991	4988	1830	6283	1866
2020	9770	4871	4899	1872	5985	1913
2021	9698	4831	4867	1828	5949	1921

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tabela 41. Ruch naturalny ludności w 2021 r.

Wyszczególnienie	Urodzenia żywe	Zgony	Przyrost naturalny	Saldo migracji ogółem
Gmina Pionki	80	137	-57	-24

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Poniższy wykaz przedstawia wybrane przedsiębiorstwa mające siedzibę na terenie gminy.

- Zakłady Chemiczne "BOCHEM" Sp. z o.o. (Działki Suskowolskie);
- Zakłady Drzewne Zadobrze (Zadobrze);
- "Chemoopak" (Działki Suskowolskie);
- S.F.P.E. "PORCEL" Henryk B. Kutyla (Działki Suskowolskie);

- PPHU GALWA s.c. Paweł Lis & Jerzy Lis (Suskowola).

W tabeli podsumowano cechy geograficzne i komunikacyjne miasta.

Tabela 42. Charakterystyka miasta Pionki

Siedziba władz gminy:		Pionki	
		% Powiatu / w Powiecie	% województwa / w województwie
Powierzchnia (km ²)	230	15,03%	0,65%
Ludność	9698	6,41%	0,18%
Gęstość zaludnienia	42 os/km ²	99 os/km ²	155 os/km ²

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tabela 43. Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy Pionki

Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy	Miejscowość
Przedszkola	Zespół Szkolno-Przedszkolny w Jedlni
Szkoły podstawowe i gimnazja	1. PSP w Augustowie 2. PSP w Czarnej 3. PSP w Laskach 4. PSP w Jaroszkach 5. PSP w Suchej 6. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Jedlni 7. Publiczny Zespół Szkół w Suskowie
Szkoły średnie (licea, technika), placówki inne	Pionki
Właściwość sądowa	Sąd Rejonowy w Kozienicach, Wydział Zamiejscowy w Zwoleń Sąd Okręgowy w Radomiu Sąd Apelacyjny w Lublinie
Właściwość prokuratury	Prokuratura Rejonowa w Zwoleń Prokuratura Okręgowa w Radomiu Prokuratura Apelacyjna w Lublinie
Wydział Ksiąg Wieczystych	Sąd Rejonowy w Kozienicach, Wydział Zamiejscowy z siedzibą w Pionkach
Poczta	26-670 Pionki
Policja	Pionki
Ośrodek zdrowia / Lekarz pierwszego kontaktu	NZOZ Ośrodek Zdrowia w Czarnej Przychodnia Centrum w Poświętnem NZOZ Ośrodek Zdrowia w Suskowie Gmina Pionki objęta jest zasięgiem działania ZOZ w Pionkach.
Pogotowie Ratunkowe	Radom

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

B. Infrastruktura i komunikacja drogowa

Poniżej wymieniono drogi, które przechodzą przez teren gminy; w nawiasie podano liczbę przystanków autobusowych zlokalizowanych przy drogach (łącznie na terenie gminy znajduje się 65 przystanków):

- Krajowe – 0 przyst.
- Wojewódzkie – 38 przyst.
- Powiatowe – 27 przyst.
- Gminne – 0 przyst.

Gmina nie pobiera obecnie od przewoźników opłat za korzystanie z przystanków. Gmina inwestuje w przystanki zlokalizowane przy drogach gminnych ze środków funduszu sołeckiego.

Na terenie gminy kursują następujące autobusy:

Tabela 44. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Pionki

Organ wydający	Przewoźnik	Trasa
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Buszkiewicz Mirosław M.B. Bus	Pionki- Suskowola- Zwoleń
Marszałek Województwa Mazowieckiego	USŁUGI TRANSPORTOWE - WIESŁAW ŚMIETANKA	Kozienice - Pionki - Radom
Marszałek Województwa Mazowieckiego	TRANSPORT OSOBOWY - ANDRZEJ BĄK	Radom - Pionki - Kozienice
Marszałek Województwa Mazowieckiego	"Zan Bus" Zdzisław Nowakowski	Pionki – Kozienice – Warszawa
Marszałek Województwa Mazowieckiego	MATBUSIK Mateusz Urbański	Zwoleń – Niwki – Sucha – Suskowola – Działki Suskowskie – Pionki
Marszałek Województwa Mazowieckiego	MARCIN NOWAKOWSKI P.W. MK EXPRESS	Pionki – Kozienice – Ryczywół – Magnuszew – Góra Kalwaria – Warszawa
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Usługi Transportowe Dorota Frączek	Kozienice – Łuczynów – Chinów – Maciejowice – Brzóza – Augustów - Pionki

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <https://mzdik.pl/index.php?id=190%20%20%20+%20plik%20%22za%201%22> [dostęp: 8.05.2023 r.] oraz danych będących w zasobach Powiatu Radomskiego.

C. Infrastruktura kolejowa

Przez teren gminy przechodzi jedna, zelektryfikowana linia kolejowa Radom – Dęblin, z przystankiem Jedlnia Kościelna. Na terenie miasta Pionki znajdują się dwa przystanki: Pionki Zachodnie oraz Pionki, z których

także korzystają mieszkańcy gminy. Jedynym przewoźnikiem są tu Koleje Mazowieckie. Linią tą dojeżdża z terenu gminy wiele osób do pracy w Radomiu.

D. Linie użyteczności publicznej

Jako linie użyteczności publicznej władze wskazują obecnie na trasy obsługiwane obecnie przez przewoźników autobusowych:

- Pionki – Zwoleń;
- Pionki – Kozienice Pionki – Radom.

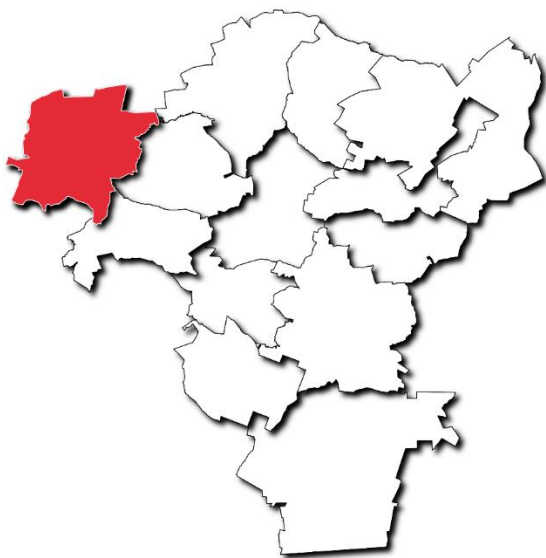
Ponadto, władze gminy wskazują na następujące trasy, jako istotne dla mieszkańców gminy, ale nie obsługiwane z uwagi na niewielką liczbę pasażerów:

- Pionki – Czarna – Radom;
- Pionki – Garbatka.

2.3.9. Gmina Przytyk

A. Informacje ogólne

Poniższa mapa ukazuje położenie gminy na tle Powiatu Radomskiego.



Rysunek 18. Położenie gminy Przytyk

Źródło: opracowanie własne.

Gmina Przytyk to gmina wiejska zlokalizowana w zachodniej części Powiatu Radomskiego, zajmująca powierzchnię 134 km². Graniczy z 6 gminami: Potworów, Radzanów, Stara Błotnica, Wieniawa, Wolanów oraz Zakrzew. W skład jej sieci osadniczej wchodzi 30 miejscowości, z których 26 ma charakter sołectw. Geograficznie gmina Przytyk położona jest w obrębie Równiny Radomskiej w dorzeczu rzeki Radomki, która przecina teren gminy z południowo-zachodu na północny-wschód. Rzeźba tego terenu jest płaska. Najniżej położony punkt znajduje się w północno-wschodniej części gminy, w dolinie

Radomki i wynosi 141,3 m n.p.m. Z kolei najwyższe wysokości występują w okolicach Żmijkowa w południowej części gminy i osiągają 196,4 m n.p.m. W strukturze użytkowania gruntów użytki rolne zajmują prawie 80% ogólnej powierzchni gminy, zaś lasy w 2010 roku zajmowały 18,7% tej powierzchni. Gmina Przytyk, wraz z gminami Potworów, Radzanów, Zakrzew i Klwów, pod względem powierzchni uprawy i wielkości produkcji, jest największym w skali kraju regionem uprawy papryki. W Przytyku organizowane są co roku Ogólnopolskie Targi Papryki.

W gminie Przytyk na rzece Radomce wybudowany został zbiornik wodny, którego całkowity koszt budowy wyniósł 65 mln zł. Zalew ten pełni funkcję retencyjną, rekreacyjną a także jest miejscem produkcji energii elektrycznej przez elektrownię wodną.

W czasach historycznych Przytyk leżał na skrzyżowaniu ważnych szlaków handlowych. Krzyżowały się tu Trakt Królewski, zwany traktem Mazowieckim (Warszawa-Kraków) z Traktem Wielkopolskim (Lublin - Poznań). Skrzyżowanie tych traktów nazywane było środkiem lub „Pępkiem Europy”. Jako pamiątka na rynku w Przytyku stoi studnia symbolizująca to miejsce.

W gminie Przytyk obserwujemy w ostatnich latach niewielki, ale stały spadek liczby mieszkańców. Gmina Przytyk odnotowała ujemny przyrost naturalny, który w 2021 roku wyniósł -16. Liczba kobiet i mężczyzn jest właściwie wyrównana, współczynnik feminizacji wynosi 99.

Tabela 45. Struktura demograficzna gminy Przytyk w latach 2017-2021

Rok	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety	W wieku:		
				Przedprodukcyjny	Produkcyjny	Poprodukcyjny
2017	7304	3671	3633	1567	4553	1184
2018	7285	3665	3620	1548	4516	1221
2019	7308	3682	3626	1557	4475	1276
2020	7118	3558	3560	1570	4254	1294
2021	7081	3538	3543	1555	4223	1303

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Niepokojący jest prawie trzykrotnie mniejszy udział ludności w wieku przedprodukcyjnym w stosunku do liczby do ludności w wieku produkcyjnym. Niestety,

„starzenie się” społeczeństwa polskiego jest widoczne również na poziomie gminy Przytyk i całego Powiatu Radomskiego.

Tabela 46. Ruch naturalny ludności w 2021 r.

Wyszczególnienie	Urodzenia żywe	Zgony	Przyrost naturalny	Saldo migracji ogółem
Gmina Przytyk	88	104	-16	-9

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W gminie Przytyk podstawowym źródłem utrzymania ludności jest rolnictwo. Ma na to wpływ podmiejski charakter gminy oraz wykorzystanie użytków rolnych pod uprawy ogrodnicze (uprawa warzyw - głównie papryki oraz owoców - zwłaszcza truskawek).

Poniższy wykaz przedstawia wybrane przedsiębiorstwa mające siedzibę na terenie gminy.

- P.H.U.P. "OKNO-BUD" (Przytyk);
- Zakłady Drzewne "Gajewski" (Oblas);
- P.H.U. "EKO-SAM" zbiórka, segregacja, przetwórstwo surowców wtórnych (Kaszewska Wola);
- "TED" Zakład masarski Sitarski Tadeusz (Przytyk);
- "DOMA" Maria Kowalczyk (Krzyszkowice);
- "Opakowania max" Paweł Kołaczek (Krzyszkowice);
- Mazowieckie Centrum Hodowli Rozrodu Zwierząt Spółka z o.o. Łowicz, zakład w Zameczku;
- „MLEKSAM” Spółka z o.o. - skup i sprzedaż mleka (Wrzeszczów);
- AGROBARD Sp. J. (Przytyk).

W tabeli podsumowano cechy geograficzne i komunikacyjne gminy.

Tabela 47. Charakterystyka gminy Przytyk

Siedziba władz gminy:		Przytyk	
		% Powiatu / w Powiecie	% województwa / w województwie
Powierzchnia (km ²)	134	8,76%	0,38%
Ludność	7081	4,68%	0,13%
Gęstość zaludnienia	53 os/km ²	99 os/km ²	155 os/km ²

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tabela 48. Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy Przytyk

Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy	Miejscowość
Przedszkola	Publiczne Przedszkole w Przytyku
Szkoły podstawowe i gimnazja	1. PSP w Przytyku 2. PSP we Wrzosie 3. PSP we Wrzeszczowie 4. PG w Przytyku
Szkoły średnie (licea, technika), placówki inne	Uczniowie dojeżdżają do szkół średnich w Radomiu.
Właściwość sądowa	Sąd Rejonowy w Radomiu Sąd Okręgowy w Radomiu

	Sąd Apelacyjny w Lublinie
Właściwość prokuratury	Prokuratura Rejonowa w Radomiu Prokuratura Okręgowa w Radomiu Prokuratura Apelacyjna w Lublinie
Wydział Ksiąg Wieczystych	Sąd Rejonowy w Radomiu
Poczta	26-650 Przytyk
Policja	Zakrzew, Przytyk
Ośrodek zdrowia / Lekarz pierwszego kontaktu	SPZOZ: Przytyk, Wrzeszczów
Pogotowie Ratunkowe	Radom

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

B. Infrastruktura i komunikacja drogowa

Poniżej wymieniono drogi, które przechodzą przez teren gminy; w nawiasie podano liczbę przystanków autobusowych zlokalizowanych przy drogach (łącznie na terenie gminy znajduje się 80 przystanków):

- Krajowe – 0 przyst.
- Wojewódzkie – 26 przyst.

- Powiatowe – 52 przyst.
- Gminne – 2 przyst.

Gmina nie pobiera obecnie od przewoźników opłat za korzystanie z przystanków.

Na terenie gminy kursują następujące autobusy:

Tabela 49. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Przytyk

Organ wydający	Przewoźnik/Operator	Trasa
Starosta Powiatu Grójeckiego	PKS GRÓJEC - SPÓŁKA Z O.O.	Grójec - Nowe Miasto - Przytyk - Radom
Marszałek Województwa Mazowieckiego	MK TRANS - ROMAN KĄDZIELA	Radom - Zakrzew - Przytyk - Potworów
Prezydent Miasta Radomia	Usługi Przewozowe Osób Janusz Walkiewicz	Radom - Zakrzew – Przytyk (linia P)
Wójt Gminy Przytyk	Usługi Przewozowe Osób Janusz Walkiewicz	Przytyk – Domaniów – Młódnice – Przytyk
Wójt Gminy Przytyk	Usługi Przewozowe Osób Janusz Walkiewicz	Przytyk – Kaszewska Wola – Studzienice - Przytyk
Wójt Gminy Przytyk	Usługi Przewozowe Osób Janusz Walkiewicz	Ostrołęka – Przytyk

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <https://mzdik.pl/index.php?id=190%20%20%20%20%20+%20plik%20%22zal%201%22> [dostęp: 8.05.2023 r.] oraz danych będących w zasobach Powiatu Radomskiego.

C. Infrastruktura kolejowa

Przez teren gminy nie przechodzi żadna linia kolejowa.

D. Linie użyteczności publicznej

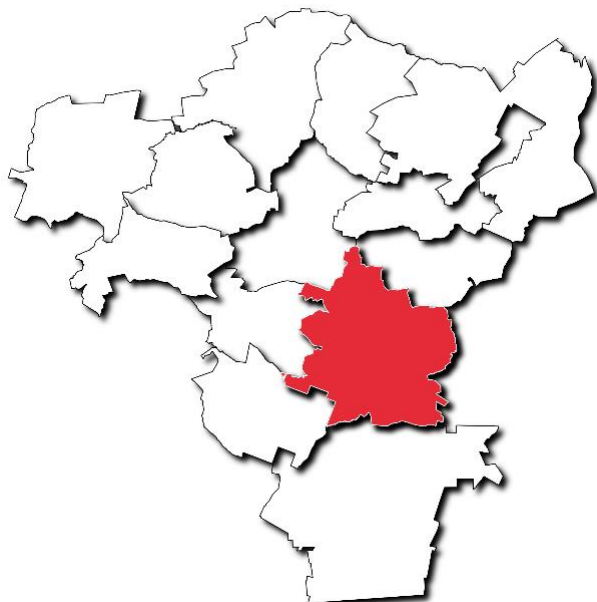
Jako linie użyteczności publicznej władze gminy wskazują sieć istniejących połączeń:

- Radom – Przytyk;
- Przytyk – Potworów;
- Radom – Łódź (komunikacja dalekobieżna).

2.3.10. Gmina Skaryszew

A. Informacje ogólne

Poniższa mapa ukazuje położenie gminy na tle Powiatu Radomskiego.



Rysunek 19. Położenie gminy Skaryszew

Źródło: opracowanie własne.

Skaryszew jest jedną z dwóch jednostek administracyjnych w Powiecie Radomskim o charakterze miejsko-wiejskim. Gmina zajmuje północno – wschodnie tereny obrzeża Gór Świętokrzyskich, w dorzeczu rzek Iłżanki i Radomki. W odległości kilkunastu kilometrów znajduje się Radom, z którym gmina jest związana wspólną granicą.

Sieć osadnicza gminy stworzona jest przez 43 miejscowości (34 z nich to sołectwa) o bardzo zróżnicowanym zaludnieniu, od 19 mieszkańców w Stanisławowie do ponad 4000 w Skaryszewie. Miasto Skaryszew jako siedziba władz pełni rolę wielofunkcyjnego ośrodka obsługi ludności całej gminy, w którym znajdują się wszystkie instytucje i obiekty użyteczności publicznej na poziomie lokalnym.

Na terenie gminy występują różnego rodzaju surowce mineralne, takie jak: piaski, pospółki i żwiry, surowce ilaste, fosforyty, torfy.

Najpowszechniej występującymi i eksploatowanymi są utwory piaszczyste. Złożami udokumentowanymi są: „Maków – Zenonów” (część złoża położona w obrębie gminy), „Sołtyków I A”, „Sołtyków II” i „Sołtyków III”. Pospółki i żwiry oraz surowce ilaste nie były

dokumentowane. Złoże fosforytów „Iłża – Łączany” udokumentowane w latach pięćdziesiątych, ale nigdy nie eksploatowane, traktowane jest jako prognostyczne.

Gmina Skaryszew jest w czołówce Powiatu pod względem powierzchni obszarowej – 17 141 ha. Ponad 19% zajmują lasy (co stawia gminę na drugim miejscu wśród gmin wiejskich). W innych gminach lasy zajmują znacznie mniejszy odsetek powierzchni: od 2,3% w Wierzbicy do ok. 14% w Przytyku i Jastrzębi.

W południowo – zachodniej części gminy zlokalizowany jest kompleks leśny tj. Obszar Krajobrazu Chronionego „Iłża – Makowiec” o powierzchni 16,65 km², który odznacza się dużymi walorami przyrodniczymi i krajobrazowymi. Znaleźć tam można swobodnie rozproszone zadrzewienia, malowniczą dolinę rzeki Modrzejowicy ze stawami, oczkami wodnymi i ciekami oraz ciekawie ukształtowaną rzeźbą terenu. Ponadto w obrębie gminy Skaryszew utworzono 14 użytków ekologicznych o łącznej powierzchni 13 ha należących do Lasów Państwowych, a bezpośrednio do nadleśnictwa Radom.

W wyniku powyższego układu gruntów charakteryzującego się wysokim odsetkiem użytków rolnych (10 854 ha) gospodarka opiera się w głównej mierze na rolnictwie. Warunki glebowe są mało korzystne, ale istnieją możliwości uzyskania środków z dopłat obszarowych do produkcji rolniczej, co nieco zwiększa potencjał ekonomiczny gospodarstw.

Miasto Skaryszew, w odróżnieniu od terenów wiejskich gminy, jest miejscem, gdzie największy wpływ na tempo rozwoju ma działalność pozarolnicza. Jako jednostka zurbanizowana, jest siedzibą ponad tysiąca przedsiębiorstw, oferujących różnorodne usługi lub zajmujących się handlem. Natomiast zdecydowanie mniej istnieje firm o charakterze budowlanym czy przemysłowym. Podstawową formą prowadzenia działalności gospodarczej jest działalność osób fizycznych, co oznacza, że przedsiębiorczość w Skaryszewie działa na niewielką skalę.

Według stanu na dzień 31.12.2021 roku liczba mieszkańców gminy wynosi ponad 15 tysięcy, co sprawia, że jest ona jedną z najbardziej

zaludnionych w Powiecie. Jedynie gmina miejska Pionki (16 564 osób) i gmina Jedlińsk (14 548 osób) przewyższają Skaryszew poziomem zaludnienia.

Tabela 50. Struktura demograficzna gminy Skaryszew w latach 2017-2021

Rok	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety	W wieku:		
				Przedprodukcyjny	Produkcyjny	Poprodukcyjny
2017	14634	7283	7351	3327	9155	2152
2018	14724	7336	7388	3336	9147	2241
2019	14782	7350	7432	3352	9162	2268
2020	15166	7534	7632	3585	9225	2356
2021	15252	7574	7678	3600	9262	2390

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Jednostajny wzrost liczby ludności gminy zawdzięczyć można zjawisku ruchu migracyjnego. Niestety, w skutek tego procesu lepiej wykształceni i bardziej dynamiczni

mieszkańcy przenoszą się z terenów wiejskich do miast w poszukiwaniu perspektyw, co ogranicza potencjał zasobów ludzkich w gminie.

Tabela 51. Ruch naturalny ludności w 2021 r.

Wyszczególnienie	Urodzenia żywe	Zgony	Przyrost naturalny	Saldo migracji ogółem
Gmina Skaryszew	168	165	3	69

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Poniższa tabela przedstawia wybrane przedsiębiorstwa mające siedzibę na terenie gminy.

- Zakład Przetwórstwa Spożywczego "Maków" Sp. z o. o. (Maków k. Radomia);
- Zakład Materiałów Budowlanych Andrzej Paszkowski SPEC-BET Małgorzata Paszkowska ZBIG-BET (Makowiec k/Radomia);
- Fabryka "JADAR" produkcja kostki brukowej i galanterii betonowej (Skaryszew);
- P.P.H.U. "COBRATEX" (Skaryszew);
- "Solbika" Sp. z o.o. huta szkła gospodarczego (Maków);

- "Rolbud" sprzedaż materiałów budowlanych (Skaryszew);
- Zakład Produkcyjno – Usługowy TARKOS Spółka Jawna (Skaryszew);
- SKARPOL-II Producent kostki brukowej (Skaryszew);
- Zakład Wytwarzania Chemicznych " MAXPRO" (Skaryszew);
- "POL TRANS" Przedsiębiorstwo Transportowe Jadwiga Gruszczyńska (Skaryszew).

W tabeli podsumowano cechy geograficzne i komunikacyjne gminy.

Tabela 52. Charakterystyka gminy Skaryszew

Siedziba władz gminy:		Skaryszew	
		% Powiatu / w Powiecie	% województwa / w województwie
Powierzchnia (km ²)	171	11,18%	0,48%
Ludność	15 252	10,09%	0,28%
Gęstość zaludnienia	89 os/km ²	99 os/km ²	155 os/km ²

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tabela 53. Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy Skaryszew

Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy	Miejscowość
Przedszkola	Samorządowe Przedszkole w Skaryszewie
Szkoły podstawowe i gimnazja	1. PSP w Skaryszewie 2. PSP w Odechowie 3. PSP w Chomentowie Puszczy 4. PSP w Makowie 5. PSP w Makowcu 6. PSP w Dzierzkówku Starym 7. PSP w Sołtykowie 8. PSP w Modrzejowicach
Szkoły średnie (licea, technika), placówki inne	Uczniowie dojeżdżają do szkół średnich w Radomiu.
Właściwość sądowa	Sąd Rejonowy w Radomiu Sąd Okręgowy w Radomiu Sąd Apelacyjny w Lublinie
Właściwość prokuratury	Prokuratura Rejonowa w Radomiu Prokuratura Okręgowa w Radomiu Prokuratura Apelacyjna w Lublinie
Wydział Ksiąg Wieczystych	Sąd Rejonowy w Radomiu
Poczta	26-640 Skaryszew
Policja	Skaryszew
Ośrodek zdrowia / Lekarz pierwszego kontaktu	SPZOZ: Skaryszew, Odechów, Maków
Pogotowie Ratunkowe	Radom

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

B. Infrastruktura i komunikacja drogowa

Poniżej wymieniono drogi, które przechodzą przez teren gminy; w nawiasie podano liczbę przystanków autobusowych zlokalizowanych przy drogach (łącznie na terenie gminy znajduje się 151 przystanków):

- Krajowe – 22 przyst.
- Wojewódzkie – 18 przyst.
- Powiatowe – 76 przyst.
- Gminne – 35 przyst.

Rada Miejska w Skaryszewie podjęła Uchwałę Nr XIII/96/2019 z dnia 12 sierpnia 2019 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Skaryszew, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów.

Na terenie gminy kursują następujące autobusy:

Tabela 54. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Skaryszew

Organ wydający	Przewoźnik/Operator	Trasa
Marszałek Województwa Mazowieckiego	FIRMA PRZEWOZOWA AGAŁQ - PRZEMYSŁAW KUŁAGA	Radom - Skaryszew - Kazanów - Odechów - Radom
Prezydent Miasta Radomia	PRZEWOZY MINI BUSEM - DARIUSZ SZYMKIEWICZ	Radom - Skaryszew - Iłża (linia I)
Prezydent Miasta Radomia	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Radomiu - spółka z o.o.	Sołtyków – Wólka Kłwatecka (linia 23)
Starosta Powiatu Lipskiego	PKS OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI - SPÓŁKA AKCYJNA W RESTRUKTURYZACJI	Radom - Skaryszew - Iłża - Lipsko

Prezydent Miasta Radomia	MAR-TRANS - MARCIN PASTUSZKA	Radom - Małęczyn - Grzmucin - Kuczki
Prezydent Miasta Radomia	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Radomiu - spółka z o.o./	Radom -Skaryszew (linia nr 27)
Prezydent Miasta Radomia	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Radomiu - spółka z o.o./	Radom – Makowiec (linia nr 15)
Prezydent Miasta Radomia	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Radomiu - spółka z o.o.	Radom – Janów – Małęczyn Stary – Małęczyn Nowy / Grzmucin (linia 24)
Prezydent Miasta Radomia	Przewóz Osób Robert Opara, Grupa Oparka - PKS Kielce sp. z o.o.	Miasteczko – Janiszpol (linia B4)
Prezydent Miasta Radomia	Przewóz Osób Robert Opara, Grupa Oparka - PKS Kielce sp. z o.o.	Radom – Gębarzów – Bukowiec (linia E1)
Burmistrz Miasta i Gminy Skaryszew	Przewóz Osób Robert Opara, Grupa Oparka - PKS Kielce sp. z o.o.	Niwa Odechowska - Wólka Twarogowa - Odechów - Kobylany - Skaryszew – Makowiec (linia B3)
Burmistrz Miasta i Gminy Skaryszew	Przewóz Osób Robert Opara, Grupa Oparka - PKS Kielce sp. z o.o.	Skaryszew- Podsuliszka-Zalesie-Dzierzków Stary - Skaryszew - Makowiec (linia B1)
Burmistrz Miasta i Gminy Skaryszew	Przewóz Osób Robert Opara, Grupa Oparka - PKS Kielce sp. z o.o.	Anielin - Dzierzków Stary - Huta Skaryszewska - Skaryszew-Makowiec (linia B2)
Burmistrz Miasta i Gminy Skaryszew	Przewóz Osób Robert Opara, Grupa Oparka - PKS Kielce sp. z o.o.	Maków Nowy - Maków - Kazimierówka - Odechowiec - Miasteczko
Burmistrz Miasta i Gminy Skaryszew	Przewóz Osób Robert Opara, Grupa Oparka - PKS Kielce sp. z o.o.	Gębarzów - Magierów - Skaryszew - Chomentów -Wilczna (linia B5)
Prezydent Miasta Radomia	Przewóz Osób Robert Opara, Grupa Oparka - PKS Kielce sp. z o.o.	Skaryszew – Radom – Skaryszew
Prezydent Miasta Radomia	Przewóz Osób Robert Opara, Grupa Oparka - PKS Kielce sp. z o.o.	Anielin – Radom
Prezydent Miasta Radomia	Przewóz Osób Robert Opara, Grupa Oparka - PKS Kielce sp. z o.o.	Miasteczko – Odechowiec – Kazimierówka – Maków – Radom – Maków Nowy

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <https://mzdik.pl/index.php?id=190%20%20%20+20plik%20%22za%201%22> [dostęp: 8.05.2023 r.] oraz danych będących w zasobach Powiatu Radomskiego.

W celu współfinansowania wjazdu autobusów radomskiej komunikacji miejskiej na teren Gminy zostało podpisane porozumienie w sprawie powierzenia Gminie Miasta Radomia zadania polegającego na organizacji przewozów w komunikacji miejskiej w granicach administracyjnych Miasta i Gminy Skaryszew.

Działanie takie ze strony władz gminy jest działaniem celowym z myślą o korzyściach dla mieszkańców gminy; mogą oni bowiem dotrzeć do swoich domów bez konieczności przesiadania się z autobusów radomskiej komunikacji miejskiej do autobusów PKS. Gmina Skaryszew stara się również w ten sposób zachęcić mieszkańców Radomia do kupowania działek i budowania domów na swoim terenie.

C. Infrastruktura kolejowa

Przez teren gminy nie przechodzi żadna linia kolejowa.

D. Linie użyteczności publicznej

Jako linie użyteczności publicznej władze gminy wskazują następującą sieć dróg:

- Chomentów – Skaryszew – Radom (wspomniany wyżej wspólny bilet przy przejeździe dwoma autobusami należącymi do tego samego przewoźnika);
- Radom – Skaryszew – Odechów – Zakrzówek – Tczów – Rawica (w ciągu drogi nr 733);
- Radom – Kazimierówka – Maków – Skaryszew (modernizacja drogi);
- Radom – Sołtyków – Gębarzów – Bardzice – Józefów (gmina Kowala, w ciągu drogi nr 733).

2.3.11. Gmina Wierzbica

A. Informacje ogólne

Poniższa mapa ukazuje położenie gminy na tle Powiatu Radomskiego.



Rysunek 20. Położenie gminy Wierzbica

Źródło: opracowanie własne.

Wierzbica to gmina wiejska, położona w południowej części Powiatu Radomskiego i zarazem na południowym krańcu województwa mazowieckiego. Graniczy z 7 gminami, w tym z jedną należącą do województwa świętokrzyskiego. Składa się z 16 sołectw i 17 miejscowości.

Rzeźba tego terenu jest mało urozmaicona, zazwyczaj płaska. Najwyższym punktem jest wzniesienie Rzekzkowska Góra o wysokości 237,2 m n.p.m., natomiast najniżej położona jest dolina Modrzejowicy przy wschodniej granicy omawianego terenu.

Obszar gminy jest zasobny w różnorodne surowce naturalne. Znajdują się tu prawdopodobnie największe złoża margli w Polsce. Ze złoża „Wierzbica” pozyskuje się wapienie i margle, które stanowią surowiec do produkcji cementu portlandzkiego. Występują tutaj również złoża piasków, żwirów, fosforytów oraz surowce energetyczne – torfy.

W tej typowo wiejskiej gminie najczęstszym sposobem użytkowania gruntów jest rolnictwo. Użytki rolne stanowią 87,8% ogólnej powierzchni omawianego obszaru. Wśród gleb przeważa III i IV klasa bonitacyjna.

Gmina Wierzbica odznacza się najniższą lesistością w skali Powiatu i województwa. Powierzchnie zielone w zdecydowanej większości zajęte są pod grunty orne, dlatego też ważnym elementem szaty roślinnej są zadrzewienia i zakrzewienia śródpolne. Na terenie gminy występuje kilka gatunków roślin objętych całkowitą ochroną: brzoza niska, gniadosz królewski, wawrzynek publicznej oraz storczyk krwisty. Ich występowanie na terenie gminy ogranicza się do torfowiska Pakosław, objętego ochroną poprzez włączenie go do systemu programu CORINE Biotopes.

Według danych z 2021 roku liczba ludzi zamieszkujących gminę Wierzbica wynosiła 9360 osób. Na 100 mężczyzn przypada 96 kobiet. W strukturze demograficznej gminy zdecydowanie przeważa ludność w wieku produkcyjnym (60,32%). Ludności w wieku przedprodukcyjnym jest 3 razy mniej (20,10%). Najmniej liczna jest grupa w wieku poprodukcyjnym (19,58%).

Tabela 55. Struktura demograficzna gminy Wierzbica w latach 2017-2021

Rok	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety	W wieku:		
				Przedprodukcyjny	Produkcyjny	Poprodukcyjny
2017	9799	5014	4785	1859	6183	1757
2018	9719	4976	4743	1837	6083	1799
2019	9672	4949	4723	1835	5991	1846
2020	9500	4844	4656	1905	5736	1859
2021	9360	4777	4583	1881	5646	1833

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Z analizy poniższej tabeli wynika, że gmina Wierzbica charakteryzuje się ujemnym saldem migracji – w przeciwieństwie do Powiatu, gdzie saldo to wynosi

190 osób. Natomiast przyrost naturalny na analizowanym obszarze przybiera wartość ujemną – (-92).

Tabela 56. Ruch naturalny ludności w 2021 r.

Wyszczególnienie	Urodzenia żywe	Zgony	Przyrost naturalny	Saldo migracji ogółem
Gmina Wierzbica	87	179	-92	-48

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Gmina Wierzbica ma rolniczo – przemysłowy charakter. Do głównych gałęzi przemysłu trzeba zaliczyć przemysł wydobywczy i mineralny, skupiony na obszarze miejscowości Wierzbica i jej najbliższego sąsiedztwa. Poniższy wykaz przedstawia wybrane przedsiębiorstwa mające siedzibę na terenie gminy.

- TECHNI Tynk Sp. z o.o. (Rzeczków Kolonia);
- „TOMAR” Jarząbek Tomasz, Jarząbek Beata, Zakład Produkcyjny (Rzeczków Kolonia);
- „TOMAR II” Stanisław Jarząbek, Barbara Jarząbek (Wierzbica);
- Mondi Wierzbica Sp. z o.o. Bogdan Rozio (Rzeczków Kolonia);
- „Izolacja Wierzbica” Fabryka Styropianu i Wyróbów Pokryciowych (Wierzbica);

- REMUR – TRANS sp. z o.o. – usługi dźwigowe i transportowe (Wierzbica);
- „RAFIZ” Strygner i Dyczkowski Spółka Jawna projektowanie i produkcja urządzeń do produkcji, przetwarzania i konfekcjonowania materiałów sypkich (Wierzbica);
- „HENMAR” – s.c. Krystyna i Henryk Piechurscy – zakład przetwórstwa pierza (Wierzbica);
- Zakład garbarski „ZADORA” Załęccy D.R. (Wierzbica).

W tabeli podsumowano cechy geograficzne i komunikacyjne gminy.

Tabela 57. Charakterystyka gminy Wierzbica

Siedziba władz gminy:		Wierzbica	
		% Powiatu / w Powiecie	% województwa / w województwie
Powierzchnia (km ²)	94	6,14%	0,26%
Ludność	9360	6,19%	0,17%
Gęstość zaludnienia	99 os/km ²	99 os/km ²	155 os/km ²

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tabela 58. Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy Wierzbica

Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy	Miejscowość
Przedszkola	1. Gminne Przedszkole Publiczne w Wierzbicy 2. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Polanach 3. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Łączanach 4. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Zalesicach 5. Oddział Przedszkolny w Publicznej Szkole Podstawowej w Dąbrówce Warszawskiej 6. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Rudzie Wielkiej
Szkoły podstawowe i gimnazja	1. Publiczna Szkoła Podstawowa im. Stefana Żeromskiego w Wierzbicy 2. Publiczna Szkoła Podstawowa w Dąbrówce Warszawskiej 3. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Polanach 4. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Zalesicach 5. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Łączanach 6. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Rudzie Wielkiej
Szkoły średnie (licea, technika), placówki inne	Uczniowie dojeżdżają do szkół w Radomiu i Iłży. W Wierzbicy istnieje także Młodzieżowy Ośrodek Wychowawczy o strukturze organizacyjnej: Publiczne Gimnazjum Specjalne, Zasadnicza Szkoła Zawodowa Specjalna.
Właściwość sądowa	Sąd Rejonowy w Przysusze Sąd Okręgowy w Radomiu Sąd Apelacyjny w Lublinie
Właściwość prokuratury	Ośrodek Zamiejscowy Prokuratury Rejonowej w Przysusze, z siedzibą w Szydłowcu Prokuratura Okręgowa w Radomiu Prokuratura Apelacyjna w Lublinie
Wydział Ksiąg Wieczystych	Sąd Rejonowy w Szydłowcu
Poczta	26-680 Wierzbica
Policja	Wierzbica
Ośrodek zdrowia / Lekarz pierwszego kontaktu	SPZOZ: Wierzbica, Ruda Wielka, Łączany
Pogotowie Ratunkowe	Radom

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

B. Infrastruktura i komunikacja drogowa

Poniżej wymieniono drogi, które przechodzą przez teren gminy; w nawiasie podano liczbę przystanków autobusowych zlokalizowanych przy drogach (łącznie na terenie gminy znajduje się 74 przystanki):

- Krajowe – 0 przyst.
- Wojewódzkie – 22 przyst.
- Powiatowe – 38 przyst.
- Gminne – 14 przyst.

Rada Gminy w Wierzbicy podjęła Uchwałę XXXII/239/2013 z dnia 9 maja 2013 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Wierzbica udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów.

Na terenie gminy kursują następujące autobusy:

Tabela 59. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Wierzbica

Organ wydający	Przewoźnik/Operator	Trasa
Prezydent Miasta Radomia	USŁUGI TRANSPORTOWE - MARCIN JARZĄBEK	Radom - Parznice - Wierzbica
Wójt Gminy Wierzbica	USŁUGI TRANSPORTOWE - MARCIN JARZĄBEK	Wierzbica-Wierzbica przez ul. Górną (linia F3)
Wójt Gminy Wierzbica	USŁUGI TRANSPORTOWE - MARCIN JARZĄBEK	Wierzbica-Wierzbica przez Ruda Wielką (linia F2)
Wójt Gminy Wierzbica	USŁUGI TRANSPORTOWE - MARCIN JARZĄBEK	Wierzbica-Wierzbica przez Suliszkę (linia F1)
Marszałek Województwa Mazowieckiego	„Filipek” Dariusz Filipowicz	Wierzbica - Szydłowiec

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <https://mzdik.pl/index.php?id=190%20%20%20+20plik%20%22za%201%22> [dostęp: 8.05.2023 r.] oraz danych będących w zasobach Powiatu Radomskiego.

C. Infrastruktura kolejowa

Przez teren gminy przechodzi zelektryfikowana linia kolejowa Radom – Skarżysko-Kamienna z przystankiem w Rudzie Wielkiej. Wieś Ruda Wielka leży na terenie gminy Wierzbica, zaś sam przystanek –

na terenie gminy Kowala, natomiast w południowej części gminy zlokalizowany jest drugi przystanek – Wola Lipieniecka. Oba przystanki mają znaczenie lokalne.

D. Linie użyteczności publicznej

Jako linie użyteczności publicznej władze gminy wskazują sieć istniejących połączeń:

- Wierzbica – Radom;
- Wierzbica – Szydłowiec (w znacznie mniejszym stopniu niż do Radomia – dojazd do LO i Technikum Zawodowego);
- Wierzbica – Chwałowice (dojazd do szkoły w gminie Ilża);
- Ruda Wielka – Radom (odcinek linii Kolei Mazowieckich ze Skarżyska-Kamiennej do Warszawy).

2.3.12. Gmina Wolanów

A. Informacje ogólne

Poniższa mapa ukazuje położenie gminy na tle Powiatu Radomskiego.



Rysunek 21. Położenie gminy Wolanów

Źródło: opracowanie własne.

Gmina Wolanów leży w zachodniej części Powiatu Radomskiego, w bezpośrednim sąsiedztwie Radomia a także gmin: Wieniawa, Kowala, Orońsko, Szydłowiec, Przytyk oraz Zakrzew. Stanowi jedną z mniejszych gmin w Powiecie Radomskim, zajmując powierzchnię

ok. 83 km². Przynależą do niej 39 miejscowości skupione w 23 sołectwach.

Rzeźba terenu jest lekko falista. Obszar leży na wysokości od 150 do 200 m n.p.m. w dorzeczu rzeki Radomki. Gmina ma charakter typowo wiejski. Zdecydowana większość gruntów jest zagospodarowana pod użytkowanie rolnicze. Niewielki odsetek stanowią tereny leśne oraz pozostałe grunty i nieużytki.

Na terenie gminy występuje kilka złóż surowców naturalnych. Na złoża te nie udzielono jeszcze koncesji.

Gmina Wolanów posiada na swoim terenie kilka obiektów wpisanych do rejestru zabytków: kościół parafialny p.w. Jana Chrzciciela z 1665 roku oraz kaplica św. Józefa z 1667 roku w Mniszku cmentarz rzymsko – katolicki z pierwszej połowy XIX wieku w Mniszku kościół parafialny p.w. Św. Doroty i Jana Ewangelisty z XVIII wieku w Wolanowie, przeniesiony do skansenu cmentarz rzymsko-katolicki z XVIII wieku w Wolanowie

Gmina Wolanów w 2021 roku liczyła 8967 mieszkańców. Liczba kobiet i mężczyzn była wyrównana, co potwierdza wskaźnik liczby kobiet na 100 mężczyzn o wartości 99.

Tabela 60. Struktura demograficzna gminy Wolanów w latach 2017-2021

Rok	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety	W wieku:		
				Przedprodukcyjny	Produkcyjny	Poprodukcyjny
2017	8848	4425	4423	1987	5553	1308
2018	8847	4432	4415	1914	5574	1359
2019	8906	4463	4443	1914	5573	1419
2020	8966	4536	4430	1980	5507	1479
2021	8967	4510	4457	1989	5490	1488

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tabela 61. Ruch naturalny ludności w 2021 r.

Wyszczególnienie	Urodzenia żywe	Zgony	Przyrost naturalny	Saldo migracji ogółem
Gmina Wolanów	81	105	-24	10

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Poniższy wykaz przedstawia wybrane przedsiębiorstwa mające siedzibę na terenie gminy.

- „PRYMUS –AGD” Hurtownia i sieć sklepów artykułów gospodarstwa domowego (Kowalanka);
- Zakład Mleczarski „FIGAND” (Kol. Wawrzyszów);
- Przedsiębiorstwo Wielobranżowe „DAKMET” - produkcja śrub, nakrętek, wkrętów, konfirmantów, drutu, nitów, oraz wyrobów nietypowych (Wolanów);
- „PIPE – LIFE” – produkcja i hurt rur z tworzyw sztucznych, kolumn wodnych, sprzętu hydraulicznego i CO (Strzałków);

- STALMONTAŻ - budownictwo przemysłowe, budowy dróg, mostów, budynki użyteczności publicznej, drogi, autostrady, obwodnice (Młodocin Większy);
- „TERM – OIL” Stacja paliw (Wolanów);
- Zakład Syntezy – produkcja i sprzedaż lakierów i rozpuszczalników dla przemysłu meblarskiego (Kowalanka).

W tabeli podsumowano cechy geograficzne i komunikacyjne gminy.

Tabela 62. Charakterystyka gminy Wolanów

Siedziba władz gminy:		Wolanów	
		% Powiatu / w Powiecie	% województwa / w województwie
Powierzchnia (km ²)	83	5,42%	0,23%
Ludność	8967	5,93%	0,16%
Gęstość zaludnienia	108os/km ²	99 os/km ²	155 os/km ²

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tabela 63. Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy Wolanów

Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy	Miejscowość
Przedszkola	1. Samorządowe Publiczne Przedszkole w Sławnie 2. Samorządowe Publiczne Przedszkole w Wolanowie
Szkoły podstawowe i gimnazja	1. Publiczna Szkoła Podstawowa w Wolanowie 2. Publiczna Szkoła Podstawowa w Mniszku 3. Zespół Szkolno - Przedszkolny w Sławnie 4. PSP w Bieniędzicach
Szkoły średnie (licea, technika), placówki inne	Uczniowie dojeżdżają do szkół w Radomiu.
Właściwość sądowa	Sąd Rejonowy w Przysusze Sąd Okręgowy w Radomiu Sąd Apelacyjny w Lublinie
Właściwość prokuratury	Prokuratura Rejonowa w Przysusze Prokuratura Okręgowa w Radomiu Prokuratura Apelacyjna w Lublinie
Wydział Ksiąg Wieczystych	Sąd Rejonowy w Przysusze
Poczta	26-625 Wolanów
Policja	Zakrzew
Ośrodek zdrowia / Lekarz pierwszego kontaktu	SPZOZ: Wolanów
Pogotowie Ratunkowe	Radom

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

B. Infrastruktura i komunikacja drogowa

Poniżej wymieniono drogi, które przechodzą przez teren gminy; w nawiasie podano liczbę przystanków autobusowych zlokalizowanych przy drogach (łącznie na terenie gminy znajduje się 88 przystanków):

- Krajowe – 26 przyst.
- Wojewódzkie – 10 przyst.
- Powiatowe – 24 przyst.
- Gminne – 4 przyst.

Rada Gminy Wolanów podjęła Uchwałę Nr XXX/167/13 z dnia 29.05.2013 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy Wolanów oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków. Gmina Wolanów dofinansowuje wjazd autobusów komunikacji miejskiej w Radomiu (linia 5) na terenie swojej gminy.

Na terenie gminy kursują następujące autobusy:

Tabela 64. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Wolanów

Organ wydający	Przewoźnik	Trasa
Prezydent Miasta Radom	Michalczewski Sp. z o.o.	Lotnisko Warszawa-Radom – Rożki (linia nr 5)
Marszałek Województwa Mazowieckiego	MK TRANS - ROMAN KĄDZIELA	Radom - Wolanów - Wieniawa - Przysucha
Prezydent Miasta Radomia	USŁUGI PRZEWOZOWE OSÓB - JANUSZ WALKIEWICZ	Radom - Wolanów – Strzałków (linia W)
Marszałek Województwa Mazowieckiego	"Hen-Pol" Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowo-Usługowe Henryk Zamaria	Radom – Wolanów – Wieniawa – Przysucha

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <https://mzdlk.pl/index.php?id=190%20%20%20+%20plik%20%22za%201%22> [dostęp: 8.05.2023 r.] oraz danych będących w zasobach Powiatu Radomskiego.

C. Infrastruktura kolejowa

Przez teren gminy przechodzi zelektryfikowana linia kolejowa Radom – Przysucha – Drzewica, z przystankiem w Wolanowie.

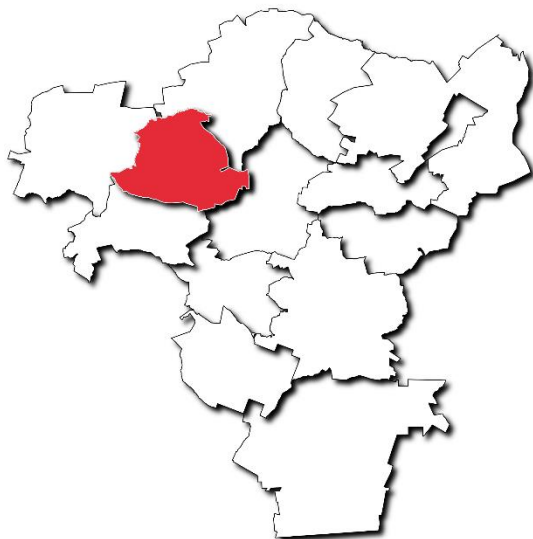
D. Linie użyteczności publicznej

Jako linie użyteczności publicznej władze gminy wskazują sieć istniejących połączeń.

2.3.13. Gmina Zakrzew

A. Informacje ogólne

Poniższa mapa ukazuje położenie gminy na tle Powiatu Radomskiego.



Rysunek 22. Położenie gminy Zakrzew

Źródło: opracowanie własne.

Gmina Zakrzew usytuowana jest w północno – zachodniej części Powiatu Radomskiego w otoczeniu gmin Wolanów, Przytyk, Jedlińsk i miasta Radom. W jej obrębie znajdują się 30 miejscowości należących do 22 sołectw. Gmina zajmuje powierzchnię 96 km².

Mimo znacznej różnicy wysokości bezwzględnej, wynoszącej 60 metrów, rzeźba terenu jest płaska o spadkach poniżej 5%. Brak jest form o dużych nachyleniach stoków i ostrych krawędziach. Takie ukształtowanie terenu warunkuje korzystne warunki rozwoju rolnictwa. Struktura użytkowania gruntów potwierdza wiodącą, rolniczą funkcję gminy. Produkcji rolniczej sprzyja również znaczny udział gleb dobrych – klasy III i IV.

Gmina Zakrzew tak jak gmina Przytyk należy do obszaru intensywnych upraw papryki. Tworzą one wraz z kilkoma innymi gminami w regionie Ogólnopolskie Zagłębie Upraw Papryki.

Pierwsze zapisy o gminie pojawiają się już w 1330 roku. W dawnych księgach kościelnych istnieją wzmianki o właścicielach wsi Zakrzew, którymi byli w pierwszej połowie XV wieku bracia Zakrzewscy, herbu Lewart.

W Zakrzewie znajduje się kościół p.w. św. Jana Chrzciciela. Wzniesiony został w latach 1770-1776 kosztem Stefana Korwin Kochanowskiego, wojskiego radomskiego i jego żony Jadwigi z Kruszewskich. Obiekt odnowiony został w 1879 roku i na początku XX wieku.

W Zakrzewie odnajdziemy również ruiny kaplicy lub pawilonu ogrodowego z drugiej połowy XVII wieku, barokowe, murowane, na rzucie ośmioboku.

Inną ciekawą, pod względem zabytkowej architektury, miejscowością jest Cerekiew. Wieś położona niedaleko Radomia z dworem stojącym na wzgórzu, kościołem i cmentarzem grzebalnym. Okolicy uroku dodają trzy stawy. Wspomniany kościół powstał około roku 1529 a ufundował go ówczesny dziedzic Cerekwi, Mikołaj Dzik, wojski radomski. Obiekt ten wybudowany został w stylu renesansowo – barokowym.

W 2021 roku gmina Zakrzew liczyła 13692 mieszkańców. Gęstość zaludnienia wynosiła 142 os/km². Jest to wartość dosyć wysoka, tym bardziej, że analizowana gmina należy do jednej z mniejszych w Powiecie. Saldo migracji w 2021 roku było dodatnie, podobnie jak wartość przyrostu naturalnego, co wskazuje wprost rokroczny wzrost liczby ludności na terenie tej gminy. Zwiększanie się liczby mieszkańców na tym terenie można także tłumaczyć tym, iż obszar gminy jest funkcjonalnie i przestrzennie związany z miastem powiatowym. Zakrzew to jedna z 14 gmin zaliczanych do struktury tworzącej strefę zurbanizowaną miasta Radomia.

Mimo, iż wiodącą funkcją gminy jest rolnictwo, duży odsetek ludzi pracujących zatrudnionych jest poza rolnictwem (52%).

Tabela 65. Struktura demograficzna gminy Zakrzew w latach 2017-2021

Rok	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety	W wieku:		
				Przedprodukcyjny	Produkcyjny	Poprodukcyjny
2017	12875	6466	6409	2885	8202	1788
2018	13003	6527	6476	2900	8248	1855
2019	13222	6630	6592	2974	8298	1950
2020	13517	6735	6782	3204	8250	2063
2021	13692	6831	6861	3263	8300	2129

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tabela 66. Ruch naturalny ludności w 2021 r.

Wyszczególnienie	Urodzenia żywe	Zgony	Przyrost naturalny	Saldo migracji ogółem
Gmina Zakrzew	131	131	0	165

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Poniższy wykaz przedstawia wybrane przedsiębiorstwa mające siedzibę na terenie gminy.

- Zakład Masarski "KRAWCZYK" Mleczków;
- Piekarnia WACYN Ewa Brzezińska, Andrzej Karczewski (Wacyn gm. Zakrzew);
- Przedsiębiorstwo Produkcyjno Handlowo Usługowe "MAX - NOW" (Bielicha gm. Zakrzew);
- IREKS PROKOPOWICZ Sp. z o.o. (Milejowice);

- DOOR System Szczepan Szwarczewski i Wspólnicy Spółka Jawna (Milejowice);
- SITI - POL Sp. z o.o. (Milejowice).

Gmina Zakrzew sąsiaduje bezpośrednio z Radomiem, korzysta więc z infrastruktury oraz miejsc użyteczności publicznej miasta.

W tabeli podsumowano cechy geograficzne i komunikacyjne gminy.

Tabela 67. Charakterystyka gminy Zakrzew

Siedziba władz gminy:		Zakrzew	
		% Powiatu / w Powiecie	% województwa / w województwie
Powierzchnia (km ²)	96	6,27%	0,27%
Ludność	13692	9,05%	0,25%
Gęstość zaludnienia	142os/km ²	99 os/km ²	155 os/km ²

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tabela 68. Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy Zakrzew

Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy	Miejscowość
Przedszkola	1. Przedszkole Samorządowe w Zakrzewie 2. Przedszkole Samorządowe w Bieliszce
Szkoły podstawowe i gimnazja	1. Szkoła Filialna w Mleczkowie 2. PSP w Woli Taczowskiej 3. PSP w Dąbrowce Podlężnej 4. PSP w Bieliszce 6. PSP w Cerekwi 7. PSP w Zakrzewie
Szkoły średnie (licea, technika), placówki inne	Uczniowie dojeżdżają do szkół w Radomiu.
Właściwość sądowa	Sąd Rejonowy w Radomiu Sąd Okręgowy w Radomiu Sąd Apelacyjny w Lublinie
Właściwość prokuratury	Prokuratura Rejonowa w Przysusze

	Prokuratura Okręgowa w Radomiu Prokuratura Apelacyjna w Lublinie
Wydział Ksiąg Wieczystych	Sąd Rejonowy w Radomiu
Poczta	26-659 Zakrzew
Policja	Zakrzew
Ośrodek zdrowia / Lekarz pierwszego kontaktu	SPZOZ: Zakrzew-Kolonia
Pogotowie Ratunkowe	Radomska Stacja Pogotowia Ratunkowego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

B. Infrastruktura i komunikacja drogowa

Poniżej wymieniono drogi, które przechodzą przez teren gminy; w nawiasie podano liczbę przystanków autobusowych zlokalizowanych przy drogach (łącznie na terenie gminy znajdują się 122 przystanki):

- Krajowe – 0 przyst.
- Wojewódzkie – 32 przyst.
- Powiatowe – 63 przyst.
- Gminne – 25 przyst.
- Wewnętrzne – 2 przyst.

Gmina Zakrzew dofinansowuje wjazd autobusów komunikacji miejskiej w Radomiu (linie 6, 26) na teren swojej gminy. W celu finansowania zostało podpisane, podobnie jak w innych gminach, Porozumienie

w sprawie powierzenia Gminie Miasta Radomia zadania polegającego na organizacji przewozów w komunikacji miejskiej na liniach komunikacyjnych. Nadto Gmina Zakrzew w dniu 30 marca 2023 r. utworzyła Samorządowy Zakład Budżetowy o nazwie PUBLICZNA KOMUNIKACJA ZAKRZEW i w tym celu zakupiła 4 elektryczne autobusy marki Solaris w ramach dotacji z programu priorytetowego „Zielony Transport Publiczny”, którego celem jest obniżenie wykorzystania energii i paliw emisyjnych w publicznym transporcie zbiorowym i rozwój w Polsce „zielonej” mobilności.

Na terenie gminy kursują następujące autobusy:

Tabela 69. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Zakrzew

Organ wydający	Przewoźnik/Operator	Trasa
Marszałek Województwa Mazowieckiego	MK TRANS - ROMAN KĄDZIELA	Radom - Zakrzew - Przytyk - Potworów
Prezydent Miasta Radomia	Usługi Przewozowe Osób Janusz Walkiewicz	Radom - Zakrzew – Przytyk (linia P)
Prezydent Miasta Radomia	Michalczewski sp. z o.o.	Godów – Milejowice (linia 6)
Prezydent Miasta Radomia	Michalczewski sp. z o.o.	Janiszew – Myśliszewice (linia 26)
Starosta Grójecki	PKS GRÓJEC Spółka z o.o.	Grójec – Przytyk – Zakrzew – Radom
Prezydent Miasta Radomia	Samorządowy Zakład Budżetowy Publiczna Komunikacja Zakrzew	Dąbrówka Nagórna – Gulin – Taczów – Radom (linia 102)
Wójt gminy Zakrzew	Samorządowy Zakład Budżetowy Publiczna Komunikacja Zakrzew	Zakrzew – Gulin – Kolonia Piaski – Kozia Wola – Zakrzewska Wola (linia 103)
Prezydent Miasta Radomia	Samorządowy Zakład Budżetowy Publiczna Komunikacja Zakrzew	Zakrzewska Wola – Radom (linia 100)
Prezydent Miasta Radomia	Samorządowy Zakład Budżetowy Publiczna Komunikacja Zakrzew	Jaszowice Kolonia – Radom (linia 101)

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <https://mzdik.pl/index.php?id=190%20%20%20+%20plik%20%22za%201%22> [dostęp: 8.05.2023 r.] oraz danych będących w zasobach Powiatu Radomskiego.

C. Infrastruktura kolejowa

Przez teren gminy nie przechodzi żadna linia kolejowa.

D. Linie użyteczności publicznej

Jako linie użyteczności publicznej władze wskazują obecnie na następujące trasy:

- Radom – Zakrzew – Przytyk (droga nr 740);
- Radom – Cerekiew – Gołędzin – Jaszowice;
- Dąbrówka Nagórna – Gulin – Taczów – Radom;

- Zakrzew – Gulin – Kolonia Piaski – Kozia Wola – Zakrzewska Wola.

Ponadto, władze gminy wskazują na trasę Zakrzew – Gołędzin – Chruślice – Wolanów, jako istotną dla mieszkańców gminy, ale nie obsługiwaną obecnie z uwagi na niewielką liczbę pasażerów.

3. Sieć komunikacyjna, na której realizowane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej

Na terenie Powiatu Radomskiego działa wielu przewoźników autobusowych, którym zezwolenia na prowadzenie działalności transportowej wydały różnorodne organy:

- Starosta Powiatu Radomskiego;
- Marszałek Województwa Mazowieckiego;
- Marszałek Województwa Świętokrzyskiego;
- Marszałek Województwa Łódzkiego;

- Marszałek Województwa Podkarpackiego;
- Marszałek Województwa Lubelskiego;
- Prezydent Miasta Radomia;
- Wójtowie i Burmistrzowie gmin wchodzących w skład Powiatu Radomskiego.

Poniżej zaprezentowany został wykaz linii, na które zostały wydane stosowne zezwolenia

Tabela 70. Wykaz zezwoleń obowiązujących na terenie Powiatu Radomskiego

L.p.	Przebieg trasy (wariant podstawowy)	Organ wydający zezwolenie
1.	Jedlnia Letnisko- Pionki	Starosta Powiatu Radomskiego
2.	Staszów - Ostrowiec Świętokrzyski - Radom	Marszałek Województwa Świętokrzyskiego
3.	Białobrzegi - Gózd - Jedlnia	Marszałek Województwa Mazowieckiego
4.	Białobrzegi - Gózd - Radom	Marszałek Województwa Mazowieckiego
5.	Grójec - Białobrzegi- Radom	Marszałek Województwa Mazowieckiego
6.	Radom - Białobrzegi - Grójec	Marszałek Województwa Mazowieckiego
7.	Lublin - Puławy - Zwolen - Radom	Marszałek Województwa Mazowieckiego
8.	Warszawa - Radom - Ostrowiec Świętokrzyski - Leżajsk	Marszałek Województwa Mazowieckiego
9.	Rzeszów - Tarnobrzeg - Radom - Warszawa	Marszałek Województwa Podkarpackiego
10.	Radom - Pionki - Kozienice	Marszałek Województwa Mazowieckiego
11.	Kozienice - Pionki - Radom	Marszałek Województwa Mazowieckiego
12.	Kozienice - Jedlnia - Radom	Marszałek Województwa Mazowieckiego
13.	Radom - Zwolen - Ciepiałów - Lipsko	Marszałek Województwa Mazowieckiego
14.	Radom - Gózd - Zwolen	Marszałek Województwa Mazowieckiego
15.	Radom - Skaryszew - Kazanów - Odechów - Radom	Marszałek Województwa Mazowieckiego
16.	Radom - Maków - Kazimierówka - Tynica - Tczów - Radom	Marszałek Województwa Mazowieckiego
17.	Skarżysko-Kamienna - Szydłowiec - Radom	Marszałek Województwa Mazowieckiego
18.	Radom - Wolanów - Wieniawa - Przysucha	Marszałek Województwa Mazowieckiego
19.	Radom - Wolanów - Wieniawa - Przysucha	Marszałek Województwa Mazowieckiego
20.	Radom - Zakrzew - Przytyk - Potworów	Marszałek Województwa Mazowieckiego
21.	Pionki-Suskowola-Zwolen	Marszałek Województwa Mazowieckiego
22.	Warszawa - Radom - Kielce - Tarnów - Nowy Sącz - Krynica-Zdrój	Marszałek Województwa Mazowieckiego
23.	Płońsk - Warszawa - Radom - Kielce - Kraków - Zakopane	Marszałek Województwa Mazowieckiego
24.	Pińczów - Kielce - Radom - Warszawa	Marszałek Województwa Mazowieckiego
25.	Warszawa - Radom - Kielce - Busko-Zdrój - Tarnów - Krynica Zdrój	Marszałek Województwa Mazowieckiego
26.	Lublin - Zwolen - Radom - Warszawa - Gdańsk - Puck - Karwia	Marszałek Województwa Mazowieckiego

27.	Lublin – Zwoleń – Radom – Kielce – Kraków – Nowy Targ – Zakopane	Marszałek Województwa Mazowieckiego
28.	Lublin – Zwoleń – Radom – Elbląg – Gdańsk – Władysławowo Dębki	Marszałek Województwa Mazowieckiego
29.	Warszawa – Radom – Ilża – Sandomierz – Stalowa Wola – Leżajsk	Marszałek Województwa Mazowieckiego
30.	Warszawa – Radom	Marszałek Województwa Mazowieckiego
31.	Pawliczka – Rzecznów – Prędocin – Ilża	Marszałek Województwa Mazowieckiego
32.	Białobrzegi – Kamień – Żdżary – Jedlanka – Radom	Marszałek Województwa Mazowieckiego
33.	Grójec – Goszczyn – Białobrzegi – Radom	Marszałek Województwa Mazowieckiego
34.	Grójec – Zaborów – Białobrzegi – Radom	Marszałek Województwa Mazowieckiego
35.	Kaszewska Wola – Żabia Wola – Tursk – Stara Błotnica	Marszałek Województwa Mazowieckiego
36.	Warszawa – Radom – Ostrowiec Św. – Rzeszów	Marszałek Województwa Mazowieckiego
37.	Gdańsk – Toruń Warszawa – Radom Kielce – Rzeszów – Sanok Ustrzyki Górne	Marszałek Województwa Mazowieckiego
38.	Warszawa – Radom – Ostrowiec Św. – Rzeszów – Krosno – Sanok	Marszałek Województwa Mazowieckiego
39.	Warszawa – Radom – Srażysko-Kamienni – Kielce – Kraków – Białka Tatrzańska	Marszałek Województwa Mazowieckiego
40.	Lublin – Radom – Kielce – Katowice – Opole – Kłodzku – Kudowa Zdrój	Marszałek Województwa Mazowieckiego
41.	Warszawa – Radom – Ostrowiec Św. – Sandomierz – Stalowa Wola - Rzeszów	Marszałek Województwa Mazowieckiego
42.	Warszawa – Radom – Kielce – Kraków – Rabka-Zdrój – Nowy Targ – Zakopane	Marszałek Województwa Mazowieckiego
43.	Warszawa – Radom – Skarżysko-Kamienna – Kielce – Kraków	Marszałek Województwa Mazowieckiego
44.	Warszawa – Radom – Kraków Myślenice	Marszałek Województwa Mazowieckiego
45.	Radom – Skaryszew – Kobylany – Odechów – Miechów – Osuchów - Radom	Marszałek Województwa Mazowieckiego
46.	Zwoleń – Niwki – Sucha – Suskowola – Działki Suskowolskie - Pionki	Marszałek Województwa Mazowieckiego
47.	Lipko – Dąbrowka – Gołębiów – Ciepeliów – Sydół – Zwoleń – Gózd - Radom	Marszałek Województwa Mazowieckiego
48.	Radom – Kozłów – Dąbrowa Kozłowska – Kozłów – Lesiów – Bartodzieje - Łukawa	Marszałek Województwa Mazowieckiego
49.	Lipko – Zofiówka – Aleksandrów – Jawor Solecki – Pawliczka – Piłatka – Ilża	Marszałek Województwa Mazowieckiego
50.	Ilża – Błaziny Dolne – Koszary – Patwiska – Małaszyn Górny – Starachowice	Marszałek Województwa Mazowieckiego
51.	Kozienice – Aleksandrówka – Augustów – Kolonia Jedlnia – Pionki – Radom	Marszałek Województwa Mazowieckiego
52.	Kozienice – Aleksandrówka – Augustów – Siczki Rajec Poduchowny – Radom	Marszałek Województwa Mazowieckiego
53.	Przytyk – Zameczek Kolonia – Sukowska Wola – Kaszów – Turska – Suków - Przytyk	Marszałek Województwa Mazowieckiego
54.	Zwoleń – Niwki – Sucha – Suskowola – Działki Suskowolskie – Pionki	Marszałek Województwa Mazowieckiego
55.	Kozienice – Augustów – Pionki – Siczki – Rajec Poduchowny – Radom	Marszałek Województwa Mazowieckiego
56.	Pionki – Kozienice – Ryszywół – Magnuszew – Góra Kalwaria – Warszawa	Marszałek Województwa Mazowieckiego
57.	Pionki – Kozienice – Ryszywół Magnuszew – Mniszew – Piaseczno – Warszawa	Marszałek Województwa Mazowieckiego
58.	Zwoleń – Gózd – Kwatka Królewska Rajec Szlachecki – Rado	Marszałek Województwa Mazowieckiego
59.	Radom Strzałków – Mniszek – Wieniawa – Przysucha	Marszałek Województwa Mazowieckiego
60.	Kozienice – Łuczynów – Chinów – Maciejowice – Brzoza – Augustów – Pionki	Marszałek Województwa Mazowieckiego
61.	Potworów – Przytyk – Oblas – Zakrzew – Bielicha – Radom	Marszałek Województwa Mazowieckiego

62.	Przysucha – Wieniawa – Mniszek – Wolanów – Ślepowron – Radom	Marszałek Województwa Mazowieckiego
63.	Szydłowiec – Orlów – Jastrząb – Wola Lipieniecka Duża – Wierzbica	Marszałek Województwa Mazowieckiego
64.	Radom - Gustawów - Gulin - Taczów - Kozinki - Radom	Prezydent Miasta Radomia
65.	Radom - Wolanów - Strzałków	Prezydent Miasta Radomia
66.	Radom - Zakrzew - Przytyk	Prezydent Miasta Radomia
67.	Radom - Wielogóra - Jedlińsk - Jedlanka (linia A)	Prezydent Miasta Radomia
68.	Radom - Wielogóra - Jedlińsk - Bierwce - Wierzchowiny	Prezydent Miasta Radomia
69.	Radom - Jastrzębia - Lewaszówka - Radom	Prezydent Miasta Radomia
70.	Radom - Lesiów - Owadów - Jastrzębia - Radom	Prezydent Miasta Radomia
71.	Radom - Kozłów - Jastrzębia - Łukawa	Marszałek Województwa Mazowieckiego
72.	Jedlnia-Letnisko - Lasowice - Natolin	Prezydent Miasta Radomia
73.	Radom - Małęczyn - Grzmucin	Prezydent Miasta Radomia
74.	Radom - Skaryszew - Ilża	Prezydent Miasta Radomia
75.	Radom - Makowiec	Prezydent Miasta Radomia
76.	Radom - Kowala-Stępcina - Bukowiec	Prezydent Miasta Radomia
77.	Radom - Trallice - Radom	Prezydent Miasta Radomia
78.	Radom - Maków Nowy	Prezydent Miasta Radomia
79.	Radom - Kowala-Stępcina - Ruda Mała	Prezydent Miasta Radomia
80.	Radom - Parznice - Wierzbica	Prezydent Miasta Radomia
81.	Staszów - Ostrowiec Świętokrzyski - Radom - Warszawa	Marszałek Województwa Świętokrzyskiego
82.	Staszów - Łagów - Starachowice - Radom - Warszawa	Marszałek Województwa Świętokrzyskiego
83.	Lublin - Radom - Piotrków Trybunalski - Wrocław	Marszałek Województwa Lubelskiego
84.	Lublin - Radom - Łódź - Konin - Poznań	Marszałek Województwa Lubelskiego
85.	Lublin - Radom - Kielce - Kraków	Marszałek Województwa Lubelskiego
86.	Lublin - Radom - Tomaszów Mazowiecki - Łódź	Marszałek Województwa Lubelskiego
87.	Lublin - Radom - Piotrków Trybunalski - Wrocław	Marszałek Województwa Lubelskiego
88.	Lublin - Puławy - Radom - Kielce - Kraków	Marszałek Województwa Lubelskiego
89.	Lublin - Radom - Kielce - Kraków - Zakopane	Marszałek Województwa Lubelskiego
90.	Lublin - Radom - Gdańsk - Władysławowo - Karwia	Marszałek Województwa Lubelskiego
91.	Lublin - Radom - Elbląg - Gdańsk - Władysławowo - Dębki	Marszałek Województwa Lubelskiego
92.	Lublin - Puławy - Zwolen - Radom	Marszałek Województwa Lubelskiego
93.	Łódź - Tomaszów Mazowiecki - Radom - Puławy - Lublin	Marszałek Województwa Łódzkiego
94.	Płońsk – Warszawa – Radom – Kielce – Kraków - Zakopane	Marszałek Województwa Podkarpackiego
95.	Pińczów – Kielce – Radom - Warszawa	Marszałek Województwa Świętokrzyskiego
96.	Busko-Zdrój - Kielce- Radom - Warszawa	Marszałek Województwa Świętokrzyskiego
97.	Warszawa - Radom - Tarnobrzeg - Rzeszów - Krosno - Rymanów-Zdrój	Marszałek Województwa Podkarpackiego
98.	Warszawa - Radom - Tarnobrzeg - Rzeszów - Krosno - Iwonicz-Zdrój	Marszałek Województwa Podkarpackiego
99.	Gorlice - Pilzno - Mielec - Ostrowiec Świętokrzyski - Radom - Warszawa	Marszałek Województwa Podkarpackiego
100.	Mielec - Połaniec - Staszów - Ostrowiec Świętokrzyski - Radom - Warszawa	Marszałek Województwa Podkarpackiego
101.	Jedlnia-Letnisko - Lasowice - Natolin - Radom	Prezydent Miasta Radomia
102.	Radom - Małęczyn - Grzmucin - Kuczki	Prezydent Miasta Radomia

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 71. Wykaz linii, na które zostało podpisane porozumienie powierzające przez Powiat Radomski organizację publicznego transportu zbiorowego

L.P.	Przebieg trasy	Strona porozumienia
1.	Radom - Skaryszew - Ilża - Lipsko	Powiat Lipski
2.	Lipsko-Zwoleń- Radom	Powiat Lipski
3.	Lipsko- Ilża przez Jawor Solecki	Powiat Lipski
4.	Grójec - Nowe Miasto - Przytyk - Radom	Powiat Grójecki

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 72. Radomska komunikacja podmiejska

L.p.	Przebieg trasy	Oznaczenie linii
Linie podmiejskie – komercyjne		
1.	JEDŁANKA-KĘPINY > Jedlanka > Jedlińsk-Piaski > Jedlińsk > Wsola > Wielogóra > Warszawska > Malczewskiego > Lekarska > Traugutta > DW. PKP/Traugutta	A
2.	KAPTUR/Mokra > Mireckiego > Limanowskiego > Narutowicza > Poniatowskiego > 1905. Roku > Limanowskiego > Wierzbicka > Trablice > Kotarvice > Parznice > Parznice-Kolonia > Maliszów-Majewo > Maliszów > Maliszów-Stara Wieś > Dąbrówka Warszawska-Sobków > Wierzbica-Kolonia > Wierzbica Pod Dąbrówką > Wierzbica > Wierzbica-Szczepanówka > Wierzbica-Osada > WIERZBICA	F
3.	DW. PKP/Traugutta > Traugutta > Żeromskiego > Malczewskiego > Mireckiego > Okulickiego > Malczewskiej > Przytycka > Bielicha > Milejowice > Mleczków > Natalin > Zakrzew > Zakrzew-Łaniec > Zakrzew-Las > Zakrzewska Wola > Oblas-Leśniczówka > Oblas > Przytyk-Piaski > Przytyk > Przytyk-Zachęta > PRZYTOK-ZACHĘTA	P
4.	DW. PKP/Traugutta > Traugutta > Żeromskiego > Mireckiego > Okulickiego > Kielecka > Wolanowska > Sępówron > Sławno > Kacprowice > Wolanów-Kowalanka > WOLANÓW > Strzałków > STRZAŁKÓW	W
Trasa 1:		
DW. PKP/Traugutta > Narutowicza > Okulickiego > Wernera > Janiszew > Janiszew-Pieńki Kapturskie > Klwatka Szlachecka-Przytułki > Dąbrówka Nagórna-Druga > Dąbrówka Nagórna-Pierwsza > Dąbrówka Nagórna-Stara Wieś > Dąbrówka Nagórna-Poprzeczna > Dąbrówka Podlężna > Dąbrówka Podlężna-Kolonia Piaski > Gustawów > Gulin > Gulin-Sachalin > Gulin-Kolonia > Gulinek > Taczów-Taczówek > Taczów-Wola Taczowska-Kieterów > Wola Taczowska > Kozinki > Dąbrówka Nagórna-Pierwsza > Dąbrówka Nagórna-Druga > Janiszew-Las Janiszewski > Janiszew-Pieńki Kapturskie > Zielona > Wernera > Okulickiego > Narutowicza > DW. PKP/Traugutta		
5.	Trasa 2: DW. PKP/Traugutta > Narutowicza > Okulickiego > Wernera > Janiszew > Janiszew-Pieńki Kapturskie > Klwatka Szlachecka-Przytułki > Dąbrówka Nagórna-Druga > Dąbrówka Nagórna-Pierwsza > Kozinki > Wola Taczowska > Taczów-Wola Taczowska-Kieterów > Taczów-Taczówek > Gulin-Patyjałek > Gulin-Kolonia > Gulin-Sachalin > Gulin > Gustawów > Dąbrówka Podlężna-Kolonia Piaski > Dąbrówka Podlężna > Legeżów > Dąbrówka Nagórna-Stara Wieś > Dąbrówka Nagórna-Pierwsza > Dąbrówka Nagórna-Druga > Janiszew-Las Janiszewski > Janiszew-Pieńki Kapturskie > Zielona > Wernera > Okulickiego > Narutowicza > DW. PKP/Traugutta	Z
Linie podmiejskie – gminne		
6.	SKARYSZEW > Skaryszew-Budki > Skaryszewskie > Modrzejowice > Modrzejowice-Osada > Podsulisza > Pieńki-Pod Bujak > Bujak-Stary > Bujak-Nowy > Zalesie > Dzierzków Stary > Dzierzków Nowy-Piaski > Dzierzków Nowy > Huta Skaryszewska > Skaryszew-Gaj > SKARYSZEW > Skaryszew > Skaryszew-Praga > Skaryszew-Wincentów > Makowiec-Pod Lasem > Makowiec > MAKOWIEC > Makowiec-Za Szosą > Słowackiego > al. Grzeczmarowskiego > DW. PKP/Traugutta > Traugutta > Żeromskiego > Struga > 25. Czerwca > Słowackiego > Makowiec-Za Szosą > MAKOWIEC > Makowiec-Za Szosą > Makowiec > Makowiec-Pod Lasem > Makowiec-Leśniczówka > Skaryszew-Praga > Skaryszew > SKARYSZEW > Skaryszew-Gaj > Huta Skaryszewska > Dzierzków Nowy-Piaski > Dzierzków Stary > Zalesie > Bujak-Nowy > Bujak-Stary > Modrzejowice-Osada > Podsulisza > Modrzejowice > Skaryszew-Budki > Skaryszewskie > SKARYSZEW	B1
7.	Anielin > Tomaszów > Dzierzków Nowy > Dzierzków Stary > Dzierzków Nowy-Piaski > Dzierzków Nowy > Huta Skaryszewska > Skaryszew-Gaj > SKARYSZEW > Skaryszew >	B2

	Skaryszew-Praga > Skaryszew-Wincentów > Makowiec-Pod Lasem > Makowiec > MAKOWIEC > Makowiec-Za Szosą > Słowackiego > al. Grzeczmarowskiego > DW. PKP/Traugutta > Traugutta > Żeromskiego > Struga > 25. Czerwca > Słowackiego > Makowiec-Za Szosą > MAKOWIEC > Makowiec-Za Szosą > Makowiec > Makowiec-Pod Lasem > Makowiec-Leśniczówka > Skaryszew-Praga > Skaryszew > SKARYSZEW > Skaryszew-Gaj > Huta Skaryszewska > Dzierżków Nowy-Piaski > Dzierżków Stary > Dzierżków Nowy > Tomaszów > Anielin	
8.	NIWA ODECHOWSKA > Niwa Odechowska > Wólka Twarogowa-Syta > Wólka Twarogowa > MIASTECZKO > Odechów > Odechów-Podgrabina > Grabina > Kobylany > SKARYSZEW > Skaryszew > Skaryszew-Praga > Maków-Podgrania > Maków > Makowiec > MAKOWIEC > Makowiec-Za Szosą > Słowackiego > al. Grzeczmarowskiego > DW. PKP/Traugutta > Traugutta > Żeromskiego > Struga > 25. Czerwca > Słowackiego > Makowiec-Za Szosą > MAKOWIEC > Makowiec-Za Szosą > Makowiec > Maków > Skaryszew-Wincentów > Skaryszew-Praga > Skaryszew > SKARYSZEW > Kobylany > Kobylany-Górki > Odechów-Podgrabina > Odechów > MIASTECZKO > Wólka Twarogowa > Niwa Odechowska > Wólka Twarogowa-Syta > Dzierżków Nowy-Niwa Odechowska > NIWA ODECHOWSKA	B3
9.	MIASTECZKO > Odechów-Kolonia > Odechowiec > Kłonowiec-Koracz > Kłonowiec-Kurek > Kazimierówka > Bogusławice-Kolonia > Maków-Zabrodzie > Maków > Maków-Małęcka Droga > Maków Nowy > Maków Nowy-Dąbrówka Makowska > Maków Nowy > Słowackiego > al. Grzeczmarowskiego > DW. PKP/Traugutta > Traugutta > Żeromskiego > Struga > 25. Czerwca > Słowackiego > Grota-Roweckiego > Makowiec > Maków Nowy > Maków Nowy-Dąbrówka Makowska > Maków Nowy > Maków-Małęcka Droga > Maków > Maków-Zabrodzie > Bogusławice-Kolonia > Kazimierówka > Kłonowiec-Kurek > Kłonowiec-Koracz > Odechowiec > Odechów-Kolonia > MIASTECZKO	B4
10.	KAPTUR/Mokra > Wernera > Malczewskiego > Lekarska > Traugutta > Poniatowskiego > 1905. Roku > Limanowskiego > Wierzbicka > Trablice > Trablice-Pelagów > Trablice-Kolonia > Ludwinów > Kosów-Mniejszy > Augustów > Rożki-Kolonia > Kowala-Stępcina-Górna > Kowala-Stępcina-Dolna > Parznice > Gębarzów-Osada > Bardzice > Józefów > Grabina > Bukowiec	E1
11.	KAPTUR/Mokra > Wernera > Malczewskiego > Lekarska > Traugutta > Poniatowskiego > 1905. Roku > Limanowskiego > Starokrakowska > Kosów > Kowala-Stępcina-Kolonia > Kowala-Stępcina > Dąbrówka Zabłotnia-Kolonia > Ruda Mała-Bojce > Ruda Wielka > Ruda Mała	E2
12.	Trasa 1: Beliny-Prażmowskiego > DW. PKP/Traugutta > Traugutta > Żeromskiego > Struga > Zbrowskiego > Energetyków > Lesiów > Kolonia Lesiów > Kolonia Lesiów-Bąki Lesiowskie > Wojciechów > Jastrzębia > Bartodzieje > Olszowa > Wola Goryńska > Goryń > Mąkosy Stare > Mąkosy Stare-Zadulowa > Lewaszówka > Mąkosy Stare-Zadulowa > Mąkosy Stare > Mąkosy Nowe > Dąbrowa Jastrzębska > Jastrzębia > Wojciechów > Kolonia Lesiów-Bąki Lesiowskie > Kolonia Lesiów > Lesiów > Energetyków > Zbrowskiego > Struga > Malczewskiego > Lekarska > Traugutta > DW. PKP/Beliny-Prażmowskiego Trasa 2: Beliny-Prażmowskiego > DW. PKP/Traugutta > Traugutta > Żeromskiego > Struga > Zbrowskiego > Energetyków > Lesiów > Kolonia Lesiów > Kolonia Lesiów-Bąki Lesiowskie > Wojciechów > Jastrzębia > Dąbrowa Jastrzębska > Mąkosy Nowe > Mąkosy Stare > Mąkosy Stare-Zadulowa > Lewaszówka > Mąkosy Stare-Zadulowa > Mąkosy Stare-Gać > Goryń > Wola Goryńska > Olszowa > Bartodzieje > Jastrzębia > Wojciechów > Kolonia Lesiów-Bąki Lesiowskie > Kolonia Lesiów > Lesiów > Energetyków > Zbrowskiego > Struga > Malczewskiego > Lekarska > Traugutta > DW. PKP/Beliny-Prażmowskiego	L1
13.	Beliny-Prażmowskiego > DW. PKP/Traugutta > Traugutta > Żeromskiego > Struga > Zbrowskiego > Energetyków > Lesiów > Kolonia Lesiów-Bąki Lesiowskie > Wojciechów > Jastrzębia	L2
14.	Beliny-Prażmowskiego > DW. PKP/Traugutta > Traugutta > Żeromskiego > Struga > Kozłów-Pacyna > Dąbrowa Kozłowska-Kozłowskie Komorniki > Dąbrowa Kozłowska > Kozłów > Wólka Lesiowska > Wojciechów > Jastrzębia > Bartodzieje > Olszowa > Wola Goryńska > Wola Goryńska-Sowie Góry > Brody-Wólczyzna > Brody-Karolów > Łukawa	L3
Linie gminne		
15.	Gębarzów-Kolonia > Gębarzów-Osada > Gębarzów > Magierów > SKARYSZEW > Skaryszew > Skaryszew-Podolszyny > Chomentów-Socha > Chomentów-Puszcza > Chomentów-Puszcza-Janów Chomętowski > Chomentów-Puszcza-Ludwinów > Wilczna	B5
16.	WIERZBICA > Wierzbica-Osada > Wierzbica-Szczepanówka > Zalesice-Kolonia > Zalesice-Kolonia-Resztówka > Zalesice > Łączany > Suliszka > Pomorzany > Polany > Polany-Wymysłów > Polany-Kolonia > Wierzbica-Osada > WIERZBICA	F1

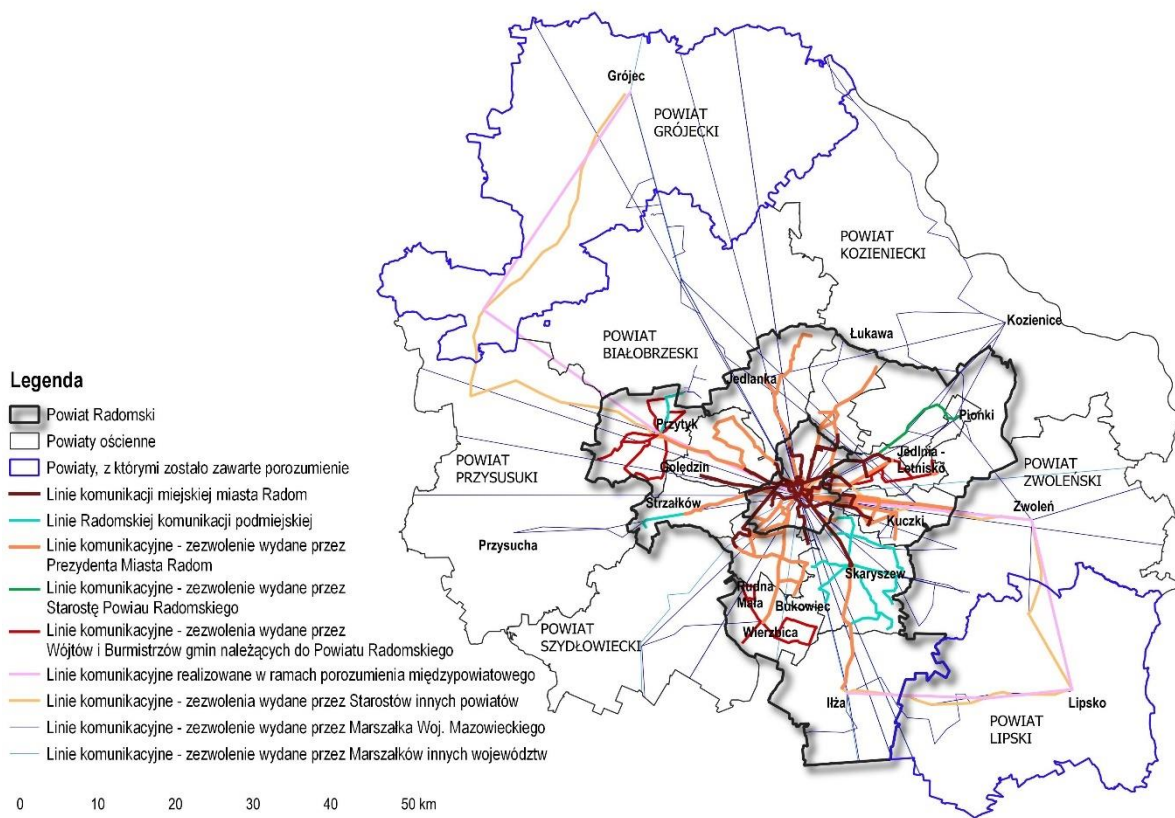
17.	WIERZBICA > Wierzbica-Osada > Wierzbica-Szczepanówka > Wierzbica > Dąbrówka Warszawska-Tarnówka > Błędów > Stanisławów > Ruda Wielka > Ruda Wielka-Wygwizdów > Ruda Wielka-Kresy > Rzeczków-Kolonia-Zagórze > Rzeczków-Kolonia-Grzbietów > Rzeczków > Rzeczków-Górka Skaryszewska > WIERZBICA	F2
18.	WIERZBICA > Wierzbica-Osada > Wierzbica-Wiatraki > Wierzbica-Kolonia	F3
19.	JEDLNIA-LETNISKO > Jedlnia-Letnisko > Aleksandrów > Aleksandrów-Budki > Gzowice-Kolonia > Słupica > CUDNÓW	J1
20.	JEDLNIA-LETNISKO > Jedlnia-Letnisko > Piotrowice > Gzowice > Gzowice-Gzowskie-Budy > Gzowice-Kolonia > Gzowice-Folwark > Piotrowice > Jedlnia-Letnisko > JEDLNIA-LETNISKO	J2
21.	JEDLNIA-LETNISKO > Jedlnia-Letnisko > Piotrowice > Groszowice-Wrzosów > Groszowice > GROSZOWICE/Myśliszewice-Stara Wieś > Groszowice > Myśliszewice-Przecinka > Lasowice > SADKÓW-POLESIE/Lasowice	J3
22.	Trasa 1: JEDLNIA-LETNISKO > Jedlnia-Letnisko > Piotrowice > Groszowice-Wrzosów > Groszowice > Rajec Poduchowny-Kozaczka > Rajec Poduchowny-Stara Wieś > Rajec Poduchowny-Rajec-Letnisko > Antoniówka > Groszowice-Wrzosów > Jedlnia-Letnisko > JEDLNIA-LETNISKO Trasa 2: JEDLNIA-LETNISKO > Jedlnia-Letnisko > Siczki > Antoniówka > Rajec Poduchowny-Stara Wieś > Rajec Poduchowny-Kozaczka > Groszowice > Groszowice-Wrzosów > Piotrowice > Jedlnia-Letnisko > JEDLNIA-LETNISKO	J4
23.	SADKÓW-POLESIE > Sadków > Sadków-Górki > NATOLIN > Rajec Szlachecki-Czarna Wieś > Rajec Szlachecki-Rajeckie Pieńki > Lasowice > SADKÓW-POLESIE/Lasowice	J5
Linie miejskie – komercyjne		
24.	Poniatowskiego > al. Grzecznarowskiego > Słowackiego > Makowiec-Za Szosą > Makowiec > Makowiec-Pod Lasem > Makowiec-Leśniczówka > Skaryszew-Praga > Skaryszew > Skaryszew-Budki > Skaryszewskie > Modrzejowice > Modrzejowice-Osada > Pieńki-Pod Bujak > Alojzów > Walentynów > Krzyżanowice-Stara Wieś > Iłża-Na Szosie Krzyżanowskiej > Iłża > IŁŻA D.A. > IŁŻA-OS. STASZICA	I
Linie miejskie komunalne		
25.	GODÓW > Wiejska > Godowska > Michalczewskiego > Młodzianowska > PCK > al. Grzecznarowskiego > DW. PKP > Beliny-Prażmowskiego > 25. Czerwca > Żwirki i Wigury > Kusocińskiego > Chrobrego > Struga > Wernera > Mireckiego > Okulickiego > Czarnieckiego > Malczewskiej Przytycka > Bielicha > MILEJOWICE/al. Kasztanowa	6
26.	OBOZISKO > Malczewskiego > Struga > Os. Gołębiów I > Kozienicka > Rajec Szlachecki > Rajec Szlachecki-Czarna Wieś > Rajec Szlachecki-Rajeckie Pieńki > Lasowice > SADKÓW-POLESIE / Lasowice	22
27.	LOTNISKO WARSZAWA-RADOM > Lubelska > Żeromskiego > Sienkiewicza > Poniatowskiego > Kościuszki > Narutowicza > Limanowskiego > Okulickiego > Chłodna > Wernera > Czarnieckiego > Kielecka > PRUSZAKÓW	5
28.	(POTKANÓW > Stalowa > Starokrakowska > Potkanowska > Warsztatowa) > Wierzbicka > OS. POŁUDNIE > Sycyńska > Czarnoleska > Wierzbicka > Toruńska > Limanowskiego > 1905. Roku > DW. PKP > Mickiewicza > Słowackiego > Długojowska > Pomorska > Zwolenka > Lubelska > Małczyńska > Wrocławska > Chorzowska > Lubelska > LOTNISKO WARSZAWA-RADOM	14
29.	KAPTUR / Folwarczna > Folwarczna > Polna > Okulickiego > Reja > Lekarska > Traugutta > Sienkiewicza > Słowackiego > JANISZPOL	15
30.	PRUSZAKÓW > Szydłowiecka > Starokrakowska > Limanowskiego > 1905. Roku > DW. PKP > Beliny-Prażmowskiego > 25. Czerwca > Struga > Zbrowskiego > Energetyków > Stara Wola Gołębiowska > Potkańskiego > Nowa Wola Gołębiowska > Gaj > Energetyków > Zbrowskiego > 11. Listopada > Struga > 25. Czerwca > Beliny-Prażmowskiego > Poniatowskiego > 1905. Roku > Limanowskiego > Starokrakowska > Szydłowiecka > PRUSZAKÓW	18
31.	SOLTYKÓW/Malczew > Witkacego-Witkiewicza > Godowska > Wiejska > Południowa > Michalczewskiego > Jana Pawła II > al. Grzecznarowskiego > DW. PKP > Narutowicza > Limanowskiego > Mireckiego > Wernera > Malczewskiego > Warszawska > 11. Listopada > Chrobrego > Mieszka I > Aleksandrowicza > JÓZEFÓW SZPITAL > Aleksandrowicza > Warszawska > Kasztelańska > WÓŁKA KLWATECKA/Mroza	23
32.	(MAŁĘCZYN-NOWY / Kiedrzyń > Małęczyn-Nowy > Małęczyn-Kościelny > Małęczyn-Stary > Janów > DŁUGOJÓW GÓRNY > Skaryszewska > Słowackiego > Górna > Kaszubska > Żeromskiego > 25. Czerwca > Żwirki i Wigury > Kusocińskiego > Chrobrego > Mieszka I > OS. MICHAŁÓW	24

33.	KAPTUR/Mokra > Wernera > Struga > Os. Gołębiów I > Kozienicka > Rajec Poduchowny-Rajec Księży > Rajec Poduchowny-Kolonia > Rajec Poduchowny-Stara Wieś > Rajec Poduchowny > Rajec Poduchowny-Rajec-Letnisko > Antoniówka > Groszowice-Wrzosów > Jedlnia-Letnisko > JEDLNIA-LETNISKO/stacja PKP	26
34.	DW. PKP/Beliny-Prażmowskiego > Poniatowskiego > al. Grzeczmarowskiiego > Słowackiego > Makowiec-Za Szosą > Makowiec > Makowiec-Pod Lasem > Makowiec-Leśniczówka > Skaryszew-Praga > Skaryszew > SKARYSZEW	27

Na początku 2023 roku w skład radomskiej komunikacji miejskiej wchodziło 30 linii, w tym trzy nocne. Trasy jedenastu linii częściowo wykraczały poza granice Radomia (na mocy porozumień miasta z aż siedmioma sąsiadującymi gminami).

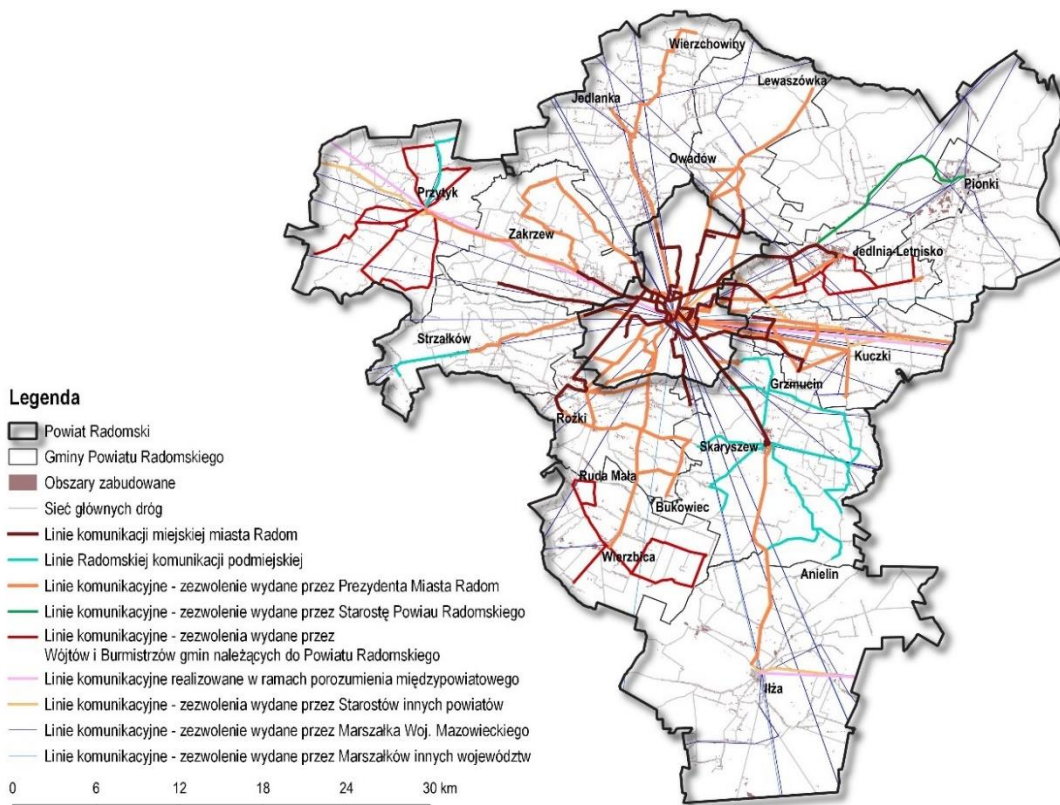
większość połączeń na terenie Powiatu – z wyjątkiem linii szkolnych – ułożona jest promieniście (tj. w kierunku Radomia). W wielu miejscach władze gmin zgłaszały brak połączeń obwodowych, tj. pozwalających mieszkańcom gmin na podróżowanie między gminami oraz w obrębie gmin w kierunku innym niż do/z Radomia.

Rysunek 23. Sieć komunikacji autobusowej w granicach obszaru Planu transportowego, na którym odbywa się przewóz osób na podstawie wydanych stosownych zezwoleń. Obszar kraju



Rysunek 24. Sieć komunikacji autobusowej w granicach obszaru Planu transportowego, na którym odbywa się przewóz osób na podstawie wydanych stosownych zezwoleń. Obszar powiatów sąsiadujących

Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 25. Sieć komunikacji autobusowej w granicach obszaru Planu transportowego, na którym odbywa się przewóz osób na podstawie wydanych stosownych zezwoleń. Obszar Powiatu Radomskiego

Źródło: opracowanie własne.

4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

4.1. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym Planem transportowym

Na kształt i założenia przyjęte w niniejszym Planie transportowym wpływ mają opracowane krajowe, wojewódzkie i lokalne dokumenty planistyczne i strategiczne, które zawierają informacje na temat uwarunkowań publicznego transportu publicznego na

obszarze objętym Planem transportowym oraz kierunki jego rozwoju. Przyjęty w niniejszym Planie transportowym cel główny jest zatem zgodny z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, Polski oraz województwa mazowieckiego.

Polityka transportowa Unii Europejskiej

„Biała Księga” poświęca dużą uwagę postulatowi zapewnienia ciągłości podróży, upatrując w tym wielką rolę planowania miejscowego. Stacje kolei oraz przystanki autobusowe, a także parkingi powinny być kształtowane w taki sposób, aby przestrzeń, w której dokonuje się przesiadka z samochodu lub ze środka transportu publicznego oferowała rozmaite usługi dodatkowe (np. punkty handlowe) oraz zachęcała do korzystania z komunikacji zbiorowej.

Nadmierne użytkowanie samochodów osobowych jest głównym powodem zatłoczenia motoryzacyjnego. Dlatego powinno się tworzyć alternatywy do samochodu, zarówno w zakresie infrastruktury, jak i parametrów usługi. Komunikacja zbiorowa powinna

osiągnąć poziom komfortu odpowiadający oczekiwaniom mieszkańców. Dotyczy to w szczególności obsługi osób z ograniczonymi możliwościami przemieszczania się.

Głównym dokumentem określającym wizję Wspólnoty w aspekcie społecznym, gospodarczym i przestrzennym jest Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu Europa 2020. Na podstawie tego dokumentu Polska zobligowana jest do realizacji celów określonych na poziomie Unii Europejskiej, w zakresie transportu poprzez m.in. stworzenie inteligentnej zmodernizowanej infrastruktury transportowej.

Polityka transportowa państwa

Polityka państwa wskazuje na cechę szczególną miast, tj. współzależność różnych podsystemów transportu zbiorowego i indywidualnego. Widoczne jest to głównie na styku ruchu samochodów osobowych, parkowania i transportu zbiorowego. Pomimo poważnych ograniczeń finansowych, miasta są w stanie finansować nawet znaczące przedsięwzięcia transportowe, w tym m.in. zakupy taboru autobusowego. Warunkiem podjęcia tych wysiłków jest postawienie w polityce rozwojowej

miasta problematyki transportowej na odpowiednio wysokim poziomie priorytetów. Miasta z uchwalonymi planami transportowymi opierają swe działania na zasadach zrównoważonego rozwoju, polegającego na kompromisie między celami przestrzennymi, społecznymi, ekonomicznymi i ochrony środowiska.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. (SZRT 2030)

W ramach rozwoju transportu w kraju wskazuje się kilka najważniejszych celów, a wśród nich budowę zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej, poprawę bezpieczeństwa i sposobu zarządzania i organizacji systemem transportowym oraz ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Podejmowane działania mają skupiać się przede wszystkim na budowie sieci powiązań wspierających rozwój nie tylko dużych aglomeracji, ale także mniejszych miast, obecnie tracących swoje funkcje, obszarów wiejskich i obszarów zagrożonych marginalizacją. Ogromne znaczenie dla tych zjawisk mają obserwowane migracje ludności, wzrost liczby mieszkańców w obszarach zurbanizowanych i aglomeracjach oraz zmniejszanie się liczby

mieszkańców mniejszych miast i miasteczek oraz postępujące wyludnianie się obszarów wiejskich i zmarginalizowanych oraz o mniejszej konkurencyjności. Wspomniany powyżej prognozowany wzrost ludności w obszarach zurbanizowanych spowoduje wzrost znaczenia kolejowych przewozów pasażerskich na poziomie międzyregionalnym, przewozów między aglomeracyjnymi oraz na poziomie funkcjonalnym, tj. z wykorzystaniem systemów kolei aglomeracyjnej. Do ważnych aspektów zapobiegających dalszym negatywnym zjawiskom demograficznym należy rozbudowa sieci komunikacyjnej w sposób łączący dominujące ośrodki regionalne i lokalne z ich zaplecami funkcjonalnymi.

Regionalny Plan Transportowy Województwa Mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku

Głównym celem dokumentu jest zapewnienie spójności długofalowych działań transportowych na obszarze województwa mazowieckiego oraz zapewnienie spójnej sieci transportowej z województwami ościennymi, a także krajową siecią transportową. Plan zwraca uwagę na potrzebę wdrożenia rozwiązań przyjaznych środowisku i mieszkańcom, w szczególności mających na celu zwiększenie udziału efektywnych i przyjaznych dla środowiska środków transportu. Zgodnie z przedmiotowym dokumentem należą do nich:

- poprawa dostępności transportowej;
- rozwój publicznego transportu zbiorowego;
- poprawa jakości usług poprzez integrację poszczególnych środków transportu;
- zwiększenie udziału publicznego transportu zbiorowego w ogóle podróży realizowanych na terenie województwa;
- poprawa jakości powietrza poprzez wspieranie, promowanie i rozwój ruchu niezmotoryzowanego i komunikacji zbiorowej;
- zmniejszenie emisji szkodliwych substancji poprzez działania na rzecz zwiększenia udziału ekologicznych środków transportu;
- zwiększenie dostępności dla osób o ograniczonej mobilności.

W Regionalnym Planie Transportowym Województwa Mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku szczególną uwagę zwraca się na poprawę dostępności i mobilności mieszkańców, przy jednoczesnych przechodzeniu i promocji ekologicznego i zrównoważonego transportu. W tym celu zaplanowano, iż transport kolejowy, niskoemisyjny i aktywne formy aktywności stanowiąc będą tutaj podstawową siatkę połączeń. W pierwsze kolejności rozwinięta powinna zostać siatka połączeń kolejowych na terenie województwa, natomiast zintegrowana z koleją siatka połączeń autobusowych pełnić będzie rolę uzupełniającą. *„Umożliwi lepszą obsługę transportową w peryferyjnych i słabiej zaludnionych obszarach województwa, przez które nie przebiegają linie kolejowe oraz dowożąc pasażerów do najbliższej stacji kolejowej, co przyczyni się do wzmocnienia potencjału rozwojowego ośrodków regionalnych, subregionalnych, małych i średnich miast wraz z otaczającymi je obszarami wiejskimi”⁵.*

⁵ Regionalny Plan Transportowy Województwa Mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku, Warszawa, marzec 2022 roku.

Do najważniejszych obszarów problematycznych, które również wymagają dalszych działań należą:

- jakości usług, która wynika m.in. z występujących opóźnień.
- zły stan techniczny pojazdów,
- oferta przewozowa, która nie jest w pełni dostosowana do potrzeb podróżnych, wymagająca lepszej koordynacji pomiędzy różnymi organizatorami, cykliczność i częstotliwość kursowania
- brak integracji integracji taryfowo-biletowej m.in. różnorodność stosowanych ulg, jest różnorodność ulg ustawowych stosowanych w transporcie brak wspólnego biletu długookresowego,
- integracja transportowa,
- niedostateczna oferta przewozowa na relacjach poza koncentryczną siecią połączeń z i do Warszawy,
- postępujące zjawisko wykluczenia transportowego
- regulamin przewozów, który wymaga wdrożenia jednolitego regulaminu przewozu osób dla różnych operatorów.

Stąd też w perspektywie do 2030 roku zgodnie z Planem Transportowym Województwa Mazowieckiego podejmowane będą dalsze działania wpływające na poprawę usług PTZ i zwiększenie udziału pasażerów w PTZ. Do najważniejszych z nich należeć będą:

- dalsze inwestycje w infrastrukturę kolejową oraz zakupy nowoczesnego taboru kolejowego
- wprowadzenie integracji taryfowo-biletowej (w tym biletu długookresowego) na wszystkich poziomach zarządzania,
- wsparcie autobusowego regionalnego PTZ poprzez dofinansowanie połączeń na obszarach wykluczonych transportowo
- promowanie oraz wprowadzanie rozwiązań zachęcających do korzystania z PTZ,
- zwiększenie częstotliwości połączeń,
- cykliczność rozkładów jazdy,
- poprawa punktualności i regularności kursowania,
- skrócenie czasów przejazdu,
- zapewnienie dogodnych skomunikowań na węzłach przesiadkowych,
- minimalizowanie połączeń z koniecznością przesiadki,
- ustalanie cen za usługi, w taki sposób, aby zachęcać do korzystania w PTZ.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Powiatu Radomskiego do 2030 roku

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Powiatu Radomskiego w zakresie PTZ wskazuje szczególnie na problem braku cykliczności oraz koordynacji rozkładu jazdy różnych przewoźników. Cechą charakterystyczną organizacji transportu zbiorowego w Powiecie jest również brak skomunikowania połączeń w miejscowościach węzłowych oraz pomiędzy komunikacją autobusową i kolejową. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Powiatu Radomskiego wskazuje również na takie problemy PTZ w Powiecie jak występowanie półlegalnych miejsc obsługi pasażerów, nie posiadających minimalnych standardów i wyposażenia do tej obsługi oraz brak rozkładów w miejscach obsługi pasażerów i ponadto utrudniony

dostęp do rozkładów przez Internet lub często nawet jego brak.

Wśród koniecznych do podjęcia działań Strategia Zrównoważonego Rozwoju Powiatu Radomskiego przedstawia:

- konieczność zagwarantowania spójności i dostępności całego obszaru w wymiarze komunikacyjnym, szczególnie południowej części Powiatu,
- podnoszenie jakości infrastruktury drogowej,
- rozwój zintegrowanego transportu zbiorowego obejmującego zarówno operatorów publicznych, jak i prywatnych.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego (2018 r.)

W zakresie transportu zbiorowego w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego postuluje się działania takie jak:

- utworzenie powiatowych węzłów komunikacyjnych przy stacjach kolejowych lub w centrach miast;
- utworzenie obszarów obsługi aglomeracyjnej i powstania związków komunikacyjnych;
- poprawa dostępności komunikacyjnej, m.in. poprzez rozwój transportu publicznego, w tym przywrócenie połączeń kolejowych na nieczynnych liniach kolejowych, a także

przebudowę/rozbudowę istniejącej sieci drogowej, w szczególności dróg powiatowych i gminnych;

- rewitalizacja linii kolei wąskotorowej Iłża-Starachowice, co pozwoli na wykorzystanie linii jako tramwaju regionalnego z wprowadzeniem linii do śródmieść Starachowic i Iłży oraz dostosowaniem siatki przystanków.

Dokument postuluje również o zastąpienie pojazdów o silnikach spalinowych pojazdami zeroemisyjnymi, co przyczyni się ograniczenie emisji z transportu drogowego a co za tym idzie do poprawy jakości powietrza.

Strategia dalszego rozwoju Gminy Miasta Radomia – Radom2030

Strategia dalszego rozwoju Gminy Miasta Radomia jest istotnym dokumentem dla Powiatu Radomskiego, ponieważ współpracuje ona z gminami ościennymi w zakresie obsługi gmin sąsiednich przez radomską komunikację miejską. Niniejszy wskazuje na rozwój terenów poprzemysłowych oraz znajdującej się wśród nich infrastruktury kolejowej, co stanowi potencjał dla rozwoju transportu publicznego integrującego podlegające przekształceniom funkcjonalnym tereny poprzemysłowe Radomia oraz obszary węzłowe ze

strefą podmiejską. W najbliższych latach planowana jest rozbudowa kolejowej infrastruktury przystankowej, dzięki czemu przystanki kolejowe staną się węzłami przesiadkowymi integrującymi regionalną komunikację zbiorową. Wśród kierunków działań Strategia dalszego rozwoju Gminy Miasta Radomia wskazuje również na racjonalizację powiązań transportowych z układem zewnętrznym.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Radomia na lata 2022-2030

Wizja publicznego transportu zbiorowego w Radomiu i w gminach ościennych, z którymi zostało zawarte porozumienie międzygminne, zakłada funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym, dostępnego także dla osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Radomia w kierunkach rozwoju transportu publicznego w Radomiu i gminach ościennych obsługiwanych radomską komunikacją miejską stawia na integrację różnych form transportu pasażerskiego. Elementem integracji ma być urządzenie na wybranych pętlach końcowych linii komunikacji miejskiej parkingów Park&Ride. Istotny będzie również rozwój ruchu rowerowego, co wymaga

stworzenia kompleksowego systemu dróg dla rowerów, pozwalających na dogodny dojazd rowerem do Radomia z okolicznych miejscowości w gminach ościennych. W okresie planistycznym niniejszy dokument przewiduje się rozbudowę sieci dróg dla rowerów w celu stworzenia ich kompleksowego systemu oraz likwidację barier dla ruchu rowerowego w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych i urządzenie parkingów Bike&Ride.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Radomia określa, że w przypadku pojawienia się, na terenie miasta oraz gmin z którymi zawarte są odpowiednie porozumienia, nowych obszarów zurbanizowanych nie objętych dotychczas siecią komunikacji miejskiej, należy uwzględnić możliwość modyfikacji tras istniejących linii, tak aby zapewnić możliwość korzystania z komunikacji miejskiej mieszkańcom tych obszarów. Niniejszy

dokument zaleca również utrzymanie co najmniej dotychczasowego poziomu obsługi poszczególnych obszarów miasta i ościennych gmin przez transport publiczny.

Ponadto kwestie związane z PTZ i ochroną środowiska zostały zawarte w Strategiach Zrównoważonego Rozwoju oraz Programach Ochrony Środowiska poszczególnych gmin Powiatu Radomskiego.

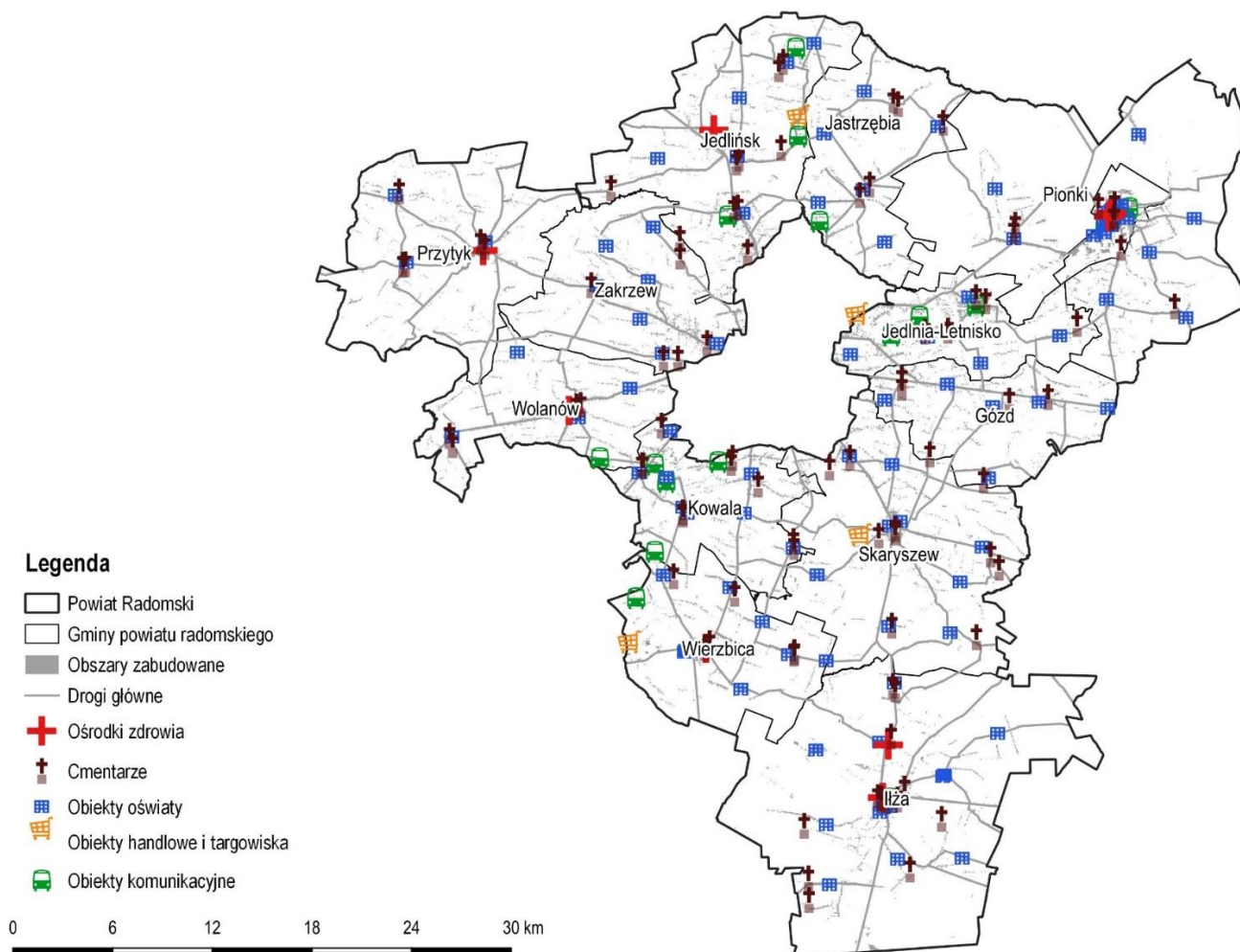
4.2. Lokalizacje obiektów użyteczności publicznej – najistotniejsze generatory ruchu

Generatorami ruchu są przede wszystkim obiekty użyteczności publicznej, a więc ogólnodostępne budynki przeznaczone dla administracji publicznej, kultury, oświaty, szkolnictwa, nauki, opieki zdrowotnej, sportu, rekreacji i turystyki. Pełnione funkcje w ww. obiektach determinują charakter realizowanych do nich podróży, w tym cykliczność, częstotliwość i pory ich odbywania.

Miejsca pracy czy szkoły generują ruch o charakterze codziennych, cyklicznych przemieszczeń odbywanych o określonych porach i po określonej trasie.

Życie towarzyskie, potrzeby kulturalne, ochrona zdrowia, urzędy oraz inne instytucje publiczne generują przewozy wykazujące się brakiem regularności, nierzadko incydentalnością, o zróżnicowanej częstotliwości odbywania podróży i różnych porach przemieszczania się.

W przypadku planu transportowego dla powiatu istotne są te obiekty użyteczności publicznej, które generują ruch międzygminny w ramach granic Powiatu Radomskiego.



Rysunek 26. Najważniejsze generatory ruchu na terenie Powiatu Radomskiego

Źródło: opracowanie własne.

4.3. Określenie obszarów o największym potencjalnym zapotrzebowaniu na przewozy

Uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego Powiatu Radomskiego omówione zostały we wcześniejszym rozdziale niniejszego dokumentu. Jak pokazuje mapa sieci komunikacyjnej autobusowej, układ zapotrzebowania na przewozy ma charakter promienisto-rusztowy, którego podstawę stanowi miasto powiatowe – Radom i następujące ciągi drogowe zlokalizowane promieniście do centrum miasta (idąc od kierunku północnego zgodnie z ruchem wskazówek zegara):

1. Droga krajowa nr 7 Radom-Warszawa – ul. Warszawska, w kierunku gminy Jedlińsk.
2. Droga gminna miasta Radomia – ulica Energetyków, w kierunku gminy Jastrzębia.
3. Droga wojewódzka nr 737 Radom-Kozienice – ul. Kozienicka, w kierunku gmin Jedlnia-Letnisko i Pionki.
4. Droga krajowa nr 12 Radom-Lublin – ul. Kaliska, w kierunku gminy Gózd.
5. Droga krajowa nr 9 Radom-Rzeszów – ul. Słowackiego, w kierunku gmin Skaryszew oraz Iłża.
6. Droga wojewódzka nr 744 Radom-Wierzbica, ul. Wierzbicka, w kierunku gmin Kowala i Wierzbica.
7. Droga krajowa nr 7 Radom-Kielce, ul. Kielecka, w kierunku gminy Kowala.
8. Droga krajowa nr 12 Radom-Piotrków, ul. Wolanowska, w kierunku gminy Wolanów.
9. Droga wojewódzka nr 740 Radom-Potworów, w kierunku gmin Zakrzew i Przytyk.

Z 80 ciągów drogowych 28 stanowią drogi, które przechodzą poza teren Powiatu Radomskiego. Spośród nich ważnych dla układu komunikacyjnego jest 7 dróg:

1. 1715W Brzóza – Radom
2. 1716W Brzóza – Przejazd (do drogi nr 737)
3. 3336W Wieniawa – Przytyk – Jedlińsk
4. 3315W Jedlińsk – Bartodzieje – Łukawa – Głowaczów
5. 3534W Makowiec – Rawica
6. 3536W Odechów – Kowalków – Sienno
7. 3553W Granica Województwa – Jasieniec Iłżecki Górny - Pastwiska

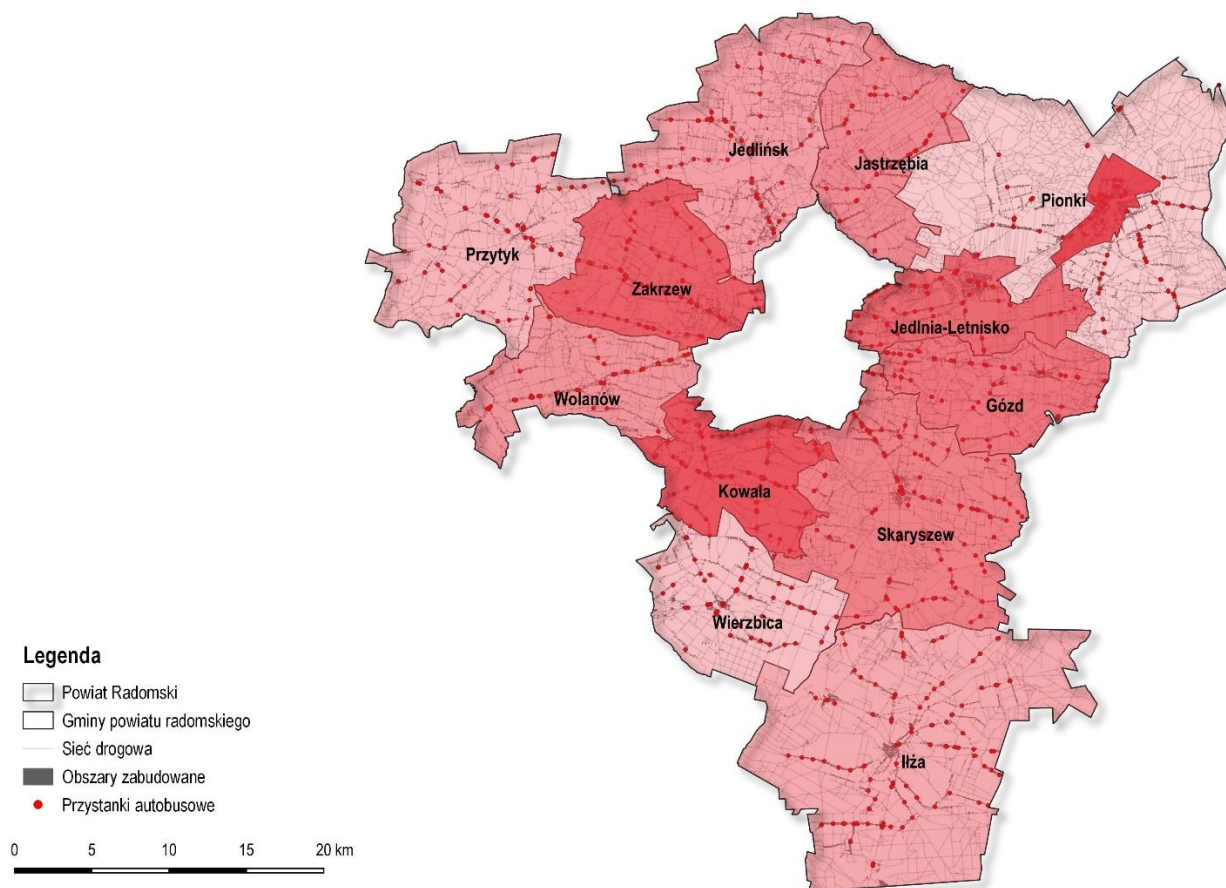
Ponadto trzon systemu komunikacyjnego tworzony jest przez następującą, uzupełniającą sieć dróg: Drogi na terenie Powiatu:

- Droga wojewódzka nr 733, obejmująca swoim przebiegiem gminy znajdujące się w środkowej i południowej części Powiatu: Zakrzew, Wolanów, Kowala, Skaryszew, Gózd;
- Droga wojewódzka nr 699, łącząca gminę Gózd z gminą Jedlnia-Letnisko;
- Droga powiatowa Pionki – Czarna – Podgóra;
- Droga powiatowa Kowala – Ruda Wielka – Wierzbica;
- Droga powiatowa Kowala – Młodocin Drogi wychodzące poza teren Powiatu:
 - Droga wojewódzka nr 691: Pionki – Garbatka-Letnisko;
 - Droga wojewódzka nr 787: Pionki – Zwoleń;
 - Droga wojewódzka nr 747: Iłża – Lipsko;
 - Droga powiatowa + część w ciągu drogi woj. 744: Jasieniec Iłżecki – Mirzec;
 - Droga wojewódzka nr 744: Wierzbica – Mirzec;
 - Droga wojewódzka nr 727: Wierzbica – Szydłowiec;
 - Droga wojewódzka nr 732: Przytyk – Stara Błotnica.

4.4. Uwarunkowania rozwiązań przestrzennych powiązanych z działalnością transportową

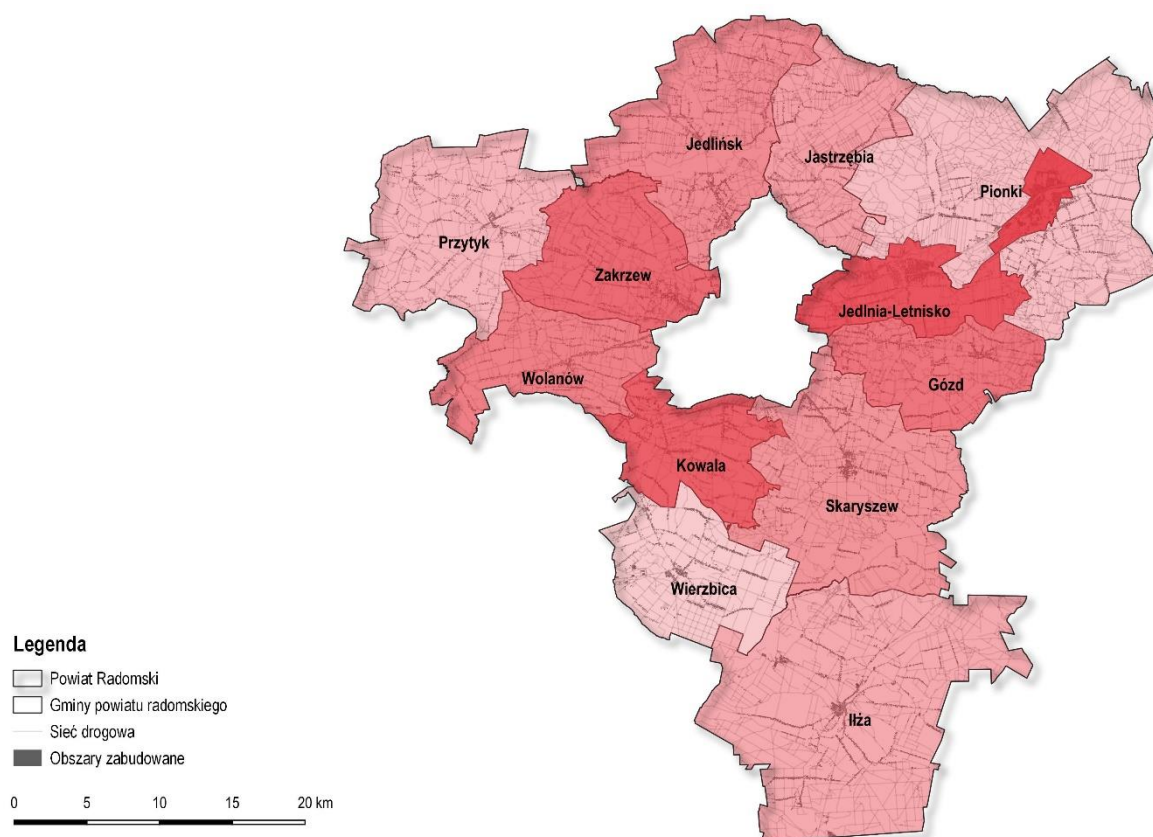
Poniższe mapy przedstawiają gęstość zaludnienia w Powiecie Radomskim w porównaniu do gęstości sieci przystanków autobusowych. Przystanki autobusowe znajdują się we wszystkich gminach Powiatu: najwięcej przystanków znajduje się na terenie gminy Ilża,

Skaryszew i Jedlnia-Letnisko. Najmniejszą gęstość przystanków (z racji Kozienickiego Parku Krajobrazowego) ma Gmina Pionki oraz trzy gminy: Ilża, Jedlińsk raz Przytyk.



Rysunek 27. Gęstość sieci przystanków autobusowych w Powiecie Radomskim

Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 28. Gęstość zaludnienia w Powiecie Radomskim

Źródło: opracowanie własne.

Zamieszczona poniżej tabela przedstawia szczegółowo dane zawarte na mapach; liczby te pokazują w przybliżeniu dostępność infrastruktury komunikacyjnej dla mieszkańców Powiatu

Radomskiego. Jak widać, w większości przypadków gęstość zaludnienia poszczególnych gmin odpowiada gęstości sieci przystankowej.

Tabela 73. Liczba przystanków autobusowych w Powiecie Radomskim

	Gęstość zaludnienia (os./km ²)	Powierzchnia (km ²)	Liczba przystanków (z przystankami przy drogach gminnych)	Liczba przystanków na 1 km ²	Stosunek gęstości sieci przystanków do gęstości zaludnienia
Gózd	118	78	66	0,85	0,0072
Iłża	42	256	165	0,64	0,0153
Jastrzębia	79	90	74	0,82	0,0104
Jedlińsk	105	139	84	0,60	0,0058
Jedlnia-Letnisko	205	66	138	2,09	0,0102
Kowala	166	75	100	1,33	0,0080
Miasto Pionki	900	18	33	1,83	0,0020
Pionki	42	230	65	0,28	0,0067
Przytyk	53	134	80	0,60	0,0113
Skaryszew	89	171	151	0,88	0,0099
Wierzbica	99	94	74	0,79	0,0080
Wolanów	108	83	64	0,77	0,0071
Zakrzew	142	96	122	1,27	0,0089
Pow. Radomski	99	1530	1216	0,79	0,0080

Źródło: opracowanie własne.

Największy wpływ na rozwiązania przestrzenne powiązane z działalnością transportową ma kierunek do i z Radomia oraz – w mniejszym stopniu – kierunek do siedziby każdej z gmin, z uwagi na dojazd mieszkańców Powiatu Radomskiego do pracy.

Na terenie Powiatu Radomskiego występuje nakładanie się tras komunikacji kolejowej i autobusowej, mogące generować konflikty interesów. Są to następujące trasy:

- Radom – Pionki, gdzie funkcjonuje komunikacja autobusowa i przeważa ona nad ofertą połączeń Kolei Mazowieckich;
- Radom – Warszawa, gdzie podstawowym środkiem transportu mieszkańców Powiatu do pracy w Warszawie są pociągi Kolei Mazowieckich, jednakże autobusy są również obecne na tej trasie;
- Radom – Skarżysko-Kamienna, gdzie pomimo wyremontowania trasy kolejowej, przystanki położone na terenach gmin Kowala i Wierzbica mają niewielkie znaczenie – co wynika z położenia tej linii kolejowej na uboczu obu tych gmin.

4.5. Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego

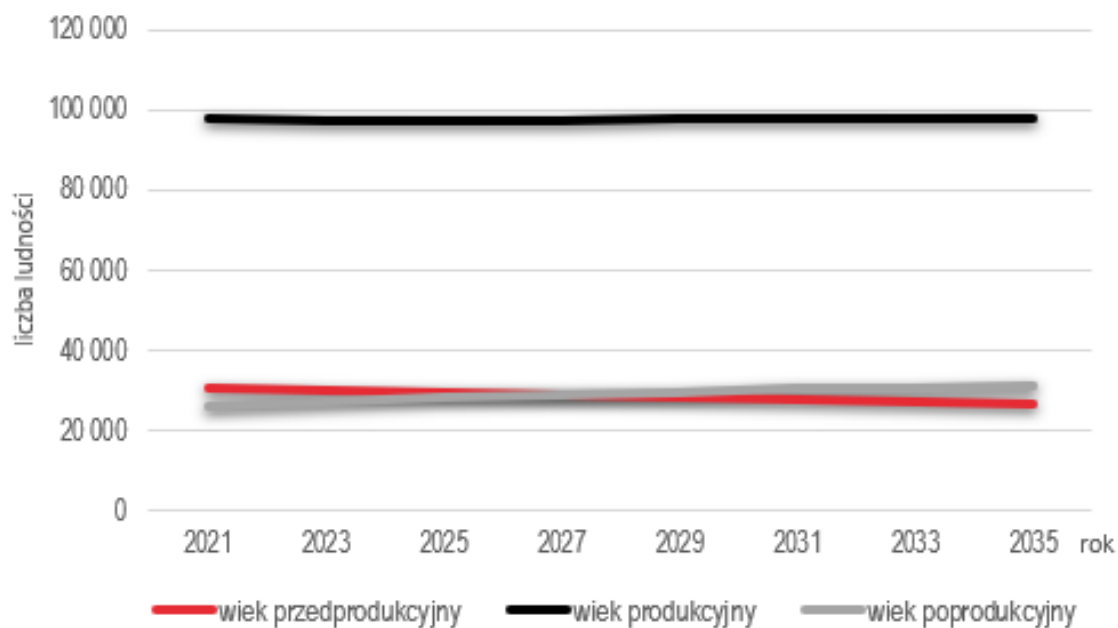
Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego można podzielić na popyt efektywny i potencjalny.

- **popyt efektywny** – zaspokojone potrzeby przemieszczania się komunikacją publiczną mieszkańców określonego obszaru,
- **popyt potencjalny** – całość potrzeb przemieszczania się mieszkańców określonego obszaru. Popyt ten może przerodzić się w efektywny przy spełnieniu przez transport publiczny określonych warunków związanych z oczekiwaną ilością i jakością usług.

Popyt potencjalny stanowią przede wszystkim ci mieszkańcy, którzy realizują swoje potrzeby przewozowe innymi środkami transportowymi niż publiczne, ale gotowi są korzystać z transportu publicznego pod pewnymi warunkami. Popyt potencjalny przekracza znacznie popyt efektywny, ponieważ tylko część przemieszczających się mieszkańców korzysta z komunikacji miejskiej.

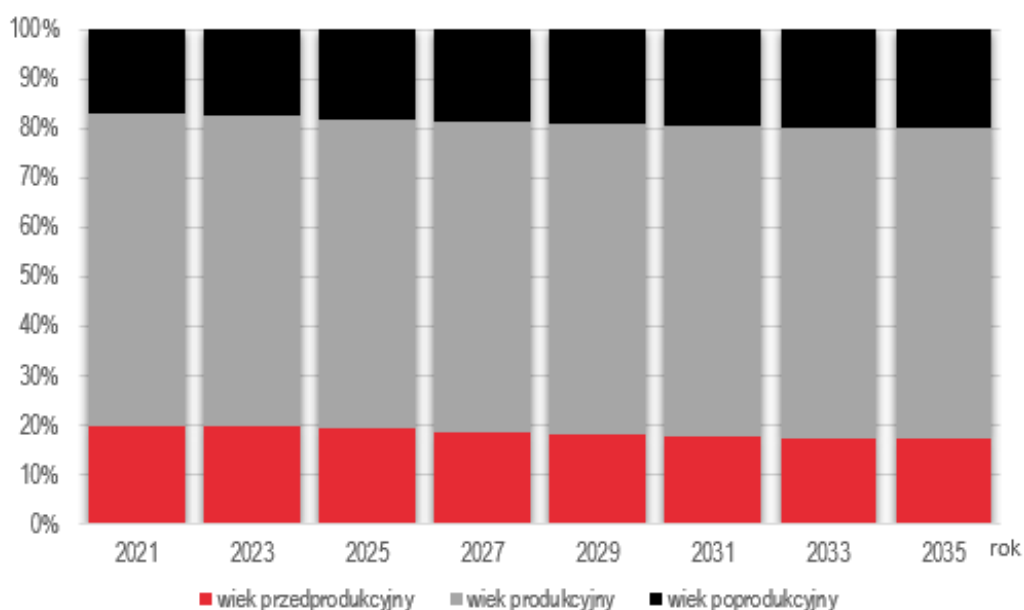
W ramach prac nad Planem Transportowym dla Powiatu Radomskiego nie były wykonywane badania napelnień, dlatego też nie jest możliwe dokładne określenie popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego. Na bazie czynników demograficznych i społecznych można wskazać tendencje do zmian, które zajądą w strukturze społecznej mieszkańców Powiatu w ciągu najbliższych 10-15 lat.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego, przedstawionych w „Prognozie dla powiatów i miast na prawie powiatu oraz podregionów na lata 2014-2050”, ludność Powiatu Radomskiego do roku 2035 będzie kształtowała się tak, jak przedstawiono to na poniższym wykresie. Przyjęto grupy funkcjonalne osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym oraz poprodukcyjnym odpowiadające w przybliżeniu grupom sprzedaży biletów.



Wykres 9. Prognozowane grupy funkcjonalne ludności w latach 2021-2035 wg Prognozy GUS ludności dla powiatów na lata 2014-2050

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Wykres 10. Udział prognozowanych grup funkcjonalnych ludności w latach 2021-2035 wg Prognozy GUS ludności dla powiatów na lata 2014-2050

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Z obu wykresów można odczytać, że do roku 2035 nastąpi:

- znaczny spadek liczby osób w wieku przedprodukcyjnym o 12,5%;
- nieznaczny wzrost liczby osób w wieku produkcyjnym 0,3%;
- znaczny wzrost osób w wieku poprodukcyjnym 20,3%.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego wartość średniego dalszego trwania życia (ang. life expectancy) dla osób urodzonych w 2021 roku wynosi dla województwa mazowieckiego ogółem 71,6 lat dla mężczyzn i 80,0 lat dla kobiet (w miastach: 72,3 i 80,3, na wsi: 70,4 oraz 79,5). Wartości te są średnio niższe niż wartości dla całego kraju. Główną przyczyną powyższej sytuacji jest niski współczynnik dzietności polskich rodzin. Województwo Mazowieckie według Rocznika Demograficznego GUS za rok 2021 ma medianę wieku bardzo podobną do całego kraju; wynosi ona dla mężczyzn 39,4 lat (kraj: 40,3) oraz dla kobiet: 42,4 lat (kraj: 43,5). W roku 2021 współczynnik dzietności dla całej Polski wyniósł 1,32. Województwo Mazowieckie ma te wartości na prawie najwyższym poziomie w całej Polsce: 1,39.

Dla porównania warto wspomnieć, że w roku 1950 współczynnik dzietności dla całej Polski wynosił 3,705, w roku 1980 – 2,276, zaś w roku 1990 – 1,991. Obecnie współczynnik dzietności w Polsce jest jednym z najniższych na świecie. Przyjmuje się zastępowalność pokoleń następuje wówczas, gdy współczynnik dzietności wynosi ok. 2,10 – 2,15. Ostatni raz wartość ta w Polsce była na tym poziomie w roku 1986.

Analizując tę sytuację pod kątem komunikacji publicznej, możemy stwierdzić, iż rosnąć będzie liczba osób uprawnionych do korzystania z ulg ustawowych i przejazdów bezpłatnych w środkach publicznego transportu zbiorowego. (dla uproszczenia: łącznie udział wieku przedprodukcyjnego i wieku poprodukcyjnego wzrośnie w całej strukturze wiekowej; wzrosną też z całą pewnością obciążenia budżetu z tytułu dopłat do biletów ulgowych.

Istotnym czynnikiem wpływającym na popyt komunikacyjny jest również wskaźnik motoryzacji, który został przedstawiony w rozdziale 2.2.1. niniejszego Planu. Dane o rejestracjach samochodów ukazują dotychczasowy roczny wzrost liczby samochodów na poziomie około 4%, jednakże dynamika przyrostu od 2020 r. zaczęła spadać uwzględniając nasycenie rynku i zakładając wzrost jedynie na poziomie 2% rocznie,

można zaprognozować, że w 2035 r. liczba samochodów osobowych w Powiecie Radomskim będzie wynosiła około 127 000 samochodów osobowych.

Na podstawie powyższych danych można stwierdzić, że w perspektywie 14 lat nastąpią niewielkie zmiany popytu na podróżowanie publiczną komunikacją zbiorową. Stwierdzenie to wynika z wzięcia pod uwagę kilku czynników:

- coroczny wzrost łącznej liczby samochodów o 2% (zakładamy, że samochodem osobowym podróżuje średnio 1,5 osoby),
- wzrost łącznej liczby mieszkańców o 1%.

Dla wyliczenia zmiany w popycie posłużono się następującym wzorem:

$$\Delta P = (1 - \Delta s / 1,5) * \Delta m$$

gdzie:

Δ oznacza zmianę poniższych wartości:

P – popyt bazowy

s – liczba samochodów

m – liczba mieszkańców.

Podstawiając odpowiednio: $\Delta s = 2\%$; $\Delta m = 1\%$, można wyliczyć, że: $\Delta P = 0$.

Generalnie rzecz biorąc, do czynników, które mogą spowodować zmianę zachowań komunikacyjnych można zaliczyć przede wszystkim:

- rozszerzenie strefy płatnego parkowania, a więc zmniejszenie ilości bezpłatnych miejsc parkingowych w obszarach, gdzie zlokalizowane są główne źródła ruchu;
- budowę bezpłatnych parkingów w rejonie pętli zlokalizowanych na obrzeżach miast (Parkuj i Jedź);
- wprowadzenie priorytetów ruchu dla pojazdów komunikacji miejskiej (sygnalizacja świetlna).

Badania przeprowadzone w krajach rozwiniętych potwierdzają, że intensywne działania przekształcające część popytu potencjalnego w popyt efektywny mogą spowodować wzrost liczby przewożonych osób publicznym transportem zbiorowym o około od 2 do 4 %. Na zwiększanie popytu efektywnego mają zwykle wpływ następujące działania:

- zwiększanie atrakcyjności oferty przewozowej, poprawa jakości usług przewozowych;
- aktywna promocja transportu publicznego;
- doskonalenie rozwiązań taryfowo-biletowych;
- poprawa systemu informacji pasażerskiej w tym informacji głosowej dla osób niewidomych i niedowidzących.

Źródła popytu potencjalnego tkwią w grupie mieszkańców posiadających samochody. Nakłonienie ich do korzystania z transportu publicznego, co jest zgodne ze strategią zrównoważonego transportu, wymaga jednak wprowadzenia zmian w organizacji ruchu, szczególnie w centrum miasta a także, poprzez poprawę jakości świadczonych usług (częstotliwość, punktualność, komfort).

4.6. Podział zadań przewozowych

Transport publiczny w Radomiu i w Powiecie Radomskim pełni dualne zadania, jako:

- **element systemu transportowego województwa i kraju** – połączenie miasta i Powiatu z resztą województwa, innymi regionami kraju oraz prowadzenie ruchu tranzytowego;
- **regionalny, integralny system transportowy** – obsługa podróży wewnątrz miejskich, które mogą odbywać się przy użyciu różnych środków transportu, funkcjonujących na różnych trasach. Wybór środka transportu przez potencjalnego podróżnego jest wynikiem jego swobodnej decyzji, warunkowanej jednak przez sposób zarządzania ruchem i drogami (organizacja ruchu, przepustowość i zatłoczenie dróg, system parkingowy, taryfy itp.).

W obu przypadkach transport publiczny służy mieszkańcom całego regionu radomskiego. Powinien on być transportem wysoce bezpiecznym dla pasażerów, a także umożliwiać szybkie przemieszczanie się (np. omijając tzw. „wąskie gardła”). Dlatego też ważne jest rozwijanie zintegrowanych systemów zarządzania ruchem, preferujących transport publiczny i integrację wszystkich jego rodzajów (zintegrowane węzły przesiadkowe, wspólny bilet i taryfa). Wówczas przewóz osób odbywać się będzie w sposób szybki i sprawny, z zachowaniem zasad ochrony środowiska. Usprawnienie połączeń komunikacyjnych całego regionu radomskiego wpłynie na wzrost atrakcyjności i poprawę wykorzystania potencjału turystycznego oraz na rozwój gospodarczy i społeczny regionu.

System transportu publicznego Powiatu Radomskiego tworzą trzy podsystemy:

- System połączeń kolejowych, obsługiwany przez spółkę Koleje Mazowieckie Sp. z o.o. oraz PKP Intercity S.A.;
- System połączeń autobusowych, obsługiwanych przez wielu przewoźników, niemających spójności tras, rozkładów jazdy, czy też taryf;
- System komunikacji miejskiej Radomia, który obejmuje także publiczny transport zbiorowy na terenie przyległych Gmin w zakresie i na zasadach określonych w porozumieniach międzygminnych.

Brak powiązań funkcjonalnych wszystkich systemów nie pozwala na pełne wykorzystanie ich potencjałów przewozowych, co przekłada się na mniejszą mobilność osób dojeżdżających spoza Radomia – mają one ograniczone możliwości przesiadek i kontynuowania podróży komunikacją miejską.

Ewentualne zwiększenie udziału pociągów Kolei Mazowieckich w obsłudze transportu publicznego w Radomiu i gminach sąsiednich wymaga współdziałania samorządów terytorialnych oraz samorządu Województwa Mazowieckiego oraz Kolei Mazowieckich w zakresie:

- lepszej adaptacji linii kolejowych dla potrzeb transportu publicznego realizowanego przez samorząd terytorialny;
- zwiększenie częstotliwości jazdy pociągów;
- umów na wykonywanie przewozów z danym przewoźnikiem;
- zakupu taboru, modernizacji infrastruktury kolejowej;
- modernizacji istniejących i budowy nowych przystanków;
- podziału kompetencji administracyjnych;
- finansowania przewozów.

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

Rozkłady jazdy publicznego transportu zbiorowego różnią się w zależności od rodzaju dnia tygodnia (dzień roboczy, sobota, niedziela) oraz w zależności od faktu, czy dzień jest wolny od nauki szkolnej. Podział na różne dni tygodnia, a w następstwie inny standard obsługi (wyrażony w częstotliwości i liczbie kursów) jest uzasadniony różnym popytem na usługi publicznego transportu zbiorowego. Różnice w popycie są związane z dominacją innych motywów podróży w każdym z rodzajów dnia tygodnia.

W tabeli 74 zawarto informacje dotyczące numeru linii (numery linii są ustalone na potrzeby dokumentu, a w praktyce może być zastosowany inny system numeracji), jej przebiegu, długości w kilometrach oraz minimalnej (gwarantowanej) liczbie kursów. W ramach potrzeb i możliwości możliwe jest uruchomienie większej liczby kursów (na całej bądź na części trasy). **Organizator układając rozkłady jazdy będzie dostosowywał je do zapotrzebowania społecznego, z uwzględnieniem szczytów przewozowych oraz potrzeby rozłożenia kursów w ciągu całego dnia⁶.**

Realizacja postulatów zrównoważonego rozwoju transportu i uwzględnienie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu tych mieszkańców Powiatu Radomskiego, którzy obecnie do realizacji podróży wykorzystują wyłącznie transport indywidualny, ale nie wykluczają możliwości podróżowania autobusami komunikacji zbiorowej, wymaga ścisłej współpracy Powiatu Radomskiego z prywatnymi przewoźnikami działających na obszarze objętym niniejszym opracowaniem mającej na celu przede wszystkim zwiększanie podaży i podwyższanie standardu obsługi podróżnych. W przypadku, gdy interesy przewoźników działających na zasadach komercyjnych nie będą pokrywać się z realizacją przez Powiat Radomski postulatów zrównoważonego rozwoju transportu, władze Powiatu i gmin będą musiały rozważyć możliwość uruchomienia przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Doświadczenia innych jednostek samorządu terytorialnego (powiatów i gmin) wskazują, że wpływy ze sprzedaży biletów

pokrywają około 30-50% kosztów związanych z organizacją przewozów o charakterze użyteczności publicznej w przypadku organizacji i finansowania komunikacji na terenie całego powiatu. Powiat przed podjęciem decyzji o finansowaniu częściowym lub całościowym komunikacji powiatowej przeprowadzi badania popytu i napelnień, na podstawie których stwierdzi, która opcja (częściowe czy całościowe finansowanie) jest bardziej wskazana. W przypadku podjęcia decyzji o całkowitym finansowaniu trzeba mieć na uwadze fakt, że linie o większym natężeniu podróży, czyli na których można uzyskać dodatni bilans, będą pokrywać linie deficytowe, co w łącznym rozrachunku pozwoli zmniejszyć koszty, a także podnieść standard komunikacji przez możliwość bezpośredniego zarządzania komunikacją.

Na podstawie obecnej sieci połączeń komunikacyjnych możliwe było określenie planowanej sieci o charakterze użyteczności publicznej. Podstawowymi kryteriami, którymi kierowano się przy określeniu tej sieci są:

- wielkość obecnych potoków i częstotliwość wykonywanych kursów na obecnie funkcjonujących liniach;
- zapewnienie połączeń na poziomie powiatowym: między siedzibą Powiatu a siedzibami gmin (tam, gdzie te połączenia są obecnie realizowane);
- dodatkowo: zapewnienie wzajemnych połączeń pomiędzy poszczególnymi miejscowościami Powiatu (tam, gdzie te połączenia są najbardziej pożądane przez mieszkańców).

⁶ Jako kurs (w całym dokumencie) należy rozumieć przejazd w jedną stronę.

W myśl ustawy o publicznym transporcie zbiorowym⁷, Powiat Radomski będzie realizował regularny przewóz osób w publicznym transporcie zbiorowym, **w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej**. Planowana sieć komunikacyjna składa się z połączeń w trzech wariantach:

- **wariant podstawowy** – połączenia łączące siedziby gmin Powiatu Radomskiego z siedzibą Powiatu - Radomiem;
- **wariant uzupełniający I** - połączenia łączące siedziby wszystkich gmin Powiatu Radomskiego z siedzibą Powiatu – Radomiem;
- **wariant uzupełniający II** – połączenia uwzględniające obecne potrzeby mieszkańców (wariant uwzględnia obecnie funkcjonujące linie).

Wariant podstawowy zawiera określenie linii łączących największe siedziby gmin z miastem powiatowym - zidentyfikowane jako podstawowe zadanie Powiatu. Poszczególne linie mogą nie zostać utworzone przez Powiat w przypadku, gdy ich obsługa zostanie zapewniona przez linie wojewódzkie lub przewozy komercyjne. Wariant podstawowy jest wariantem obligatoryjnym (gwarantowanym).

Zaznaczyć należy, że komunikacja o charakterze użyteczności publicznej uruchamiana może być etapami, tj. poszczególne linie mogą być uruchamiane w zależności od aktualnego zapotrzebowania na przewozy. Powyższe dotyczyć będzie także ilości uruchamianych kursów, tj. ilości połączeń, jaka będzie wykonywana zarówno w ciągu jednego dnia jak i w ciągu całego roku kalendarzowego. Występujące zapotrzebowanie na przewozy oraz inne czynniki społeczne i gospodarcze, a także możliwości finansowe Powiatu będą miały wpływ na liczbę uruchamianych połączeń. Dopuszczalnym więc będzie sukcesywne zwiększanie ilości połączeń lub ich zmniejszenie. Jednocześnie przewiduje się, że Organizator może dokonywać zmian w przebiegu proponowanych linii. Zmiany mogą dotyczyć np. modyfikacji trasy przebiegu w związku z uruchomieniem przejazdu przez dodatkowe miejscowości lub zastąpienie obsługi jednej miejscowości inną miejscowością. Dopuszczalna będzie również modyfikacja liczby przystanków w ramach poszczególnych linii komunikacyjnych.

Jeżeli zmiany, o których mowa powyżej nie będą zbyt duże, nie będzie wymagana zmiana Planu transportowego. Ponowne uchwalenie Planu transportowego powinno mieć miejsce wtedy, gdy zmieniana linia będzie miała zupełnie inny przebieg na całej swojej długości.

⁷ Dz. U. 2019 poz. 2475 t.j. z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Zakłada się w tym przypadku etapowanie wariantu podstawowego. Obecnie linie oznaczone w tabeli 74 jako P1-P5 obsługiwane są przez przewoźników prywatnych. W pierwszej kolejności powinna zostać uruchomiona linia P5, komunikująca miasto Pionki z Suskowlą, gdyż linia ta odpowiadać będzie na obecną podaż na przewozy transportowe i zaspokoi potrzeby mieszkańców części Powiatu. Pozostałe linie powinny być zostać uruchomione niezwłocznie, gdy

przewoźnicy prywatni zaprzestaną świadczenia usług na wykazanych trasach.

Uruchomienie tych połączeń warunkowane jest zawarciem stosownego porozumienia z miastem na prawach powiatu – Radomiem oraz powiatem zwoleńskim.

Biorąc pod uwagę powyższe kryteria, poniżej przedstawione zostały linie, które powinny zostać uznane za linie o charakterze użyteczności publicznej.

Tabela 74. Planowane linie o charakterze użyteczności publicznej

L.p.	Proponowana numeracja	Od	Do	Przez	Długość [km]	Liczba kursów		
						Dzień roboczy	Sobota	Niedziela (dni wolne od pracy)
1.	PU1	Wierzbica	Radom	Kowala	31,4	26	16	12
2.	PU2	Ilża	Radom	Skaryszew	33,5	22	14	8
3.	PU3	Przytyk	Radom	Zakrzew	27,5	30	12	12
4.	PU4	Gózd	Radom	Niemianowice, Klwatka Królewska, Kiedrzyń, Lasowice, Rajec Szlachecki	18,0	24	10	8
5.	PU5	Pionki	Zwoleń	Suskowola	18,52	30	12	12

Na podstawie aktualnie obowiązujących zezwoleń możliwe jest wskazanie aktualnej podaży kursów w rozbiciu na dni robocze, soboty oraz dni wolne od pracy. Co za tym idzie możliwe jest określenie przybliżonego rocznego przebiegu w rozbiciu na wskazanej kategorii, a także określenie potrzeb przewozowych w zakresie liczby pojazdów niezbędnych do obsłużenia wskazanej liczby kursów.

Na potrzeby tego opracowania przy inwentaryzacji zezwoleń niezbędne było wprowadzenie kilku założeń do:

- Określono następującą liczbę dni roboczych w skali roku: 252;
- Określono następującą liczbę dni weekendowych i wolnych od pracy: 113.

Dni nauki szkolnej potraktowano jako dni robocze.

Planowana do uruchomienia komunikacja o charakterze użyteczności publicznej zaplanowana została przede wszystkim na podstawie komunikacji o charakterze użyteczności publicznej obecnie realizowanej w analizowanym obszarze.

Projektowana sieć o charakterze użyteczności publicznej obejmuje 5 linii o łącznej długości około 129 km, w których zaplanowano wykonywanie łącznie 516 kursów w relacji wyłącznie docelowej, o łącznym przebiegu wynoszącym 1 841 905,00 km.

Przy planowaniu komunikacji o charakterze użyteczności publicznej wzięto pod uwagę zgłoszone sugestie, co będzie miało wpływ na zwiększenie wielkości pracy przewozowej.

Mapa (część graficzna Planu transportowego) stanowiąca załącznik nr 1 do niniejszego dokumentu, przedstawia całościową sieć połączeń o charakterze użyteczności publicznej.

Planuje się realizację połączeń o charakterze użyteczności publicznej z wykorzystaniem pojazdów niskoemisyjnych zamiennie na wszystkich wskazanych liniach o charakterze użyteczności publicznej.

Tabela 75. Podstawowa charakterystyka linii o charakterze użyteczności publicznej

	Wierzbica-Radom	Ilża-Radom	Przytyk-Radom	Gózd-Radom	Pionki-Zwoleń	Łącznie
Liczba kursów w dni robocze	26	22	30	24	30	132
Liczba kursów w dni wolne od pracy	12	8	12	8	12	52
Liczba kursów w soboty	16	14	12	10	12	64
Liczba kursów (ogółem)	64	44	54	42	54	258
Liczba środków transportu w dni robocze	4	3	4	3	4	18
Liczba środków transportu w dni pozostałe	3	2	3	2	3	13
Liczba środków transportu w soboty	3	2	3	2	3	13
Roczny przebieg (dni robocze)	205 934,4	185 724,0	207 900,0	108 864,0	139 860,0	848 282,4
Roczny przebieg (dni wolne od pracy)	16 616,4	16 348,0	20 130,0	8 784,0	50 172,0	112 050,4
Roczny przebieg (soboty)	18 886,4	24 388,0	17 160,0	9 360,0	11 544,0	81 338,4
Roczny przebieg (ogółem)	241 437,2	226 460,0	245 190,0	127 008,0	201 576,0	1 041 671,2

Źródło: opracowanie własne.

Węzły przesiadkowe

Uwzględniając aktualną i przewidywaną sieć komunikacyjną wskazuje się na Skaryszew, Pionki oraz Zakrzew, jako kluczowe węzły przesiadkowe z punktu widzenia polityki transportowej Powiatu Radomskiego.

W chwili obecnej na podstawie podpisanych porozumień Gminy tj. Gózd, Jastrzębia, Jedlnia-Letnisko, Kowala, Skaryszew, Zakrzew oraz Wolanów są obsługiwane komunikacją miejską organizowaną przez MZDiK w Radomiu.

W sytuacji wystąpienia zerwania bądź wygaśnięcia porozumienia pomiędzy daną gminą a MZDiK, Starosta Radomski rozważy możliwość uruchomienia przewozów o charakterze użyteczności publicznej na danej linii lub zawarcie związku powiatowo-gminnego. Obligatoryjnym warunkiem dalszego funkcjonowania takiej linii w nowym układzie będzie konieczność dalszego jej współfinansowania przez zainteresowaną jednostkę.

Taryfa biletowa

Przejęcie przez Powiat funkcji organizatora może wymagać opracowania i uchwalenia przez Radę Powiatu cennika biletów na usługi publicznego transportu zbiorowego, jeżeli wybrany operator otrzymywać będzie rekompensatę z tytułu ponoszenia wyższych kosztów niż uzyskane przychody w realizowanych przewozach użyteczności publicznej. Powiat będzie miał wpływ na poziom cen poprzez prawo do uzgodnienia ewentualnych podwyżek proponowanych przez operatora. W przypadku wyboru dwóch lub więcej operatorów: taryfę, cennik i regulamin przewozu ustanowi Rada Powiatu.

Taryfa powinna określać rodzaje biletów, odległości taryfowe, stanowiące podstawę do ustalenia ceny biletów, zasady stosowania ulg ewentualnie uchwalonych przez Powiat oraz ceny biletów zawierających ulgi ustawowe.

Cenniki stosowane przez operatora muszą zawierać ceny biletów z ulgami, jakie określa ustawa o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

Obecnie każdy z przewoźników prywatnych ustala wysokość opłat indywidualnie. Są one zróżnicowane zarówno w przewozach jednorazowych, jak i przy przejazdach okresowych. Podobne zróżnicowanie dotyczy również ulg stosowanych przez poszczególnych przewoźników. Poza obowiązkowymi ulgami ustawowymi przewoźnicy stosują ulgi handlowe, np. dla uczniów, studentów oraz osób powyżej 65 roku życia.

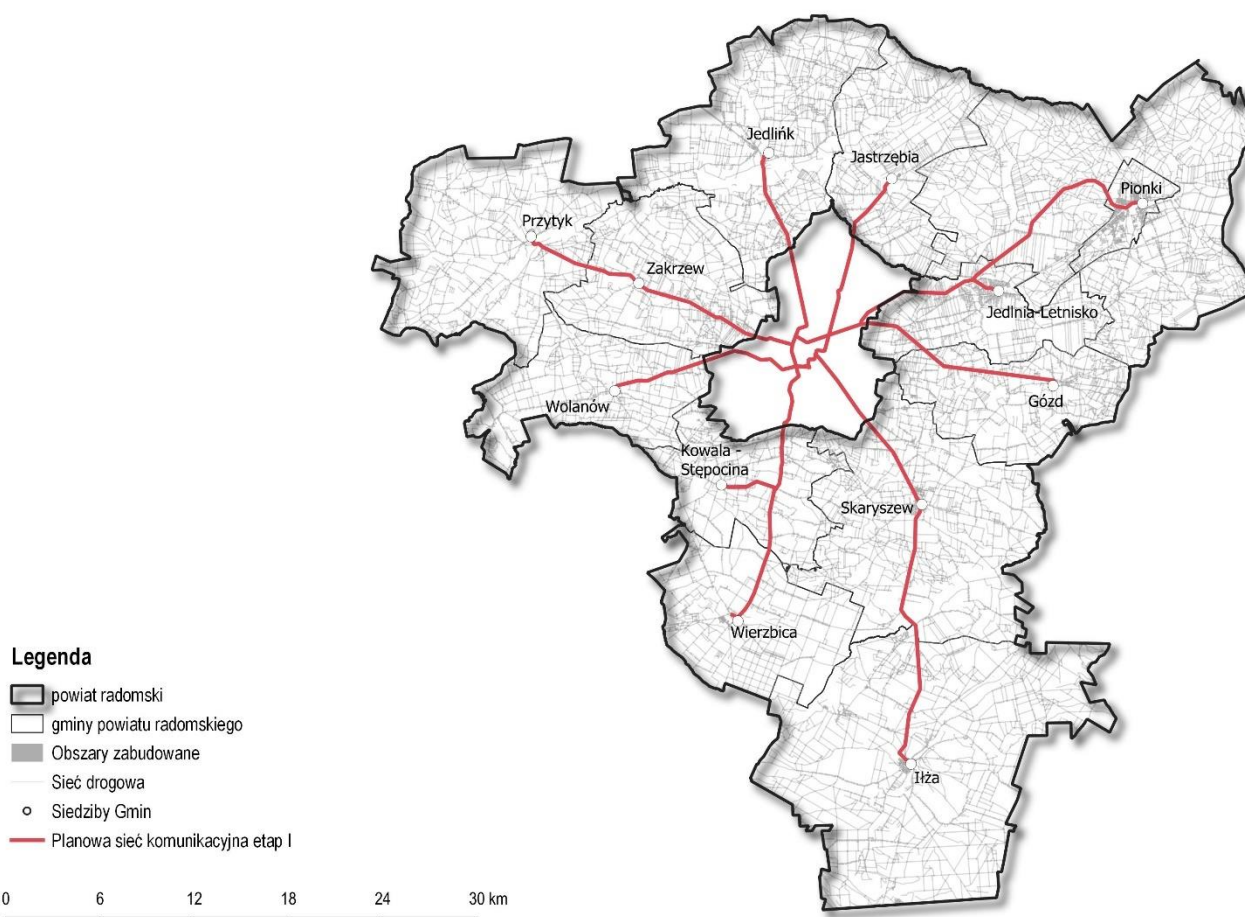
Zróżnicowanie cen biletów w zależności od przewoźnika wpływa na skomplikowanie oferty taryfowej, co może być utrudnieniem dla pasażerów, jednak konkurencja na rynku przewozowym powoduje obniżki cen biletów, co jest korzystne dla pasażerów.

Różne systemy transportowe funkcjonujące w granicach jednego powiatu powodują utrudnienia dla ich użytkowników z powodu braku integracji taryf oraz rozkładów jazdy. W miarę posiadanych możliwości należy dążyć do integracji wszystkich systemów transportowych funkcjonujących na jego terenie, tak, aby w przyszłości stworzyły jeden spójny system ze zintegrowaną taryfą.

Wariant uzupełniający I

Wariant uzupełniający I może stać się rozwinięciem układu podstawowego o linie obsługujące wszystkie siedziby gmin Powiatu. Ten wariant uzupełniający jest oparty przede wszystkim o obecnie funkcjonujące linie i zdefiniowane potrzeby mieszkańców.

Linie powinny zostać uruchomione opcjonalnie, w reakcji na potrzeby mieszkańców i w nawiązaniu do możliwości technicznych, organizacyjnych i finansowych Powiatu, we współpracy z gminami. Uruchomienie tych połączeń warunkowane jest zawarciem stosownego porozumienia z miastem na prawach powiatu – Radomiem.



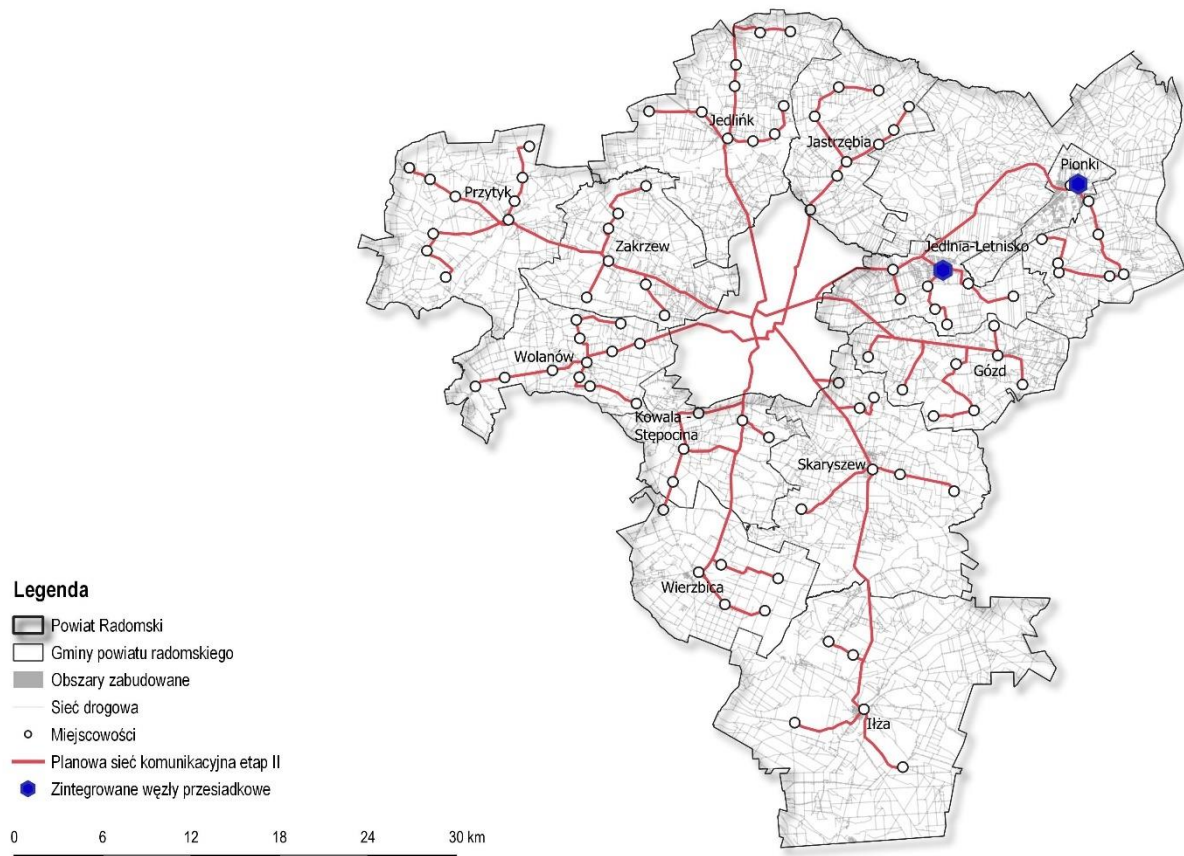
Rysunek 29. Wariant uzupełniający I sieci powiatowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej
Źródło: opracowanie własne.

Wariant uzupełniający II

Wariant uzupełniający II może stać się rozwinięciem układu podstawowego oraz Wariantu I o linie obsługujące szerszy obszar gmin Powiatu, nie tylko siedziby gmin Powiatu. Ten wariant uzupełniający również oparty jest o obecnie funkcjonujące linie i zdefiniowane potrzeby mieszkańców.

Linie będą uruchamiane opcjonalnie, w ramach potrzeb mieszkańców i możliwości technicznych, organizacyjnych i finansowych Powiatu, we współpracy z gminami.

Uruchomienie tych połączeń warunkowane jest zawarciem stosownego porozumienia z miastem na prawach powiatu – Radomiem.



Rysunek 30. Wariant uzupełniający II sieci powiatowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Źródło: opracowanie własne.

6. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

6.1. Źródła i formy finansowania usług przewozowych

Funkcjonowanie komunikacji podmiejskiej w gminach Powiatu Radomskiego przylegających do Miasta Radomia realizowane jest przez Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji (MZDiK) z Radomia. Gminy obsługiwane są przez następujące linie:

1. Kowala – linia nr 5 i linia nr 23;
2. Gózd – linia nr 24;
3. Jastrzębia – linia nr 18;
4. Jedlina Letnisko – linia nr 14 i linia nr 26 i 22;
5. Skaryszew – linia nr 15, linia nr 27 oraz linia nr 24;
6. Zakrzew – linia nr 6 i linia nr 26;
7. Wolanów – linia nr 5.

Przewozy realizowane przez przewoźników autobusowych w Powiecie Radomskim są finansowane z przychodów ze sprzedaży biletów. Przewoźnicy autobusowi z reguły dowożą pasażerów z pobliskich miejscowości do centrum Radomia, szczególnie w okolicy dworca PKP i PKS.

Usługi transportu zbiorowego są obecnie realizowane także przez przedsiębiorców prywatnych, a refundacja biletów ulgowych sprzedawanych przez tych przewoźników odbywa się ze środków marszałkowskich.

Powiat Radomski może finansować własne usługi przewozowe w przypadku organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, poprzez:

- pobieranie przez operatora, któremu Powiat Radomski powierzy (w drodze przetargu lub bezprzetargowo) świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio przez sam Powiat Radomski opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego za sprzedaż biletów,
- przekazaniu operatorowi tzw. rekompensaty (wynagrodzenia) z tytułu:

- utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym,
- utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości Powiatu Radomskiego, o ile zostaną takie ustanowione,
- poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
- udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej będą w szczególności:

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, w tym przypadku Powiatu Radomskiego;
- środki z budżetu państwa, w tym w szczególności:
 - dopłata do przewozów z tytułu stosowania obowiązujących ustawowych ulg w przewozach pasażerskich,
 - środków z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych;
- środki pochodzące od innych jednostek samorządu terytorialnego m.in. w formie:
 - pomocy finansowej,
 - dotacji w związku z możliwymi do zawarcia porozumieniami powiatowymi;
- przychody ze sprzedaży biletów;
- środki pochodzące z krajowych lub unijnych programów wsparcia dla publicznego transportu zbiorowego o ile takowe będą dostępne a organizator będzie mógł być ich beneficjentem, w tym w szczególności dotyczące rozwoju elektromobilności.

6.2. Rentowność linii komunikacyjnych

Szacuje się, że rentowność linii komunikacyjnych obsługiwanych przez przewoźników komercyjnych w przewozach pasażerskich jest dodatnia. Przewoźnicy ci, realizując usługi przewozowe, kierują się głównie aspektami ekonomicznymi prowadzonej działalności celem osiągania dodatnich wyników swojej aktywności.

Najbardziej rentowne są połączenia realizowane w czasie szczytów komunikacyjnych (porannego i popołudniowego), ponieważ wtedy występują największe napełnienia pojazdów i tym samym pojawia się największa sprzedaż biletów. Mieszkańcy Powiatu Radomskiego dojeżdżają wtedy do szkół i do pracy, w tym w szczególności do Radomia.

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

Zyski netto w branży przewozów komercyjnych pojawiają się w długofalowej perspektywie (nierzadko 10-letniej). Należy zaznaczyć, że koszty prowadzonej działalności w branży transportu zbiorowego są znaczące, a składa się na nie przede wszystkim koszt zakupu paliwa, wynagrodzenia kierowców i pracowników administracyjnych oraz utrzymanie (naprawy, remonty i modernizacje) taboru, a także inne koszty, takie jak np. obsługa finansowa zaciągniętych zobowiązań (kredyt, leasing, in.), ogólne koszty zarządu czy amortyzacja.

Miejski transport zbiorowy o charakterze użyteczności publicznej, który jest między innymi finansowany przez gminy z którymi podpisane zostały stosowne porozumienia międzygminne, jest jednym z zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego. Transport ten realizuje potrzeby mieszkańców danego obszaru w zakresie przemieszczania się i tym samym pełni rolę społeczną. Z uwagi na swój charakter i cel, jaki spełnia publiczny transport zbiorowy, jest on z zasady działania nierentowny. Rentowność poszczególnych linii komunikacyjnych, jak i osiąganie zysku, nie jest priorytetem dla Organizatora. **Pierwszorzędne znaczenie ma tutaj zapewnianie mieszkańcom usług transportu zbiorowego o odpowiednich, uprzednio określonych standardach.**

Linie komunikacyjne obsługiwane przez MPK Radom są zróżnicowane pod względem długości, częstotliwości kursowania, rodzaju taboru i wielu innych parametrów. Miasto Radom zlecając realizację i obsługę linii kieruje się bieżącymi potrzebami mieszkańców. Jednocześnie miasto Radom ciągle podnosi jakość świadczonych usług między innymi przez wzrost wymagań odnośnie taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej niskopodłogowymi, przystosowanymi do potrzeb osób niepełnosprawnych, pojazdami i/lub pojazdami zeroemisyjnymi, w trosce o środowisko naturalne. Wyższe wymagania jakościowe pociągają za sobą wzrost kosztów i obniżają wskaźnik odpłatności linii. Ponadto rokrocznie wzrastają ceny paliw i energii oraz wskaźniki cen towarów i usług konsumpcyjnych przez co również wzrasta koszt obsługi komunikacyjnej miasta Radomia i gmin Powiatu Radomskiego, z którymi zostały podpisane stosowne porozumienia.

Mając na uwadze powyższe planuje się, iż rozkłady jazdy publicznej komunikacji zbiorowej będą ułożone w taki sposób, że planowane linie o charakterze użyteczności publicznej będą pozwalały uzyskać zysk operatorom.

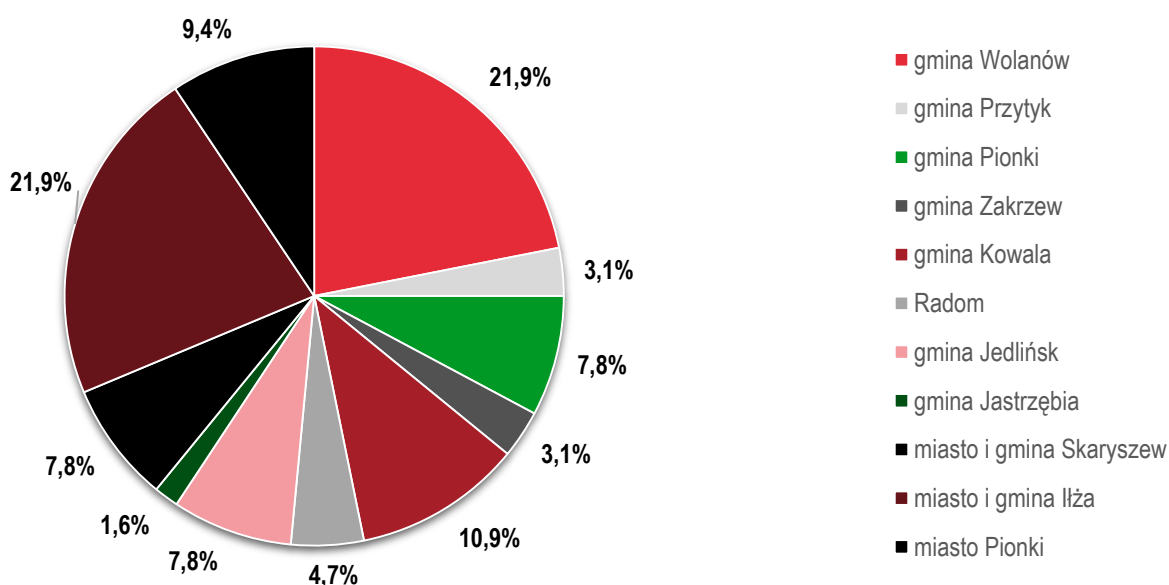
7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu określone na podstawie badań marketingowych

Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie badań marketingowych

W celu określenia preferowanych cech publicznej komunikacji zbiorowej przeprowadzono ankietę wśród mieszkańców Powiatu Radomskiego. Badanie ankietowe doprowadziło do rozpoznania potrzeb i oczekiwań mieszkańców stawianych przed komunikacją zbiorową. Ankieta przeprowadzona była w terminie od 21.04.2023 r. do 30.05.2023 r.

Profil respondentów

W badaniu ankietowym największy udział wzięli mieszkańcy gminy Wolanów oraz gminy i miasta Iłży, stanowiący po 21,9% wszystkich respondentów. Odpowiedzi w ankiecie nie umieścili mieszkańcy gmin: Gózd, Jedlina-Letnisko i Wierzbica.



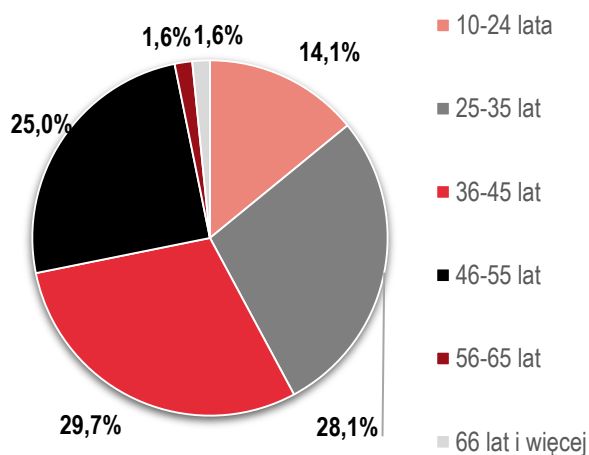
Wykres 11. Struktura zamieszkania respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.



stanowili oni łącznie 82,8% respondentów. Kolejną grupę stanowiły osoby w wieku 10-24 (14,1%).

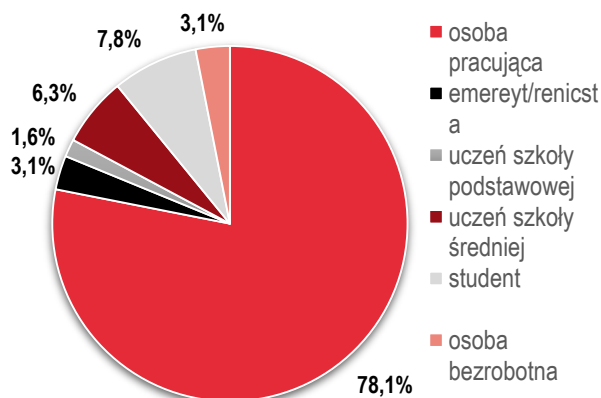
Najliczniejszą grupą wśród respondentów były osoby w przedziale wiekowym 36-45, 25-35 i 46-55 lat, czyli osoby zaliczane do osób w wieku produkcyjnym,



Wykres 12. Struktura wiekowa respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

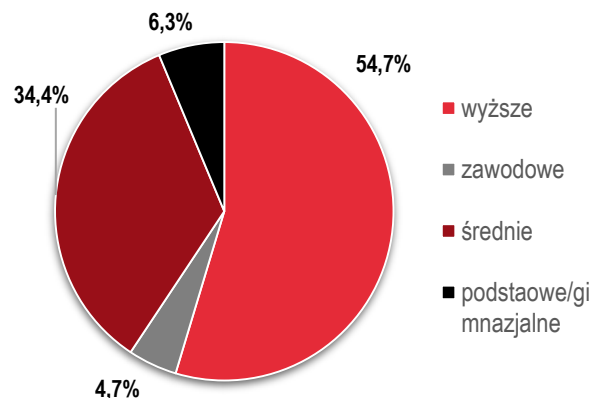
Najliczniejszą grupą osób, które wzięły udział w badaniu to mieszkańcy aktywni zawodowo. Zatem ich potrzeby transportowe dotyczą zarówno dojazdów do/z pracy, jak i do obiektów handlowych i związanych z rozrywką i rekreacją. Liczną grupę stanowią również osoby uczące się lub studiujące, dla których priorytetem jest dotarcie do placówek oświaty, a także potrzeby transportowe związane z rozrywką i rekreacją. Należy także podkreślić, iż ważną grupę wśród respondentów stanowią osoby, pobierające świadczenia rentowe lub emerytalne, a ich główne potrzeby związane są przede wszystkim z dojazdami do obiektów handlowych i placówek medycznych.



Wykres 13. Aktywność zawodowa respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Największą grupę wśród respondentów stanowiły osoby z wykształceniem wyższym (54,7%), a po nich osoby z wykształceniem średnim (34,4%). Najmniejsza liczba respondentów posiadała wykształcenie zawodowe (4,7%).

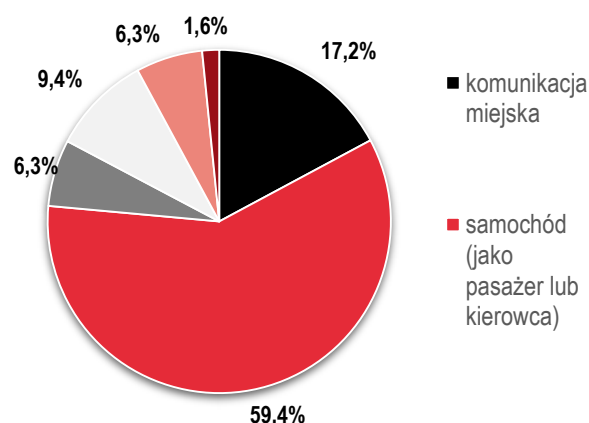


Wykres 14. Wykształcenie respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Analiza wyników badań

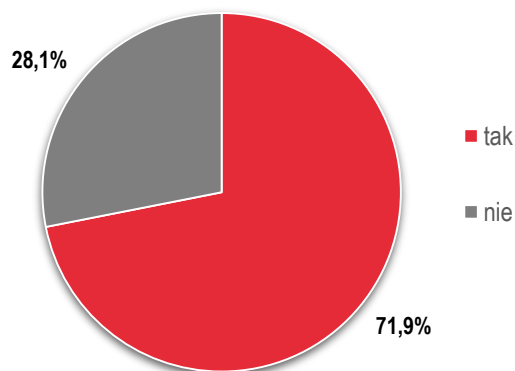
W badaniu ankietowym umieszczone zostały pytania skierowane zarówno do osób na co dzień przemieszczających się publiczną komunikacją zbiorową, jak i do osób, których podstawowym środkiem lokomocji jest prywatny samochód osobowy. Obie grupy w pierwszy pytaniu zostały poproszone o określenie częstotliwości wykorzystywania różnych środków transportu. Analizując, jak często respondenci wykorzystują autobus w podróżach okazuje się, iż 26,6% ankietowanych wykorzystuje ten środek transportu, natomiast 59,4% respondentów wybiera samochód osobowy jako kierowca lub pasażer.



Wykres 15. Pytanie: "Jakim środkiem transportu najczęściej Pan/i podróżuje?"

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Kolejne z pytań dotyczyło wskazania przez uczestników badania czy mają możliwość samodzielnego korzystania z samochodu. Zebrane wyniki przedstawiono na poniższym wykresie.

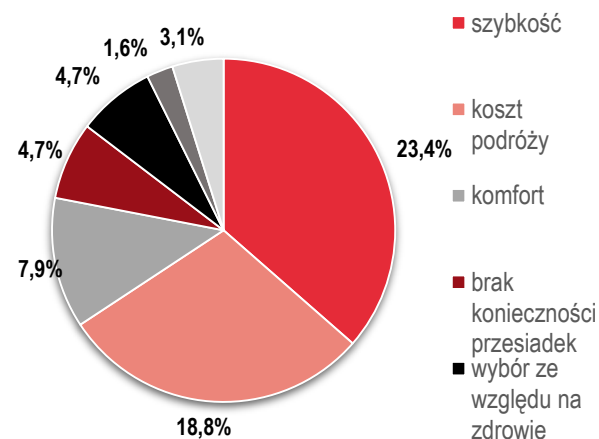


Wykres 16. Pytanie: Czy ma Pan/Pani możliwość samodzielnego korzystania z samochodu?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Niemal 30% badanych osób nie ma możliwości samodzielnego korzystania z samochodu. Osoby te odbywają swoje podróże za pomocą komunikacji miejskiej, samochodem jako pasażerowie, pieszo lub korzystają z innych środków transportu.

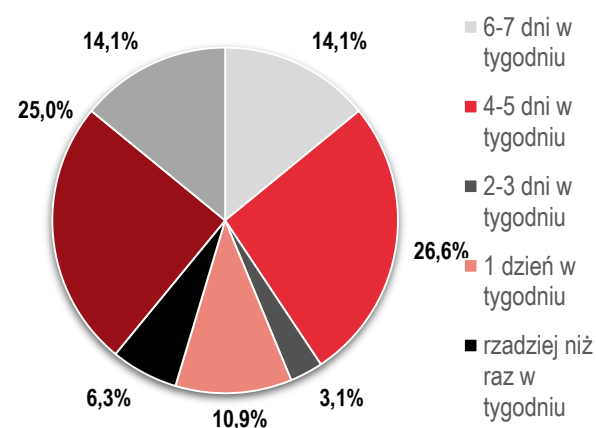
Następnie zapytano ankietowanych, dlaczego wybierają wskazany przez siebie w poprzednim pytaniu środek lokomocji. Najczęściej wskazywanym powodem był brak alternatywy (31,3%), szybkość (23,4%) i koszt podróży (18,8%).



Wykres 17. Pytanie: Dlaczego najczęściej wybiera Pan/i ten środek transportu do podróży?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Największa grupa respondentów podróżuje komunikacją zbiorową 4-5 dni w tygodniu (26,6%), a 25 % badanych zadeklarowało, że podróżuje rzadziej niż raz w miesiącu. 14,1% mieszkańców Powiatu Radomskiego korzysta z komunikacji zbiorowej 6-7 dni w tygodniu (16,7%) lub raz w tygodniu (10,9%).



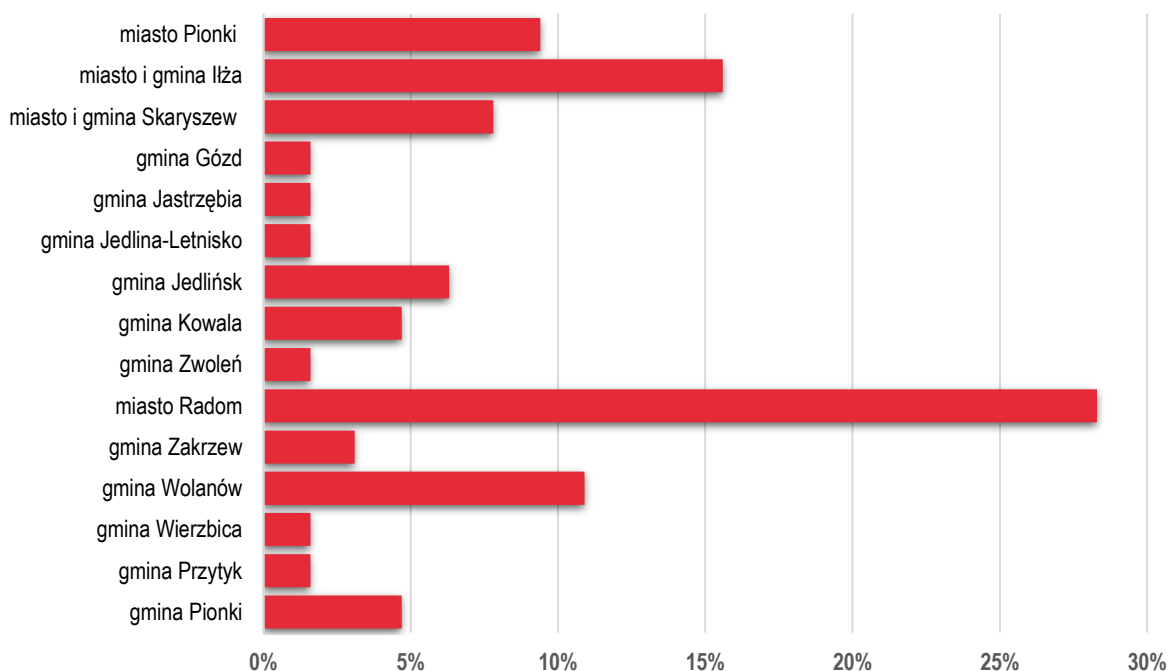
Wykres 18. Pytanie: Jak często podróżuje Pan/i komunikacją zbiorową?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

W kolejnym pytaniu respondenci zostali zapytani o średnią liczę podróży wykonywanych w ciągu dnia. Jako jedną podróż uznawano podróż od miejsca wyjazdu do celu (przykładowo: przejazd z domu do pracy to jedna podróż, a przejazd z domu do pracy i z pracy do domu to dwie podróże). Częstość

wykonywania podróży pokazano na poniższym wykresie.

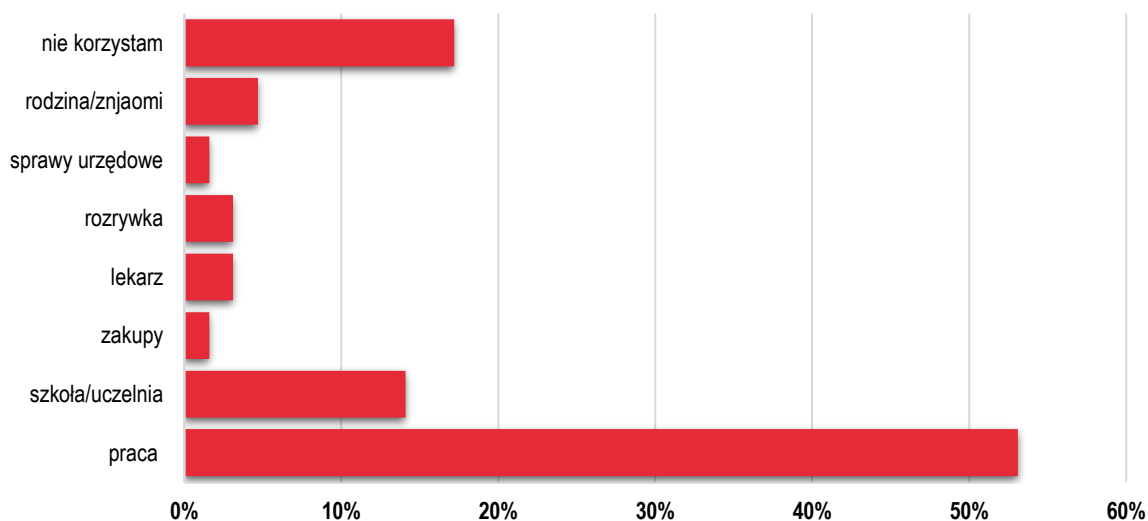
Mieszkańcy Powiatu Radomskiego najczęściej podróżują do Radomia, miasta Pionki oraz miasta i gminy Iłża. Częstość respondentów jest również miasto i gmina Skaryszew oraz gmina Wolanów.



Wykres 19. Pytanie: Proszę podać gminę najczęstszych podróży?
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

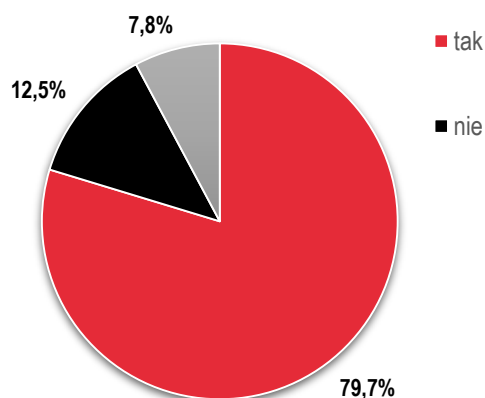
Na pytanie dotyczące najczęstszych motywacji podróży komunikacją zbiorową ankietowani wskazywali obiekty

związane z pracą (53,1%) oraz szkołą/uczelnią (14,1%).



Wykres 20. Pytanie: Jaki jest najczęstszy cel Pana/i podróży komunikacją autobusową?
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Mieszkańcy Powiatu Radomskiego, aby dotrzeć do miejsca pracy lub nauki muszą pokonywać znaczne odległości. Dla prawie 80% respondentów są to miejsca oddalone o co najmniej 5 km od ich miejsca zamieszkania.



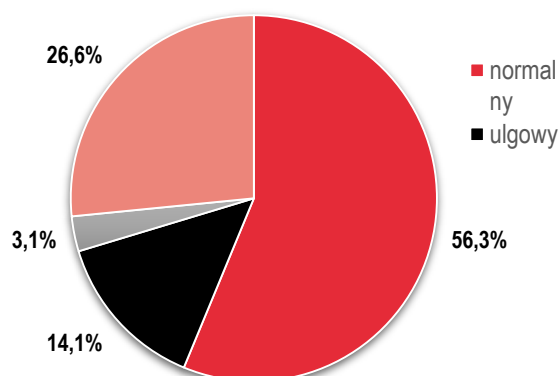
Wykres 21. Pytanie: Czy dojeżdża Pan/Pani do miejsca nauki lub pracy powyżej 5 km?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

W kolejnym z pytań respondenci korzystający z usług komunikacji zbiorowej zostali poproszeni o wskazanie rodzaju biletu, na podstawie którego najczęściej odbywają swoje podróże. Do wyboru przedłożono trzy rodzaje biletów:

- normalny,
- ulgowy,
- bezpłatny.

Zestawienie otrzymanych wyników przedstawiono poniżej.



Wykres 22. Pytanie: Z jakiego rodzaju biletów przeważnie Pan/i korzysta?

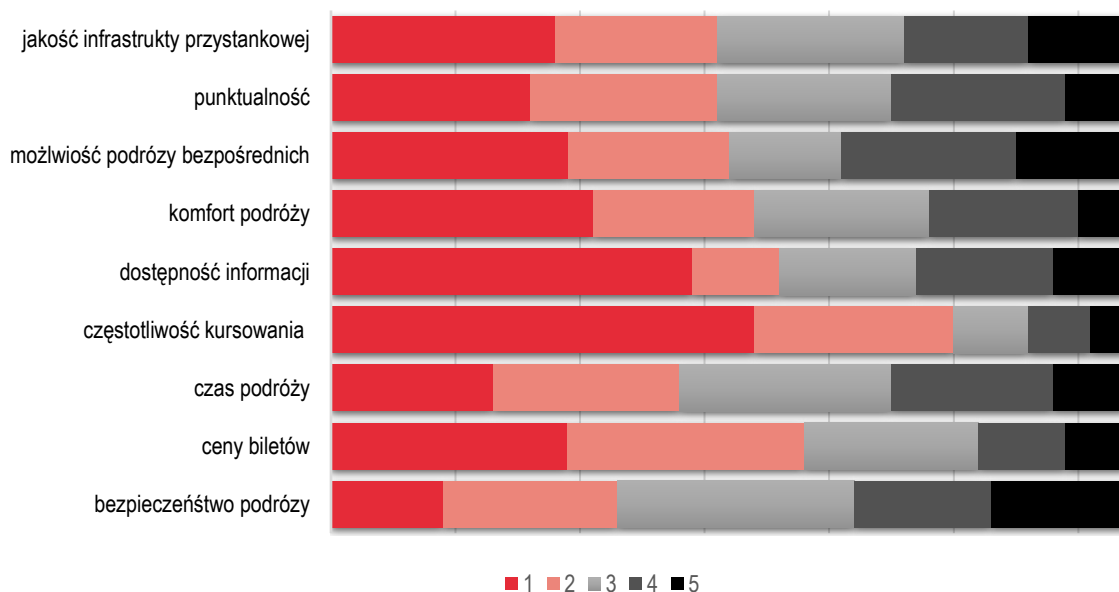
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Najczęściej używanym biletem przez pasażerów Powiatu Radomskiego jest bilet normalny, na którym podróżuje ponad połowa pasażerów (56,3%). Bilety ulgowe użykuje 14,1%. Uprawnienia do przejazdów bezpłatnych posiada 3,1% badanych.

Ocena komunikacji autobusowej

Przeprowadzone badania pozwoliły również na dokonanie ogólnej oceny oferty komunikacji publicznej oraz poszczególnych jej aspektów.

Szczegółowy obraz zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji publicznej pokazuje poniższy wykres. Ocena została dokonana w skali od 1 (ocena najniższa) do 5 (ocena najwyższa).

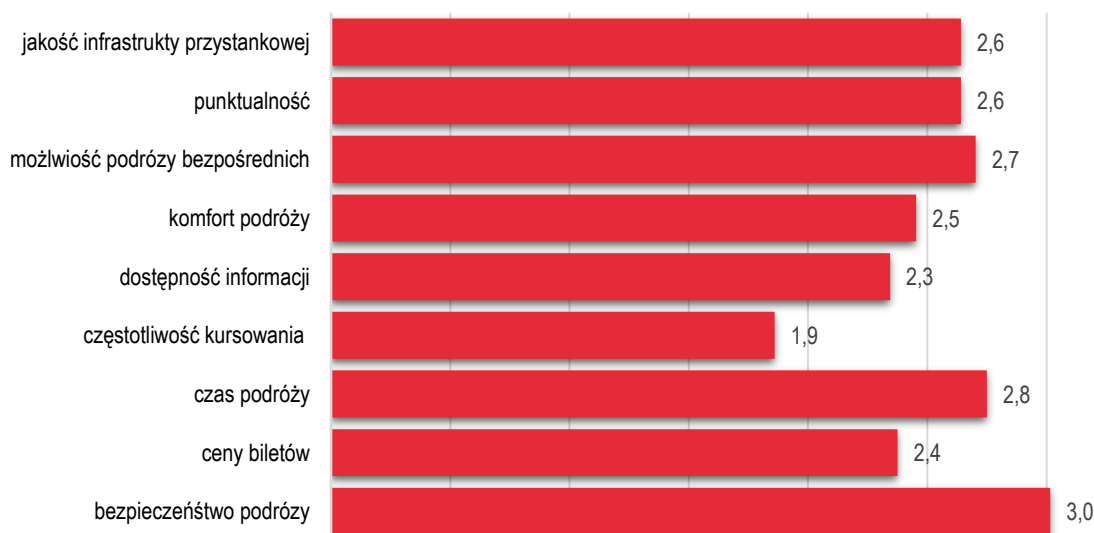


Wykres 23. Pytanie: Proszę ocenić stopień Pana/i zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji autobusowej?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Wśród wskazanych cech komunikacji publicznej najlepiej zostało ocenione bezpieczeństwo podróży (średnia ocena: 3,0). Na drugim miejscu znalazł się czas podróży (średnia ocena: 2,8) a na trzecim możliwość podróży bezpośrednich (średnia ocena: 2,7).

Aspektem, który oceniono zdecydowanie najgorzej była częstotliwość kursowania (średnia ocena: 1,9) oraz dostępność i czytelność informacji nt. komunikacji zbiorowej (rozkłady, trasy bilety).



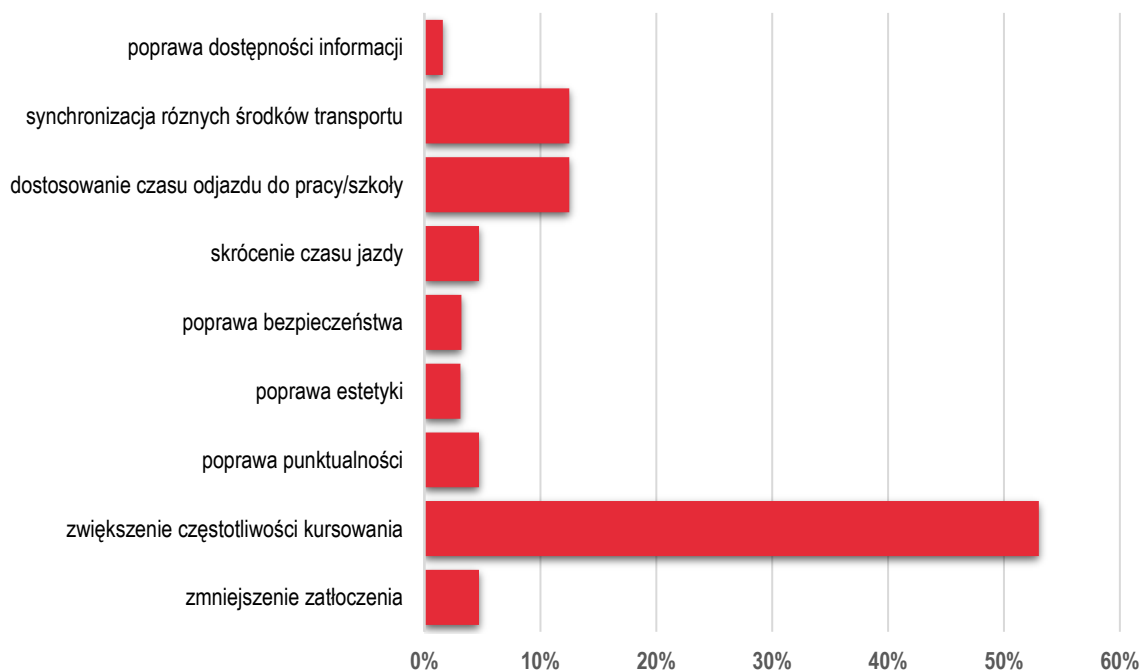
Wykres 24. Średnia ocena zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji autobusowej?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

W odpowiedzi na pytanie: „Jakie działania powinny zostać podjęte, aby lepiej oceniał/a Pan/i jakość komunikacji miejskiej?” najwięcej respondentów, ponieważ aż 53,0 % wskazało zwiększenie

częstotliwości kursowania. Istotnymi elementami do poprawy w funkcjonowaniu komunikacji publicznej w Powiecie Radomskim jest również: synchronizacja

różnych środków transportu (12,5%) oraz dostosowanie czasów odjazdów do pracy/szkoły (12,5%).



Wykres 25. Pytanie: Jakie działania powinny zostać podjęte, aby lepiej oceniał/a Pan/i jakość komunikacji autobusowej?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Opinia mieszkańców na temat poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji miejskiej zawarta w odpowiedziach na pytania zamknięte pozwala ocenić, które z nich działają najlepiej, a które należałoby poprawić. Jednak dopiero pytania otwarte pozwalają wypowiedzieć się na temat konkretnych potrzeb podróżujących komunikacją publiczną. W odpowiedziach na pytania otwarte najczęściej postulowanymi zmianami było **zwiększenie częstotliwości kursów, szczególnie w weekendy** oraz pojawienie się czytelnych informacji dotyczących

rozkładów jazdy na przystankach oraz na stronach internetowych. Mieszkańcy wskazali również miejsca, do których nie dociera komunikacja zbiorowa, lub dociera jednak bardzo rzadko. Wśród odpowiedzi najczęściej pojawiały się: miejscowości z gminy Pionki (m.in. Czarna Wieś, Suskowola, Tadeuszów) oraz samo miasto Pionki, miejscowości z gminy Ilża (Seredzice, Krzyżanowice) oraz samo miasto Ilża, miejscowość Wolanów oraz inne wsie z gminy Wolanów (Młodocin Większy) oraz miejscowości: Jedlińsk, Jastrzębia i Kowala.

8. Zasady organizacji rynku przewozów

8.1. Powiat Radomski jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Przepisy prawa zawarte w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym stanowią, iż organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Ustawodawca nakłada na organizatora obowiązek:

- planowania rozwoju transportu;
- organizowania publicznego transportu zbiorowego;
- zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

Na obszarze powiatu zadania w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego wykonuje starosta. Organizator zarządza przewozami pasażerskimi obejmującymi co najmniej dwie gminy, ale niewykraczającymi poza granice powiatu.

Organizatorem właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest powiat:

- na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich;
- albo któremu, na mocy porozumienia między powiatami, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie.

W ramach organizacji rynku przewozów powiatowych Powiat Radomski dopuszcza wdrożenie modelu zakładającego partycypację finansową gmin z terenu Powiatu Radomskiego w finansowaniu publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej.

Model organizacji publicznego transportu zbiorowego możliwy jest w jednym z dwóch wariantów opisanych poniżej.

Model nr I

Zadania organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego na terytorium Powiatu Radomskiego wykonuje Powiat w następującym modelu:

- Organizator: Powiat Radomski.
- Operator: wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i pkt. 7.2. niniejszego planu.
- Współpraca powiat – gmina lub powiat - powiat: w oparciu o dotację otrzymywaną z gminy (powiatu powierzającego) przez Powiat Radomski na podstawie stosownych uchwał oraz umowy dot. wydatkowania dotacji.
- Charakter przewozów: powiatowe przewozy o charakterze użyteczności publicznej.
- Finansowanie przewozów:
 - refundacja ulg ustawowych – w zakresie linii powiatowych o charakterze użyteczności publicznej określonych w niniejszym planie;
 - wpływy z biletów – ewentualne dodatkowe wpływy z biletów stanowiąc będą przychód operatora;
 - pomoc finansowa gmin w trybie art. 220 ustawy o finansach publicznych⁸;
 - budżet Powiatu – art. 51 ust. 1 pkt 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym;
 - dopłaty z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych;
 - dopłaty z Urzędu Marszałkowskiego.

⁸ Dz.U.2019 poz. 869 t.j.

Model nr II

Zadania organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego na terytorium Powiatu Radomskiego wykonuje związek powiatu radomskiego i jego gmin w następującym modelu:

- Organizator: związek powiatowo – gminny.
- Operator: wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 UPTZ i pkt. 7.2. niniejszego planu⁹.
- Współpraca powiat – gminy: możliwość trwałego sformalizowania zasad współpracy w oparciu o statut związku powiatowo – gminnego.
- Charakter przewozów: powiatowo – gminne przewozy o charakterze użyteczności publicznej.
- Finansowanie przewozów:
 - refundacja ulg ustawowych – w zakresie linii powiatowo – gminnych o charakterze użyteczności publicznej określonych w powiatowo – gminnym planie

transportowym uchwalanym przez zgromadzenie związku powiatowo – gminnego;

- wpływy z biletów – ewentualne dodatkowe wpływy z biletów stanowiąc będąc przychód operatora;
- budżet związku powiatowo – gminnego – art. 51 ust. 1 pkt 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.
- dopłaty z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych;
- dopłaty z Urzędu Marszałkowskiego.

8.2. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

W przypadku, gdy Powiat Radomski rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, że operator publicznego transportu zbiorowego będzie wybierany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- 1) w trybie przetargu nieograniczonego zgodnego z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. 2022 poz. 1710 z późn. zm.).

Podstawowym dokumentem w trybie przetargu nieograniczonego jest specyfikacja istotnych warunków zamówienia, który powinien zostać skonstruowany zgodnie z zapisami art. 36 Ustawy PZP.

Podmiot, który ubiega się o udzielenie zamówienia zobowiązany jest spełnić warunki udziału w postępowaniu. Zamawiający określa warunki udziału w postępowaniu oraz wymagane od wykonawców środki dowodowe w sposób proporcjonalny do przedmiotu zamówienia oraz umożliwiającą ocenę zdolności wykonawcy do należytego wykonania zamówienia, w szczególności wyrażając je jako minimalne poziomy zdolności.

Zgodnie z Art. 22 ust. 1b Warunki udziału w postępowaniu mogą dotyczyć:

- 1) kompetencji lub uprawnień do prowadzenia określonej działalności zawodowej, o ile wynika to z odrębnych przepisów;
- 2) sytuacji ekonomicznej lub finansowej;
- 3) zdolności technicznej lub zawodowej.

Nadto zgodnie z Art. 25 ust. 1 w postępowaniu o udzielenie zamówienia zamawiający może żądać od wykonawców wyłącznie oświadczeń lub dokumentów niezbędnych do przeprowadzenia postępowania. Oświadczenia lub dokumenty potwierdzające:

- 1) spełnianie warunków udziału w postępowaniu i kryteria selekcji,
 - 2) spełnianie przez oferowane dostawy, usługi lub roboty budowlane wymagań określonych przez zamawiającego,
 - 3) brak podstaw wykluczenia
- zamawiający wskazuje w ogłoszeniu o zamówieniu, specyfikacji istotnych warunków zamówienia lub zaproszeniu do składania ofert.

⁹ Dz. U. 2019 poz. 2475 t.j.

Do specyfikacji istotnych warunków zamówienia organizator dołącza projekt umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Jest to uzasadnione z punktu widzenia potencjalnego operatora, któremu umożliwia się zapoznanie ze szczegółowymi warunkami, na jakich miałby wykonywać publiczny transport zbiorowy.

Organizator, po wybraniu najkorzystniejszej oferty na podstawie warunków i kryteriów określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, w terminie 30 dni od dnia przekazania zawiadomienia o wyborze oferty, zawiera z przedsiębiorcą umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 25 ust. 1 ustawy PTZ).

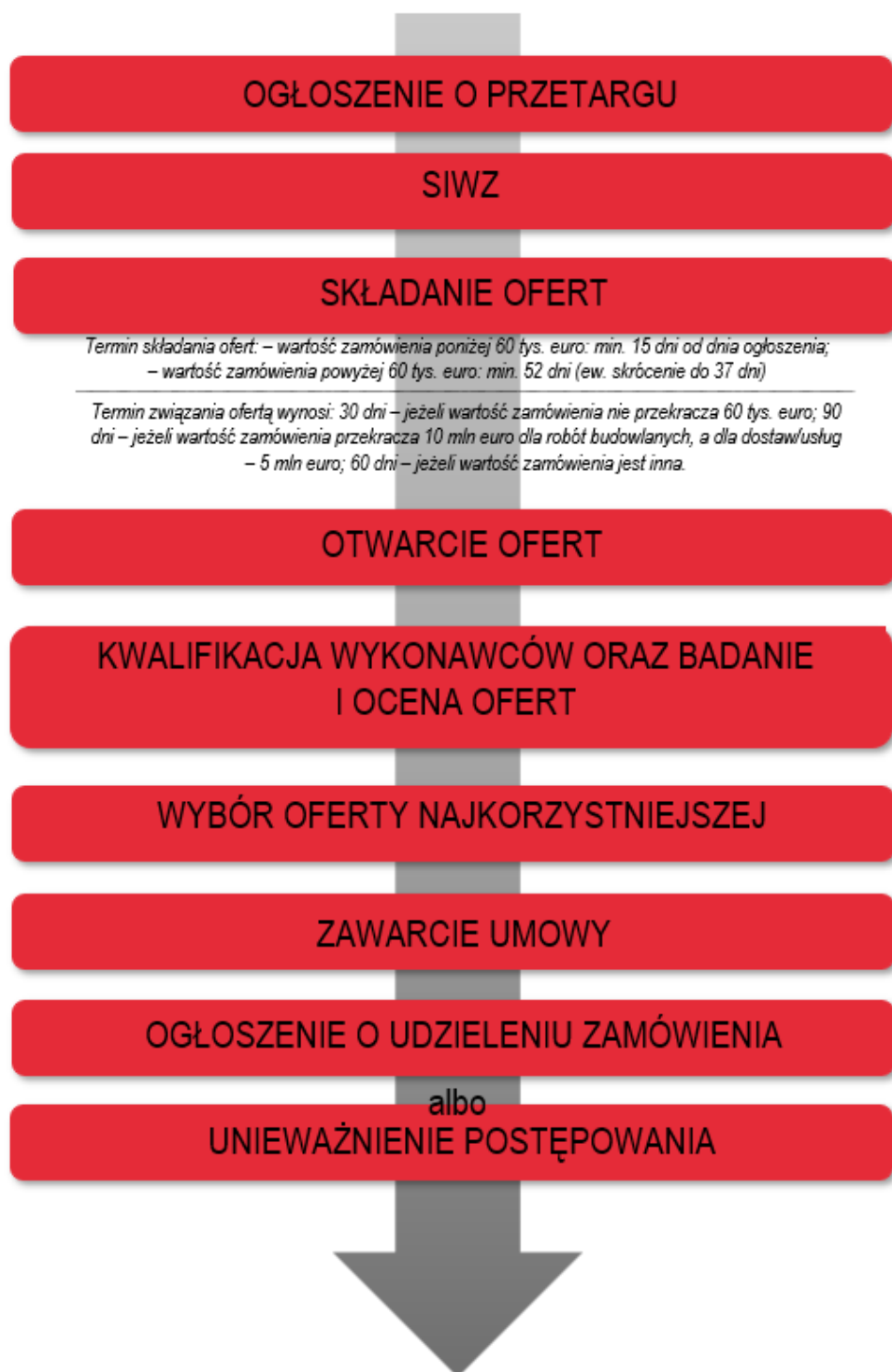
Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w art. 7 ust. 2 nakłada na każdego organizatora obowiązek publikowania, najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej lub przed bezpośrednim zawarciem umowy, informacji związanych z tymi trybami w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Postanowiono podobną regulację wprowadzić na poziomie krajowym (art. 23 ustawy PTZ), z tą różnicą, że rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 zwalnia z ww. obowiązku, jeżeli umowa dotyczy świadczenia usług w wymiarze mniejszym niż 50 000 kilometrów rocznie, natomiast ustawa PTZ przewiduje również w takim przypadku obowiązek publikacji ogłoszenia, z tym, że termin skrócono do sześciu miesięcy.

Ogłoszenie, o którym mowa powyżej, organizator zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej.

Ponadto, organizator ma obowiązek umieszczenia analogicznego ogłoszenia w miejscu powszechnie dostępnym w swojej siedzibie oraz na swojej stronie internetowej. Dodatkowo w przypadku stosowania ustawy Prawo zamówień publicznych ogłoszenia należy dokonać obowiązkowo w Biuletynie Zamówień Publicznych co odbywa się drogą elektroniczną, za pomocą specjalnego formularza umieszczonego na stronie www.uzp.gov.pl.

Podkreślenia wymaga fakt, że w przypadku udzielenia zamówienia w trybie przewidzianym w ustawie z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych, operator będzie miał prawo do uzyskania rekompensaty w sytuacji, gdy wykonywanie przewozów objętych umową będzie przynosić straty.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat. Wymagania techniczne i użytkowe dotyczące taboru (będące elementem dokumentacji zamówienia), którym musi dysponować operator, będą uzasadnione faktycznymi potrzebami i współczesnymi standardami w tym zakresie, jak również możliwościami finansowymi Powiatu.



Rysunek 31. Uproszczony schemat procedury – przetarg nieograniczony

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Zamówień Publicznych (<https://www.uzp.gov.pl>).

2) w trybie bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:

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

Ustawa stanowi, że jeżeli bezpośrednio zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, progi, o których mowa powyżej, mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2 000 000 euro lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu

zbiorowego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie.

Co do zasady, w myśl art. 19 ust. 1 pkt. 1 i 2 UPTZ, wybór operatora świadczącego usługi transportu publicznego odbywa się w trybie ustawy Prawo zamówień publicznych albo ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi. Tryb zawarcia umowy w sposób bezpośredni jest trybem wyjątkowym.

Art. 22 ustawy PTZ przewiduje, że umowa zawarta w trybie bezpośrednim powinna przyjąć formę koncesji na usługi w następujących przypadkach:

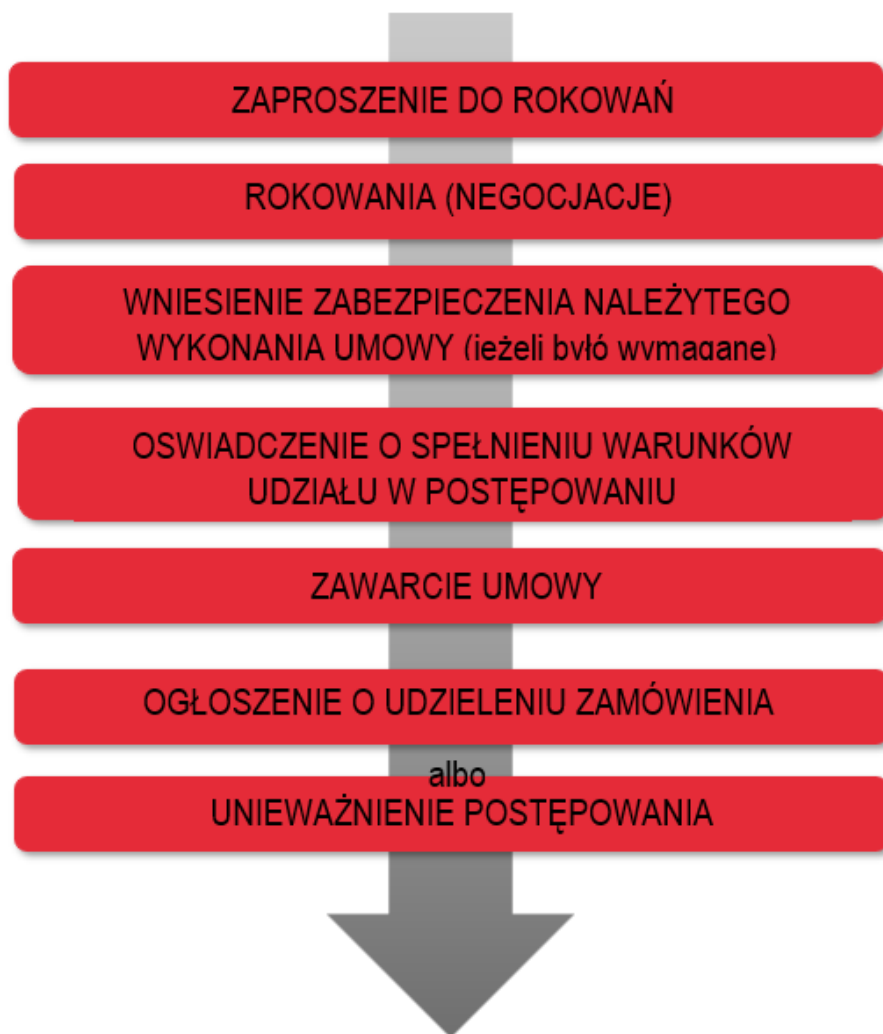
a) gdy przedmiotem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej z wyjątkiem umowy z podmiotem wewnętrznym, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego posiada 100 % udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego,

b) gdy jest to podmiot wewnętrzny, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego nie posiada 100% udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego. Powyżej mowa jest o umowie zawartej bezpośrednio jednak w formie koncesji na usługi. Należy przypomnieć, że nie chodzi tutaj o tryb typowo koncesyjny uregulowany w ustawie o koncesji, ale o charakterystyczną cechę koncesji na usługi, którą jest ponoszenie zasadniczej części ryzyka ekonomicznego wykonywania koncesji przez operatora.

Skutkiem powyższego w przypadku zawarcia umowy bezpośredniej w formie koncesji zarówno rekompensata jak i rozsądny zysk nie będą przysługiwały.

Ustawa PTZ nie precyzuje wprost poszczególnych etapów wyboru operatora w trybie zawarcia umowy bezpośredniej. Wskazania ustawowe dotyczą przede wszystkim ogłoszenia o zamiarze wyboru operatora w tym trybie oraz warunków zawarcia umowy.

Zgodnie z Ustawą o PTZ organizator może również realizować przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego w formie samorządowego zakładu budżetowego



Rysunek 32. Uproszczony schemat procedury – zamówienie z wolnej ręki

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Zamówień Publicznych (<https://www.uzp.gov.pl>).

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

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

Standard i jakość usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien odpowiadać oczekiwaniom i potrzebom mieszkańców obszaru objętego planem transportowym oraz możliwościom finansowym jednostki samorządowej.

Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na usługi transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców.

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

Tabela poniżej przedstawia przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.

Tabela 76. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

Postulat transportowy	Sposób realizacji
bezpośredniość	Dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróży.
częstotliwość	Dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb.
dostępność	Minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z /do przystanku poprzez budowę nowych przystanków lub zatrzymywanie autobusów powiatowej komunikacji pasażerskiej na dodatkowych przystankach np. na żądanie; tworzenie przejść dla pieszych w sąsiedztwie przystanków; likwidacja progów na drodze dojścia do przystanków.
niezawodność	Zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowsze.
koszt	Dostosowanie opłat taryfowych dostosowanych do realnych potrzeb i możliwości pasażerów, uwzględniając rzeczywiste koszty funkcjonowania publicznej komunikacji zbiorowej oraz możliwości finansowe organizatora.
prędkość	Dążenie do uzyskania czasów przejazdów konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej.
punktualność	Dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie.
wygoda	Poprawianie standardu podróżowania i oczekiwania na podróż

Źródło: opracowanie własne.

Planując podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w powiatowych przewozach pasażerskich należy pamiętać i uwzględniać również:

- ochronę środowiska naturalnego;
- zwiększanie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.

9.2. Standardy w zakresie ochrony środowiska naturalnego – rozwój elektromobilności w zakresie podwyższania standardu świadczenia usług publicznych

W dzisiejszych czasach transport drogowy odpowiada za znaczną część zanieczyszczeń emitowanych do powietrza oraz za degradację środowiska naturalnego. W skali Unii Europejskiej jest on źródłem niemal 54% całkowitej emisji tlenków azotu, 45% tlenku węgla, 23% niemetanowych lotnych związków organicznych (NMLZO) oraz 23% pyłów PM10 i 28% pyłów PM2.5. Transport drogowy jest odpowiedzialny także za 41% emisji prekursorów ozonu troposferycznego oraz 23% emisji CO₂ i niemal 20% innych gazów cieplarnianych.

Nie można całkowicie wyeliminować ruchu silnikowego na rzecz transportu niezmotywowanego. Warto jednak dążyć do takiego stanu, w którym emituje on minimalną ilość zanieczyszczeń. W tym celu warto wprowadzać pojazdy zeroemisyjne lub przynajmniej niskoemisyjne – zarówno promując ich wybór indywidualny (np. zarządzając ulgi w strefach parkowania dla samochodów z wysokimi normami EURO), ale też stwarzając system komunikacji publicznej oparty na taborze zeroemisyjnym.

Eksploracja pojazdów zeroemisyjnych na terenie Powiatu Radomskiego pozwoli na lepszą ochronę środowiska naturalnego. Wzrost liczby floty zeroemisyjnej przyczyni się zmniejszenia emisji szkodliwych substancji, w tym CO₂, do powietrza. Co więcej, przyczynić się to może do ograniczenia emisji dźwięku, który jest wytwarzany przez środki transportu.

Dnia 22 lutego 2018 roku weszła w życie ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych, która zgodnie z założeniem ma stworzyć warunki do upowszechnienia transportu elektrycznego w Polsce. Możliwości zaproponowane w ustawie mają przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego kraju, natomiast rozwój rynku paliw alternatywnych w transporcie może znacząco wpłynąć na poprawę jakości powietrza w miastach. Według tej ustawy gminy i powiaty powyżej 50 000 mieszkańców powinny zapewnić co najmniej 30% pojazdów elektrycznych w użytkowanej flocie pojazdów.

Art. 68. punkt 2 ww. Ustawy wskazuje, że jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, powinna zapewnić, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów, od dnia 1 stycznia 2022 r. wyniósł co najmniej 10%. Jednostka ta powinna zlecać wykonanie zadań publicznych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1, podmiotowi, którego udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie użytkowanych pojazdów wynosi minimum 10%, i jednostka ta powinna dodatkowo zapewnić udział autobusów zeroemisyjnych w użytkowanej flocie pojazdów co najmniej:

- 5% - od 1 stycznia 2021 r.;
- 10% - od 1 stycznia 2023 r.;
- 20% - od 1 stycznia 2025 r.

Jednocześnie należy pamiętać, że udział autobusów zaliczanych do kategorii M3, o której mowa w art. 4 ust. 1 lit. a rozporządzenia 2018/858, klasy I i klasy A, o których mowa w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz. Urz. UE L 200 z 31.07.2009, str. 1, z późn. zm.7)), wykorzystujących do napędu paliwa alternatywne, w całkowitej liczbie autobusów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, z zastrzeżeniem że połowa tego udziału ma być osiągnięta przez autobusy zeroemisyjne, wynosił co najmniej:

≥ 32% do 31.12.2025 r.

≥ 46% od 1.01.2026 r. – 31.12.2030 r.

W przypadku organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej przez powiat radomski planuje się zakup i wykorzystanie pojazdów nisko- lub zeroemisyjnych, z zachowaniem wyżej opisanych wymogów ustawowych.

9.3. Standardy usług dostępu w zakresie infrastruktury przystankowej i dostępności

Już na etapie projektowania infrastruktury komunikacyjnej uwzględniane są potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Przy budowie, remoncie, modernizacji bądź przebudowie infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących, planowana jest eliminacja wszelkich typów barier m.in. na drodze dojścia do przystanku komunikacyjnego i w miejscach przekraczania ciągów komunikacyjnych oraz lokowania przystanków komunikacyjnych możliwie blisko generatorów ruchu.

W fazie projektowania komunikacji zbiorowej powinno się respektować także potrzeby bezpieczeństwa i komfortu osób starszych zwłaszcza w czasach przemian struktury demograficznej społeczeństwa, która jest związana ze spadkiem liczby urodzeń, a wzrostem liczby osób w wieku poprodukcyjnym.

Planuje się dążyć do całkowitej eliminacji barier poruszania się poprzez:

- likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych;
- wprowadzenie podwyższanych przystanków lub peronów, które ułatwiają wsiadania do pojazdu;
- lokalizowanie przystanków komunikacyjnych możliwie blisko źródeł i celów podróży ze szczególnym uwzględnieniem miejsc będących potencjalnym źródłem bądź celem podróży osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- lokalizowanie przystanków komunikacyjnych w obrębie ciągów pieszych;
- umożliwienie, poprzez konstrukcję przystanku, zbliżenia pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej;
- zlikwidowanie wszelkich barier na drodze dojścia od źródła podróży do przystanku i od przystanku do celu podróży.

Docelowy standard przystanków komunikacyjnych

Powiat Radomski, w miarę posiadanych środków finansowych, dążyć będzie do zapewnienia możliwie najwyższego standardu przystanków komunikacyjnych, odpowiadającego potrzebom powiatowych przewozów pasażerskich.

W trakcie przebudowy dróg powiatowych oraz – w uzasadnionych przypadkach i w miarę posiadanych funduszy – autonomicznie względem procesu inwestycyjnego na sieci dróg powiatowych – Powiat Radomski ujednolici standard przystanków komunikacyjnych, uwzględniając przy tym:

- pełnioną funkcję dominującą (przystanek głównie dla wsiadających/wysiadających);
- liczbę pasażerów korzystających z przystanku,
- dostosowanie przystanku do odprawy osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej;
- natężenie ruchu na drodze wzdłuż której zlokalizowany jest przystanek.

W poniższej tabeli zestawiony został docelowy standard przystanków komunikacyjnych.

Tabela 77. Docelowy standard przystanków komunikacji zbiorowej

Obszar	Elementy	Standard minimalny	Standard optymalny
Oznaczenie przystanku	Tabliczka D-15 „przystanek autobusowy”		
	Znak drogowy umieszczony na słupku lub stanowiący element wiaty przystankowej	✓	✓
	Nazwa i numer przystanku Tabliczka zawierająca nazwę i numer przystanku umieszczona na słupku	✓	✓
	Oznaczenie statusu przystanku („dla wysiadających”, „na żądanie”) Tabliczka informująca o statusie przystanku	✓	✓
	Piktogram informujący o zakazie palenia	✓	✓
	Informacja o zarządcy przystanku Informacja umieszczona na odwrocie znaku D-15 albo na tablicy informacyjnej	✓	✓
	Tabliczka z rozkładem jazdy	✓	✓
Informacja pasażerska	Schemat sieci połączeń	✓ (przystanki węzłowe)	✓ (wszystkie przystanki)
	Skrócona taryfa przewozowa	✓ (przystanki węzłowe)	✓ (wszystkie przystanki)
	Ławka	✓ (wszystkie przystanki wyposażone w wiaty)	✓
Miejsce oczekiwania	Wiat przystankowa Z przezroczystymi ścianami	✓ (przy dużej liczbie wsiadających)	✓ (nowe i moderniz)

			owane przystanki)
Peron	Nawierzchnia peronu	✓ (utwardzona)	✓ (np. z kostki betonowej)
	Wysokość peronu ponad nawierzchnią drogi	✓	✓
	Płyty wskaźnikowe i prowadzące Linia bezpieczeństwa przy krawędzi peronowej wykonana z żółtych płyt z tzw. guzkami	✓	✓
	Stojak rowerowy	-	✓
Inne	Słup ogłoszeniowy	-	✓
	Śmietnik	✓	✓

W procesie wymiany taboru na nowy planuje się uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej poprzez wybór takich autobusów, których konstrukcja będzie ułatwiać podróżowanie osobom z dysfunkcjami.

Pożądane są pojazdy:

- niskopodłogowe o podłodze bez skosów i stopni;
- odpowiednio szerokich drzwiach;
- posiadające rampę umożliwiającą wjazd oraz wyjazd wózka inwalidzkiego;
- wydzielone w swoim wnętrzu specjalne miejsce dla wózka inwalidzkiego;
- wyposażone w czytelny system informacji dźwiękowo-wizualnej wewnątrz pojazdów jak i na zewnątrz;
- wyposażone w tzw. przyklęk;
- wyposażone w uchwyty i poręcze chroniące przez upadkiem;
- wyposażone w klimatyzację.

Dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności poznawczo - sensorycznej szczególnie ważny jest sprawny system informacji dla pasażera, który będzie wspierać odbywanie podróży na każdym jej etapie.

Na system ten składają się przede wszystkim:

- informacja dźwiękowa pozwalająca osobom ociemniałym i niedowidzącym na zidentyfikowanie autobusu i kierunku jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku komunikacyjnym;
- informacja dźwiękowa pozwalająca osobom ociemniałym i niedowidzącym na zidentyfikowanie w czasie podróży następnego przystanku, na którym autobus aktualnie się znajduje oraz informująca o zamykaniu drzwi pojazdu;
- informacja wizualna ułatwiająca odbywanie podróży przez osoby niedosłyszące.

Wszystkie wymienione powyżej czynniki wpływają pozytywnie na standard oferowanych usług w zakresie obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. Ponadto, podwyższają one ocenę publicznej komunikacji zbiorowej, także wśród pasażerów pełnosprawnych, szczególnie tych w podeszłym wieku.

Zasady budowania sieci przystanków i ich standaryzacja

Ważnym elementem zarządzania i organizowania publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Radomskiego jest prowadzenie wspólnej i spójnej polityki zarządzania przystankami.

Odległości pomiędzy przystankami powinny być dostosowane do lokalizacji źródeł i celów podróży, jak najbliższej generatorów ruchu.

W celu poprawy stopnia dostępności do publicznego transportu zbiorowego zakłada się dążenie do:

- likwidacji wszelkich barier architektonicznych na drodze dojścia do przystanku komunikacyjnego;
- wytyczenia ciągów pieszych w sposób umożliwiający dotarciem do przystanku możliwie najkrótszą drogą, także z uwzględnieniem potrzeb osób poruszających się na wózkach inwalidzkich oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej;
- rozwijania systemu transportu zbiorowego z uwzględnieniem sposobu zagospodarowania Miasta;
- wykonywania analiz geoprzestrzennych w celu wskazywania predysponowanych terenów do zagospodarowania pod kątem dostępności komunikacyjnej;
- zwiększania liczby parkingów typu P&R;
- lokalizacji stacji rowerowych i parkingów dla rowerów w okolicach przystanków i węzłów przesiadkowych (rozszerzenie systemu B&R);

- budowy nowych torowisk tramwajowych w celu zagęszczenia istniejącej sieci tramwajowej;
- budowy nowych przystanków.

Na liniach pozamiejskich na terenie Powiatu Radomskiego zlokalizowanych jest ponad osiemset przystanków. Taka sieć przystanków ma umożliwić mieszkańcom Powiatu dotarcie m.in. do:

- urzędów;
- jednostek użyteczności publicznej;
- zakładów i jednostek opieki zdrowotnej;
- placówek miejskich jednostek pomocy społecznej,
- przedszkoli publicznych, przedszkoli niepublicznych;
- publicznych szkół i zespołów szkolnych, szkół niepublicznych różnych typów;
- innych placówek oświatowych;
- szkół wyższych;
- centrów handlowych;
- obiektów sportowych.

Jak zaznaczono wcześniej, sieć przystanków w korytarzach podstawowych powinna być dosyć gęsta, by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. W praktyce powinno to oznaczać odległość między przystankami nieprzekraczającą 1000 m w rejonach wiejskich i ok. 500 m w rejonach o dużej gęstości zamieszkania lub o dużym natężeniu ruchu pieszego.

Dostępność transportu publicznego jest bardzo istotna w kontekście konkurencyjności komunikacji publicznej wobec środków transportu indywidualnego i wpływa na zachowania komunikacyjne mieszkańców.

Dostępność definiuje się jako całkowity czas dotarcia do transportu publicznego. Składają się na to dwa elementy: czas dojścia od miejsca zamieszkania, pracy, edukacji, zakupów itd. do najbliższego przystanku transportu publicznego oraz średni czas oczekiwania na przyjazd pojazdu transportu publicznego.

W praktyce, za strefę oddziaływania przystanków transportu publicznego, zwyczajowo przyjmuje się obszar w promieniu od 500 do 1000 m. Odpowiada to czasowi dojścia od 7 do 15 minut, dla średniej prędkości pieszego na poziomie około 5 km/h. W korytarzach głównych przystanki powinny być zlokalizowane przede wszystkim z punktu widzenia przejmowania ruchu pasażerskiego z korytarzy podstawowych, obsługi ważnych punktów miasta (z punktu widzenia pasażerów) oraz kluczowych węzłów komunikacji publicznej i węzłów intermodalnych. W tym przypadku liczba przystanków powinna być możliwie najmniejsza, by uzyskać jak najwyższą prędkość przejazdu dla danej linii. Akceptowalna średnia prędkość pojazdu komunikacji publicznej na trasie położonej w korytarzu głównym powinna wynosić 25-30 km/h w mieście i 45-55 km/h poza miastem. Do obsługi tras w korytarzach głównych powinna zostać skierowana taka liczba pojazdów dla każdej linii, by ich częstość kursowania na obszarach wiejskich nie była dłuższa niż 60 min bez względu na porę dnia.

Ważnym elementem linii w głównym korytarzu komunikacyjnym są przystanki węzłowe dające możliwość wielu przesiadek na inne linie. Rozwiązania lokalizacyjne i infrastrukturalne takich przystanków powinny w optymalny sposób łączyć dążenie do maksymalnej przepustowości i łatwą dostępność dla pasażerów.

Do takich szczególnych węzłów przesiadkowych, integrujących różne rodzaje transportu publicznego, jest dla Radomia połączenie dworców PKP i PKS z przystankami komunikacji miejskiej zlokalizowanymi w sąsiedztwie dworców.

W przypadku nowych, rozwijających się rejonów Powiatu, np. miejsc, gdzie istnieje duża migracja z Radomia – w gminach: Kowala, Zakrzew, Skaryszew – korytarze główne i podstawowe komunikacji publicznej wraz z lokalizacją przystanków powinny być przewidziane już w planach zagospodarowania przestrzennego. Zaplanowane powinny być również odpowiednie pętle autobusowe, umożliwiające bezpieczne manewrowanie oraz postój autobusów. W miarę możliwości układ korytarzy głównych powinien sprzyjać realizacji obwodnicy, umożliwiającej uniknięcie skierowania ruchu (zwłaszcza indywidualnego i ciężarowego) do centrum miasta. Większość ruchu autobusowego odbywa się dziś w układzie promienistym do i z Radomia; należy jednakże tak przygotować obwodnice, by transport publiczny mieszkańców odbywał się bezkolizyjnie z transportem ciężarowym i ruchem tranzytowym.

Rozbudowana sieć korytarzy komunikacyjnych będzie sprzyjała rozwojowi systemu parkingów pozwalających na podróżowanie w oparciu o zasadę „Parkuj i Jedź”. W Radomiu daje się zauważyć niedostatek takich parkingów, które – w przypadku wynegocjowania między przewoźnikami wspólnego biletu na komunikację miejską i podmiejską – mogłyby zostać zlokalizowane w okolicach granic administracyjnych miasta.

Podsumowując: komunikacja publiczna dobrze zorganizowana i zarządzana jest w stanie zaspokajać podstawowe potrzeby transportowe społeczeństwa, umożliwiając ruch pasażerów pomiędzy miejscami zamieszkania a centrami miast, szkołami, placówkami zdrowia i miejscami pracy, a nawet sąsiednimi miejscowościami, wchodzącymi w skład większej aglomeracji. Dobrze funkcjonująca komunikacja publiczna, charakteryzująca się optymalną średnią prędkością przejazdu pomiędzy przystankami i skróceniem czasu podróży na danej trasie, jednocześnie pozwala na zwiększenie udziału transportu publicznego w całkowitym ruchu miejskim i pozamiejskim (tym samym zmniejszenie ruchu pojazdów indywidualnych, szczególnie w centrach miast) oraz pozytywnie wpływa na poprawę ochrony środowiska poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i zmniejszenie poziomu hałasu komunikacyjnego.

9.4. Standard w zakresie taboru

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

Na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględniane będą potrzeby osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Przy budowie, remoncie bądź modernizacji infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planowana jest eliminacja wszelkich typów barier.

Dostępność infrastruktury przystankowej określana jest na podstawie czasu potrzebnego do dotarcia do najbliższego przystanku komunikacyjnego. W warunkach krajowych za strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego uznaje się obszar o promieniu 500 – 1000 m, co odpowiada czasowi dojścia rzędu 6 do 12 minut zakładając, iż średnia szybkość pieszego wynosi 5 km/h.

Powiat Radomski dostosowuje modernizowane i nowo budowane przystanki komunikacyjne tak, aby charakteryzowały się przede wszystkim:

- utwardzonym, odpowiednio szerokim peronem - ułatwianie wsiadania osobom o ograniczonej zdolności ruchowej;
- wyznaczeniem pasów płyt chodnikowych o wyróżniających się względem nawierzchni peronu barwą i fakturą (np. z tzw. guzkami) – postulat ułatwiający korzystanie z przystanków komunikacyjnych osobom niedowidzącym;
- brakiem progów na drodze dojścia – różnice wysokości będą niwelowane rampami;
- lokalizowaniem przystanków komunikacyjnych możliwie blisko źródeł i celów podróży ze szczególnym uwzględnieniem miejsc będących potencjalnym źródłem bądź celem podróży osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- lokalizowaniem przystanków komunikacyjnych w obrębie ciągów pieszych;
- umożliwieniem, poprzez konstrukcję przystanku, zbliżenia pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej.

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

- poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskowysiężowego lub niskopodłogowego;
- uwzględnienia w taborze dostosowanego miejsca na wózki inwalidzkie;
- liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości oraz rozmieszczenia dla pasażerów;
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować numer autobusu i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku;
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować w czasie podróży

następny przystanek oraz przystanek, na którym autobus się aktualnie znajduje;

- wyposażenia w system informacji wizualnej ułatwiający podróż osobom niedosłyszącym.

Wszystkie wymienione powyżej rozwiązania wpływają pozytywnie na standard usług w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Ponadto wpływają pozytywnie na ocenę standardu usług przez wszystkie grupy pasażerów publicznego transportu zbiorowego, a w szczególności przez osoby w podeszłym wieku. Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często z racji wieku i stanu zdrowia nie będą mogły podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną - dlatego będą wybierać komunikację zbiorową.

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

Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu.

Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) tak, aby odpowiadała ona unijnym oraz krajowym standardom oraz wymogom ekologicznym.

Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne wpływ ma także standard taboru. Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

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

Obecnie najwyższą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę.

Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich, jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu powstają między innymi strefy, do których wjechać mogą wyłącznie pojazdy, również pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego, posiadające silniki spełniające odpowiednio wysoką normę EURO.

Innymi niż zaostrzanie norm w zakresie emisji spalin proekologicznymi rozwiązaniami mającymi zastosowanie w taborze jest wykorzystywanie

udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych czy hybrydowych.

Autobusy powinny posiadać zatem odpowiednią liczbę miejsc siedzących i stojących, aby zapewnić pasażerom bezpieczny i wygodny przejazd. W celu uatrakcyjnienia oferty przewozowej oraz dostosowania do ochrony środowiska naturalnego należy dążyć do systematycznego odnawiania taboru. Na początku jednak nie należy stawiać wysokich wymagań względem autobusów, ponieważ zwiększy to koszty amortyzacji. Wyższe wymagania będzie można stawiać operatorom, jeśli okres zamówienia publicznego na usługi transportu zbiorowego będzie wynosił więcej niż 5 lat.

Przy ustalaniu warunków jakie powinien posiadać tabor obsługujący powiatowe trasy należy zasugerować się pojemnością taboru jaki jest w posiadaniu przewoźników, którzy obecnie wykonują komunikację na terenie Powiatu Radomskiego lub powiatach sąsiednich. Wśród wymagań stawianych w kontekście taboru należy uwzględnić takie czynniki jak: wiek taboru, wyposażenie autobusów w elektroniczne tablice kierunkowe oraz urządzenia do pomiaru ilości pasażerów i monitorowania jakości świadczonych usług.

9.4.3. Standardy oznakowania środków transportu

Środki transportu realizujące przewozy o charakterze użyteczności publicznej organizowanej przez Powiat Radomski, powinny niezależnie od oznaczenia linii komunikacyjnej na tablicy kierunkowej, posiadać oznaczenia Powiatu, np. herb i informację „Przewozy powiatowe”. Tabor autobusowy wykorzystywany przez

Promocja zeroemisyjnych lub niskoemisyjnych pojazdów

Nie można całkowicie wyeliminować ruchu silnikowego na rzecz transportu niezmotywowanego. Warto jednak dążyć do takiego stanu, w którym emituje on minimalną ilość zanieczyszczeń. W tym celu warto wprowadzać pojazdy zeroemisyjne lub przynajmniej niskoemisyjne – zarówno promując ich wybór indywidualny (np. zarządzając ulgi w strefach parkowania dla samochodów z wysokimi normami EURO), ale też **stwarzając system komunikacji publicznej oparty na taborze niskoemisyjnym.**

Wdrożenie nowych wzorców użytkowania

- Zwiększanie świadomości ekologicznej społeczeństwa poprzez wydarzenia lokalne, promocyjne i edukację, pozwoli na kształtowanie ekologicznych nawyków i zwiększenie poziomu odpowiedzialności społecznej za stan otoczenia.
- Zastosowanie idei carpoolingu, czyli tzw. podwozek sąsiedzkich, pozwoli zmniejszyć liczbę samochodów na drogach.
- Promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie, tzw. ecodriving.
- Propagowanie alternatywnych środków transportu – komunikacji zbiorowej, rowerowej, co doprowadzi do zmniejszenia zanieczyszczenia pyłem i hałasem, a pośrednio pozwoli na zmniejszenie uszczuplenia pokładów surowców naturalnych.

operatora do realizacji tych przewozów powinien mieć jednakowy sposób oznakowania. To pozwoli na odróżnienie pojazdów operatora od autobusów przewoźników prywatnych lub autobusów innych organizatorów, realizujących przewozy w obszarze Powiatu.

9.5. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

Jednym z zadań sprawnego systemu informacji dla pasażerów jest podwyższanie jakości oferty transportu zbiorowego i integrowanie sieci komunikacyjnej. Kompleksowy i rozbudowany system informacji pasażerskiej sprawia, że transport zbiorowy postrzegany jest jako przemyślany, spójny oraz łatwo dostępny. Przygotowany nieodpowiednio uważany jest za chaotyczny, trudny do zrozumienia, skomplikowany

oraz nieuwzględniający potrzeb przewozowych mieszkańców.

Niedostatecznie rozbudowany system informacji dla pasażerów może stać się przyczyną rezygnacji z odbywania podróży środkami komunikacji zbiorowej już na etapie jej planowania. Stąd ważne jest, aby system informacji pasażerskiej zawierał kompleksowe i szeroko dostępne informacje dla podróżnych.

Organizacja systemu informacji pasażerskiej

Zapewnienie systemu informacji dla pasażera jest zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakłada obowiązki:

- podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy na wszystkich przystankach oraz dworcach;
- podawania cennika opłat w pojazdach i na dworcach wraz z uprawnieniami do przejazdów ulgowych;
- podawania regulaminów przewozu na dworcach i wyciągu z regulaminu w pojazdach.

Ponadto kwestie związane z informacją pasażerską porusza także Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy (t.j. Dz.U.2018 poz. 202). Uszczegóławia ono informacje rozkładowe jakie powinny się znaleźć na przystankach i dworcach autobusowych oraz reguluje kwestie podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy. W myśl zapisów w/w rozporządzenia przewoźnik wykonujący regularny przewóz osób zobowiązany jest podać rozkład jazdy do publicznej wiadomości poprzez:

- zamieszczenie go na swojej stronie internetowej;
- przekazanie rozkładu jazdy organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, na którego obszarze przewoźnik wykonuje przewozy, celem podania do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera;
- przekazanie rozkładu jazdy oraz informacji dotyczącej rozkładu jazdy właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem, celem zamieszczenia informacji dotyczącej rozkładu jazdy na danym obiekcie;
- zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na wszystkich przystankach komunikacyjnych lub dworcach wymienionych w rozkładzie jazdy.

W przypadku, kiedy Powiat Radomski rozpocznie pełnienie funkcji organizatora publicznego transportu zbiorowego, planowane jest podjęcie działań mających na celu rozpoczęcie współpracy z województwem mazowieckim w zakresie integracji informacji pasażerskiej.

Planowany system informacji pasażerskiej

Informacja pasażerska będzie dostępna na każdym etapie związanym z realizacją procesu polegającego na przemieszczaniu się, tj.:

- w momencie wystąpienia potrzeby przewozowej;
- w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej;
- w czasie odbywania podróży środkami transportu zbiorowego.

Informacje istotne z punktu widzenia podróżnego będą publikować:

- w pojazdach komunikacji powiatowej;
- na przystankach;
- w Internecie;
- w przyszłości poprzez aplikacje dedykowane urządzeniom mobilnym, np. smartfonom i tabletom.

W poniższej tabeli zestawiono planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji.

Tabela 78. Planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji

Miejsce publikacji	Zakres informacji
Pojazdy komunikacji zbiorowej	<ul style="list-style-type: none">• Numer linii i/lub kierunek jazdy z wyszczególnionymi miejscowościami pośrednimi (pozwalającymi pasażerom jednoznacznie określić trasę przejazdu).
	<ul style="list-style-type: none">• Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych

	<p>przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie).</p> <ul style="list-style-type: none"> Regulamin przewozów.
Przystanki komunikacyjne	<ul style="list-style-type: none"> Nazwa i numer przystanku. Informacja o statusie przystanku (np. przystanek na żądanie). Wykaz linii autobusowych z przewidzianym postojem na przystanku albo informacja w jakim kierunku odjeżdżają autobusy. Informacja o zarządcy przystanku komunikacyjnego i sposobie skontaktowania się z nim. Rozkład jazdy zawierający: <ul style="list-style-type: none"> numer linii komunikacyjnej i/lub kierunek jazdy autobusów, wykaz kolejnych przystanków komunikacyjnych albo miejscowości, przez które wiedzie dalsza część trasy, godziny odjazdów autobusów, nazwę przewoźnika/operatora, informacje kontaktowe z osobą (albo instytucją) odpowiedzialną za organizację i obsługę linii, okres obowiązywania rozkładu jazdy, legendę tłumaczącą użyte w rozkładzie oznaczenia. Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.

Węzeł przesiadkowy	<ul style="list-style-type: none"> Na peronach informacje jak na przystankach komunikacyjnych. Schemat połączeń komunikacyjnych obsługujących Powiat Radomski. Schemat węzła przesiadkowego wraz z zaznaczeniem kierunków odjazdów autobusów w zależności od peronu – ułatwienie przesiadek. Tablica ze zbiorczym rozkładem jazdy - zawierająca informacje o skoordynowaniu połączeń.
Internet	<ul style="list-style-type: none"> Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). Informacje o zarządcach przystanków komunikacyjnych i sposobie skontaktowania się z nimi. Rozkład jazdy w formie tabelarycznej i planera podróży z możliwością wyznaczenia trasy przejazdu na mapie. Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.
Aplikacje mobilne	<ul style="list-style-type: none"> Rozkład jazdy w formie tabelarycznej i planera podróży. Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.

Źródło: opracowanie własne.

10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Podstawowym kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Radomskiego jest integracja przewozów powiatowych oraz integracja na różnych szczeblach organizatorów. Aspektami integracji będą rozkłady jazdy koordynowane w węzłach przesiadkowych i na głównych przystankach, ujednolicane standardy wyposażenia i oznakowania pojazdów, a w przyszłości także integracja taryfy i biletów.

Kierunkiem rozwoju jest także zwiększanie zasięgu oddziaływania transportu publicznego poprzez:

- zwiększanie liczby kursów (warunkowane stosownym finansowaniem);
- zwiększanie liczby tras;
- organizacji systemów dowozowych: Park&Ride oraz Bike&Ride;
- promocji usług transportu publicznego.

Planuje się po uruchomieniu zaplanowanych połączeń użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym okresowo (np. co 3 lata) wykonywać kompleksowe pomiary napelnień na liniach oraz ankietowanie podróżnych (w celu ustalenia zachowań komunikacyjnych – źródeł i celów podróży, środka transportu, satysfakcji z usług itp.). Pierwsze takie badanie planuje się zorganizować po pierwszym roku organizowania przewozów.

Badania cykliczne będą prowadzone na podstawie ustandaryzowanych procedur (precyzujących zakres i czas badań), tak aby możliwe było porównywanie uzyskanych danych.

Planowanie transportu publicznego musi być oparte o świadomość znaczenia mobilności komunikacyjnej jako determinanty rozwoju społecznego i gospodarczego regionu oraz o znajomość negatywnych skutków takich jak wypadki komunikacyjne, destrukcyjny wpływ na środowisko naturalne czy kongestję. Zrównoważony rozwój ma na celu zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu w sposób możliwie efektywny, ekonomiczny i ekologiczny.

Do osiągnięcia powyższych celów konieczny jest racjonalny podział zadań pomiędzy transport zbiorowy i indywidualny. Na terenach o niskiej gęstości zaludnienia niemożliwe jest zorganizowanie satysfakcjonującej i ekonomicznie uzasadnionej oferty powiatowego transportu publicznego, dlatego tam istotną rolę będzie pełnić transport indywidualny, głównie samochodowy, a transport zbiorowy będzie pełnił jedynie funkcję uzupełniającą. Osoby niemające możliwości skorzystania z transportu indywidualnego (ze względu na wiek, stan zdrowia, status majątkowy lub z jakichkolwiek innych przyczyn) muszą mieć możliwość dotarcia do miejsca pracy, nauki czy opieki zdrowotnej. Obsługa terenu o niskiej gęstości zaludnienia jest elementarnym działaniem przeciwdziałającym wykluczeniu społecznemu.

Kreowanie oferty transportowej na obszarach o wyższej gęstości zaludnienia, a w szczególności na głównych ciągach komunikacyjnych, na których można uzyskać satysfakcjonujący bilans ekonomiczny, będzie się opierać na innych zasadach. To właśnie tu do kwestii społecznych dochodzą aspekty zatłoczenia i wpływu na środowisko naturalne. Oferta publicznego transportu zbiorowego musi być już nie tylko usługą społeczną, ale również realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Nadmierny wzrost podróży samochodem prowadzi do kongestii, pogorszenia jakości powietrza i wzrostu poziomu hałasu oraz do zajmowania przestrzeni przez parkingi. Dlatego należy zaproponować mieszkańcom Powiatu atrakcyjną komunikację publiczną poprzez zbudowanie przejrzystej sieci połączeń, przejrzystego systemu taryfowego oraz zapewnić odpowiedni standard usług. Uatrakcyjnienie oferty może się odbyć poprzez modernizację infrastruktury oraz wprowadzanie odpowiedniej organizacji ruchu.

W celu zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców Powiatu Radomskiego, jak i poszczególnych gmin dopuszcza się zawieranie przez Powiat Radomski kolejnych porozumień i umów z zakresu świadczenia usług zbiorowej komunikacji publicznej z innymi jednostkami samorządu terytorialnego.

11. Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Artykuł 11 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi, że plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Radomskiego.

Z uwagi na wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, że dokonywana będzie roczna weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym opracowaniu i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy mieć na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja Planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Powiatu Radomskiego, a uprzednio przeprowadzenia 21-dniowych konsultacji społecznych.

Spis wykresów

Wykres 1 Zmiany liczby ludności Powiatu Radomskiego w latach 2011–2021	15
Wykres 2 Zmiany struktury ludności w Powiecie Radomskim w latach 2001–2021 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2021 r.	17
Wykres 3 Zestawienie prognozowanej liczby ludności wg Prognozy GUS ludności dla powiatów na lata 2014–2050 z rzeczywistą liczbą ludności.....	17
Wykres 4. Długość dróg powiatowych o nawierzchni twardej, twardej ulepszonej i gruntowej.....	27
Wykres 5. Wskaźnik dróg gminnych i powiatowych o twardej nawierzchni w przeliczeniu na 100 km ²	28
Wykres 6. Wskaźnik dróg gminnych i powiatowych o twardej nawierzchni w przeliczeniu na 10 tys. ludności	28
Wykres 7. Wskaźnik liczby samochodów osobowych na 1000 ludności w Powiecie Radomskim, województwie mazowieckim i kraju	31
Wykres 8. Wskaźnik liczby samochodów osobowych na 1000 ludności w Powiecie Radomskim	32
Wykres 9. Prognozowane grupy funkcjonalne ludności w latach 2021–2035 wg Prognozy GUS ludności dla powiatów na lata 2014–2050	105
Wykres 10. Udział prognozowanych grup funkcjonalnych ludności w latach 2021–2035 wg Prognozy GUS ludności dla powiatów na lata 2014–2050	106
Wykres 11. Struktura zamieszkania respondentów	118
Wykres 12. Struktura wiekowa respondentów	119
Wykres 13. Aktywność zawodowa respondentów ...	119
Wykres 14. Wykształcenie respondentów	119
Wykres 15. Pytanie: "Jakim środkiem transportu najczęściej Pan/i podróżuje?"	119
Wykres 16. Pytanie: Czy ma Pan/Pani możliwość samodzielnego korzystania z samochodu?	120
Wykres 17. Pytanie: Dlaczego najczęściej wybiera Pan/i ten środek transportu do podróży?	120
Wykres 18. Pytanie: Jak często podróżuje Pan/i komunikacją zbiorową?	120
Wykres 19. Pytanie: Proszę podać gminę najczęstszych podróży?	121
Wykres 20. Pytanie: Jaki jest najczęstszy cel Pana/i podróży komunikacją autobusową?	121
Wykres 21. Pytanie: Czy dojeżdża Pan/Pani do miejsca nauki lub pracy powyżej 5 km?	122
Wykres 22. Pytanie: Z jakiego rodzaju biletów przeważnie Pan/i korzysta?	122
Wykres 23. Pytanie: Proszę ocenić stopień Pana/i zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji autobusowej?	123
Wykres 24. Średnia ocena zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji autobusowej?	123
Wykres 25. Pytanie: Jakie działania powinny zostać podjęte, aby lepiej oceniał/a Pan/i jakość komunikacji autobusowej?	124

Spis tabel

Tabela 1. Charakterystyka Powiatu Radomskiego....	13
Tabela 2. Klasyfikacja wyników zanieczyszczeń powietrza w Powiecie Radomskim	22
Tabela 3. Emisja zanieczyszczeń powietrza z zakładów szczególnie uciążliwych	25
Tabela 4. Struktura demograficzna gminy Gózd w latach 2017–2021	39
Tabela 5. Ruch naturalny ludności w 2021 r.	39
Tabela 6. Charakterystyka gminy Gózd	39
Tabela 7. Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy	40
Tabela 8. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Gózd	41
Tabela 9. Struktura demograficzna gminy Iłża w latach 2017–2021	43
Tabela 10. Ruch naturalny ludności w 2021 r.	43
Tabela 11. Charakterystyka gminy Iłża	44
Tabela 12. Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy Iłża.....	44
Tabela 13. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Iłża	45
Tabela 14. Struktura demograficzna gminy Jastrzębia w latach 2017–2021.....	48
Tabela 15. Ruch naturalny ludności w 2021 r.	48
Tabela 16. Charakterystyka gminy Jastrzębia.....	48
Tabela 17. Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy Jastrzębia	49
Tabela 18. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Jastrzębia	50
Tabela 19. Zabytkowe parki wiejskie na terenie gminy wpisane do rejestru zabytków	51
Tabela 20. Struktura demograficzna gminy Jedlińsk w latach 2017–2021.....	51
Tabela 21. Ruch naturalny ludności w 2021 r.	52

Tabela 22. Charakterystyka gminy Jedlińsk.....	52	Tabela 54. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Skaryszew	76
Tabela 23. Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy Jedlińsk	52	Tabela 55. Struktura demograficzna gminy Wierzbica w latach 2017-2021	79
Tabela 24. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Jedlińsk	53	Tabela 56. Ruch naturalny ludności w 2021 r.	79
Tabela 25. Struktura demograficzna gminy Jedlnia-Letnisko w latach 2017-2021	55	Tabela 57. Charakterystyka gminy Wierzbica	79
Tabela 26. Ruch naturalny ludności w 2021 r.	55	Tabela 58. Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy Wierzbica	80
Tabela 27. Charakterystyka gminy Jedlnia-Letnisko	55	Tabela 59. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Wierzbica	81
Tabela 28. Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy Jedlnia-Letnisko	56	Tabela 60. Struktura demograficzna gminy Wolanów w latach 2017-2021	82
Tabela 29. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Jedlnia-Letnisko	56	Tabela 61. Ruch naturalny ludności w 2021 r.	82
Tabela 30. Struktura demograficzna gminy Kowala w latach 2017-2021	58	Tabela 62. Charakterystyka gminy Wolanów	83
Tabela 31. Ruch naturalny ludności w 2021 r.	59	Tabela 63. Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy Wolanów	83
Tabela 32. Charakterystyka gminy Kowala.....	59	Tabela 64. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Wolanów.....	84
Tabela 33. Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy Kowala.....	60	Tabela 65. Struktura demograficzna gminy Zakrzew w latach 2017-2021	86
Tabela 34. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Kowala.....	61	Tabela 66. Ruch naturalny ludności w 2021 r.	86
Tabela 35. Struktura demograficzna miasta Pionki w latach 2017-2021	63	Tabela 67. Charakterystyka gminy Zakrzew	86
Tabela 36. Ruch naturalny ludności w 2021 r.	63	Tabela 68. Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy Zakrzew	86
Tabela 37. Charakterystyka miasta Pionki.....	63	Tabela 69. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Zakrzew	87
Tabela 38. Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców miasta Pionki	64	Tabela 70. Wykaz zezwoleń obowiązujących na terenie Powiatu Radomskiego	88
Tabela 39. Kursy przewoźników autobusowych na terenie miasta Pionki.....	65	Tabela 71. Wykaz linii, na które zostało podpisane porozumienie powierzające przez Powiat Radomski organizację publicznego transportu zbiorowego	91
Tabela 40. Struktura demograficzna gminy Pionki w latach 2017-2021	68	Tabela 72. Radomska komunikacja podmiejska	91
Tabela 41. Ruch naturalny ludności w 2021 r.	68	Tabela 73. Liczba przystanków autobusowych w Powiecie Radomskim.....	103
Tabela 42. Charakterystyka miasta Pionki.....	68	Tabela 74. Planowane linie o charakterze użyteczności publicznej.....	111
Tabela 43. Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy Pionki	69	Tabela 75. Podstawowa charakterystyka linii o charakterze użyteczności publicznej.....	112
Tabela 44. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Pionki.....	70	Tabela 76. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.....	131
Tabela 45. Struktura demograficzna gminy Przytyk w latach 2017-2021	71	Tabela 77. Docelowy standard przystanków komunikacji zbiorowej.....	134
Tabela 46. Ruch naturalny ludności w 2021 r.	72	Tabela 78. Planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji	140
Tabela 47. Charakterystyka gminy Przytyk.....	72		
Tabela 48. Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy Przytyk.....	72		
Tabela 49. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Przytyk.....	73		
Tabela 50. Struktura demograficzna gminy Skaryszew w latach 2017-2021.....	75		
Tabela 51. Ruch naturalny ludności w 2021 r.	75		
Tabela 52. Charakterystyka gminy Skaryszew	75		
Tabela 53. Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy Skaryszew	76		

Spis rysunków

Rysunek 1. Położenie Powiatu Radomskiego i podział administracyjny	14
Rysunek 2. Lokalizacja liniowych źródeł emisji pyłu PM10 na obszarze województwa mazowieckiego	23
Rysunek 3. Lokalizacja punktowych źródeł emisji pyłu PM10 na obszarze województwa mazowieckiego	23
Rysunek 4. Rozkład przestrzenny wartości stężenia średniego rocznego pyłu zawieszonego PM10 w województwie mazowieckim w 2021 roku, opracowany z wykorzystaniem metody szacowania w oparciu o wyniki modelowania jakości powietrza dla roku 2021	24
Rysunek 5. Rozkład przestrzenny wartości stężenia średniego rocznego pyłu zawieszonego PM10 w województwie mazowieckim w 2021 roku, opracowany z wykorzystaniem metody szacowania w oparciu o wyniki modelowania jakości powietrza dla roku 2021	24
Rysunek 6. Sieć dróg na terenie Powiatu Radomskiego	30
Rysunek 7. Sieć kolejowa na terenie Powiatu Radomskiego	33
Rysunek 8. Przebieg planowanej „szóstej szprychy” Centralnego Portu Komunikacyjnego	36
Rysunek 9. Izochrony dostępności do przystanków w autobusowych w gminach Powiatu Radomskiego. Izochrona 500m i 1000m	37
Rysunek 10. Położenie gminy Gózd	38
Rysunek 11. Położenie gminy Iłża	42
Rysunek 12. Położenie gminy Jastrzębia	47
Rysunek 13. Położenie gminy Jedlińsk	51
Rysunek 14. Położenie gminy Jedlnia-Letnisko	54
Rysunek 15. Położenie gminy Kowala	58
Rysunek 16. Położenie miasta Pionki	62
Rysunek 17. Położenie gminy Pionki	67
Rysunek 18. Położenie gminy Przytyk	71
Rysunek 19. Położenie gminy Skaryszew	74
Rysunek 20. Położenie gminy Wierzbica	78
Rysunek 21. Położenie gminy Wolanów	82
Rysunek 22. Położenie gminy Zakrzew	85
Rysunek 23. Sieć komunikacji autobusowej w granicach obszaru Planu transportowego, na którym odbywa się przewóz osób na podstawie wydanych stosownych zezwoleń. Obszar kraju	94
Rysunek 24. Sieć komunikacji autobusowej w granicach obszaru Planu transportowego, na którym odbywa się przewóz osób na podstawie wydanych stosownych zezwoleń. Obszar powiatów sąsiadujących	95
Rysunek 25. Sieć komunikacji autobusowej w granicach obszaru Planu transportowego, na którym odbywa się przewóz osób na podstawie wydanych stosownych zezwoleń. Obszar Powiatu Radomskiego	95
Rysunek 26. Najważniejsze generatory ruchu na terenie Powiatu Radomskiego	100
Rysunek 27. Gęstość sieci przystanków autobusowych w Powiecie Radomskim	102
Rysunek 28. Gęstość zaludnienia w Powiecie Radomskim	103
Rysunek 29. Wariant uzupełniający I sieci powiatowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej ..	114
Rysunek 30. Wariant uzupełniający II sieci powiatowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej ..	115
Rysunek 31. Uproszczony schemat procedury – przetarg nieograniczony	128
Rysunek 32. Uproszczony schemat procedury – zamówienie z wolnej ręki	130

Spis załączników

Załącznik nr 1 – Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – część graficzna.

Załącznik nr 2 – Wykaz przystanków autobusowych zlokalizowanych przy drogach powiatowych na terenie powiatu radomskiego.

Załącznik nr 3 – Raport z konsultacji społecznych.