



STAROSTWO POWIATOWE W RADOMIU

# Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Powiatu Radomskiego (Plan Transportowy)

---

---

Dokument przygotowany 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

aktualizacja wrzesień 2015 r.

## Spis treści

1.	Wstęp.....	4
1.1.	Czym jest Plan Transportowy? .....	4
1.2.	Streszczenie dokumentu .....	6
1.3.	Słownik pojęć używanych w dokumencie .....	7
1.4.	Zestawienie najważniejszych sugestii zawartych w dokumencie.....	9
2.	Charakterystyka obszaru objętego Planem Transportowym .....	10
2.1.	Sieć drogowa w powiecie .....	16
2.1.1.	Inwestycje drogowe .....	20
2.2.	Przewoźnicy autobusowi w Powiecie Radomskim .....	25
2.2.1.	Sieć komunikacji autobusowej .....	26
2.3.	Sieć kolejowa w powiecie.....	33
2.3.1.	Inwestycje na liniach kolejowych .....	37
2.4.	Charakterystyka poszczególnych gmin wchodzących w skład Powiatu Radomskiego.....	39
2.4.1.	Gmina Gózd .....	39
2.4.2.	Gmina Iłża .....	44
2.4.3.	Gmina Jastrzębia.....	51
2.4.4.	Gmina Jedlińsk.....	57
2.4.5.	Gmina Jedlnia-Letnisko.....	62
2.4.6.	Gmina Kowala.....	69
2.4.7.	Miasto Pionki.....	76
2.4.8.	Gmina Pionki.....	83
2.4.9.	Gmina Przytyk.....	89
2.4.10.	Gmina Skaryszew.....	94
2.4.11.	Gmina Wierzbica.....	101
2.4.12.	Gmina Wolanów .....	107
2.4.13.	Gmina Zakrzew .....	111
3.	Organizacja rynku przewozów.....	117
3.1.	Rola organizatora transportu publicznego .....	117
3.2.	Transport zrównoważony .....	119
3.3.	Integracja transportu publicznego miejskiego i regionalnego .....	121
3.4.	Integracja transportu publicznego z indywidualnym .....	121
4.	Określenie pożądanego standardu usług przewozowych .....	123
4.1.	Standard usług przewozowych .....	123
4.2.	Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.....	124
4.2.1.	Zapotrzebowanie na pojazdy niskopodłogowe wyposażone w system informacji dla osób niepełnosprawnych .....	125
4.3.	Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej .....	126
4.4.	Zasady budowania sieci przystanków i ich standaryzacja .....	127
5.	Ochrona środowiska naturalnego w Powiecie Radomskim .....	129
5.1.	Oddziaływanie na środowisko naturalne .....	129
5.2.	Niskoemisyjny tabor autobusowy .....	130
5.3.	Edukacja ekologiczna.....	131
5.4.	Stan ochrony środowiska naturalnego Powiatu Radomskiego .....	131
5.5.	Zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego .....	134
5.6.	Emisja hałasu do środowiska.....	136
5.7.	Pozostałe elementy ochrony środowiska .....	136
5.8.	Rola Planu Transportowego .....	137
6.	Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera .....	138

6.1.	System Informacji Pasażerskiej (SIP) .....	138
6.2.	Statyczna informacja pasażerska.....	139
6.3.	Dynamiczny system informacji pasażerskiej .....	139
6.4.	Węzły przesiadkowe .....	141
7.	Ocena i prognozy potrzeb przewozowych.....	142
7.1.	Określenie obszarów o największym potencjalnym zapotrzebowaniu na przewozy.....	142
7.2.	Uwarunkowania rozwiązań przestrzennych powiązanych z działalnością transportową .....	143
7.3.	Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego .....	146
7.4.	Podział zadań przewozowych .....	152
7.5.	Zrównoważony rozwój z uwzględnieniem infrastruktury obszaru.....	153
8.	Badania ankietowe w pojazdach komunikacji publicznej .....	155
8.1.	Profil respondentów .....	155
8.2.	Preferencje komunikacyjne .....	157
8.3.	Ocena komunikacji autobusowej .....	160
8.4.	Postulaty przewozowe.....	163
8.5.	Najczęstsze odpowiedzi na pytania otwarte .....	164
8.6.	Postulaty mieszkańców .....	164
8.7.	Uwarunkowania rozwoju transportu publicznego – identyfikacja problemów .....	166
8.8.	Analiza SWOT.....	167
9.	Finansowanie usług przewozowych .....	170
9.1.	Analiza współfinansowania przejazdów podmiejskich.....	170
9.2.	Finansowanie przewozów autobusowych przez Starostę Radomskiego oraz preferencje wyboru środków transportu .....	171
10.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz jego monitorowanie .....	173
10.1.	Zgodność Planu z zapisami Krajowego Planu Transportowego.....	173
10.2.	Rozwój transportu publicznego .....	182
10.3.	Sieć transportowa.....	183
Załącznik A.	Drogi w Powiecie Radomskim .....	185
Załącznik B.	Zestawienia przystanków autobusowych.....	192
Załącznik C.	Kwestionariusz – badanie zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców Powiatu Radomskiego w 2013 r. ....	211
Spis tabel .....		212
Spis map .....		214
Spis rysunków.....		215
11.	Aktualizacja planu wrzesień 2015r.....	216
Załącznik D.	Wykaz zaktualizowanych tabel.....	216
Załącznik E.	Aktualizacja wrzesień 2015 - Planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Powiatu radomskiego (Plan Transportowy) stanowiącego załącznik NR E. do Uchwały Nr..... /...../2015 Rady Powiatu w Radomiu z dnia.....2015r.....	218

## 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 osiągnięty 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. Streszczenie dokumentu

Niniejszy dokument został przygotowany przez firmę Blue Ocean Business Consulting na zlecenie Starostwa Powiatowego w Radomiu.

Dokument rozpoczyna się od dwóch rozdziałów, zawierających charakterystykę ogólną badanego obszaru oraz charakterystykę komunikacyjną Powiatu. Rozdziały te zostały przygotowane w oparciu o zebrane materiały. Podstawą do przygotowania tych rozdziałów były w szczególności następujące dokumenty:

1. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Powiatu, obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego obszarów w granicach Powiatu (mapy, plany w formie elektronicznej i papierowej);
2. Programy i plany inwestycyjne Powiatu;
3. Dane statystyczne, informacje dotyczące Powiatu m. in.: liczba ludności, liczba zarejestrowanych pojazdów itp.;
4. Wykaz obiektów usług użyteczności publicznej (typu: szkoły, przedszkola, szpitale itp.) oraz większych zakładów przemysłowych;
5. Informacje o istniejących liniach komunikacyjnych i przystankach;
6. Rozkłady jazdy środków transportu zbiorowego przejeżdżających przez Powiat

Prace objęły w tym zakresie następujące zagadnienia:

- a. W zakresie przewozów autobusowych:
  - Analiza ilości połączeń autobusowych w ramach przewozów drogowych wykonywanych na terenie Powiatu Radomskiego oraz analiza ilości linii (zezwoleń) ogółem oraz w rozbiciu w ramach konkretnych relacji.
  - Krótka analiza linii komunikacyjnych wybiegających poza obszar Powiatu Radomskiego
- b. W zakresie przewozów kolejowych:
  - Analiza ilości połączeń kolejowych wykonywanych na terenie Powiatu Radomskiego
  - Analiza połączeń kolejowych wybiegających poza obszar Powiatu Radomskiego

Na bazie tych danych oraz szerokiej analizy czynników demograficznych, społeczno-ekonomicznych oraz przestrzennych w dalszych częściach Planu Transportowego poprowadzono dyskusję nad trendami w rozwoju komunikacji na terenie Powiatu Radomskiego na najbliższe lata.

W trakcie prac uzgodniono, że nie będzie przeprowadzana analiza finansowa dotyczące wysokości rekompensat z tytułu ulg ustawowych, bowiem Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego nie dysponuje informacjami o rekompensatach w podziale na poszczególne linie komunikacyjne, a dysponuje jedynie kwotami w podziale na poszczególnych przewoźników – informacja ta nie jest jednak przydatna podczas realizacji Planu Transportowego dla Powiatu Radomskiego.

Integralną częścią dokumentu są załączniki, obejmujące między innymi: zestawienia dróg w powiecie, przystanków, przewoźników autobusowych oraz wydanych zezwoleń i inne.

Dwa kolejne podrozdziały, stanowiące rozszerzenie niniejszego streszczenia, zawierają kolejno: słownik pojęć używanych w dokumencie oraz zestawienie najważniejszych sugestii zawartych w dokumencie.

### 1.3. Słownik pojęć używanych w dokumencie

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie

Lp.	Pojęcie	Opis
1	Plan Transportowy	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;</li> <li>2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;</li> <li>3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych;</li> <li>4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;</li> <li>5. Zasady organizacji rynku przewozów;</li> <li>6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróży do infrastruktury przystankowej;</li> <li>7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera;</li> <li>8. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.</li> </ol>
2	Organizator transportu publicznego	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. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Radomskim w zakresie przewozów powiatowych jest Starosta Powiatu Radomskiego. Ponadto: Organizatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie miasta Radomia jest Gmina Miasta Radomia, a w jej imieniu, na podstawie i w ramach nadanego statutu obowiązki organizatora komunikacji miejskiej wykonuje Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji (MZDiK), będący jednostką budżetową Gminy. Organizator ten określa zadania przewozowe w zakresie komunikacji miejskiej i do wykonania poszczególnych części tych zadań zatrudnia firmy przewozowe, które stają się operatorami komunikacji miejskiej. Aktualnie operatorami radomskiej komunikacji miejskiej są: Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Radomiu Sp. z o.o. (MPK w Radomiu), będące podmiotem wewnętrznym Gminy Miasta Radomia oraz firma Internationale Transport Spedition (ITS A. Michalczewski), która wykonuje usługi przewozowe powierzone w drodze przetargów nieograniczonych.
3	Operator	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.
4	Przewoźnik	Przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.
5	Kordon	Przekrój wokół pewnego obszaru, np. wokół śródmieścia miasta lub granica administracyjna miasta.
6	Ekran	Przekrój tworzący bariery, np. most lub linia kolejowa.
7	Rekompensata	Środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Przyznawane albo z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg (ustawowych / wprowadzonych przez organizatora), albo poniesionych kosztów związanych ze świadczeniem usług w zakresie transportu zbiorowego, z uwzględnieniem wysokości tzw. „słusznego zysku”.

Lp.	Pojęcie	Opis
8	Refundacja (dotacja refundacyjna)	Forma rekompensaty przyznawana operatorowi publicznego transportu zbiorowego z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg ustawowych albo wprowadzonych przez organizatora. Zwana jest także dotacją refundacyjną. Dotacja dotyczy zwrotu różnic pomiędzy pełnymi cenami biletów a cenami biletów ulgowych.
9	Dopłata	Partycypacja (udział) w kosztach realizacji powierzonego zadania w zakresie prowadzenia na określonym terenie lokalnego transportu zbiorowego.
10	Porozumienie	Jedno ze specjalnych <i>Porozumień</i> zawartych między Gminą Miasta Radomia a niektórymi gminami położonymi na terenie Powiatu Radomskiego dotyczących powierzenia Gminie Miasta Radomia zadania, polegającego na organizacji przewozów w komunikacji miejskiej na liniach komunikacyjnych. W ramach tego zadania poszczególne gminy finansują deficyt komunikacji miejskiej realizowanej na swoim terenie, tj. różnicę pomiędzy kosztami usług przewozowych (określonymi w oparciu o liczbę wozokilometrów i aktualną stawkę za 1 wzkm), a wpływami z biletów (podawanymi gminom przez MZDiK).

## 1.4. Zestawienie najważniejszych sugestii zawartych w dokumencie

Tabela 2. Zestawienie najważniejszych sugestii zawartych w dokumencie

Lp	Tematyka	Opis
1.	Struktura wiekowa mieszkańców	Rozważenia wdrożenia w Powiecie Radomskim ogólnopolskiego programu „Karta Dużej Rodziny 3+”, obejmującego między innymi przejazdy środkami publicznego transportu zbiorowego (program jest organizowany przez Stowarzyszenie 3Plus: <a href="http://www.3plus.pl">www.3plus.pl</a> ).
2.	Obszary o potencjalnym zapotrzebowaniu na przewozy	Wsparcie sieci komunikacyjnej w obrębie Powiatu Radomskiego w układzie pierścieniowym (międzygminnym) i w zakresie dojazdów do miejsc użyteczności publicznej.
3.	Kierunki rozwoju przestrzennego obszaru w powiązaniu z działalnością transportową	Zmiana kategorii drogi powiatowej Podgóra-Pionki na kategorię drogi wojewódzkiej, co zamknie logiczny ciąg komunikacyjny w Powiecie od wschodu (drogą wojewódzką nr 733). Włączenie się Powiatu Radomskiego w planowany w dalszej przyszłości przez Gminę Jastrzębia projekt realizacji drogi łączącej gminę Jastrzębia z gminą Pionki (odcinek: Mąkosy – Stoki). Jak wskazano, będzie to miało dodatni wpływ na rozwój powiatu i wygodę życia mieszkańców – droga ta, biegnąc do planowanej, nowej stacji PKP w Bartodziejach i dalej do drogi nr 7 mogłaby zamknąć siatkę dróg Powiatu od strony północno-wschodniej.
4.	Całościowa sieć komunikacyjna	Przeprowadzenie – wraz z Miastem Radomiem, wobec budowy południowej obwodnicy Radomia oraz planowanej trasy S7 – analizy możliwości stworzenia sieci parkingów „Parkuj i Jedź”, z których autobusy komunikacji miejskiej w Radomiu mogłyby podwozić mieszkańców przyjeżdżających samochodami do centrum miasta. Zatoki przystankowe przy parkingach mogłyby pełnić rolę wygodnych punktów przesiadkowych z autobusów podmiejskich do sieci miejskiej – bez potrzeby wjeżdżania do centrum.
5.	Wielkość dopłaty do 1 wzkm	Dokładna analiza finansowa linii prowadzonych przez MZDiK w Radomiu, wjeżdżających na teren gmin.
6.	Postulaty przewozowe mieszkańców	W treści dokumentu omówiono następujące elementy: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Koszt biletów</li> <li>• Punktualność</li> <li>• Wygoda</li> <li>• Niezawodność</li> <li>• Dostępność</li> <li>• Regularność</li> <li>• Częstotliwość</li> <li>• Prędkość</li> <li>• Bezpośredniość połączeń</li> <li>• Informacja pasażerska</li> </ul>
7.	Analiza SWOT	Szczegółowa analiza silnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń.
8.	Ochrona środowiska	Struktura pojazdów w przekroju norm czystości spalin.
9.	Dostęp osób niepełnosprawnych	Brak jest autobusów pozwalających na dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.
10.	Obsługa pasażerów	Zgodnie z Ustawą o PZT (Art. 15, ust. 1, pkt 11) rolą organizatora transportu zbiorowego jest ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Sugerujemy więc – wspólnie z Miastem Radomiem – rozpoczęcie prac nad stworzeniem warunków do wprowadzanie wspólnego biletu lub co najmniej wspólnej dystrybucji biletów. Sugerujemy też wykonywanie cyklicznych, kompleksowych badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań transportowych.
11.	Dynamiczny system informacji pasażerskiej	Stworzenie wspólnego systemu, z wyświetlaczami, w kluczowych punktach przesiadkowych oraz w centrum miasta (wraz z Miastem Radomiem).
12.	Koordinacja połączeń	Koordinacja połączeń z Kolejami Mazowieckimi.

## 2. Charakterystyka obszaru objętego Planem Transportowym

Powiat Radomski położony jest w południowej części województwa mazowieckiego. Zajmuje powierzchnię 1 530 km<sup>2</sup>. W jego skład wchodzi miasto Pionki, 2 gminy wiejsko-miejskie (Iłża, Skaryszew) oraz 10 gmin wiejskich (Gózd, Jastrzębia, Jedlińsk, Jedlnia Letnisko, Kowala, Pionki, Przytyk, Wolanów, Wierzbica oraz Zakrzew).

Tabela 3. Charakterystyka Powiatu Radomskiego

		% / dla województwa
Powierzchnia	152 978 ha	4,3 %
Ludność	151 085 os.	2,8 %
Gęstość zaludnienia	99 os/km <sup>2</sup>	149 os/km <sup>2</sup>
Liczba pojazdów samochodowych na 1000 mieszkańców	590 (87,4% liczby dla województwa)	706
Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w 2014 r.	8 412	
Liczba przedszkoli	19	
Liczba szkół podstawowych ( w tym 12 w zespołach szkół wraz z gimnazjum)	77	
Liczba gimnazjów ( w tym 12 w zespołach szkół wraz ze szkołą podstawową)	26	
Liczba ośrodków zdrowia	27	
Liczba szpitali	2	
Liczba stacji kolejowych	14	

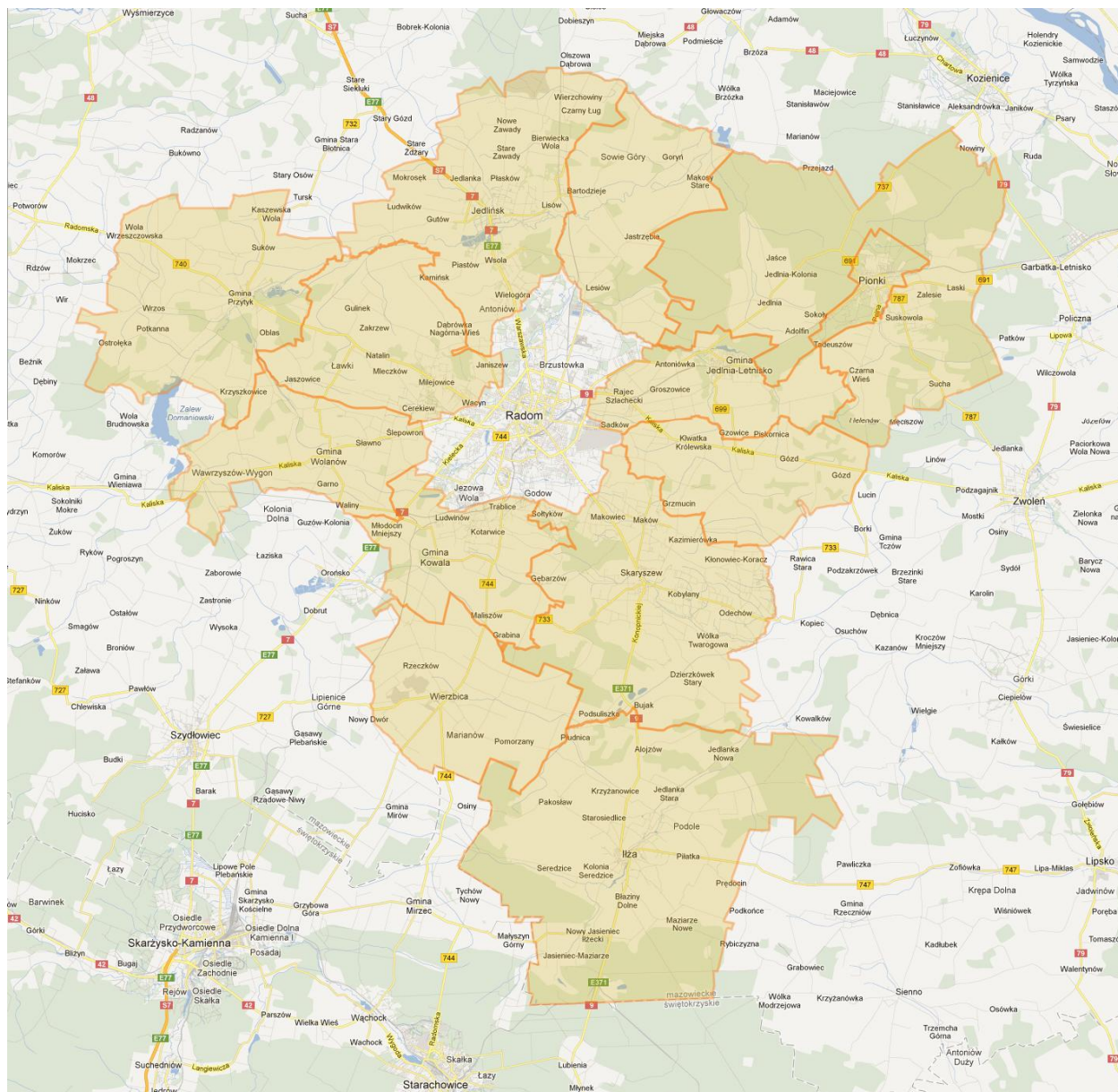
Źródło: Główny Urząd Statystyczny, Starostwo Powiatowe w Radomiu

W Powiecie Radomskim występuje bardzo duża rozpiętość w powierzchni poszczególnych jednostek administracyjnych. Największy obszar zajmuje gmina Iłża (255,82 km<sup>2</sup>). Wśród gmin wiejskich najmniejszą powierzchnię ma Jedlnia-Letnisko, bo zaledwie 65,5 km<sup>2</sup>. Miasto Pionki rozciąga się natomiast na powierzchni niecałych 18,5 km<sup>2</sup>.

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



Mapa 1. Położenie Powiatu Radomskiego i podział administracyjny



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

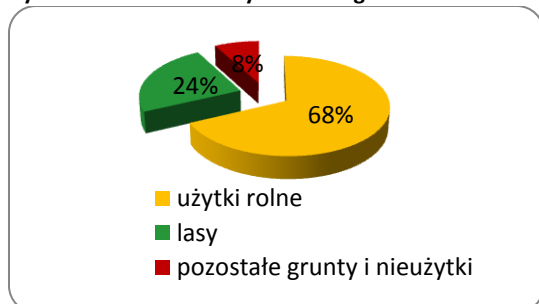
Tabela 4. Największe zbiorniki retencyjne na terenie Powiatu Radomskiego

Nazwa zbiornika	Gmina	Rzeka	Powierzchnia	Pojemność
<b>Domaniów</b>	Przytyk, Wolanów	Radomka	500,0 ha	13 mln m <sup>3</sup>
<b>Siczki</b>	Jedlnia Letnisko	Gzówka	25,0 ha	720 tys. m <sup>3</sup>
<b>Iłża</b>	Iłża	Iłżanka	35,0 ha	32 tys. m <sup>3</sup>
<b>Staw Górny</b>	Pionki	Zagożdżonka	16,8 ha	49 tys. m <sup>3</sup>
<b>Małyszyniec</b>	Iłża	Małyszyniec	3,8 ha	227 tys. m <sup>3</sup>
<b>Seredzice</b>	Iłża	Iłżanka	4,2 ha	17 tys. m <sup>3</sup>

Źródło: Starostwo Powiatowe w Radomiu, 2007

Gminy tworzące Powiat Radomski to gminy rolnicze, więc w strukturze użytkowania gruntów dominują użytki rolne (104221 ha). Na tym terenie przeważają gleby V i VI klasy bonitacyjnej, co wpływa na strukturę zasiewów. Uprawia się głównie zboża (82,8%) oraz ziemniaki (10,3%). Istotne znaczenie ma również produkcja ogrodnicza, w której najważniejszymi uprawami są plantacje (porzeczki, maliny, agrest), sady (wiśniowe, jabłoniowe, śliwowe), truskawki, papryka oraz inne warzywa.

**Rysunek 1. Struktura użytkowania gruntów w Powiecie Radomskim**



**Źródło: Główny Urząd Statystyczny, 2005**

Gminy, u których w strukturze użytkowania gruntów dominują użytki rolne, to przede wszystkim: Wolanów (87%), Zakrzew (85%), Iłża (85%), Gózd (85%) oraz Kowala (85%) – gminy o charakterze typowo rolniczym. Najmniejsze powierzchnie użytków rolnych występują oczywiście w miejskiej gminie Pionki (15%). Wśród gmin wiejskich najniższym odsetkiem użytków rolnych charakteryzuje się gmina Pionki (32%).

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 2011 roku w rejestrze REGON Powiatu Radomskiego zarejestrowanych było 9 704 podmiotów gospodarczych, z czego 96,9% podmiotów należało do sektora prywatnego. Z danych PUP w Radomiu wynika, że tylko w ciągu ostatniego roku w Powiecie Radomskim ich liczba zmniejszyła się o 138 tj. 1,4%. Po wyodrębnieniu trzech głównych gałęzi gospodarki w powiecie, proporcje ilości przedsiębiorstw w każdej z nich rozkładają się następująco:

- sektor usługowy: 6 297



- sektor budowlany: 1 509
- sektor przemysłowy: 1 450

W każdej gminie w mniejszym lub większym stopniu funkcjonuje działalność pozarolnicza. Niemniej jednak Miasto Pionki wyróżnia się pod tym względem na tle całego powiatu. 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 radomskiego. 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.

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): Ciepiałów, Gózd, Iłża, Jastrzębia, Jedlnia Letnisko, Kazanów, Pionki, Policzna, Przytyk, Tczów i Zwoleń.

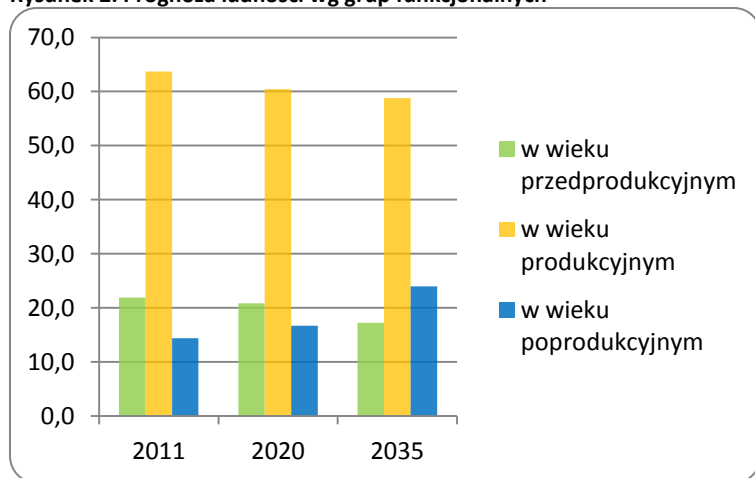
Celem nadrzędnym Stowarzyszenia jest trójsektorowa współpraca partnerska sektora społecznego, sektora gospodarczego i publicznego w zakresie podejmowania wspólnych inicjatyw na rzecz rozwoju swojego obszaru oraz podnoszenie jakości życia mieszkańców poprzez realizację spójnego programu zrównoważonego rozwoju, sprzyjanie lepszemu wykorzystaniu potencjału rozwojowego, poprawę konkurencyjności obszaru jako miejsca zamieszkania ludności i prowadzenia działalności gospodarczej.

Dokładna powierzchnia Powiatu Radomskiego wynosi 152 978 ha. W 2013 roku Powiat Radomski zamieszkiwało 151 085 osób, z czego 75 248 stanowili mężczyźni. Gęstość zaludnienia wynosiła 99 osób/km<sup>2</sup>.

Największą liczbą ludności odznacza się miasto Pionki z 19 382 mieszkańcami. Spośród gmin wiejskich najbardziej liczna jest z kolei Iłża, licząca 15 286 osób. Najmniejszą liczbę ludności posiada gmina Jastrzębia – 6 783 osób. Analogicznie wygląda sytuacja dotycząca gęstości zaludnienia. Największa gęstość zaludnienia występuje w mieście Pionki (1 053 osób/km<sup>2</sup>). Wśród gmin wiejskich największą gęstość zaludnienia wykazuje gmina Jedlnia – Letnisko (189 osób/km<sup>2</sup>), najmniejszą zaś gmina Pionki (44 osoby/km<sup>2</sup>).

- Przyrost naturalny w powiecie radomskim wyniósł 0,7 a saldo migracji 133. Najwyższy przyrost naturalny odnotowano w gminach Jedlińsk (5,8) oraz Kowala (3,8). Ujemne wartości tego wskaźnika mają natomiast gminy Iłża (-2,3), Wierzbica (-1,5), Pionki (-3,0), Przytyk (-0,7) oraz Miasto Pionki (-2,1). W powiecie powoli, ale systematycznie zwiększa się liczba mieszkańców. Niepokojące jest jednak inne zjawisko. Prognozy wskazują, że 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.

Rysunek 2. Prognoza ludności wg grup funkcjonalnych



Źródło: GUS, 2011

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

Stopa bezrobocia w Powiecie Radomskim jest trzykrotnie wyższa od średniej w województwie mazowieckim i w grudniu 2013 roku ukształtowała się na bardzo wysokim poziomie 30,1%. Na terenie województwa wyższą stopę bezrobocia posiada tylko Powiat Szydłowiecki. W ostatnich miesiącach bezrobotnych przybywa bardzo szybko. W grudniu 2013 roku bezrobotni zarejestrowani stanowili grupę liczącą 16,9 tysięcy, a w styczniu ich liczba wynosiła już 17,7 tysięcy.

Tabela 5. Stopa bezrobocia w Powiecie Radomskim

	Stopa bezrobocia	Bezrobotni zarejestrowani
<b>Powiat</b>	30,1%	16,9 tys.
<b>Województwo</b>	11,0%	283,2tys.

Źródło: GUS, 2012

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

Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu korzystano z następujących ogólnych stron internetowych Powiatu Radomskiego oraz poszczególnych Gmin, jak również stron Biuletynów Informacji Publicznej:

1. <http://zakrzew.bip.gmina.pl/>
2. <http://bip.wolanow.pl>
3. <http://www.biuletyn.net/nt-bin/start.asp?podmiot=kowala/>
4. <http://www.bip.przytyk.pl/>
5. <http://bip.jedlinsk.pl/>
6. <http://bip.wierzbica.pl/>
7. [www.spradom.finn.pl](http://www.spradom.finn.pl)
8. <http://www.gddkia.gov.pl>
9. <http://www.bip.gozd.pl/>
10. <http://ilza.ornet.pl/>
11. <http://www.bip.jastrzebia.pl/>
12. <http://www.biuletyn.net/nt-bin/start.asp?podmiot=jedlnia/>
13. <http://bip.gmina-pionki.pl/>
14. <http://www.bip.pionki.pl/>
15. <http://bip.skaryszew.pl/>
16. [www.jedlinsk.pl/](http://www.jedlinsk.pl/)
17. [www.wolanow.pl/](http://www.wolanow.pl/)
18. [www.zakrzew.pl/](http://www.zakrzew.pl/)

Wykorzystano również następujące dokumenty, dostarczone przez Gminy należące do Powiatu Radomskiego:

1. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Przytyk, 2012
2. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wierzbica, 2007
3. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Jedlińsk, 1999, 2000
4. Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Zakrzew, 2012
5. Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego i Studium Uwarunkowań gminy Kowala, 2001
6. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wolanów, 2000
7. Plan Rozwoju Lokalnego Miasta Pionki 2005 -2013, 2005
8. Strategia Rozwoju Miasta Pionki na lata 2004-2015, 2004
9. Strategia Rozwoju Gminy Gózd na lata 2008-2020, 2008
10. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Pionki, 2012
11. Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Jastrzębia, 2004
12. Gminna Strategia Rozwiązywania Problemów Społecznych na lata 2008-2015, Gmina Pionki 2008
13. Strategia Rozwoju Gminy Pionki, 2007
14. Strategia Rozwoju Gminy i Miasta Iłża, 2002
15. Strategia Rozwoju Gminy i Miasta Skaryszew, 2008
16. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Jedlnia Letnisko, 1999

## 2.1. Sieć drogowa w powiecie

Powiat Radomski posiada dość gęstą sieć dróg. Długość dróg powiatowych o nawierzchni twardej jest jedną z niższych w całym województwie mazowieckim i wynosi 35,8 km na 100 km<sup>2</sup> powierzchni (dla całego województwa mazowieckiego wskaźnik ten dla dróg powiatowych ma wartość 38,4 km, zaś dla wszystkich dróg łącznie wynosi 94,8 km). Liczba samochodów na 1000 mieszkańców, która dla Powiatu Radomskiego jest równa 831 sztuk (łącznie 125 552, w tym 8 412 samochodów osobowych – wg danych 2014).

Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w Starostwie Powiatowym w Radomiu w ostatnich latach kształtowała się następująco:

Tabela 6. Wykaz samochodów osobowych w Powiecie Radomskim stan na dzień 31.12.2014r.

Gmina	Liczba
Wolanów	7146
Kowala	11557
Jedlnia-Letnisko	11503
Jedlińsk	11528
Jastrzębia	5227
Przytyk	5674
Skaryszew	12597
Zakrzew	10951
Gózd	7079
Wierzbica	7995
Iłża	12641
Miasto Pionki	13341
Pionki	8313
<b>RAZEM</b>	<b>125 552</b>

Tabela 7. Wykaz samochodów osobowych zarejestrowanych w latach 2004 – 2014.

Gmina / Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Wolanów	315	455	410	581	600	511	526	518	685	446	492
Kowala	410	634	639	781	957	736	681	739	708	792	783
Jedlnia-Letnisko	444	669	710	1056	1123	881	809	720	689	719	795
Jedlińsk	406	765	746	881	1011	897	826	765	791	820	806
Jastrzębia	210	325	333	395	431	395	325	385	334	347	361
Przytyk	237	350	364	446	487	398	399	337	362	334	392
Skaryszew	445	677	727	934	1049	939	755	728	783	736	854
Zakrzew	380	641	644	865	857	876	810	740	413	731	773
Gózd	242	388	445	632	670	502	520	464	468	484	532
Wierzbica	304	466	449	562	560	461	464	438	440	476	484
Iłża	531	795	786	885	1009	832	808	733	775	742	812
Miasto Pionki	504	789	806	966	1159	930	888	811	805	841	812
Pionki	271	426	414	569	644	588	479	467	415	483	516
<b>RAZEM</b>	<b>4699</b>	<b>7380</b>	<b>7473</b>	<b>9553</b>	<b>10557</b>	<b>8946</b>	<b>8290</b>	<b>7845</b>	<b>7668</b>	<b>7951</b>	<b>8412</b>

Poniższa tabela ukazuje charakterystykę sieci drogowej powiatu na tle sieci całego województwa.

Tabela 8. Sieć drogowa w Powiecie Radomskim i w całym województwie mazowieckim w roku 2011

	Rodzaj drogi	Powiat		Województwo	
		km	%	km	%
1a.	Drogi krajowe	83,431		2 371,0	
1b.	w tym utwardzone	83,431	100 %	2 371,0	100 %
2a.	Drogi wojewódzkie	143,4		2 996,0	
2b.	w tym utwardzone	143,4	100 %	2 984,7	99,6%
3a.	Drogi powiatowe	546,8		15 105,3	
3b.	w tym utwardzone	520,3	94,9 %	13 681,8	90,6 %
4a.	Drogi gminne publiczne	1 070,7		32 704,7	
4b.	w tym utwardzone	662,1	61,8 %	15 550,9	47,5 %
	<b>Razem</b>	<b>1 844,3</b>		<b>53 177,0</b>	
	w tym utwardzone	1 429,3	77,6	34 588,4	65,0 %

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Gęstość dróg w powiecie jest średnio niższa niż w całym województwie i wynosi:

- 120,4 km na 100 km<sup>2</sup> powierzchni ogólnej powiatu, wobec wartości 149,5 km na 100 km<sup>2</sup> dla całego województwa (dla dróg wszystkich);
- 93,4 km na 100 km<sup>2</sup> powierzchni ogólnej powiatu, wobec wartości 97,2 km na 100 km<sup>2</sup> dla całego województwa (dla dróg utwardzonych);

Drogi powiatu stanowią 3,5% dróg w całym województwie oraz 4,1 % dróg utwardzonych w całym województwie.

**Drogi publiczne** ze względu na funkcje w sieci drogowej dzielą się według przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (tekst jednolity: Dz. U. 2013.260 z dnia 30 stycznia 2013 r.) 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 inne niż podano wyżej, 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 kamiennieo-betonowych, bitumu) oraz drogi o nawierzchni nieulepszonej (tłuczniowej lub brukowej).

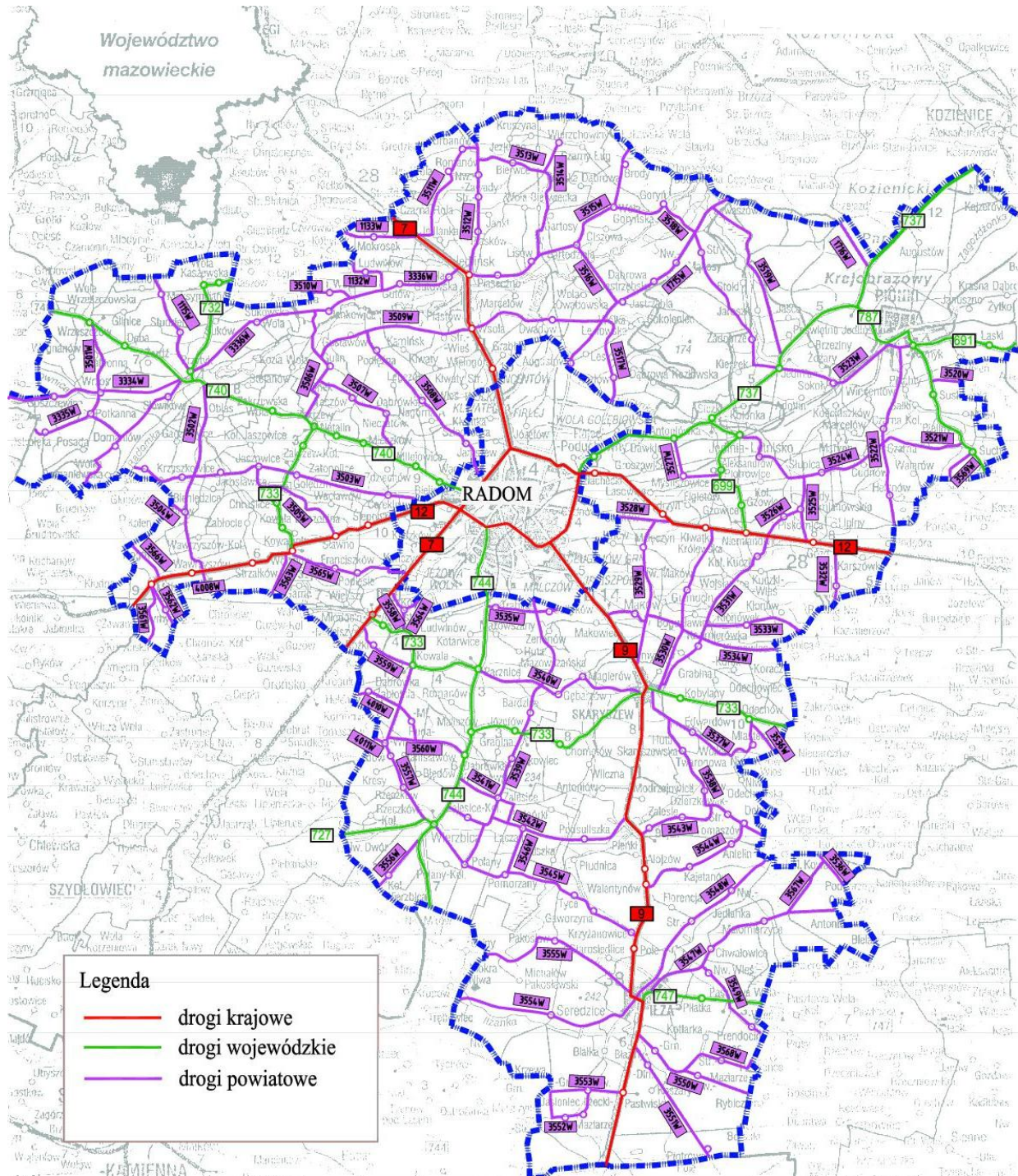
Do **dróg o nawierzchni gruntowej** zalicza się drogi o nawierzchni z gruntu rodzimego oraz utrwalone w wyniku specjalnych zabiegów i preparacji gruntu rodzimego przy pomocy mieszanin wykonanych z gliny, żwiru, żuźla, itp.

Poniżej przedstawiono wszystkie drogi na terenie Powiatu Radomskiego. Szczegółowe tabele z numerami i przebiegiem dróg zamieszczono w Załączniku A.

Załącznik B zawiera zestawienie przystanków zlokalizowanych przy drogach na terenie Powiatu Radomskiego.



Mapa 2. Sieć dróg na terenie Powiatu Radomskiego



### 2.1.1. Inwestycje drogowe

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:

- Budowę drogi S7 (zachodniej obwodnicy Radomia), której ukończenie zmniejszy ruch samochodowy częściowo przechodzący obecnie przez miasto i skróci czas dojazdu
- budowę południowej obwodnicy Radomia, która może w pewnym stopniu zmienić sposób dojazdu mieszkańców do pracy, umożliwiając im wykorzystanie samochodów do szybkiego przejazdu wokół miasta zamiast wjeżdżać do niego autobusami komunikacji publicznej.

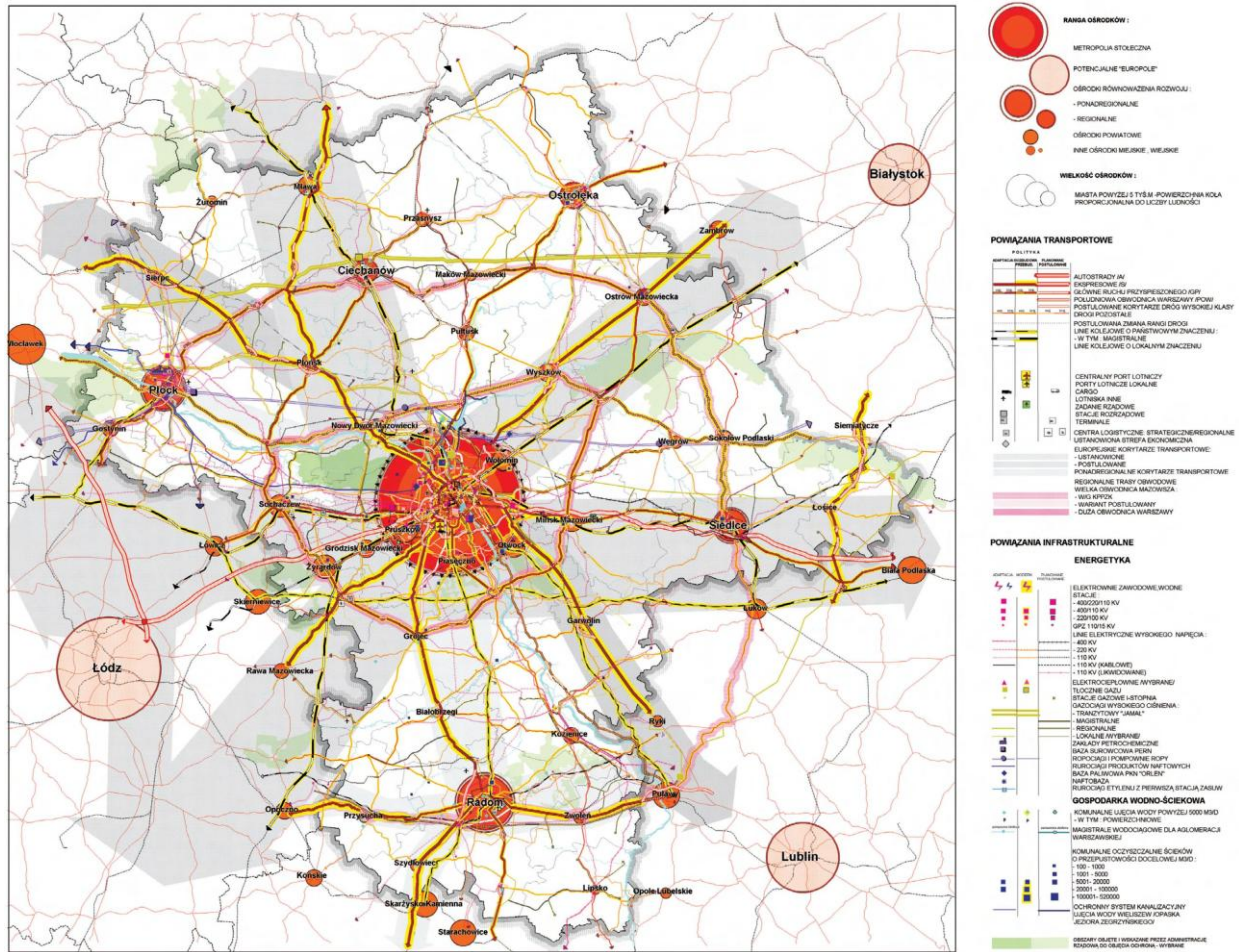
#### **Wielka Obwodnica Mazowska**

W celu podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej obszarów pozametropolitalnych Województwa Mazowieckiego oraz zaspokojenia potrzeb przewozowych społeczeństwa, konieczne jest powiązanie regionu sprawnym systemem komunikacyjnym. Promienisty kształt podstawowego układu drogowego w regionie Mazowska, tworzony przez korytarze europejskie i ponadregionalne, będzie uzupełniony o system połączeń obwodowych zwiększających spójność przestrzeni województwa. Jednym z elementów systemu transportowego na Mazowszu jest tzw. „Wielka Obwodnica Mazowska”, w której skład wchodzi na terenie Powiatu Radomskiego odcinek drogi krajowej nr 12: Puławy – Radom – Opoczno.

Wielka Obwodnica Mazowska ma być drogą klasy drogi głównej ruchu przyspieszonego z obwodnicami większych miast. W 2008 roku zrealizowana została rehabilitacja nawierzchni drogi krajowej nr 12 w miejscowościach Goździków, Zawada, Pomyków, Skrzynno, Wieniawa o łącznej długości 21,61 km. W 2008 roku otwarto w ciągu DK12 w Puławach odcinek obwodnicy, o długości 12,7 km z nowym mostem na Wiśle. Droga ta częściowo posiada już parametry drogi ekspresowej i jest elementem planowanej drogi ekspresowej S12 Radom – Lublin. Nie jest określona dokładna data realizacji tej drogi. Orientacyjny przebieg tej drogi pokazany jest na poniższej mapie.



Mapa 3. Wielka Obwodnica Mazowska ogólnie i na terenie Powiatu Radomskiego



Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego

W zakresie budowy obwodnic miast położonych na terenie Powiatu Radomskiego, w planach znajdują się następujące poważne inwestycje.

**Droga krajowa, ekspresowa nr S7 (Zachodnia Obwodnica Radomia)**

Niewątpliwie najbardziej wyczekiwaną inwestycją w regionie jest planowana już od kilku lat obwodnica Radomia, która będzie elementem drogi ekspresowej S7 Gdańsk – Warszawa – Kraków. Ta z kolei jest częścią planowanej krajowej sieci dróg szybkiego ruchu, leżącej w ciągu drogi międzynarodowej o symbolu E 77.

Obwodnica m. Radomia budowana będzie na parametrach drogi ekspresowej. Całkowita długość trasy wynosi 24,65 km, w tym:

- 23,5 km na terenie powiatu radomskiego
- 1,15 km na terenie powiatu szydłowieckiego

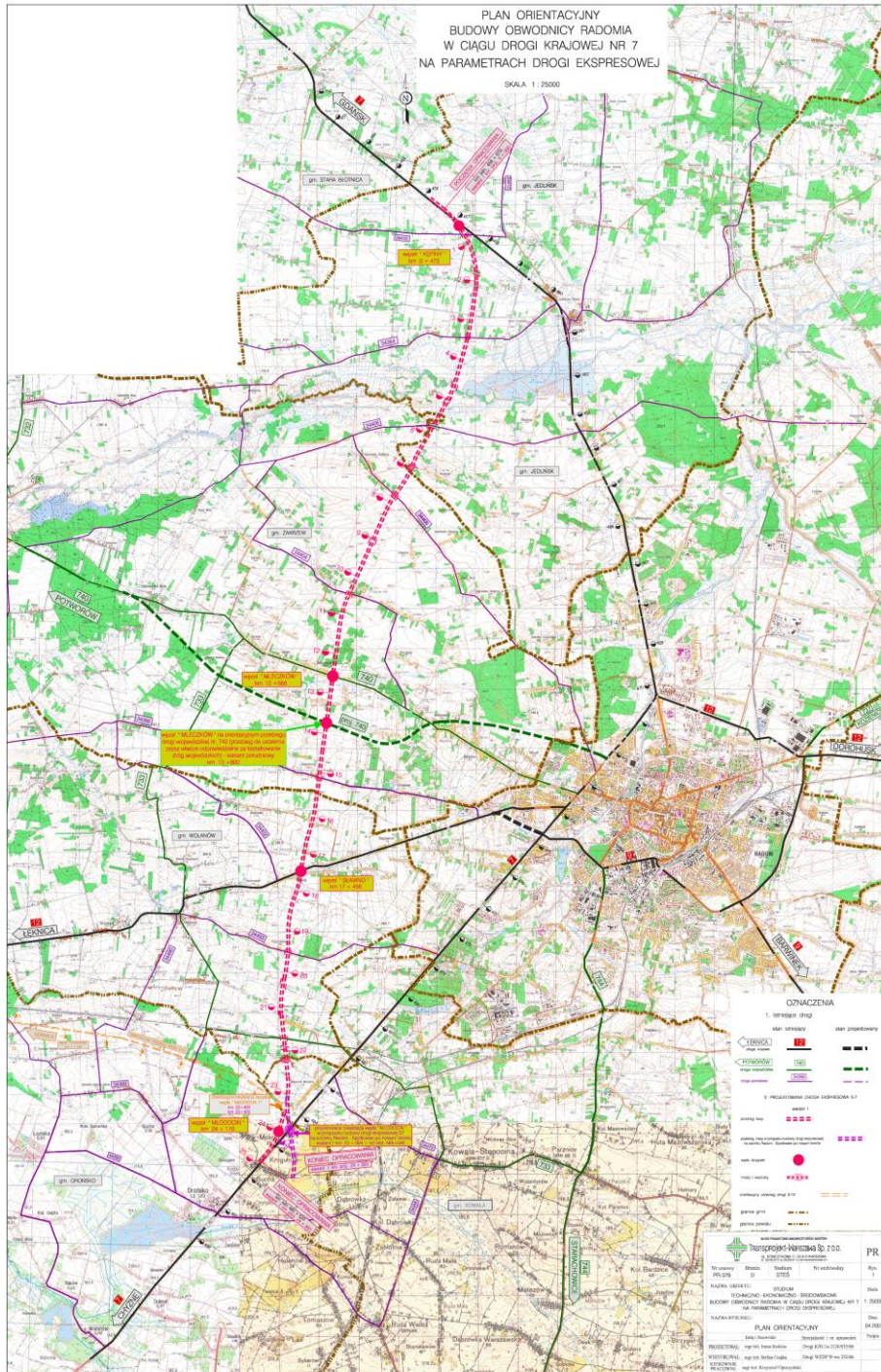
Przebiegać będzie przez 4 gminy należące do Powiatu Radomskiego (Jedlińsk, Zakrzew, Wolanów, Kowala) oraz 1 gminę wchodzącą w skład Powiatu Szydłowieckiego (Orońsko).

Koszt wykupu działek i prace budowlane oszacowano na niemal miliard złotych. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad planowała rozpoczęcie prac w 2009 roku a ich zakończenie w 2012. Prac nie rozpoczęto. Niestety ostatnio podano, że budowa zachodniej obwodnicy Radomia rozpocznie się dopiero w 2015 roku. To bardzo zła wiadomość szczególnie dla mieszkańców Radomia, gdyż odłożenie budowy do 2015 roku spowoduje, że będący w coraz gorszym stanie miejski odcinek S7 ulegnie znacznemu zniszczeniu. Już w tej chwili ulica Kielecka w niektórych miejscach wymaga remontu. Ponadto trasa numer 7 to jedna z najbardziej ruchliwych dróg w naszym kraju. Ważne jest, aby omijała Radom, będący po Warszawie największym miastem w województwie mazowieckim.

Obecnie trwa wykup gruntów pod budowę tej drogi. W roku 2007 przeprowadzone zostały „Konsultacje społeczne przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia: oraz wykonano „Studium techniczno- ekonomiczno- środowiskowe”. Poniższa mapa przedstawia orientacyjny przebieg tej inwestycji”.



Mapa 4. Planowana zachodnia obwodnica Radomia



Źródło: GDDKiA



## 2.2. Przewoźnicy autobusowi w Powiecie Radomskim

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

- Starosta Radomski,
- Marszałek Województwa Mazowieckiego,
- Marszałek Województwa Świętokrzyskiego,
- Prezydent Miasta Radomia,
- Burmistrz Miasta i Gminy Iłża,
- Burmistrz Miasta Pionki,
- Burmistrz Miasta i Gminy Skaryszew,
- Wójtowie Gmin – w tym przypadku dotyczy to w większości przypadków dojazdów dzieci do gminnych szkół.

Siatka połączeń jest dość niestabilna – w związku ze stosunkowo łatwym dostępem do rynku, przewoźnicy często dokonują zmian w istniejących połączeniach – reagując elastycznie, w odpowiedzi na zmieniające się warunki, potrzeby podróżnych, na zachowania konkurencji – uruchamiają nowe lub rezygnują z obsługi istniejących połączeń komunikacyjnych.

Gmina Skaryszew zawiązała wraz z innymi gminami Związek Gmin. W skład tego związku wchodzi łącznie 7 gmin, w tym oprócz Skaryszewa: Jastrzębia, Gózd, Jedlnia-Letnisko, Jedlińsk, Kowala, Wierzbica, Orońsko oraz Zwoleń, przy czym dwie ostatnie gminy nie wchodzi w skład Powiatu Radomskiego. Do zadań Związku należy realizowanie zadań za pomocą PKS Radom Sp. z o.o. w zakresie: zapewnienie funkcjonowania pasażerskiej komunikacji zbiorowej na obszarach gmin objętych działaniem Związku, koordynowanie rozkładów linii przebiegających przez obszar gmin – członków Związku, efektywnego wykorzystania majątku Związku. Związek ten przejął od Ministerstwa Skarbu spółkę PKS w Radomiu, z intencją jej prowadzenia z zachowaniem odpowiedniej rentowności. Ustalono priorytety działania spółki, przeniesiono siedzibę spółki do Skaryszewa; obecnie następują stopniowe inwestycje w tabor. Spółka przekształca się też w inny charakter działania, realizując coraz więcej kursów podmiejskich: krótszych, bardziej punktualnych i z taboru dostosowanym do rzeczywistych potrzeb komunikacyjnych mieszkańców. Spółka posiada ponad 100 autobusów. PKS Radom Sp. z o.o. z siedzibą w Skaryszewie realizuje na terenie Powiatu Radomskiego połączenia drogowe na największej liczbie tras.

W chwili obecnej na teren Powiatu Radomskiego wyjeżdżają następujące linie autobusowe komunikacji miejskiej w Radomiu:

Tabela 9. Linie komunikacji miejskiej w Radomiu wyjeżdżające poza teren miasta

Li- nia	Trasa od	Trasa do	Odcinek trasy na terenie Powiatu Radomskiego	Liczba przystan- ków na terenie powiatu	Gmina	Liczba kursów			
						Pn-pt	Nisko podł. Pn-pt	Sob	Niedz
5	Pruszków	Sadków Lotnisko	Kończyce Kolonia – Kosów – Młodoćcin Mniejszy I – <b>Młodoćcin Mniejszy</b>	4	<b>Kowala</b>	6	6	0	0
6	Os. Prędocinek	Milejowice / Ksztanowa Milejowice / Cerekiewska	Bielicha – Milejowice	6	<b>Zakrzew</b>	10	10	5	4
8	Os. Woźniki	Kierzków / Gołędzin	Cerekiew / Cmentarz – Cerekiew / Kościół – Cerekiew I (NŻ) – Zatoplice III – Zatoplice II – Zatoplice III (NŻ) – Gołędzin II – Gołędzin I – <b>Gołędzin</b>	9	<b>Zakrzew</b>	9	9	2	2
14	Potkanów / Stalowa / Os. Południe	Sadków	Natolin I – Sadków (NŻ) – Natolin/Szkoła (NŻ) – Sadków/Kościół (NŻ) – Sadków II (NŻ) – Sadków I (NŻ) – Sadków	6	<b>Jedlnia- Letnisko</b>	8	8	4	4
15	Kaptur	Janiszpol / Makowiec	Janiszpol - Makowiec / Armii Krajowej – <b>Makowiec</b>	3	<b>Skaryszew</b>	12	12	6	6
18	Dworzec PKP	Kozłów	Potkańskiego / Nowa Wola Gołębiowska – Kozłów I (NŻ) – <b>Kozłów</b>	3	<b>Jastrzębia</b>	10	10	2	2
23	Józefów / Szpital	Malczew / Zenonów	Sołtyków / Główna – Sołtyków / Skaryszewska – <b>Zenonów</b>	3	<b>Kowala, Skaryszew</b>	16	16	7	6
24a	Os. Michałów	Małęczyn Nowy	Janów I – Janów II – Janów III – Małęczyn Stary / Szkolna – Małęczyn Stary / Makowska – Małęczyn Stary / Ziembickiego – Małęczyn Nowy / Kościelna – Małęczyn Nowy / Cmentarz – Małęczyn Nowy I (NŻ) – <b>Małęczyn Nowy</b>	10	<b>Gózd, Skaryszew</b>	12	10	7	6
24b	Os. Michałów	Grzmucin	Janów I – Janów II – Janów III – Małęczyn Stary / Szkolna – Małęczyn Stary / Makowska – Małęczyn Stary (NŻ) – Grzmucin I (NŻ) – <b>Grzmucin</b>	8	<b>Gózd</b>	7	0	1	0
26	Janiszew	Myśliszewice	Rajec / Szkoła – Antoniówka – Antoniówka / stacja PKP – Groszowice – <b>Myśliszewice</b>	5	<b>Jedlnia- Letnisko</b>	30	30	17	12
26	Myśliszewice	Janiszew	<b>Janiszew – Janiszew I (NŻ)</b>	2	<b>Zakrzew</b>	10	10	5	5

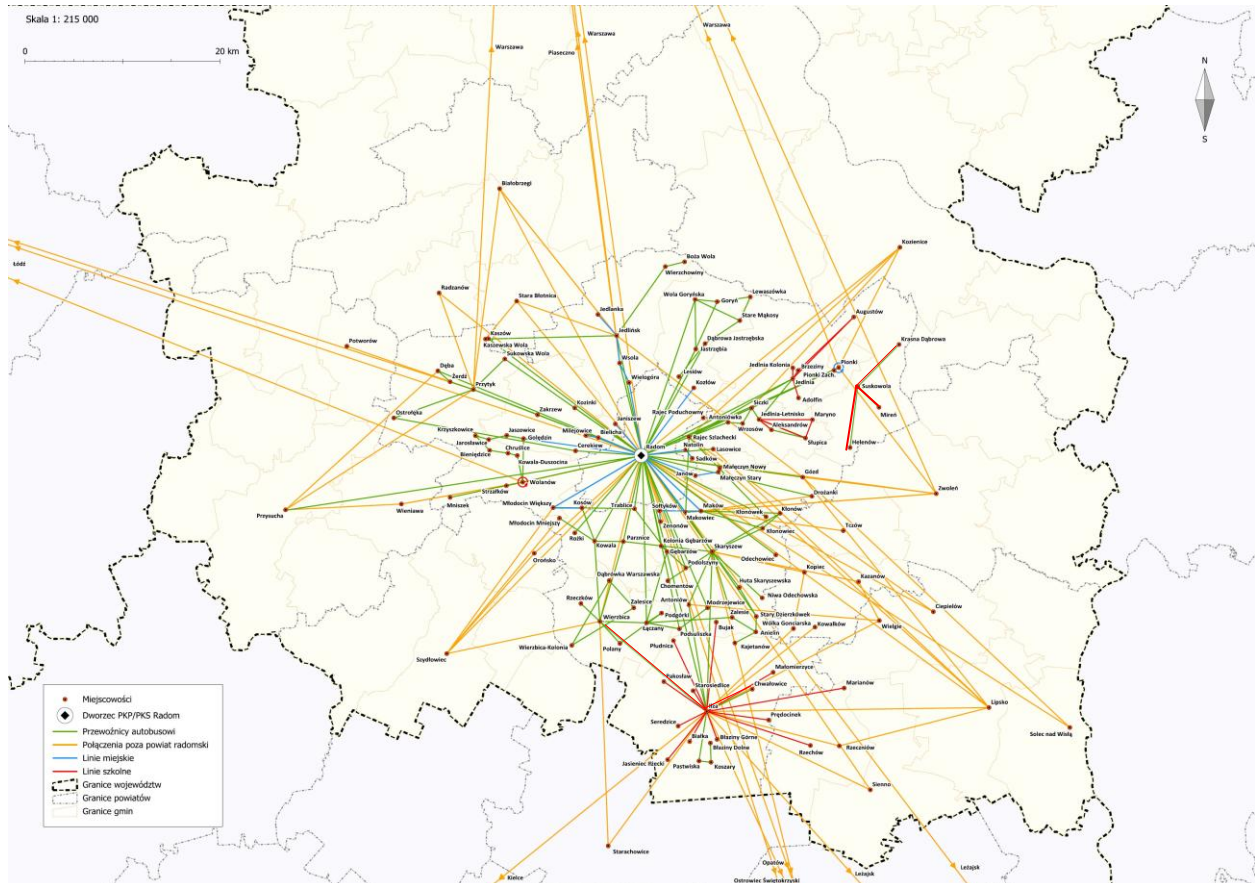
### 2.2.1. Sieć komunikacji autobusowej

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

Poniższa mapa przedstawia układ tras biegnących w obrębie powiatu oraz w najbliższych okolicach; mapa nie zawiera połączeń dalekobieżnych. Mapa została rozszerzona o informacje zebrane podczas spotkań w poszczególnych gminach, tj. obejmuje następujące połączenia, na które zezwolenia wydali: Starosta Radomski, Marszałek Województwa Mazowieckiego i Świętokrzyskiego, Burmistrz Miasta i gminy Iłża, Burmistrz Miasta Pionki, Burmistrz Miasta i Gminy Skaryszew, Wójtowie oraz Prezydent Miasta Radomia.



**Mapa 6. Sieć komunikacji autobusowej w granicach obszaru, na którym odbywa się przewóz o charakterze użyteczności Publicznej na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Radomskiego, Marszałka Województwa Mazowieckiego i Świętokrzyskiego, Burmistrza Iłży, Pionek, Skaryszewa, Wójtów oraz Prezydenta Miasta Radomia.**



**Tabela 10. Wybrane połączenia z sąsiednimi powiatami**

Trasa od	Trasa do
Pionki	Kozienice
Pionki	Zwoleń
Iłża	Lipsko
Iłża	Starachowice
Wierzbica	Szydłowiec

W poniższej tabeli przedstawiono szczegółowe dane sieci komunikacyjnej przewoźników autobusowych. Dane pochodzą z przedsiębiorstw prowadzących regularną komunikację autobusową.

Tabela 11. Szczegółowe zestawienie zezwoleń wydanych dla przewoźników autobusowych

Lp.	Organ wydający	Nazwa przewoźnika	Trasa	Uwagi
1	Marszałek Województwa Mazowieckiego	Rafał Trela Usługi Transportowe	Zwoleń – Gózd – Radom	
2	Marszałek Województwa Mazowieckiego	Artur Figarski Usługi Transportowe OK. – BUS	Radom – Gózd – Zwoleń	
3	Prezydent Miasta Radomia	MPK Radom	Radom – Janów – Małęczyn Stary – Małęczyn Nowy / Grzmućcin	Linia 24
4	Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS Kozienice	Zwoleń – Gózd – Radom	Linia 142
5	Prezydent Miasta Radomia	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Klwatka – Gózd	
6	Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Gózd – Białobrzegi	
7	Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Ostrowiec Świętokrzyski	Lipisko – Gózd – Lasowice – Rajec Szlachecki – Radom	
8	Marszałek Województwa Mazowieckiego	Mirosław Buszkiewicz	Lipisko – Gózd – Radom	
9	Marszałek Województwa Mazowieckiego	Poltrans	Warszawa – Iłża – Leżajsk	
10	Prezydent Miasta Radomia	Dariusz Szymkiewicz	Iłża – Skaryszew – Radom	
11	Prezydent Miasta Radomia	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Skaryszew – Iłża	
12	Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS Ostrowiec Świętokrzyski	Iłża – Rzecznów	
13	Marszałek Województwa Świętokrzyskiego	PKS Ostrowiec Świętokrzyski	Ostrowiec Świętokrzyski – Iłża - Radom	
14	Marszałek Województwa Mazowieckiego	Dariusz Szymkiewicz	Iłża – Antoniów – Wielgie	
15	Marszałek Województwa Mazowieckiego	Józef Kądziela Usługi Transportowe	Sukowska Wola – Zakrzew – Radom	
16	Marszałek Województwa Świętokrzyskiego	PKS Starachowice	Iłża - Kielce	
17	Marszałek Województwa Świętokrzyskiego	PKS Ostrowiec Świętokrzyski	Ostrowiec Świętokrzyski – Iłża – Skaryszew – Warszawa	
18	Marszałek Województwa Świętokrzyskiego	Andrzej Siebuła	Lipisko – Iłża	
19	Marszałek Województwa Świętokrzyskiego	PKS Ostrowiec Świętokrzyski	Jawor Solecki – Płusy – Iłża	
20	Marszałek Województwa Świętokrzyskiego	POLONUS	Sienno – Iłża – Radom	
21	Marszałek Województwa Świętokrzyskiego	POLONUS	Sienno – Grabowiec - Iłża	
22	Marszałek Województwa Świętokrzyskiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Zwoleń – Kowalków – Iłża	
23	Marszałek Województwa Świętokrzyskiego	PKS Stalowa Wola	Stalowa Wola – Opatów – Iłża – Skaryszew – Radom – Warszawa	
24	Marszałek Województwa Świętokrzyskiego	PKS Ostrowiec Świętokrzyski	Sienno – Iłża – Skaryszew – Radom	
25	Prezydent Miasta Radomia	Beata Chelmińska Transport	Radom – Skaryszew – Iłża	
26	Burmistrz Miasta i Gminy Iłża	Dariusz Pisarek Darkom	Iłża – Pastwiska przez Błaziny Dolne, Koszary	Linia szkolna
27	Burmistrz Miasta i Gminy Iłża	Dariusz Pisarek Darkom	Iłża – Jasieniec Iłżecki Dolny	Linia szkolna
28	Burmistrz Miasta i Gminy Iłża	PKS Starachowice	Iłża – Płudnica	Linia szkolna
29	Burmistrz Miasta i Gminy Iłża	PKS Starachowice	Iłża – Iłża	Linia szkolna
30	Burmistrz Miasta i Gminy Iłża	PKS Starachowice	Starosiedlice – Iłża	Linia szkolna
31	Burmistrz Miasta i Gminy Iłża	PKS Starachowice	Prędocinek – Iłża	Linia szkolna
32	Burmistrz Miasta i Gminy Iłża	PKS Starachowice	Iłża – Bujak	Linia szkolna
33	Burmistrz Miasta i Gminy Iłża	PKS Starachowice	Iłża – Pakosław	Linia szkolna
34	Burmistrz Miasta i Gminy Iłża	PKS Starachowice	Jasieniec Iłżecki Dolny – Iłża	Linia szkolna



Lp.	Organ wydający	Nazwa przewoźnika	Trasa	Uwagi
35	Prezydent Miasta Radomia	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Dąbrowa Jastrzębska– Mąkosy Stare – Lewaszówka	
36	Prezydent Miasta Radomia	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Wola Goryńska – Mąkosy Stare – Dąbrowa Jastrzębska – Lesiów – Radom	
37	Prezydent Miasta Radomia	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Jastrzębia – Wola Goryńska – Goryń	
38	Prezydent Miasta Radomia	MPK Radom	Radom (dworzec PKP) – Kozłów – Radom	<b>Linia 18</b>
39	Marszałek Województwa Mazowieckiego	Marcel Wojtas	Kozienice – Jastrzębia – Radom	
40	Prezydent Miasta Radomia	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom- Kozłów – Lesiów – Jastrzębia	
41	Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS Grójec	Warszawa – Jedlińsk – Radom	<b>LK bezterminowo</b>
42	Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Kaszewska Wola – Jedlińsk	
43	Prezydent Miasta Radomia	ITS A. Michalczewski	Radom – Wielogóra – Wsola – Jedlińsk – Jedlanka	<b>Linia „A”</b>
44	Prezydent Miasta Radomia	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Jedlińsk – Wierzchowiny – Boża Wola	
45	Prezydent Miasta Radomia	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Klwaty – Wsola	
46	Marszałek Województwa Mazowieckiego	Marcin Jarząbek	Radom – Wsola – Piaseczno	
47	Marszałek Województwa Mazowieckiego	Marcin Jarząbek	Radom – Wsola – Warszawa	
48	Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Jedlińsk – Białobrzegi	
49	Prezydent Miasta Radomia	MPK Radom	Radom (os. Prędocinek) – Radom Wincentów	Linia 21 dojeżdża do granicy gminy
50	Prezydent Miasta Radomia	Marek Wielochowski	Radom - Jedlińsk – Lisów	
51	Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Wolanów – Łódź	
52	Prezydent Miasta Radomia	ITS A. Michalczewski	Sadków Lotnisko – Pruszków/Młodoćin Mniejszy	<b>Linia 5</b>
53	Prezydent Miasta Radomia	PKS Kozienice	Pionki – Radom	
54	Prezydent Miasta Radomia	MPK Radom	Radom – Natolin – Sadków	<b>Linia 14</b> Na prośbę gminy linia ta została przedłużona
55	Prezydent Miasta Radomia	ITS A. Michalczewski	Myśliszewice – Janiszew/Obozisko – Wenera	<b>Linia 26</b>
56	Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Lipsko przez Rajec Szlachecki	
57	Marszałek Województwa Mazowieckiego	Andrzej Bąk	Radom – Jedlnia	
58	Marszałek Województwa Mazowieckiego	Wiesław Śmietanka	Kozienice – Jedlnia – Radom	
59	Prezydent Miasta Radomia	Beata Pniewska „INFORMIX”	Radom – Siczki – Jedlnia Letnisko – Aleksandrów – Słupica	
60	Prezydent Miasta Radomia	Wiesław Śmietanka	Pionki – Sokoły – Kolonka - Radom	
61	Prezydent Miasta Radomia	Beata Pniewska	Radom – Antoniówka – Siczki – Jedlnia Letnisko	<b>Linia S</b>
62	Wójt Gminy Jedlnia-Letnisko	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Groszowice – Rajec – Myśliszewice Szkoła – Lasowice – Myśliszewice Szkoła	<b>Linia szkolna</b>
63	Wójt Gminy Jedlnia-Letnisko	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Jedlnia-Letnisko – Kolonka –Antoniówka – Jedlnia-Letnisko – Piotrowice – Gzowice - Jedlnia-Letnisko	<b>Linia szkolna</b>
64	Wójt Gminy Jedlnia-Letnisko	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Jedlnia-Letnisko – Aleksandrów – Jedlnia-Letnisko – Maryno – Słupica – Jedlnia-Letnisko	<b>Linia szkolna</b>
65	Wójt Gminy Jedlnia-Letnisko	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Rajec Szlachecki – Lasowice – Natolin Szkoła – Sadków – Natolin Szkoła	<b>Linia szkolna</b>
66	Marszałek Województwa Mazowieckiego	Wachowski Zdzisław Usługi Transportowe Osób	Radom – Młodoćin – Kosów – Szydłowiec	
67	Prezydent Miasta Radomia	Beata Chelmińska- Piekarnia	Wierzbica – Kowala – Radom	
68	Prezydent Miasta Radomia	Marcin Jarząbek	Radom – Parznice – Wierzbica	

Lp.	Organ wydający	Nazwa przewoźnika	Trasa	Uwagi
69	Prezydent Miasta Radomia	ITS A. Michalczewski – firma wyłoniona do obsługi linii przez MZDiK w Radomiu, zgodnie z w/w Porozumieniem	Sadków – Prusaków / Młodocin Mniejszy	<b>Linia 5.</b> 90% autobusów ma pętlę w Kończycach, jedynie ok. 10% jedzie dalej (5 przystanków na terenie gminy)
70	Prezydent Miasta Radomia	MPK Radom – firma wyłoniona do obsługi linii przez MZDiK w Radomiu, zgodnie z w/w Porozumieniem	Józefów – Zenonów	<b>Linia 23.</b> Trasa tej linii ulega licznym zmianom z uwagi na budowę obwodnicy Radomia.
71	Marszałek Województwa Mazowieckiego	Dolega Sławomir, Szydełko Tomasz	Szydłowiec – Młodocin - Kosów – Radom	
72	Marszałek Województwa Mazowieckiego	Dolega Sławomir, Szydełko Tomasz	Skarżysko Kamienna – Młodocin – Kosów – Radom	
73	Prezydent Miasta Radomia	Beata Chelmińska- Piekarnia	Wierzbica – Parznice – Radom	
74	Wójt Gminy Kowala	Beata Chelmińska- Piekarnia	Augustów – Młodocin Mniejszy	
75	Wójt Gminy Kowala	Beata Chelmińska- Piekarnia	Kowala - Trallice	
76	Burmistrz Miasta Pionki	Komunikacja miejska w Pionkach	Pionki	<b>Linia A</b>
77	Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Zwoleń – Pionki – Warszawa	
78	Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS Kozienice	Pionki- Kozienice- Góra Kalwaria - Warszawa	
79	Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS Kozienice	Kozienice – Pionki – Radom	
80	Marszałek Województwa Mazowieckiego	Zdzisław Nowakowski ZAN – BUS	Pionki – Warszawa	
81	Marszałek Województwa Mazowieckiego	Andrzej Bąk Transport Osobowy	Radom – Pionki – Kozienice	
82	Marszałek Województwa Mazowieckiego	Wiesław Śmietanka	Kozienice – Pionki – Radom	
83	Marszałek Województwa Mazowieckiego	Czesław Iwański P.H.U.	Zwoleń – Pionki	
84	Marszałek Województwa Mazowieckiego	Marcin Nowakowski Przedsiębiorstwo MKEKSPRESS	Pionki – Warszawa	
85	Marszałek Województwa Mazowieckiego	Bartosz Iwański	Zwoleń – Suskowola - Pionki	
86	Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS Kozienice	Kozienice – Brzóza – Przejazd – Pionki	
87	Prezydent Miasta Radomia	PKS Kozienice	Pionki – Radom	
88	Prezydent Miasta Radomia	Wiesław Śmietanka	Pionki – Sokoły – Kolonka – Radom	
89	Wójt Gminy Pionki	PKS Kozienice	Mireń - Suskowola	<b>Linia szkolna</b>
90	Wójt Gminy Pionki	PKS Kozienice	Krasna Dąbrowa - Suskowola	<b>Linia szkolna</b>
91	Wójt Gminy Pionki	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Jedlnia Szkoła – Augustów – Brzeziny – Jedlnia Szkoła	<b>Linia szkolna</b>
92	Wójt Gminy Pionki	PKS Kozienice	Helenów – Suskowola	<b>Linia szkolna</b>
93	Wójt Gminy Pionki	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Jedlnia Szkoła – Adolfin – Jedlnia Szkoła	<b>Linia szkolna</b>
94	Marszałek Województwa Mazowieckiego	Józef Kądziela Usługi Transportowe	Potworów – Przytyk – Radom	
95	Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS Grójec	Radom – Przytyk – Białobrzegi	
96	Prezydent Miasta Radomia	Rafał Kędziński	Radom – Zakrzew – Przytyk	<b>Linia R</b>
97	Prezydent Miasta Radomia	Walkiewicz Janusz	Przytyk – Zakrzew – Radom	<b>Linia Pw</b>
98	Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS Grójec	Radom – Przytyk – Warszawa	
99	Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS Grójec	Stara Błotnica – Kaszewska Wola - Stara Błotnica	

Lp.	Organ wydający	Nazwa przewoźnika	Trasa	Uwagi
100	Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Przytyk – Łódź	
101	Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Przytyk – Radzanów	
102	Wójt Gminy Przytyk	Rafał Kędzierski	Przytyk – Ostrołęka	
103	Marszałek Województwa Mazowieckiego	Józef Kądziela Usługi Transportowe	Przysucha – Przytyk – Radom	
104	Starosta Radomski	Walkiewicz Janusz	Wolanów – Jaszowice – Gołędzin - Krzyszkowice – Wolanów	<b>Linia W</b>
105	Wójt Gminy Przytyk	Walkiewicz Janusz	Sukowska Wola - Przytyk	
106	Marszałek Województwa Mazowieckiego	Józef Kądziela Usługi Transportowe	Przysucha – Wieniawa – Radom	
107	Marszałek Województwa Mazowieckiego	Józef Kądziela Usługi Transportowe	Jankowice – Przytyk – Radom	
108	Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Przytyk – Mogielnica	
109	Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Przytyk – Białobrzegi	
110	Marszałek Województwa Mazowieckiego	Józef Kądziela Usługi Transportowe	Przysucha – Radom przez Dęba, Żerdź, Przytyk	
111	Prezydent Miasta Radomia	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Skaryszew – Huta Skaryszewska – Anielin – Kajetanów	
112	Prezydent Miasta Radomia	MPK Radom	Radom – Janów – Małęczyn Stary – Małęczyn Nowy	<b>Linia 24</b>
113	Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Makowiec – Maków – Zwoleni	
114	Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Odechów – Kazanów – Ciepeliów	
115	Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Skaryszew – Kazanów – Wielgie – Ciepeliów	
116	Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Maków – Tczów	
117	Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Skaryszew - Kazanów	
118	Prezydent Miasta Radomia	MPK Radom	Józefów/Szpital – Malczew/ Zenonów	<b>Linia 23</b>
119	Marszałek Województwa Mazowieckiego	Przemysław Kułaga „Agałq”	Radom- Skaryszew – Kazanów – Zwoleni	
120	Marszałek Województwa Świętokrzyskiego	PKS Ostrowiec Świętokrzyski	Radom – Skaryszew – Iłża – Ostrowiec Świętokrzyski	
121	Prezydent Miasta Radomia	MPK Radom	Radom – Makowiec	<b>Linia 15</b>
122	Burmistrz Miasta i Gminy Skaryszew	Beata Chełmińska- Piekarnia	Chomentów Szczygieł – Skaryszew	
123	Burmistrz Miasta i Gminy Skaryszew	Beata Chełmińska- Piekarnia	Skaryszew – Radom przez Makowiec	
124	Burmistrz Miasta i Gminy Skaryszew	Beata Chełmińska- Piekarnia	Podsuliszka - Skaryszew	
125	Burmistrz Miasta i Gminy Skaryszew	Beata Chełmińska- Piekarnia	Miasteczko – Skaryszew	
126	Burmistrz Miasta i Gminy Skaryszew	Beata Chełmińska- Piekarnia	Klonowiec Kurek – Makowiec	
127	Burmistrz Miasta i Gminy Skaryszew	Beata Chełmińska- Piekarnia	Wymysłów – Skaryszew	
128	Burmistrz Miasta i Gminy Skaryszew	Beata Chełmińska- Piekarnia	Huta Skaryszewska – Skaryszew	
129	Burmistrz Miasta i Gminy Skaryszew	Beata Chełmińska- Piekarnia	Gębarzów Kolonia – Skaryszew	
130	Burmistrz Miasta i Gminy Skaryszew	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Skaryszew – Chomentów Puszczy	
131	Marszałek Województwa Mazowieckiego	Kacperek Krzysztof	Szydłowiec – Wierzbica	
132	Prezydent Miasta Radomia	Beata Chełmińska- Piekarnia	Radom– Łęczany – Podsuliszka	
133	Marszałek Województwa Świętokrzyskiego	PKS Starachowice	Starachowice – Wierzbica – Warszawa	
134	Wójt Gminy Wierzbica	Marcin Jarząbek	Wierzbica – Łęczany – Podgórki – Polany – Wierzbica	
135	Wójt Gminy Wierzbica	Marcin Jarząbek	Wierzbica – Rzeczków III – Wierzbica	

Lp.	Organ wydający	Nazwa przewoźnika	Trasa	Uwagi
136	Wójt Gminy Wierzbica	Marcin Jarząbek	Wierzbica –Wierzbica Jodłowa – Ługi – Wierzbica	
137	Wójt Gminy Wierzbica	Marcin Jarząbek	Wierzbica –Resztówka III – łączany Szkoła – Zalesice Szkoła	
138	Wójt Gminy Wierzbica	Marcin Jarząbek	Zalesice – Dąbrówka Warszawska – Wierzbica Osiedle – Zalesice – łączany	
139	Wójt Gminy Wierzbica	Beata Chełmińska- Piekarnia	Wierzbica –Rzeczków – Błędów - Stanisławów – Ruda Wielka – Górka Skaryszewska – Wierzbica	
140	Wójt Gminy Wierzbica	Beata Chełmińska- Piekarnia	Wierzbica - Suliszka – łączany – Podgórki – Pomorzany – Polany – wymysłów - Zalesice – Wierzbica	
141	Wójt Gminy Wierzbica	Beata Chełmińska- Piekarnia	Dąbrówka Warszawska – Zalesice – Pomorzany – Rzeczków Polany – Leśna – Ługi – Wierzbica	
142	Prezydent Miasta Radomia	Walkiewicz Janusz	Strzałków – Wolanów – Radom	
143	Wójt Gminy Wolanów	Walkiewicz Janusz	Wolanów – Mniszek	
144	Marszałek Województwa Mazowieckiego	Józef Kądziała	Wieniawa – Wolanów – Radom	
145	Marszałek Województwa Mazowieckiego	Henryk Zamaria	Przysucha – Wieniawa – Wolanów – Radom	
146	Wójt Gminy Zakrzew	Walkiewicz Janusz	Zakrzew – Zakrzew	Dowóz dzieci z terenu gminy Zakrzew
147	Wójt Gminy Wolanów	Lidia Dzik	Wolanów - Wolanów	Dowóz dzieci z terenu Gminy Wolanów
148	Wójt Gminy Wolanów	Walkiewicz Janusz	Wolanów – Podlesie – Wolanów	
149	Prezydent Miasta Radomia	ITS A. Michalczewski	Radom/Godów – Milejowice / Cerekiewska	<b>Linia 6</b>
150	Prezydent Miasta Radomia	ITS A. Michalczewski	Os. Woźniki/Halinów Kierzków / Golędzin	<b>Linia 8</b>
151	Prezydent Miasta Radomia	ITS A. Michalczewski	Myśliszewice – Janiszew /Obozisko - Wenera	<b>Linia 26</b>
152	Prezydent Miasta Radomia	Rafał Kędziński	Radom – Cerekiew – Ostrołęka	<b>Linia O</b>
153	Prezydent Miasta Radomia	Walkiewicz Janusz	Radom – Kozinki – Radom	<b>Linia Z</b>
154	Marszałek Województwa Mazowieckiego	Beata Chełmińska Piekarnia	Jastrząb – Wierzbica – Parznice- Radom	
155	Prezydent Miasta Radomia	Walkiewicz Janusz	Cerekiew – Gustawów – Dąbrówka Nagórna - Radom	

**Źródło: Opracowanie własne**

Sieć komunikacyjna linii przewoźników autobusowych (zilustrowana na powyższej mapie) pokazuje, że najważniejszym punktem przesiadkowym jest miasto Radom. Znaczna 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.

## 2.3. Sieć kolejowa w powiecie

Sieć kolejowa na terenie Powiatu Radomskiego łączy kilka istotnych ośrodków miejskich. Długość czynnej sieci kolejowej, służącej przewozom pasażerskim na terenie Powiatu Radomskiego kształtuje się następująco:

Tabela 12. Czynne drogi kolejowe w Powiecie Radomskimi i w całym województwie mazowieckim

	Długość czynnych linii kolejowych	Powiat		Województwo	
		Wszystkich	Zelekt.	Wszystkich	Zelekt.
1.	Rok 2010	148	148	1 683	1 412
2.	Rok 2009	148	148	1 766	1 412
3.	Rok 2005	148	148	1 777	1 396
4.	Rok 2000	148	148	1 947	1 375

Źródło: Główny Urząd Statystyczny. Raport: „Transport – wyniki działalności”. Warszawa 2012.

W województwie mazowieckim gęstość linii kolejowych wynosi 4,73 km na 100 km<sup>2</sup> powierzchni ogólnej całego województwa. Na teren Powiatu Radomskiego wjeżdżają pociągi następujących przewoźników kolejowych:

1. Przewozy Regionalne
2. PKP Intercity
3. TLK
4. Koleje Mazowieckie

Poniższa mapa przedstawia sieć kolejową na terenie Powiatu Radomskiego.

Mapa 7. Przystanki kolejowe w Powiecie Radomskim



W poniższych tabelach przedstawiono zestawienie wszystkich pociągów przejeżdżających przez teren Powiatu Radomskiego w podziale według przewoźników. Dla linii kolejowych obsługiwanych przez Koleje Mazowieckie podano wyłącznie połączenia w jedną stronę (z Radomia); każdemu takiemu połączeniu odpowiada drugie, w przeciwną stronę.

**Tabela 13. Pociągi spółki Koleje Mazowieckie – linia komunikacyjna: Radom – Pionki – Dęblin**

Lp	Godzina odjazdu	Stacja początkowa	Stacja końcowa
1	04:12	Radom	Dęblin
2	05:52	Radom	Dęblin
3	06:34	Radom	Dęblin
4	07:40	Radom	Dęblin
5	08:26	Radom	Pionki
6	10:10	Radom	Dęblin
7	12:28	Radom	Dęblin
8	13:48	Radom	Dęblin
9	14:56	Radom	Dęblin
10	15:58	Radom	Dęblin
11	17:01	Radom	Dęblin
12	18:18	Radom	Pionki
13	18:59	Radom	Dęblin
14	20:39	Radom	Dęblin
15	22:51	Radom	Dęblin

**Tabela 14. Pociągi Kolei Mazowieckich – linia komunikacyjna: Radom – Skarżysko-Kamienna**

Lp	Godzina odjazdu	Stacja początkowa	Stacja końcowa
1	05:013	Radom	Skarżysko-Kamienna
2	06:30	Radom	Skarżysko-Kamienna
3	07:15	Radom	Skarżysko-Kamienna
4	09:19	Radom	Skarżysko-Kamienna
5	11:54	Radom	Skarżysko-Kamienna
6	13:19	Radom	Skarżysko-Kamienna
7	14:56	Radom	Skarżysko-Kamienna
8	15:58	Radom	Skarżysko-Kamienna
9	16:56	Radom	Skarżysko-Kamienna
10	18:44	Radom	Skarżysko-Kamienna
11	19:34	Radom	Skarżysko-Kamienna
12	20:48	Radom	Skarżysko-Kamienna
13	22:52	Radom	Skarżysko-Kamienna

**Tabela 15. Pociągi Kolei Mazowieckich – linia komunikacyjna: Radom – Warszawa**

Lp	Godzina odjazdu	Stacja początkowa	Stacja końcowa
1	02:52	Radom	Warszawa Wsch.
2	03:20	Radom	Warszawa Wsch.
3	03:44	Radom	Mińsk Maz.
4	04:05	Radom	Warszawa Wsch.
6	04:54	Radom	Warszawa Wsch.
7	05:20	Radom	Warszawa Wsch.
8	05:50	Radom	Warszawa Wsch.
9	06:47	Radom	Warszawa Wsch.
10	07:25	Radom	Warszawa Wsch.
11	07:46	Radom	Warszawa Wsch.
12	08:51	Radom	Warszawa Wsch.
13	09:34	Radom	Warszawa Wsch.
14	10:51	Radom	Warszawa Wsch.
15	11:51	Radom	Warszawa Wsch.
16	13:50	Radom	Mińsk Maz.
17	14:33	Radom	Siedlce
18	15:35	Radom	Mińsk Maz.
19	16:35	Radom	Warszawa Wsch.
20	17:46	Radom	Warszawa Wsch.
21	18:25	Radom	Warszawa Wsch.
22	20:06	Radom	Warszawa Wsch.
23	22:15	Radom	Warszawa Wsch.

**Tabela 16. Pociągi Kolei Mazowieckich – linia komunikacyjna: Radom – Przysucha**

Lp	Godzina odjazdu	Stacja początkowa	Stacja końcowa
1	06:29	Radom	Drzewica
2	08:42	Radom	Przysucha
3	11:14	Radom	Drzewica
4	14:20	Radom	Przysucha
5	15:45	Radom	Drzewica
6	16:58	Radom	Drzewica
7	19:10	Radom	Drzewica
8	21:10	Radom	Przysucha

**Tabela 17. Pociągi pozostałych przewoźników**

Lp	Godzina odjazdu	Stacja początkowa	Nazwa pociągu	Stacja końcowa	Zatrzymuje się na stacji Pionki Zach.
1	07:35	Radom	JAGIEŁŁO	Kraków Płaszów	
2	07:58	Radom	NIDA	Warszawa Zachodnia	✓
3	08:17	Radom	USTRONIE	Kraków Płaszów	
4	09:50	Radom	JADWIGA	Lublin	✓
5	10:35	Radom	SZTYGAR	Wrocław Główny	
6	10:36	Radom	SIENKIEWICZ	Warszawa Zachodnia	✓
7	13:59	Radom	KINGA	Kraków Płaszów	
8	16:50	Radom	SZTYGAR	Lublin	✓
9	17:48	Radom	NIDA	Kielce	
10	18:04	Radom	KINGA	Warszawa Zachodnia	✓
11	18:09	Radom	JADWIGA	Kraków Płaszów	
12	19:45	Radom	JAGIEŁŁO	Lublin	✓
13	20:18	Radom	USTRONIE	Kołobrzeg	✓
14	21:08	Radom	SIENKIEWICZ	Kielce	

Aktualne rozkłady jazdy pociągów na stronie <http://rozkład-pkp.pl>

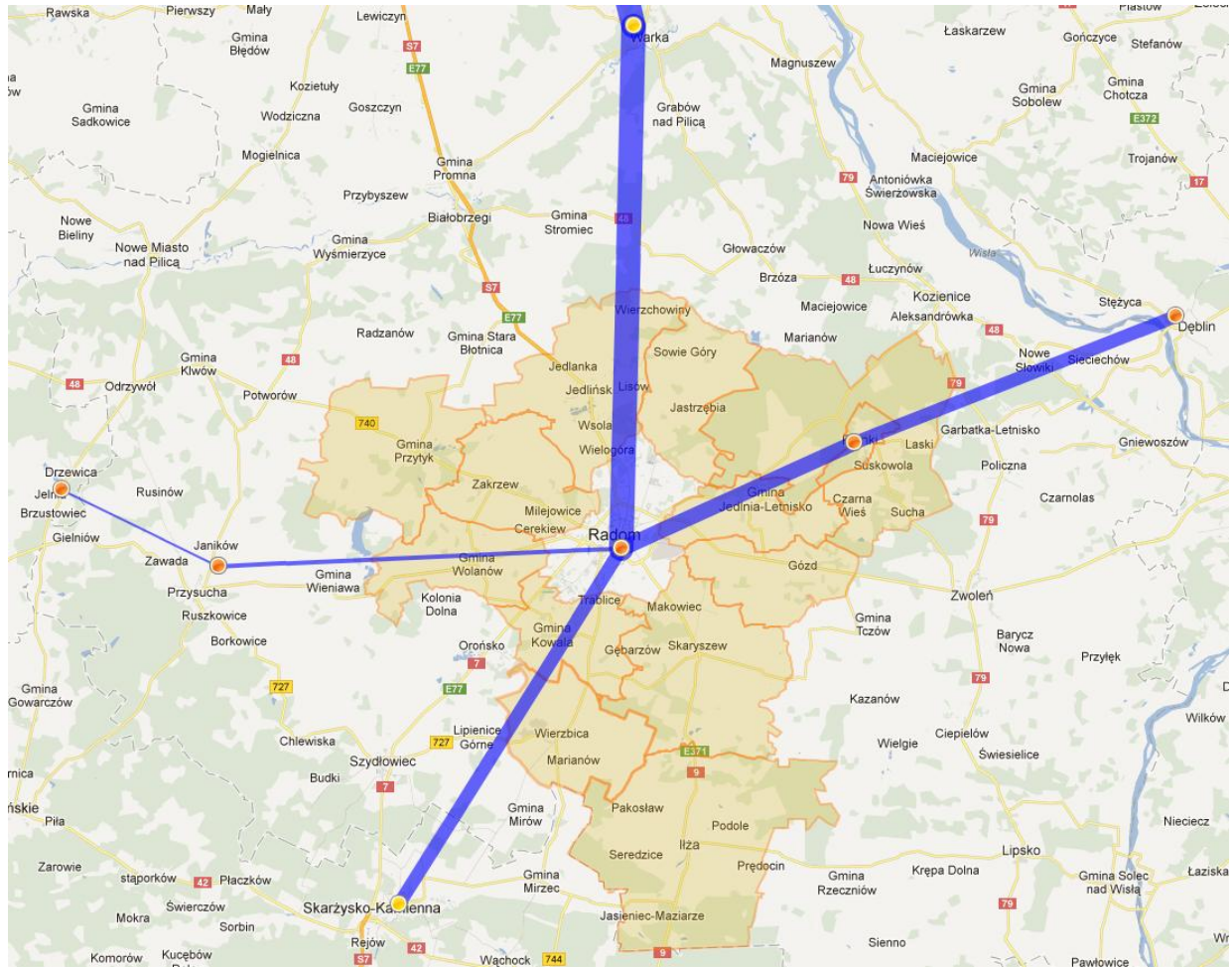
Poniższa mapa obrazuje kolejowe korytarze transportowe Kolei Mazowieckich obejmujące Powiat Radomski:

- Radom – Warka – Warszawa
- Radom – Skarżysko-Kamienna
- Radom – Przysucha – Drzewica
- Radom – Pionki - Dęblin

Szerokość każdej kreski odpowiada wprost liczbie kursów wykonywanych na danym odcinku w ciągu doby; szerokość ta obrazuje również w przybliżeniu liczbę pasażerów podróżujących daną linią kolejową.



Mapa 8. Korytarze transportowe przewozów realizowanych przez Koleje Mazowieckie





### 2.3.1. Inwestycje na liniach kolejowych

W regionie radomskim są obecnie realizowane dwie inwestycje kolejowe, które w znaczny sposób mają poprawić komunikację. Jest to modernizacja linii kolejowej na odcinku Warszawa – Radom oraz modernizacja linii kolejowej nr 8 na odcinku Radom – Skarżysko-Kamienna.

#### 1. Modernizacja linii kolejowej na odcinku Warszawa Okęcie – Radom.

Jest ona bardzo ważna dla mieszkańców Radomia i okolic. Codziennie do pracy w stolicy dojeżdża kilka tysięcy jego mieszkańców. Odcinek ten liczy około 100 km. O modernizację radomianie zabiegają od lat. Po jej zakończeniu dojazd pociągiem z Radomia do Warszawy skróci się o około godzinę. Obecnie ta podróż trwa ponad dwie godziny.

Orientacyjny koszt modernizacji linii kolejowej nr 8 na odcinku Radom – Warszawa wynosi 1 mld 538 mln zł. Na terenie Powiatu Radomskiego linia ta przebiega przez dwie gminy: Jastrzębia oraz Jedlińsk.

##### Główne cele tej inwestycji to:

- zwiększenie prędkości maksymalnej pociągów w ruchu pasażerskim do 160 km/h
- zwiększenie prędkości maksymalnej pociągów w ruchu towarowym do 120 km/h
- dopuszczalny nacisk na oś 221 kN
- skrócenie czasu podróży na odcinku Warszawa Okęcie – Radom

Planowana inwestycja ma przebiegać dwuetapowo. W pierwszym etapie – planowanym do realizacji do 2015 roku – ma zostać zmodernizowany ponad 46-km odcinek linii kolejowej Warszawa Okęcie – Warka. W tym czasie mają być także wykupione wszystkie grunty na odcinku linii kolejowej oraz zmodernizowany układ torowy stacji Radom. Do realizacji całej inwestycji niezbędny jest bowiem wykup ponad 1500 działek. Natomiast drugi etap robót przewidziany jest na lata 2014-2017. W tym okresie zaplanowano modernizację linii kolejowej z Warki do Radomia. Na blisko 43-km odcinku ma być wybudowany drugi tor. W planach jest również wprowadzenie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym, który ok. poprawi bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

#### 2. Modernizacja linii kolejowej nr 8 na odcinku Radom – Skarżysko-Kamienna.

Obecnie ta inwestycja jest już właściwie zakończona. Linia kolejowa nr 8 ma duże znaczenie państwowe, a na niektórych odcinkach linii od Radomia do Skarżyska-Kamiennej obowiązywały liczne ograniczenia prędkości (w niektórych miejscach nawet do 30 km/h). Po modernizacji znacznie zwiększyła się przepustowość trasy i bezpieczeństwo podróżowania. Dzięki dostosowaniu linii do prędkości 120 km/h znacznie skrócił się czas przejazdu na tym odcinku. Obecnie podróż z Radomia do Skarżyska – Kamiennej trwa nie 45-50 minut a zaledwie 30 minut.

##### Zadania wykonane w ramach inwestycji:

- wymiana nawierzchni torowej wraz z oczyszczeniem i uzupełnieniem tłucznia
- wymiana 9 rozjazdów kolejowych
- zabudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym
- zabudowa urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów
- regulacja sieci trakcyjnej
- przebudowa przejazdów i przejść kolejowych w 15 miejscowościach

Całkowity koszt inwestycji zamknął się w kwocie 26 mln złotych. Środki pochodziły z funduszu kolejowego oraz budżetu państwa. W Powiecie Radomskim linia ta przecina dwie gminy: gminę Kowala i Wierzbica.

Źródła informacji:

1. <http://www.plk-inwestycje.pl/inwestycje/program-operacyjny-infrastruktura-i-srodowisko/poiiis-71-191/>
2. <http://www.kurierkolejowy.eu/aktualnosci/11695/W-30-minut-z-Radomia-do-Skarzyska.html>
3. [http://www.plk-sa.pl/fileadmin/PDF/mapy/mapa\\_predkosci\\_linie\\_18\\_06\\_2012.pdf](http://www.plk-sa.pl/fileadmin/PDF/mapy/mapa_predkosci_linie_18_06_2012.pdf)

Poniższa mapa przedstawia sieć kolejową w południowej części województwa mazowieckiego wraz z prędkościami rozkładowymi jazdy.

Mapa 9. Sieć kolejowa z prędkościami rozkładowymi



Prędkości na liniach znaczenia państwowego (stan na 2009r.):

- $V = 160$  km/h
- $120 \leq V < 160$  km/h
- $80 \leq V < 120$  km/h
- $40 \leq V < 80$  km/h
- $< 40$  km/h

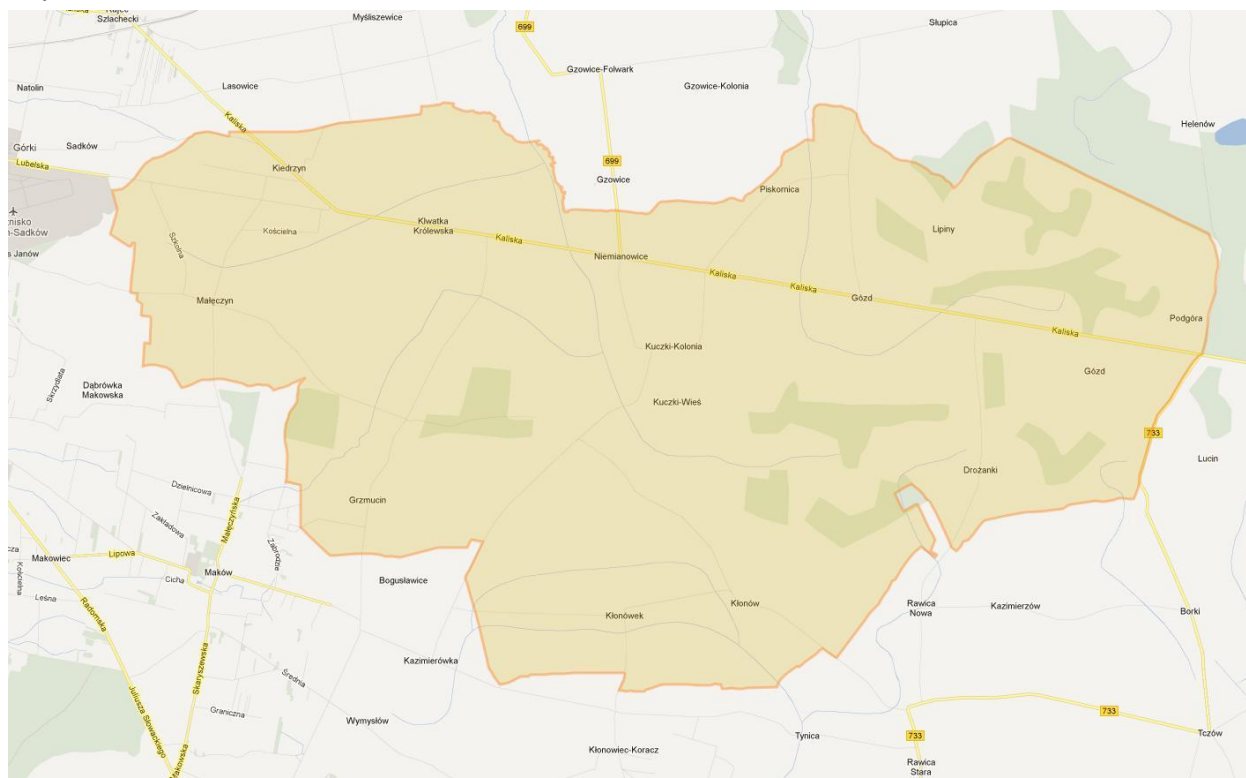
## 2.4. Charakterystyka poszczególnych gmin wchodzących w skład Powiatu Radomskiego

### 2.4.1. Gmina Gózd

#### A. Informacje ogólne

Poniższa mapa ukazuje położenie gminy na tle Powiatu Radomskiego.

Mapa 10. Gmina Gózd



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.

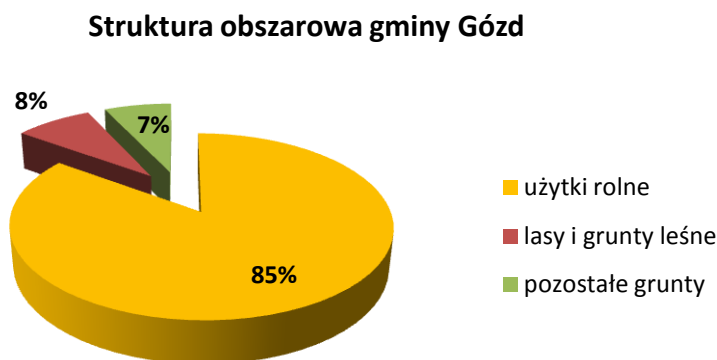
Przez teren gminy płyną dwie rzeki: Pacynka wraz z Gzówką i Modrzejowianka (dopływ Iłżanki). W gminie istnieje również 18 zbiorników retencyjnych w postaci stawów i sadzawek o łącznej powierzchni 4,71 ha i pojemności 52,8 tys. m<sup>3</sup>.

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.

Rysunek 3. Struktura obszarowa gminy Gózd.



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 zaszczerpiona 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 33% ogółu podmiotów. Świadczeniem usług zajmuje się 26% przedsiębiorstw, a pomniejszy udział mają firmy o profilu handlowym i transportowym.

Statystyki z ostatnich trzech lat ilustrują stagnację demograficzną. Wartości utrzymują się na jednakowym poziomie wykazując tylko niewielkie odchylenia. Stan ludności gminy wynosi 8477 mieszkańców (stan na 2013), co w klasyfikacji powiatowej uwzględniającej liczbę ludności daje Gózdowi odległe 11 miejsce.

Średnia gęstość zaludnienia w gminie wynosi około 109 osób/km<sup>2</sup>. Dla porównania wskaźnik ten dla subregionu radomskiego wynosi około 99 os./km<sup>2</sup>, a dla województwa mazowieckiego – około 149 os./km<sup>2</sup>.

Tabela 18. Struktura demograficzna gminy Gózd w latach 2010 - 2013

Rok	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety	W wieku:		
				przedprodukcyjnym	produkcyjnym	poprodukcyjnym
2010	8346	4193	4153	2000	5353	993
2011	8348	4181	4167	2010	5349	989
2012	8406	4234	4172	1973	5431	1002
2013	8477	4260	4217	1939	5532	1006

Źródło: Główny Urząd Statystyczny

Tabela 19. Ruch naturalny ludności w 2013 r.

Wyszczególnienie	Urodzenia żywe	Zgony	Przyrost naturalny	Saldo migracji ogółem
Gmina Gózd	97	92	5	44

Źródło: Główny Urząd Statystyczny

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 tabela przedstawia wybrane przedsiębiorstwa mające siedzibę na terenie gminy.

Tabela 20. Wybrane zakłady pracy w gminie Gózd

Nazwa, rodzaj działalności
Przedsiębiorstwo Produkcyjno – Handlowo -Usługowe "JANHAS" (Niemianowice)
P.P.H.U. "AGATA" (Kuczki Kolonia)
"MARK" Przetwórstwo Rybne (Gózd)

W tabeli podsumowano cechy geograficzne i komunikacyjne gminy.

Tabela 21. Charakterystyka gminy Gózd

Siedziba władz gminy:	Gózd		
		% powiatu / w powiecie	% województwa / w województwie
Powierzchnia (ha)	7 776	5,1 %	0,22 %
Ludność	8 477	5,6 %	0,16 %
Gęstość zaludnienia	109 os/km <sup>2</sup>	99 os/km <sup>2</sup>	149 os/km <sup>2</sup>

Drogi	Powiatowe	Gminne
Długość (km)	30,3	82,55

Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w 2014 r.
532

Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy	Miejscowość	Uwagi
Przedszkola	Samorządowe przedszkole w Goździe	
Szkoły podstawowe i gimnazja	<ol style="list-style-type: none"> <li>Zespół Szkół w Goździe – w jego skład wchodzi PSP i PG oraz samorządowe przedszkole,</li> <li>Zespół Szkół w Kuczkach Koloni – w jego skład wchodzi PSP i PG,</li> <li>Zespół Szkół Ogólnokształcących w Małęczynie – w jego skład wchodzi PSP i PG,</li> <li>PSP w Podgórzu,</li> <li>PSP w Klwatce,</li> </ol>	

	6. PSP w Kłonówku.	
<b>Szkoły średnie (licea, technika), placówki inne</b>	Uczniowie dojeżdżają do szkół w Radomiu i Zwoleniu	
<b>Właściwość sądowa</b>	Sąd Rejonowy w Kozienicach Sąd Okręgowy w Radomiu Sąd Apelacyjny w Lublinie	
<b>Właściwość prokuratury</b>	Prokuratura Rejonowa w Zwoleniu Prokuratura Okręgowa w Radomiu Prokuratura Apelacyjna w Lublinie	
<b>Wydział Ksiąg Wieczystych</b>	Sąd Rejonowy w Zwoleniu	
<b>Poczta</b>	26-634 Gózd	
<b>Policja</b>	Skaryszew	Posterunek w Goździe został zlikwidowany z dniem 15.12.2012 r.
<b>Ośrodek zdrowia / Lekarz pierwszego kontaktu</b>	SPZOZ: Gózd	
<b>Pogotowie Ratunkowe</b>	Radom	Pomoc ambulatoryjna w zakresie Nocnej i Świątecznej Opieki Zdrowotnej udzielana jest w miejscowościach Radom i Pionki.

**Źródło: Główny Urząd Statystyczny, opracowanie własne**

## 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; ich szczegółowe zestawienie znajduje się w Załączniku B):

- Krajowe – 18 przyst. – droga nr 44 (Radom – Lublin)
- Wojewódzkie – 4 przyst – droga 733
- Powiatowe – 34 przyst.
- Gminne – 9 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 XXVII/164/2013 z dnia 15.02.2013r. 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 22. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Gózd**

Organ wydający	Przewoźnik	Trasa	Uwagi
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Rafał Trela Usługi Transportowe	Zwoleń – Gózd – Radom	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Artur Figarski Usługi Transportowe OK. – BUS	Radom – Gózd – Zwoleń	
Prezydent Miasta Radomia	MPK Radom	Radom – Janów – Małęczyn Stary – Małęczyn Nowy / <i>Grzmucin</i>	<b>Linia 24</b>
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS Kozienice	Zwoleń – Gózd – Radom	<b>Linia 142</b>
Prezydent Miasta Radomia	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Klwatka – Gózd	

Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Gózd – Białobrzegi	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Ostrowiec Świętokrzyski	Lipsko – Gózd – Lasowice – Rajec Szlachecki – Radom	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Mirosław Buszkiewicz	Lipsko – Gózd – Radom	

**Źródło: Opracowanie własne na podstawie zezwoleń oraz danych przewoźników**

### C. Infrastruktura kolejowa

Przez teren gminy nie przechodzi żadna linia kolejowa.

### D. Bieżąca obsługa potrzeb komunikacyjnych mieszkańców

Na terenie gminy znajduje się 6 szkół podstawowych i 3 gimnazja. W ramach realizacji obowiązku wynikającego z Ustawy o systemie oświaty (Dz. U. 2004.256.2572, Art. 17) dowożonych jest codziennie ok. 250 dzieci.

### E. Rozwój transportu i postulaty komunikacyjne

Gmina Gózd jest członkiem Związku Gmin „Podradomska Komunikacja Samochodowa”, co ma duże znaczenie dla przyszłego rozwoju transportu na terenie gminy.

Południowa część gminy Gózd jest dość słabo skomunikowana. Miejscowości Kłonówek, Kłonów, a w szczególności wieś Drożanki są praktycznie odcięte od komunikacji publicznej – problem ten dotyczy ok. 2 500 osób czyli mniej więcej 1/3 mieszkańców gminy.

Władze gminy postulują, by linia autobusowa nr 24, dochodząca obecnie do Grzmicina, została przedłużona do Kłonówka – zostaną nią wtedy objęci także mieszkańcy wsi Wojstawice, Kuczki oraz Kłonów.

W roku 2013 do realizacji ze środków gminnych zaplanowane zostały następujące inwestycje drogowe:

- przebudowa drogi gminnej w miejscowości Klwatka - Figietów ( łączny koszt oszacowany na 212 000 zł)
- przebudowa drogi gminnej w miejscowości Małęczyn, ul. Bankowa (łączny koszt oszacowany na 293 000zł)
- przebudowa drogi gminnej w miejscowości Grzmicin (łączny koszt oszacowany na 404 000 zł)

Zadania inwestycyjne powiatu radomskiego realizowane są w oparciu o następujące dokumenty: Plan Zrównoważonego Rozwoju Powiatu Radomskiego do 2020 r., Wieloletniej Prognozy Finansowej do 2016 r. – załącznik do uchwały Rady Powiatu Radomskiego Nr 267/XXIX/2013 z dnia 21 maja 2013 r.

### F. Linie użyteczności publicznej

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

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



## 2.4.2. Gmina Iłża

### A. Informacje ogólne

Poniższa mapa ukazuje położenie gminy na tle Powiatu Radomskiego.

Mapa 11. Gmina Iłża



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.

Rysunek 4. Struktura obszarowa gminy Iłża.



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-Błaziny” z przeznaczeniem na produkcję wapna nawozowego. W okolicach Krzyżanowic znajduje się złoża 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, wynoszącej 19 382 osób (według stanu na koniec grudnia 2013 roku). Gęstość zaludnienia w gminie wynosi 60 osób/km<sup>2</sup>.

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 23. Struktura demograficzna gminy Iłża w latach 2010 - 2013**

Rok	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety	W wieku:		
				przedprodukcyjnym	produkcyjnym	poprodukcyjnym
2010	15268	7451	7817	2883	9545	2840
2011	15403	7565	7838	2839	9652	2912
2012	15347	7536	7811	2784	9581	2982
2013	15286	7502	7784	2740	9511	3035

Źródło: Główny Urząd Statystyczny

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

**Tabela 24. Ruch naturalny ludności w 2013 r.**

Wyszczególnienie	Urodzenia żywe	Zgony	Przyrost naturalny	Saldo migracji ogółem
Gmina Iłża	144	179	-35	-62

Źródło: Główny Urząd Statystyczny

Poniższa tabela przedstawia wybrane przedsiębiorstwa mające siedzibę na terenie gminy.

**Tabela 25. Wybrane zakłady pracy w gminie Iłża**

Nazwa, rodzaj działalności
"KAJMEX 2" Stolarnia (Iłża)
"KAJMEX 2" Tartak (Krzyżanowice /k. Iłży)
P.P.H.U. " GUSTAW " Halina Górska (Iłża)
Gminna Spółdzielnia SAMOPOMOC CHŁOPSKA (Iłża)

W tabeli podsumowano cechy geograficzne i komunikacyjne gminy.

**Tabela 26. Charakterystyka gminy Iłża**

Siedziba władz gminy:	Iłża		
		% powiatu / w powiecie	% województwa / w województwie
Powierzchnia (ha)	25 602	16,7 %	0,72 %
Ludność	15 286	10,1 %	0,29 %
Gęstość zaludnienia	60 os/km <sup>2</sup>	99 os/km <sup>2</sup>	149 os/km <sup>2</sup>
Drogi	Powiatowe	Gminne	
Długość (km)	83,1 6 ulic : 8,5	Miasto Iłża: 14,6 Gmina Iłża: 92,5	
Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w 2014 r.			
<b>812</b>			
Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy	Miejscowość		Uwagi
Przedszkola	Samorządowe Przedszkole w Iłży		

Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy	Miejscowość	Uwagi
<b>Szkoły podstawowe i gimnazja</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. PSP w Iłży,</li> <li>2. PSP w Jasieńcu Iłżeckim,</li> <li>3. PSP w Seredzicach,</li> <li>4. PSP w Błazinach Dolnych,</li> <li>5. PSP w Pakosławiu,</li> <li>6. PSP Stowarzyszenia Rozwoju Wsi Alojzów i Okolic,</li> <li>7. PSP Stowarzyszenia Rozwoju Wsi Krzyżanowice i Okolic,</li> <li>8. PSP Stowarzyszenia Rozwoju Wsi Maziarze Stare i Okolic</li> <li>9. PGG w Iłży</li> </ol>	
<b>Szkoły średnie (licea, technika), placówki inne</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. LO w Iłży,</li> <li>2. Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Iłży: Technikum mechaniczne, elektroniczne, handlowe, informatyczne, pojazdów samochodowych; Zasadnicza Szkoła Zawodowa, Liceum Profilowane,</li> <li>3. Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Chwałowicach: LO, Technikum uzupełniające, szkoła policealna. W ramach CKU funkcjonuje eksternistyczny system szkół: LO, ZSZ, szkoła policealna</li> <li>4. Międzypowiatowy Ośrodek Doskonalenia Nauczycieli w Radomiu, z siedzibą w Iłży,</li> <li>5. Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Iłży,</li> <li>6. Dom Matki i Dziecka im. Jana Pawła II w Jasieńcu Iłżeckim Dolnym,</li> <li>7. Dom Pomocy Społecznej w Jedlance,</li> <li>8. Dom Pomocy Społecznej w Krzyżanowicach.</li> </ol>	Z uwagi na istnienie szkoły średniej w Chwałowicach, uczniowie dowożeni są tam z różnych miejsc z terenu gminy.
<b>Właściwość sądowa</b>	<p>Sąd Rejonowy w Kozienicach, Wydział Zamiejscowy w Lipsku.</p> <p>Sąd Okręgowy w Radomiu</p> <p>Sąd Apelacyjny w Lublinie</p>	Gmina obawia się całkowitej likwidacji Sądu w Lipsku; w takiej sytuacji dojazd do Kozienic możliwy byłby trasą przez Radom lub przez Lipsko i Zwolenie – w obu przypadkach droga do pokonania wynosiłaby ponad 60 km.
<b>Właściwość prokuratury</b>	<p>Prokuratura Rejonowa w Lipsku</p> <p>Prokuratura Okręgowa w Radomiu</p> <p>Prokuratura Apelacyjna w Lublinie</p>	
<b>Wydział Ksiąg Wieczystych</b>	Sąd Rejonowy w Kozienicach, Wydział Zamiejscowy w Lipsku	
<b>Poczta</b>	27-100 Iłża	
<b>Policja</b>	Iłża	
<b>Ośrodek zdrowia / Lekarz pierwszego kontaktu/Szpital</b>	<p>GSPZPOZ: Iłża,</p> <p>PPOZ: Jasieniec Iłżecki (filia GSPZPOZ w Iłży),</p> <p>SPZZOZ – Szpital w Iłży (oddział chirurgiczny ogólny, chorób wewnętrznych, ginekologiczny i położnictwa z opieką nad noworodkiem, opieki medycznej, pediatrii, anestezjologii i intensywnej terapii, zakład opiekuńczo leczniczy).</p>	

Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy	Miejscowość	Uwagi
Pogotowie Ratunkowe	Radom	Pomoc ambulatoryjna w zakresie Nocnej i Świątecznej Opieki Zdrowotnej udzielana jest w miejscowościach Radom i Pionki. Stacjonowanie karetki pogotowia w ramach wyczekiwania zespołów ratownictwa medycznego: Szpital w Iłży.

Źródło: Główny Urząd Statystyczny, opracowanie własne

## 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 150 przystanków; ich szczegółowe zestawienie znajduje się w Załączniku B):

- Krajowe – 16 przyst – droga nr 9 (Radom – Rzeszów)
- Wojewódzkie – 6 przyst. – droga nr 747
- Powiatowe – 114 przyst.
- Gminne – 14 przyst.

Jak już wspomniano, obecnie kończy się wykup terenów przeznaczonych pod budowę obwodnicy Iłży wzdłuż drogi nr 9. W pierwszym etapie budowana ma być droga jednopasmowa, jednakże grunty wykupowane są pod budowę drogi dwupasmowej. W dość wczesnym stadium tj. koncepcji jest obecnie przeprowadzenie nowego śladu drogi wojewódzkiej 747: Iłża – Lipsko – Solec nad Wisłą – Opole Lubelskie – Lublin, który miałby być zbudowany w celu wygodnego dojazdu do nowego mostu przez Wisłę (planowany termin oddania do użytku: sierpień 2013 r.) i dalej do Lublina.

Miasto i Gmina Iłża podjęła Uchwałę Nr XXXVII/1091/13 z dnia 19.04.2013r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych oraz warunków i zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto i Gmina Iłża. Na terenie gminy kursują następujące autobusy:

Tabela 27. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Iłża

Organ wydający	Przewoźnik	Trasa	Uwagi
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Poltrans	Warszawa – Iłża – Leżajsk	
Prezydent Miasta Radomia	Dariusz Szymkiewicz	Iłża – Skaryszew – Radom	
Prezydent Miasta Radomia	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Skaryszew – Iłża	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS Ostrowiec Świętokrzyski	Iłża – Rzecznów	
Marszałek Województwa Świętokrzyskiego	PKS Ostrowiec Świętokrzyski	Ostrowiec Świętokrzyski – Iłża - Radom	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Dariusz Szymkiewicz	Iłża – Antoniów – Wielgie	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS Stalowa Wola	Stalowa Wola – Opatów – Iłża – Skaryszew – Radom – Warszawa	
Marszałek Województwa Świętokrzyskiego	PKS Starachowice	Iłża - Kielce	
Marszałek Województwa Świętokrzyskiego	PKS Ostrowiec Świętokrzyski	Ostrowiec Świętokrzyski – Iłża – Skaryszew – Warszawa	
Marszałek Województwa Świętokrzyskiego	Andrzej Siebuła	Lipsko – Iłża	
Marszałek Województwa Świętokrzyskiego	PKS Ostrowiec Świętokrzyski	Jawor Solecki – Plusy – Iłża	
Marszałek Województwa Świętokrzyskiego	POLONUS	Sienno – Iłża – Radom	
Marszałek Województwa Świętokrzyskiego	POLONUS	Sienno – Grabowiec - Iłża	
Marszałek Województwa Świętokrzyskiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Zwoleń – Kowalków – Iłża	
Marszałek Województwa Świętokrzyskiego	PKS Ostrowiec Świętokrzyski	Sienno – Iłża – Skaryszew – Radom	

Organ wydający	Przewoźnik	Trasa	Uwagi
Prezydent Miasta Radomia	Beata Chełmińska Transport	Radom – Skaryszew – Iłża	
Burmistrz Miasta i Gminy Iłża	Dariusz Pisarek Darkom	Iłża – Pastwiska przez Błaziny Dolne, Koszary	Linia szkolna
Burmistrz Miasta i Gminy Iłża	Dariusz Pisarek Darkom	Iłża – Jasieniec Iłżecki Dolny	Linia szkolna
Burmistrz Miasta i Gminy Iłża	PKS Starachowice	Iłża – Płudnica	Linia szkolna
Burmistrz Miasta i Gminy Iłża	PKS Starachowice	Iłża – Iłża	Linia szkolna
Burmistrz Miasta i Gminy Iłża	PKS Starachowice	Starosiedlice – Iłża	Linia szkolna
Burmistrz Miasta i Gminy Iłża	PKS Starachowice	Prędocinek – Iłża	Linia szkolna
Burmistrz Miasta i Gminy Iłża	PKS Starachowice	Iłża – Bujak	Linia szkolna
Burmistrz Miasta i Gminy Iłża	PKS Starachowice	Iłża – Pakosław	Linia szkolna
Burmistrz Miasta i Gminy Iłża	PKS Starachowice	Jasieniec Iłżecki Dolny – Iłża	Linia szkolna

**Źródło: Opracowanie własne na podstawie zezwoleń oraz danych przewoźników**

Z uwagi na zmniejszające się zatrudnienie w zakładzie metalurgicznym Zębiec, z dowozu pracowników zakładu zrezygnował PKS Starachowice; pracownicy (z terenów gmin: Iłża, Brody, Mirzec oraz Starachowice) dojeżdżają do zakładu samochodami prywatnymi.

### C. Infrastruktura kolejowa

Przez teren gminy nie przechodzi żadna osobowa linia kolejowa. Na terenie gminy znajduje się zakład metalurgiczny Zębiec, do którego od południa doprowadzona jest towarowa linia kolejowa. Linia ta wykorzystywana jest w niewielkim stopniu przez zakład Zębiec, jednakże nie odbywa się na niej żaden ruch pasażerski.

### D. Bieżąca obsługa potrzeb komunikacyjnych mieszkańców

Na terenie gminy znajduje się 8 budynków szkół podstawowych i 1 gimnazjum. Gmina nie posiada własnych gimbusów. Dowóz dzieci do gimnazjum w Iłży realizowany jest przez PKS Starachowice; przewoźnik ten został wyłoniony w drodze przetargu. Dzieci niepełnosprawne korzystają z ośrodka Caritas w Jedlance, który posiada własne busy przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych.

### E. Rozwój transportu i postulaty komunikacyjne

W gminie Iłża planowe zadania inwestycyjne w sferze infrastruktury drogowej obejmują:

- przebudowę drogi wojewódzkiej nr 747 na odcinku od Iłży do granicy województwa wraz z dojazdami do obiektu mostowego na rzece Wiśła

Zadania inwestycyjne powiatu radomskiego realizowane są w oparciu o następujące dokumenty: Plan Zrównoważonego Rozwoju Powiatu Radomskiego do 2020 r., Wieloletniej Prognozy Finansowej do 2016 r. – załącznik do uchwały Rady Powiatu Radomskiego Nr 267/XXIX/2013 z dnia 21 maja 2013 r.

### F. Linie użyteczności publicznej

Jako linie użyteczności publicznej władze gminy 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 – Siedzice
- Iłża – Walentynów – Kajetanów – Skaryszew
- Iłża – Jedlanka – Skaryszew
- Iłża – Grabowiec – Siemno – Ostrowiec

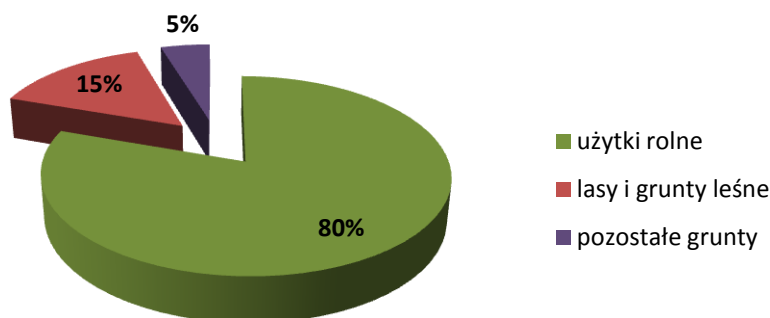




Jak każda gmina wiejska w regionie, tak i gminę Jastrzębia cechuje się zaangażowaniem w produkcję rolniczą, która w tym przypadku jest jej wiodącą funkcją. Zasoby ziemi użytkowanej rolniczo stanowią około 80% całej powierzchni gminy (8976 ha) i decydują o kierunku jej gospodarczego rozwoju.

Rysunek 5. Struktura obszarowa gminy Jastrzębia.

### Struktura obszarowa gminy Jastrzębia



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 2010 na terenie gminy Jastrzębia zarejestrowano 387 podmiotów gospodarczych, w tym w poszczególnych sektorach:

- przemysłowy: 67
- budowlany: 66
- usługowy: 216

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

Procesy demograficzne zachodzą na tym terenie z umiarkowanym dynamizmem. Dzięki stabilnemu wskaźnikowi przyrostu naturalnego pojawia się realna szansa na podwyższenie efektywności społeczno-gospodarczej. Względna równowaga w strukturze płci nie odbiega normą od innych gmin w powiecie.

Gęstość zaludnienia wynosi 75 osób/km<sup>2</sup> - jest to wartość niższa od średniej dla całego powiatu.

Tabela 28. Struktura demograficzna gminy Jastrzębia w latach 2010 - 2013

Rok	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety	W wieku:		
				przedprodukcyjnym	produkcyjnym	poprodukcyjnym
2010	6586	3323	3263	1561	4142	883
2011	6692	3398	3294	1550	4227	915
2012	6732	3416	3316	1532	4259	941
2013	6783	3447	3336	1510	4310	963

Źródło: Główny Urząd Statystyczny

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

Tabela 29. Ruch naturalny ludności w 2013 r.

Wyszczególnienie	Urodzenia żywe	Zgony	Przyrost naturalny	Saldo migracji ogółem
Gmina Jastrzębia	79	864	15	27

Źródło: Główny Urząd Statystyczny

Poniższa tabela przedstawia wybrane przedsiębiorstwa mające siedzibę na terenie gminy.

Tabela 30. Wybrane zakłady pracy w gminie Jastrzębia

Nazwa, rodzaj działalności
"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)
"AMAROL-PLAST" S.C. Stanisław Kalbarczyk i Felicja Kalbarczyk (Kolonias Lesiów)
Piekarnia Andrzej Majcher (Kolonias Lesiów)

W tabeli podsumowano cechy geograficzne i komunikacyjne gminy.

Tabela 31. Charakterystyka gminy Jastrzębia

Siedziba władz gminy:	Jastrzębia		
		% powiatu / w powiecie	% województwa / w województwie
Powierzchnia (ha)	8 976	5,9 %	0,25 %
Ludność	6 783	4,5 %	0,13 %
Gęstość zaludnienia	75 os/km <sup>2</sup>	99 os/km <sup>2</sup>	149 os/km <sup>2</sup>
Drogi	Powiatowe	Gminne	
Długość (km)	41,3	61,8	
Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w 2014 r.			
361			

Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy	Miejscowość	Uwagi
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.	

<b>Właściwość sądowa</b>	Sąd Rejonowy w Radomiu Sąd Okręgowy w Radomiu Sąd Apelacyjny w Lublinie	
<b>Właściwość prokuratury</b>	Prokuratura Rejonowa w Radomiu Prokuratura Okręgowa w Radomiu Prokuratura Apelacyjna w Lublinie	
<b>Wydział Ksiąg Wieczystych</b>	Sąd Rejonowy w Radomiu	
<b>Poczta</b>	Jedlnia 26-631 Jastrzębia	W Jastrzębi znajduje się jedynie punkt pocztowy, <u>Brak jest bezpośredniej komunikacji publicznej do Jedlni.</u>
<b>Policja</b>	Jedlińsk	Posterunek w Jastrzębi został zlikwidowany z dniem 15.12.2012 r.
<b>Ośrodek zdrowia / Lekarz pierwszego kontaktu</b>	SPZOZ: Jastrzębia NZOZ: Bartodzieje	Obecnie odległość drogowa do Pionek wynosi 25 km.
<b>Pogotowie Ratunkowe</b>	Radom	Pomoc ambulatoryjna w zakresie Nocnej i Świątecznej Opieki Zdrowotnej udzielana jest w miejscowościach Radom i Pionki.

*Źródło: Główny Urząd Statystyczny, opracowanie własne*

## 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 53 przystanki; ich szczegółowe zestawienie znajduje się w Załączniku B):

- Krajowe – 0 przyst. – brak dróg krajowych
- Wojewódzkie – 0 przyst. – brak dróg wojewódzkich
- Powiatowe – 53 przyst.
- Gminne – 0 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 XXVII/124/2013 z dnia 25 kwietnia 2013r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Jastrzębia, warunków i zasad korzystania z tych obiektów oraz ustalenia stawek opłat za korzystanie z nich. Na terenie gminy kursują następujące autobusy:

**Tabela 32. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Jastrzębia**

Organ wydający	Przewoźnik	Trasa	Uwagi
Prezydent Miasta Radomia	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Dąbrowa Jastrzębska – Mąkosy Stare – Lewaszówka	
Prezydent Miasta Radomia	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Wola Goryńska – Mąkosy Stare – Dąbrowa Jastrzębska – Lesiów – Radom	
Prezydent Miasta Radomia	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Jastrzębia – Wola Goryńska – Goryń	
Prezydent Miasta Radomia	MPK Radom	Radom (dworzec PKP) – Kozłów – Radom	<b>Linia 18</b>
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Marcel Wojtas	Kozienice – Jastrzębia – Radom	
Prezydent Miasta Radomia	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom- Kozłów – Lesiów – Jastrzębia	

**Źródło: Opracowanie własne na podstawie zezwoleń oraz danych przewoźników**

### 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. Bieżąca obsługa potrzeb komunikacyjnych mieszkańców

Na terenie gminy znajduje się 6 budynków szkół podstawowych, 1 gimnazjum i 1 niepubliczna szkoła podstawowa. W ramach realizacji obowiązku wynikającego z Ustawy o systemie oświaty (Dz. U. 2004.256.2572, Art. 17) dowożonych jest codziennie ok. 400 dzieci. Dowóz realizowany jest przez 3 własne gimbusy gminne (1 sztuka uzyskana z funduszu PFRON i 2 sztuki ze środków Ministerstwa Edukacji Narodowej). Dzieci niepełnosprawne dowożone są do Radomia na koszt gminy jednym własnymi mikrobusami, uzyskanym ze środków PFRON.

### E. Rozwój transportu i postulaty komunikacyjne

Gmina Jastrzębia jest członkiem Związku Gmin „Podradomska Komunikacja Samochodowa”, co ma duże znaczenie dla przyszłego rozwoju transportu na terenie gminy.

W gminie Jastrzębia na wybudowanie czeka dwukilometrowy odcinek drogi Mąkosy – Stoki. Ewentualna realizacja tego planu w przyszłości byłaby ważna dla mieszkańców gminy Jastrzębia z kilku powodów:

- Skrócenie drogi dojazdowej do znajdującego się w Pionkach ośrodka podstawowej opieki medycznej z 20 km do 10 km;
- Umożliwienie mieszkańcom gminy wygodniejszego dojazdu do innych miejsc użyteczności publicznej, zlokalizowanych w Pionkach oraz dokonywanie zakupów.

Planowana budowa szybkiej kolei Radom – Warszawa wymagać będzie przebudowy obecnie istniejących przystanków, budowy parkingów (Parkuj i Jedź) i likwidacji niektórych przejazdów kolejowych; wpłynie to niewątpliwie na układ komunikacyjny gminy. Z uwagi na brak konkretnych planów przebudowy stacji w Bartodziejach oraz całkowitego uregulowania własności gruntów, gmina Jastrzębia wraz z gminą Jedlińsk nie mogą na razie przystąpić do budowy takiego parkingu. Z uwagi na dużą liczbę osób dojeżdżających do pracy w kierunku oraz do Warszawy, władze gminy uważają, że podczas przebudowy trasy Radom – Warszawa, na terenie gminy musi pozostać co najmniej jeden przystanek – ze wskazaniem na Bartodzieje – na którym taka szybka kolej



musi się zatrzymywać. W przeciwnym przypadku, budowa takiej kolei nie będzie miała żadnego praktycznego znaczenia dla mieszkańców gminy, którzy aby dostać się szybkim pociągiem do Warszawy, będą musieli najpierw dojechać do Radomia; w takim układzie czas dojazdu do pracy praktycznie nie ulegnie zmianie. Jeśli kolej ma służyć ludziom, to postulat ten – bardzo ważny dla kilkuset osób z terenu gminy – jest uzasadniony.

Zadania inwestycyjne powiatu radomskiego realizowane są w oparciu o następujące dokumenty: Plan Zrównoważonego Rozwoju Powiatu Radomskiego do 2020 r., Wieloletniej Prognozy Finansowej do 2016 r. – załącznik do uchwały Rady Powiatu Radomskiego Nr 267/XXIX/2013 z dnia 21 maja 2013 r.

#### **F. 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



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 33. Zabytkowe parki wiejskie na terenie gminy wpisane do rejestru zabytków**

Obiekt	Powierzchnia	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

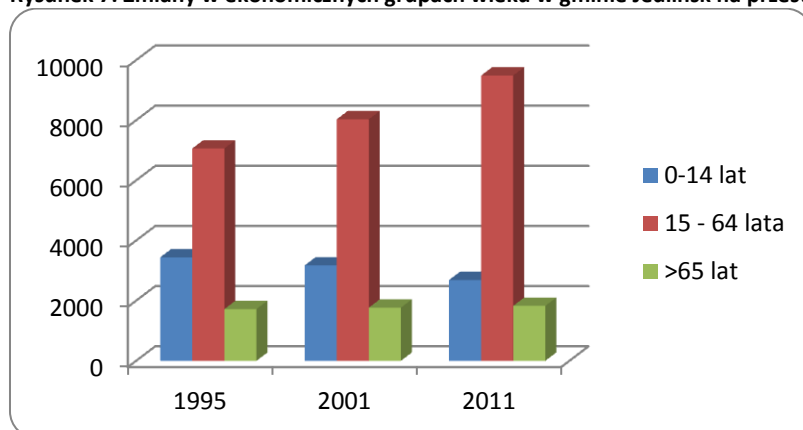
*Źródło: Urząd Gminy Jedlińsk, 1999*

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 2013 roku liczba mieszkańców gminy Jedlińsk przekroczyła 14 tysięcy, przy czym liczba kobiet i mężczyzn jest wyrównana. Według danych za rok 2011 analizowany obszar charakteryzuje się ponad dwa razy wyższym przyrostem naturalnym od Powiatu Radomskiego.

**Rysunek 7. Zmiany w ekonomicznych grupach wieku w gminie Jedlińsk na przestrzeni 20 lat.**



*Źródło: GUS*

Struktura wiekowa ludności nie odbiega znacząco od powiatu czy kraju. Na przykładzie zamieszczonego wykresu obserwujemy wzrost liczby ludności w wieku produkcyjnym przy jednoczesnym spadku liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym.

Gmina Jedlińsk pozostaje mimo to jednostką wiejską, której głównym zajęciem i źródłem dochodu mieszkańców jest rolnictwo.

Tabela 34. Podstawowe informacje n/t rolnictwa

Gospodarstwa rolne	2 660
Działki rolnicze (do 1ha)	2 300
Średnia wielkość gospodarstwa rolnego	6 ha
Jakość gleb – wskaźnik bonitacji (0 – 1)	0,65

Źródło: Urząd Gminy Jedlińsk, 2013

Poniższa tabela przedstawia wybrane przedsiębiorstwa mające siedzibę na terenie gminy.

Tabela 35. Wybrane zakłady pracy w gminie Jedlińsk

Nazwa, rodzaj działalności
Huta Szkła Gospodarczego "BERTA" (Wsola)
Produkcyjno – Handlowo - Usługowa BARTMEX II (Jedlińsk)
F.H.U. Moto-Service Chojnacki Andrzej (Jedlińsk)
Zakłady Przetwórstwa Mięsnego SADEŁKO Sp. z o.o. (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 Bał (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)

W tabeli podsumowano cechy geograficzne i komunikacyjne gminy.

Tabela 36. Charakterystyka gminy Jedlińsk

Siedziba władz gminy:	Jedlińsk		
		% powiatu / w powiecie	% województwa / w województwie
Powierzchnia (ha)	13 872	9,1 %	0,39 %
Ludność	14 106	9,3 %	0,26 %
Gęstość zaludnienia	102 os/km <sup>2</sup>	99 os/km <sup>2</sup>	149 os/km <sup>2</sup>
Drogi	Powiatowe	Gminne	
Długość (km)	59,1	84,52	
Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w 2012 r.			
806			
Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy	Miejscowość	Uwagi	
Przedszkola	Publiczne przedszkole w Jedlińsku		

<b>Szkoły podstawowe i gimnazja</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zespół Szkół Publicznych w Wsoli – w jego skład wchodzi PSP, PG i przedszkole,</li> <li>2. Zespół Szkół Publicznych w Wierzchowinach – w jego skład wchodzi PSP i PG,</li> <li>3. PG w Jedlińsku,</li> <li>4. PSP w Jedlińsku,</li> <li>5. PSP w Bierwcach,</li> <li>6. PSP w Starych Zawadach,</li> <li>7. PSP w Jedlance,</li> <li>8. PSP w Ludwikowie</li> </ol>	
<b>Szkoły średnie (licea, technika), placówki inne</b>	Codziennie do Radomia dojeżdża ok. 600 uczniów szkół średnich.	
<b>Właściwość sądowa</b>	Sąd Rejonowy w Radomiu Sąd Okręgowy w Radomiu Sąd Apelacyjny w Lublinie	
<b>Właściwość prokuratury</b>	Prokuratura Rejonowa w Radomiu Prokuratura Okręgowa w Radomiu Prokuratura Apelacyjna w Lublinie	
<b>Wydział Ksiąg Wieczystych</b>	Sąd Rejonowy w Radomiu	
<b>Poczta</b>	26-660 Jedlińsk	
<b>Policja</b>	Jedlińsk	Komisariat Policji w Jedlińsku
<b>Ośrodek zdrowia / Lekarz pierwszego kontaktu</b>	SPZOZ obejmuje: Jedlińsk, Wsola, Bierwce	
<b>Pogotowie Ratunkowe</b>	Radom	Pomoc ambulatoryjna w zakresie Nocnej i Świątecznej Opieki Zdrowotnej udzielana jest w miejscowościach Radom i Pionki. Stacjonowanie karetki pogotowia w ramach wyczekiwania zespołów ratownictwa medycznego: Jedlińsk.

**Źródło: Główny Urząd Statystyczny, opracowanie własne**

## 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 86 przystanków; ich szczegółowe zestawienie znajduje się w Załączniku B):

- Krajowe – 15 przyst. – droga nr 7 / S7 (Gdańsk – Warszawa – Kraków) na odcinku 7 km; w niedalekiej przyszłości planowana jest budowa zachodniej obwodnicy Radomia począwszy od miejscowości Jedlanka w stronę gminy Zakrzew (przedłużenie drogi S7 na południe)
- Wojewódzkie – 0 przyst. – brak dróg wojewódzkich
- Powiatowe – 63 przyst.
- Gminne – 8 przyst.

Gmina nie pobiera obecnie od przewoźników opłat za korzystanie z przystanków. Na terenie gminy kursują następujące autobusy:



**Tabela 37. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Jedlińsk**

Organ wydający	Przewoźnik	Trasa	Uwagi
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS Grójec	Warszawa – Jedlińsk – Radom	<b>LK bezterminowo</b>
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Kaszewska Wola – Jedlińsk	
Prezydent Miasta Radomia	ITS A. Michalczewski	Radom – Wielogóra – Wsola – Jedlińsk – Jedlanka	<b>Linia „A”</b>
Prezydent Miasta Radomia	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Jedlińsk – Wierchowiny – Boża Wola	
Prezydent Miasta Radomia	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Klwaty – Wsola	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Marcin Jarząbek	Radom – Wsola – Piaseczno	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Marcin Jarząbek	Radom – Wsola – Warszawa	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Jedlińsk – Białobrzegi	
Prezydent Miasta Radomia	MPK Radom	Radom (os. Prędocinek) – Radom Wincentów	Linia 21 dojeżdża do granicy gminy
Prezydent Miasta Radomia	Marek Wielochowski	Radom - Jedlińsk – Lisów	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Gózd – Białobrzegi przez Jedlińsk	

**Źródło: Opracowanie własne na podstawie zezwoleń oraz danych przewoźników**

### 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 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 podobny „dziki” parking Parkuj i Jedź (parkuj i jedź) funkcjonuje przy stacji Kruszyna.

### D. Bieżąca obsługa potrzeb komunikacyjnych mieszkańców

Na terenie gminy znajduje się 5 budynków szkół podstawowych 2 budynki ZSP i gimnazjum. W ramach realizacji obowiązku wynikającego z Ustawy o systemie oświaty (Dz. U. 2004.256.2572, Art. 17) dowożonych jest codziennie 414 dzieci. Dowóz realizowany jest na 7 trasach przez trzech przewoźników (odpowiednio: 31, 87 i 72 dzieci) oraz jeden gminny gimbus (224 dzieci). Dzieci niepełnosprawne dowożone są do Radomia na koszt gminy.

### E. Rozwój transportu i postulaty komunikacyjne

Gmina Jedlińsk jest członkiem Związku Gmin „Podradomska Komunikacja Samochodowa”, co ma duże znaczenie dla przyszłego rozwoju transportu na terenie gminy.

W ramach planów przedłużenia budowy drogi ekspresowej S7 od Jedlanki na południe, prowadzony jest obecnie wykup gruntów pod przyszłą drogę. Realizacja tej inwestycji spowoduje, że obecna trasa nr 7 straci status drogi krajowej; zmniejszy się też znacznie ruch na odcinku od Jedlanki do granicy miasta Radom.

Planowana budowa szybkiej kolei Radom – Warszawa wymagać będzie przebudowy obecnie istniejących przystanków, budowy parkingów (Parkuj i Jedź) i likwidacji niektórych przejazdów kolejowych; wpłynie to niewątpliwie na układ komunikacyjny gminy. Z uwagi na brak konkretnych planów przebudowy stacji w Bartodziejach oraz całkowitego uregulowania własności gruntów, gmina Jedlińsk wraz z gminą Jastrzębia nie

mogą na razie przystąpić do budowy takiego parkingu. Z uwagi na dużą liczbę osób dojeżdżających do pracy w kierunku Warszawy, władze gminy uważają, że podczas przebudowy trasy Radom – Warszawa, na terenie gminy musi pozostać co najmniej jeden przystanek – ze wskazaniem na Bartodzieje – na którym taka szybka kolej musi się zatrzymywać. W przeciwnym przypadku, budowa takiej kolei nie będzie miała żadnego praktycznego znaczenia dla mieszkańców gminy, którzy aby dostać się szybkim pociągiem do Warszawy, będą musieli najpierw dojechać do Radomia; w takim układzie czas dojazdu do pracy praktycznie nie ulegnie zmianie. Jeśli kolej ma służyć ludziom, to postulat ten – bardzo ważny dla kilkuset osób z terenu gminy – jest uzasadniony.

W budżecie gminy Jedlińsk na 2013 rok ujęto kilkanaście inwestycji drogowych o znaczeniu lokalnym. Są to przebudowy i budowy następujących dróg gminnych (łącznie na transport i łączność gmina przeznaczyła 5 781 067,77 zł):

- Budowa drogi gminnej Lisów – Bierwiecka Wola 3 134 067,77 zł
- Budowa dróg gminnych we Wsoli, ul. Sportowa, Słoneczna i Szkolna 340 000,00 zł
- Budowa dróg w Klwatce Szlacheckiej 20 000,00 zł
- Budowa ul. Tzw. Nowej w Wielogórze 20 000,00 zł
- Przebudowa drogi gminnej Bierwiecka Wola – Czekajów 20 000,00 zł
- Przebudowa drogi gminnej Jankowice – Górna Wola 10 000,00 zł
- Przebudowa drogi gminnej Ludwików – Wola Gutowska 20 000,00 zł
- Przebudowa drogi gminnej w Bierwcach 250 000,00 zł
- Przebudowa drogi gminnej w Jankowicach 115 000,00 zł
- Przebudowa drogi gminnej we Wsoli, ul. Różana i chodników ul. Bursztynowa 140 000,00 zł
- Przebudowa drogi gminnej Wielogóra, ul. Łąkowa Cz.I 200 000,00 zł
- Przebudowa drogi Piaseczno – Most 10 000,00 zł
- Przebudowa drogi w Piastowie Stara Wieś – Górna Wieś 10 000,00 zł
- Przebudowa dróg gminnych w Jedlance 350 000,00 zł
- Przebudowa dróg w Starych Zawadach 10 000,00 zł
- Przebudowa ulicy Energetyków w Jedlińsku 250 000,00 zł

Zadania inwestycyjne powiatu radomskiego realizowane są w oparciu o następujące dokumenty: Plan Zrównoważonego Rozwoju Powiatu Radomskiego do 2020 r., Wieloletniej Prognozy Finansowej do 2016 r. – załącznik do uchwały Rady Powiatu Radomskiego Nr 267/XXIX/2013 z dnia 21 maja 2013 r.

#### **F. Linie użyteczności publicznej**

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

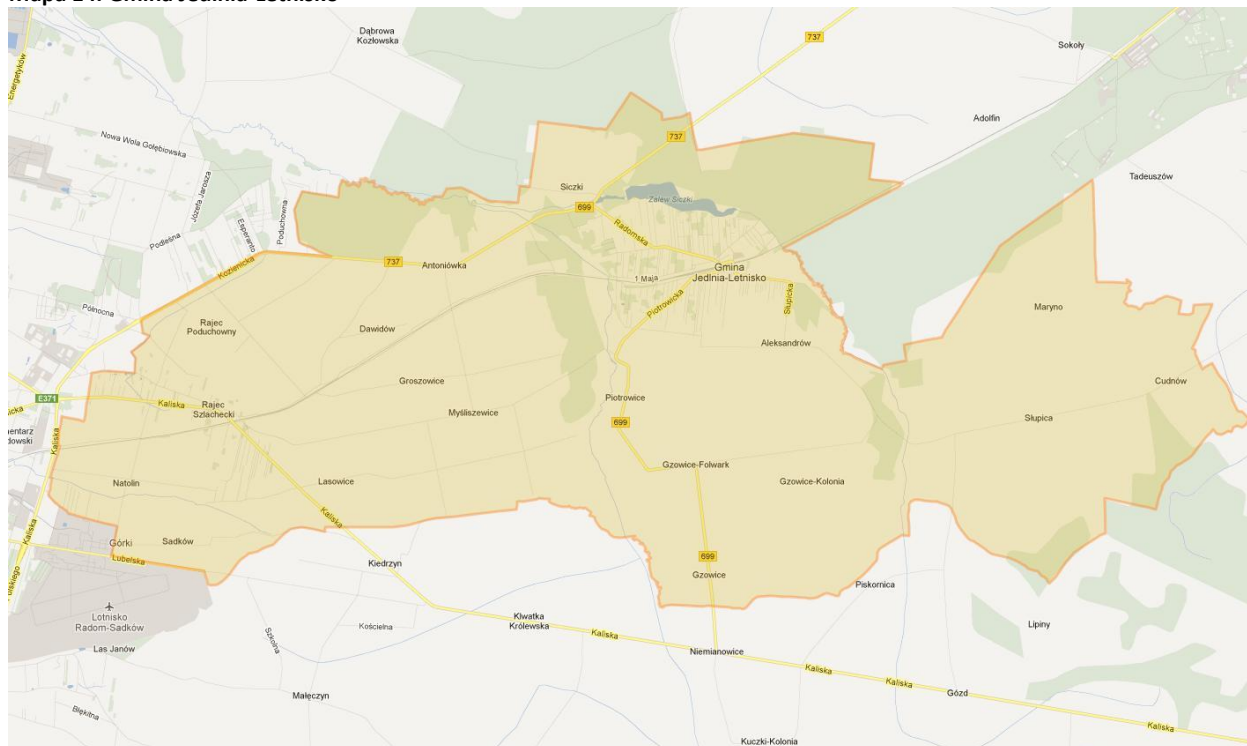
- Linia A
- Linia 21
- Linia autobusowa Radom – Błotnica
- Linia kolejowa Radom – Warka – Warszawa

#### **2.4.5. Gmina Jedlnia-Letnisko**

## A. Informacje ogólne

Poniższa mapa ukazuje położenie gminy na tle Powiatu Radomskiego.

Mapa 14. Gmina Jedlnia-Letnisko



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.

Jedlnia-Letnisko, jako jedna z 10 gmin wiejskich w powiecie, sprawuje kontrolę terytorialną nad ponad 22 miejscowościami.

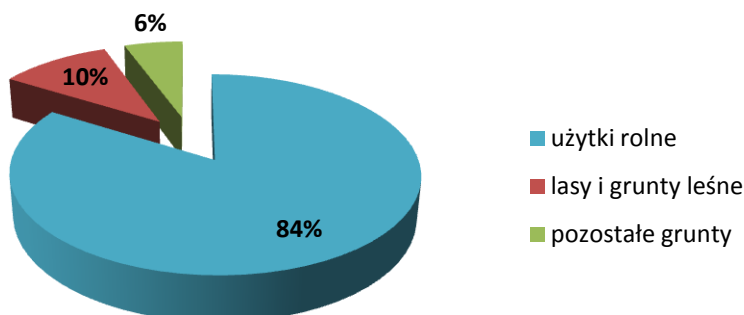
Pod względem krajobrazu, pomimo zdecydowanie nizinnego charakteru, teren gminy cechuje się wyraźnym zróżnicowaniem w postaci pojedynczych lub wydłużonych pagórków wydmy (głównie w północnej części) oraz wciętych na głębokość kilku metrów płaskodennych dolin rzecznych. Jednak maksymalne deniwelacje terenu 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 ulokowana jest obszarowo największa wieś Jedlnia-Letnisko, która skupia w swych granicach ponad 30% ogółu mieszkańców.

Obecnie gmina 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.

Rysunek 8. Struktura obszarowa gminy Jedlnia-Letnisko.

## Struktura obszarowa gminy Jedlnia-Letnisko



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 Górkі. 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 wsi 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 189 osób/km<sup>2</sup>. Najbardziej intensywne zagęszczenie notuje się w centrum gminy, czyli w samej Jedlni-Letnisko.

Tabela 38. Struktura demograficzna gminy Jedlnia-Letnisko w latach 2010 - 2013

Rok	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety	W wieku:		
				przedprodukcyjnym	produkcyjnym	poprodukcyjnym
2010	11993	5980	6013	2586	7762	1645
2011	12216	6061	6155	2595	7921	1700
2012	12348	6143	6205	2601	7977	1770
2013	12411	6158	6253	2567	8011	1833

Źródło: Główny Urząd Statystyczny

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 39. Ruch naturalny ludności w 2013 r.

Wyszczególnienie	Urodzenia żywe	Zgony	Przyrost naturalny	Saldo migracji ogółem
Gmina Jedlnia-Letnisko	119	114	5	55

Źródło: Główny Urząd Statystyczny

Poniższa tabela przedstawia wybrane przedsiębiorstwa mające siedzibę na terenie gminy.

Tabela 40. Wybrane zakłady pracy w gminie Jedlnia-Letnisko

Nazwa, rodzaj działalności
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 41. Charakterystyka gminy Jedlnia-Letnisko

Siedziba władz gminy:	Jedlnia-Letnisko		
		% powiatu / w powiecie	% województwa / w województwie
Powierzchnia (ha)	6 558	4,3 %	0,18 %
Ludność	12 411	8,2 %	0,23 %
Gęstość zaludnienia	189 os/km <sup>2</sup>	99 os/km <sup>2</sup>	149 os/km <sup>2</sup>
Drogi	Powiatowe	Gminne	
Długość (km)	13,7	68,4	
Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w 2014 r.			
795			

Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy	Miejscowość	Uwagi
Przedszkola	Publiczne Przedszkole w Jedlni Letnisko	
Szkoły podstawowe i gimnazja	1. PSP w Gzowicach, 2. PSP w Słupicy, 3. ZS Ogólnokształcących w Jedlni Letnisko : PSP i PG, 4. ZS Ogólnokształcących w Myśliszewicach: PSP i PG , 5. ZS Ogólnokształcących w Natolinie: PSP i PG	
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	
<b>Wydział Ksiąg Wieczystych</b>	Sąd Rejonowy w Radomiu	
<b>Poczta</b>	26-630 Jedlnia-Letnisko	
<b>Policja</b>	Pionki	Posterunek w Jedlni-Letnisko został zlikwidowany z dniem 15.12.2012 r.
<b>Ośrodek zdrowia / Lekarz pierwszego kontaktu</b>	SPZOZ: Jedlnia Letnisko oraz filie tego zakładu w Słupicy i Radomiu	
<b>Pogotowie Ratunkowe</b>	Radom	Pomoc ambulatoryjna w zakresie Nocnej i Świątecznej Opieki Zdrowotnej udzielana jest w miejscowościach Radom i Pionki. Stacjonowanie Karetki pogotowia w ramach wyczekiwania zespołów ratownictwa medycznego: Jedlnia Letnisko.

Źródło: Główny Urząd Statystyczny, opracowanie własne

## 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 89 przystanków; ich szczegółowe zestawienie znajduje się w Załączniku B):

- Krajowe – 8 przyst. – droga nr 12 (Radom – Lublin)
- Wojewódzkie – 44 przyst. – drogi nr 699, 737
- Powiatowe – 26 przyst.
- Gminne – 11 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 20.03.2013r. 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 42. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Jedlnia-Letnisko**

Organ wydający	Przewoźnik	Trasa	Uwagi
Prezydent Miasta Radomia	ITS A. Michalczewski	Sadków Lotnisko – Pruszków/Młodoćin Mniejszy	<b>Linia 5</b>
Prezydent Miasta Radomia	PKS Kozienice	Pionki – Radom	
Prezydent Miasta Radomia	MPK Radom	Radom – Natolin – Sadków	<b>Linia 14</b> Na prośbę gminy linia ta została przedłużona
Prezydent Miasta Radomia	ITS A. Michalczewski	Myśliszewice – Janiszew/Obozisko – Wernera	<b>Linia 26</b>
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Lipsko przez Rajec Szlachecki	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Rafał Trela Usługi Transportowe Przewóz Osób	Zwoleń – Radom	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Andrzej Bąk	Radom – Jedlnia	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Wiesław Śmietanka	Kozienice – Jedlnia – Radom	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Artur Figarski OK. – BUS	Radom – Zwoleń	



Organ wydający	Przewoźnik	Trasa	Uwagi
Prezydent Miasta Radomia	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Gózd przez Rajec Szlachecki	
Prezydent Miasta Radomia	Beata Pniewska „INFORMIX”	Radom – Siczki – Jedlnia Letnisko – Aleksandrów – Słupica	
Prezydent Miasta Radomia	Wiesław Śmietanka	Pionki – Sokoły – Kolonka - Radom	
Prezydent Miasta Radomia	Beata Pniewska	Radom – Antoniówka – Siczki – Jedlnia Letnisko	<b>Linia S</b>
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS Ostrowiec Świętokrzyski	Lipsko – Gózd – Rajec Szlachecki – Radom	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Miroslaw Buszkiewicz	Lipsko – Gózd – Rajec Szlachecki – Radom	
Wójt Gminy Jedlnia-Letnisko	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Groszowice – Rajec – Myśliszewice Szkoła – Lasowice – Myśliszewice Szkoła	<b>Linia szkolna</b>
Wójt Gminy Jedlnia-Letnisko	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Jedlnia-Letnisko – Kolonka – Antoniówka – Jedlnia-Letnisko – Piotrowice – Gzowice – Jedlnia-Letnisko	<b>Linia szkolna</b>
Wójt Gminy Jedlnia-Letnisko	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Jedlnia-Letnisko – Aleksandrów – Jedlnia-Letnisko – Maryno – Słupica – Jedlnia-Letnisko	<b>Linia szkolna</b>
Wójt Gminy Jedlnia-Letnisko	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Rajec Szlachecki – Lasowice – Natolin Szkoła – Sadków – Natolin Szkoła	<b>Linia szkolna</b>

**Źródło: Opracowanie własne na podstawie zezwoleń oraz danych przewoźników**

### 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. Bieżąca obsługa potrzeb komunikacyjnych mieszkańców

Na terenie gminy znajdują się 2 budynki szkół podstawowych oraz 3 budynki ZS Ogólnokształcących. W ramach realizacji obowiązku wynikającego z Ustawy o systemie oświaty (Dz. U. 2004.256.2572, Art. 17) dowożonych jest codziennie ok. 400 dzieci. Dowóz realizowany jest do 3 szkół (pozostałe to wiejskie szkoły lokalne) przez przewoźnika PKS w Radomiu. Gmina nie posiada żadnych własnych gimbusów. Dzieci niepełnosprawne dowożone są do Radomia na koszt gminy dwoma własnymi mikrobusami (w tym jednym z windą dla wózków); gmina zatrudnia także kierowców i opiekunki do dzieci na czas transportu.

### E. Rozwój transportu i postulaty komunikacyjne

Gmina Jedlnia-Letnisko jest członkiem Związku Gmin „Podradomska Komunikacja Samochodowa”, co ma duże znaczenie dla przyszłego rozwoju transportu na terenie gminy.

Władze gminy nie widzą w chwili obecnej żadnych większych potrzeb w dziedzinie transportu; zdaniem władz gminy obecny przebieg trasy linii 26 (do Myśliszewic) powinien zostać zachowany.

W związku z intensywną rozbudową infrastruktury technicznej gmina ma w planach zrealizowanie ograniczoną liczbę inwestycji:

- przebudowa i modernizacja dróg gminnych Rajec Poduchowny (Kozaczka) i Wrzosów
- położenie chodnika o długości ok. 500 m od wsi Groszowice do wsi Myśliszewice –Szkoła (Fundusz Sołecki)
- projekt oraz budowa monitoringu i oświetlenia ulicznego w miejscowościach: Jedlnia-Letnisko, Wrzosów, Cudnów, Piotrowice, Aleksandrów

Zadania inwestycyjne powiatu radomskiego realizowane są w oparciu o następujące dokumenty: Plan Zrównoważonego Rozwoju Powiatu Radomskiego do 2020 r., Wieloletniej Prognozy Finansowej do 2016 r. – załącznik do uchwały Rady Powiatu Radomskiego Nr 267/XXIX/2013 z dnia 21 maja 2013 r.

#### **F. Linie użyteczności publicznej**

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

- Linia nr 14
- Linia nr 26 w obecnym przebiegu
- Linia autobusowa J
- Linia kolejowa Radom – Dęblin



Gmina Kowala posiada dosyć 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.

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

**Rysunek 9. Kościół w Bardzicach**



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 44. Podstawowe dane demograficzne**

<b>Liczba ludności</b>	11 845 osób
<b>Gęstość zaludnienia</b>	158 osób/km <sup>2</sup>
<b>Kobiety na 100 mężczyzn</b>	99
<b>Przyrost naturalny (na 1000 osób)</b>	3,8
<b>Saldo migracji</b>	107

*Źródło: GUS, 2013*

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 (62,7%). Najmniejszą grupę stanowi ludność w wieku poprodukcyjnym (13,2%), zaś liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym wynosi 24,0% ogółu ludzi w gminie.

Tabela 45. Wskaźnik obciążenia demograficznego

Ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym	59,4 (osób)
Ludność w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym	55,2 (osób)
Ludność w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym	21,1 (osób)

Źródło: Główny Urząd Statystyczny, 2013

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.

Poniższa tabela przedstawia wybrane przedsiębiorstwa mające siedzibę na terenie gminy.

Tabela 46. Wybrane zakłady pracy w gminie Kowala

Nazwa, rodzaj działalności
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 Trans – Żwir, Jasińska Honorata (Trablice)
PPHU "ROMERO" Czwaro Alicja (Kowala)
Przedsiębiorstwo Transportowe Robert Stępień (Mazowszany k. Radomia)
Przedsiębiorstwo " MAN" Zbigniew Maj (Kowala)
Piekarnia. Transport Samochodowy Chełmińska Beata (Kowala)

W tabeli podsumowano cechy geograficzne i komunikacyjne gminy.

Tabela 47. Charakterystyka gminy Kowala

Siedziba władz gminy:	Kowala		
		% powiatu / w powiecie	% województwa / w województwie
Powierzchnia (ha)	7 468	4,9 %	0,21 %
Ludność	11 845	7,8 %	0,22 %
Gęstość zaludnienia	158 os/km <sup>2</sup>	99 os/km <sup>2</sup>	149 os/km <sup>2</sup>
Drogi	Powiatowe	Gminne	
Długość (km)	25,7	86,7	
Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w 2014 r.			
783			
Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy	Miejscowość	Uwagi	
Przedszkola	Publiczne Przedszkole w Kowali		

<b>Szkoły podstawowe i gimnazja</b>	1. PSP w Bardzicach , 2. PSP w Kończycach Kolonii, 3. PSP w Kowali, 4. PSP w Mazowszanach, 5. PSP w Młodocinie Mniejszych , 6. PG w Parznicach	
<b>Szkoły średnie (licea, technika), placówki inne</b>	Uczniowie dojeżdżają do szkół w Radomiu.	
<b>Właściwość sądowa</b>	Sąd Rejonowy w Radomiu Sąd Okręgowy w Radomiu Sąd Apelacyjny w Lublinie	
<b>Właściwość prokuratury</b>	Prokuratura Rejonowa w Radomiu Prokuratura Okręgowa w Radomiu Prokuratura Apelacyjna w Lublinie	
<b>Wydział Ksiąg Wieczystych</b>	Sąd Rejonowy w Radomiu	
<b>Poczta</b>	26-624 Kowala	
<b>Policja</b>	Radom	Posterunek w Kowali został zlikwidowany z dniem 15.12.2012 r.
<b>Ośrodek zdrowia / Lekarz pierwszego kontaktu</b>	SPZOZ : Kowala	
<b>Pogotowie Ratunkowe</b>	Radom	Pomoc ambulatoryjna w zakresie Nocnej i Świątecznej Opieki Zdrowotnej udzielana jest w miejscowościach Radom i Pionki.

**Źródło:** Główny Urząd Statystyczny, opracowanie własne

## 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 94 przystanków; ich szczegółowe zestawienie znajduje się w Załączniku B):

- Krajowe – 8 przyst. – droga nr 7 (Gdańsk – Warszawa – Radom – Kraków)
- Wojewódzkie – 29 przyst. – droga nr 733, 744
- Powiatowe – 43 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 XXXII/190/2013 z dnia 29.08.2013r. w sprawie określenia lokalizacji przystanków komunikacyjnych udostępnionych przewoźnikom i operatorom oraz zasad i warunków korzystania z tych przystanków oraz ustalenia stawek opłat za korzystanie z nich. Na terenie gminy kursują następujące autobusy:



**Tabela 48. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Kowala**

Organ wydający	Przewoźnik	Trasa	Uwagi
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Wachowski Zdzisław Usługi Transportowe Osób	Radom – Młodocin – Kosów – Szydłowiec	
Prezydent Miasta Radomia	Beata Chełmińska- Piekarnia	Wierzbica – Kowala – Radom	
Prezydent Miasta Radomia	Marcin Jarząbek	Radom – Parznice – Wierzbica	
Prezydent Miasta Radomia	ITS A. Michalczewski – firma wyłoniona do obsługi linii przez MZDiK w Radomiu, zgodnie z w/w <i>Porozumieniem</i>	Sadków – Pruszków / Młodocin Mniejszy	<b>Linia 5.</b> 90% autobusów ma pętlę w Kończycach, jedynie ok. 10% jedzie dalej (5 przystanków na terenie gminy)
Prezydent Miasta Radomia	MPK Radom – firma wyłoniona do obsługi linii przez MZDiK w Radomiu, zgodnie z w/w <i>Porozumieniem</i>	Józefów – Zenonów	<b>Linia 23.</b> Trasa tej linii ulega licznym zmianom z uwagi na budowę obwodnicy Radomia.
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Dolega Sławomir, Szydełko Tomasz	Szydłowiec – Młodocin - Kosów – Radom	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Dolega Sławomir, Szydełko Tomasz	Skarżysko Kamienna – Młodocin – Kosów – Radom	
Prezydent Miasta Radomia	Beata Chełmińska- Piekarnia	Wierzbica – Parznice – Radom	
Wójt Gminy Kowala	Beata Chełmińska- Piekarnia	Augustów – Młodocin Mniejszy	
Wójt Gminy Kowala	Beata Chełmińska- Piekarnia	Kowala - Trabllice	

**Źródło: Opracowanie własne na podstawie zezwoleń oraz danych przewoźników**

### 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. Bieżąca obsługa potrzeb komunikacyjnych mieszkańców

Na terenie gminy znajduje się 5 budynków szkół podstawowych i 1 gimnazjum. W ramach realizacji obowiązku wynikającego z Ustawy o systemie oświaty (Dz. U. 2004.256.2572, Art. 17) dowożonych jest codziennie ok. 330 dzieci przez przewoźnika wybranego w drodze przetargu. Dzieci niepełnosprawne (20) dowożone są przez rodziców na koszt gminy.

## **E. Rozwój transportu i postulaty komunikacyjne**

Gmina Kowala jest członkiem Związku Gmin „Podradomska Komunikacja Samochodowa”, co ma duże znaczenie dla przyszłego rozwoju transportu na terenie gminy.

Jak większość gmin Powiatu Radomskiego, również i gmina Kowala ma zaspokojone potrzeby komunikacyjne w jednym zasadniczym kierunku, tzn. do i z Radomia. Na teren gminy wjeżdżają dwie linie autobusów obsługiwanych przez radomską komunikację miejską, zgodnie ze wspomnianym *Porozumieniem*:

- Linia nr 5 – po przeprowadzeniu odpowiednich analiz można rozważyć przedłużenie tej linii do samej Kowali
- Linia nr 23 – po przeprowadzeniu odpowiednich analiz można rozważyć przedłużenie tej linii do Mazowszan i poprowadzona trasą przez Kotarwice lub obecnie nieobsługiwaną przez transport publiczny trasą przez Trablice i Ludwinów

Gmina Kowala sąsiaduje z Radomiem, jest więc dla mieszkańców Radomia naturalnym miejscem ekspansji; budowane są tu osiedla domów jednorodzinnych, gmina sama posiada również własne tereny inwestycyjne w Kosowie. Zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego do zabudowy mieszkaniowej przewidziane są także takie miejscowości leżące blisko Radomia, jak Kotarwice, Mazowszany, Trablice, Ludwinów czy Huta Mazowskańska. Tym bardziej więc istotne jest, by zapewnić nowym mieszkańcom dobry transport, a także zachęcić innych do zamieszkania w tych okolicach.

Południowa obwodnica Radomia to trasa, której końcowy odcinek przechodzi przez teren gminy Kowala. Budowa obwodnicy południowej to największa inwestycja drogowa ostatnich lat w Radomiu. Trasa ta ma być częścią drogi ekspresowej S12, biegnącej z Piotrkowa Trybunalskiego, przez Radom, Lublin, ku wschodniej granicy Polski z Ukrainą, pod Dorohuskim. Inwestycja ta ma charakter ponadlokalny.

Prace rozpoczęły się w pierwszej połowie 2012 roku i mają potrwać do sierpnia 2014. Długość obwodnicy to około 13 kilometrów. Koszt inwestycji ma zamknąć się w kwocie 154 mln zł.

Trasa będzie rozciągać się od Centrum Handlowego M1 przy Alejach Grzeczmarowskiego, przez Godów, Osiedle Południe, Potkanów; przez teren gminy Kowala dotrze do trasy E77 w miejscowości Kosów.

Ponadto w gminie Kowala w 2013 roku przewidziano inwestycje drogowe dotyczące dróg gminnych:

- Budowa drogi w Ludwinowie 300 000,00 zł
- Budowa drogi w Młodocinie – Kąty 650 000,00 zł
- Budowa drogi w Kotarwicach 150 000,00 zł
- Projekt budowy chodnika przy drodze gminnej w Ludwinowie 70 000,00 zł
- Projekt budowy chodnika przy drodze gminnej w Mazowszanych 70 000,00 zł

Koszt powyższych inwestycji ma wynieść 1 240 000,00 zł.

Zadania inwestycyjne powiatu radomskiego realizowane są w oparciu o następujące dokumenty: Plan Zrównoważonego Rozwoju Powiatu Radomskiego do 2020 r., Wieloletniej Prognozy Finansowej do 2016 r. – załącznik do uchwały Rady Powiatu Radomskiego Nr 267/XXIX/2013 z dnia 21 maja 2013 r.

## **F. Linie użyteczności publicznej**

W maju 2013 r. gmina Kowala rozstrzygnęła przetarg na dowóz uczniów w zakresie obsługiwanym dotychczas przez autobus gminny. Przetarg wygrało przedsiębiorstwo PKS w Radomiu. Obecnie gminę w zakresie dowozu uczniów obsługują dwa podmioty: PKS w Radomiu oraz firma Beata Chelmińska.

Jako linie użyteczności publicznej władze gminy wskazują sieć istniejących połączeń. Ponadto na terenie gminy Kowala uruchomiono dwie linie publicznego transportu zbiorowego obsługiwane przez Beata Chełmińska-Piekarnia na podstawie wydanego zezwolenia przez Wójta Gminy Kowala:

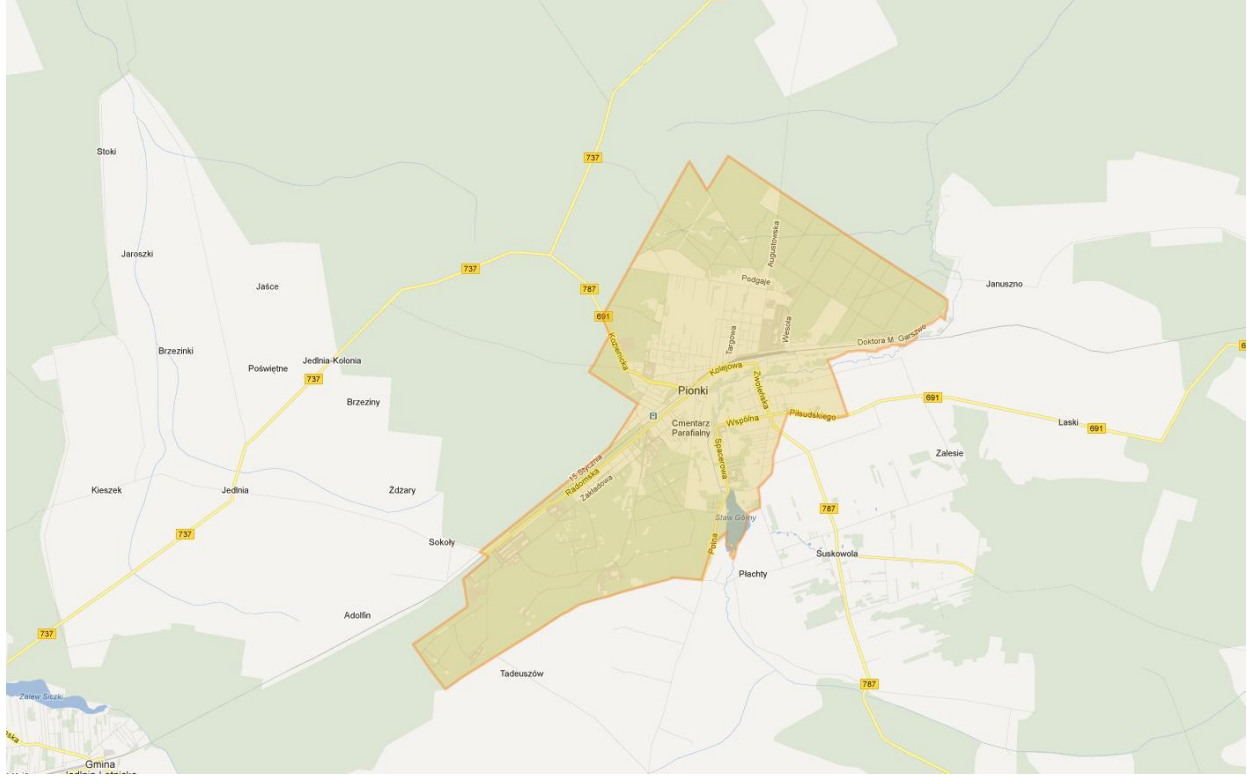
- Linia Augustów – Młodocin Mniejszy
- Linia Kowala – Trablice

## 2.4.7. Miasto Pionki

### A. Informacje ogólne

Poniższa mapa ukazuje położenie miasta na tle Powiatu Radomskiego.

**Mapa 16. Miasto Pionki**



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.

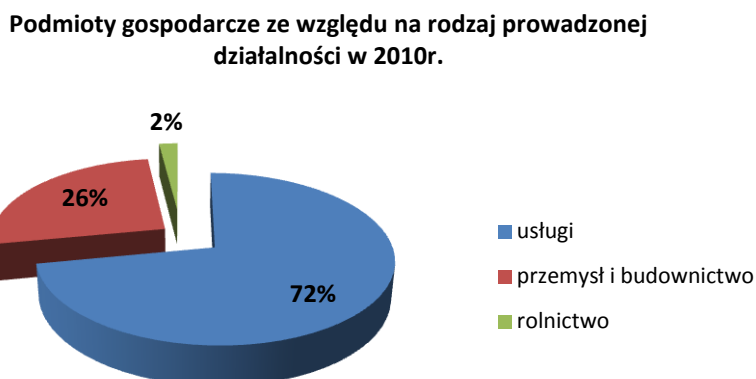
Rzeźba terenu jest stosunkowo mało urozmaicona. Równinny obszar wysoczyzny polodowcowej, w obrębie której położone są Pionki przecięty jest doliną rzeki Zagożdżonki przepływającej przez miasto z południa na zachód. Ponadto, w dolinie tej utworzony został sztuczny zbiornik wód powierzchniowych znany jako 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 %).

Rysunek 10. Podział podmiotów gospodarczych ze względu na rodzaj działalności



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 *Tarnobrzeszkiej 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 1053 osób/ km<sup>2</sup>. Jednakże, liczba ludności jest niestabilna i waha z roku na rok. Dużym problemem jest dysproporcja w stosunkach grup wiekowych, ponieważ liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym niemal czterokrotnie przekracza wartości w dwóch pozostałych grupach wiekowych. 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.

Tabela 49. Struktura demograficzna miasta Pionki w latach 2010 - 2013

Rok	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety	W wieku:		
				przedprodukcyjnym	produkcyjnym	poprodukcyjnym
2010	19120	9167	9953	3097	12824	3199
2011	19702	9476	10226	3155	13163	3384
2012	19550	9406	10144	3069	12908	3573
2013	19382	9332	10050	3022	12587	3773

Źródło: Główny Urząd Statystyczny

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.

Lokalny rynek pracy w Pionkach, tak jak i w zdecydowanej większości innych regionów w Polsce, odczuwa skutki nasilającego się kryzysu. W ostatnich latach zamknięto kilka poważniejszych przedsiębiorstw w mieście, z których największym był zakład przemysłowy *Pronit* dający zatrudnienie sporej grupie mieszkańców.

Tabela 50. Struktura bezrobocia w mieście Pionki

Liczba bezrobotnych		Bezrobotni z prawem do zasiłku	
ogółem	kobiety	ogółem	kobiety
2040	991	366	169

Poniższa tabela przedstawia wybrane przedsiębiorstwa mające siedzibę na terenie miasta.

Tabela 51. Wybrane zakłady pracy w mieście Pionki

Nazwa, rodzaj działalności
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 52. Charakterystyka Miasta Pionki

Siedziba władz gminy:	Miasto Pionki		
		% powiatu / w powiecie	% województwa / w województwie
Powierzchnia (ha)	1 840	1,2 %	0,05 %
Ludność	19 382	12,8 %	0,36 %
Gęstość zaludnienia	1 053 os/km <sup>2</sup>	99 os/km <sup>2</sup>	149 os/km <sup>2</sup>
Drogi	Powiatowe	Gminne	
Długość (km)	6 ulic: 6,5	81 ulic: 44,5	
Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w 2014 r.			
<b>812</b>			
Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy	Miejscowość		Uwagi
Przedszkola	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Przedszkole nr 1 w Pionkach</li> <li>2. Przedszkole nr 2 w Pionkach</li> <li>3. Przedszkole nr 3 w Pionkach</li> </ol>		



<b>Szkoły podstawowe i gimnazja</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. PSP nr 1 w Pionkach</li> <li>2. PSP nr 2 w Pionkach</li> <li>3. PSP nr 5 w Pionkach</li> <li>4. PG nr 1 w Pionkach</li> <li>5. PG nr 2 w Pionkach</li> </ol>	
<b>Szkoły średnie (licea, technika), placówki inne</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. LO w Pionkach</li> <li>2. Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 2 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.</li> <li>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</li> <li>4. Poradnia Psychologiczno – Pedagogiczna w Pionkach</li> <li>5. Specjalny Ośrodek Szkolno – Wychowawczy w Pionkach: PSP Specjalna, PG Specjalne, Szkoła Specjalna Przystosowująca do Pracy</li> </ol>	Uczniowie dojeżdżają też do szkół średnich w Radomiu, jednakże miasto nie prowadzi statystyk tych dojazdów.
<b>Właściwość sądowa</b>	Sąd Rejonowy w Koźlicach, Wydział Zamiejscowy w Zwoleniu Sąd Okręgowy w Radomiu Sąd Apelacyjny w Lublinie	
<b>Właściwość prokuratury</b>	Prokuratura Rejonowa w Zwoleniu Prokuratura Okręgowa w Radomiu Prokuratura Apelacyjna w Lublinie	
<b>Wydział Ksiąg Wieczystych</b>	Sąd Rejonowy w Koźlicach, Wydział Zamiejscowy z siedzibą w Pionkach	
<b>Poczta</b>	26-670 Pionki	
<b>Policja</b>	Pionki	
<b>Ośrodek zdrowia / Lekarz pierwszego kontaktu/Szpital</b>	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	
<b>Pogotowie Ratunkowe</b>	Radom	Pomoc ambulatoryjna w zakresie Nocnej i Świątecznej Opieki Zdrowotnej udzielana jest w miejscowościach Radom i Pionki. Stacjonowanie karetki w ramach wyczekiwania zespołów ratownictwa medycznego: Szpital w Pionkach.

**Źródło: Główny Urząd Statystyczny, opracowanie własne**

## 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; ich szczegółowe zestawienie znajduje się w Załączniku B):

- Krajowe – 0 przyst. – brak dróg krajowych
- Wojewódzkie – 4 przyst. – drogi nr 691, 787
- Powiatowe – 6 przyst.
- Gminne – 23 przyst.

Miasto Pionki posiada jedną, własną, miejską linię komunikacyjną. Jest to linia okrężna o długości 16 kilometrów, objeżdżająca miasto Pionki. Linia ta rozpoczyna się i kończy na dworcu kolejowym, zaś jej łączny czas przejazdu to 44 minuty. W ciągu dnia wykonywanych jest 6 kursów, w następujących godzinach: 5:40, 7:06, 9:41, 12:33, 13:20, 15:04. 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: [http://www.pionki.pl/content.php?sid=b5241a0fdac89f227e0011fa55139b23&cms\\_id=44&P\\_g=2](http://www.pionki.pl/content.php?sid=b5241a0fdac89f227e0011fa55139b23&cms_id=44&P_g=2). Na podstawie Uchwały Nr XXXII/238/2012 z dnia 28.12.2012 r. Rady Miasta Pionki, od dnia 31.01.2013 r. na terenie Miasta Pionki obowiązują następujące ceny za usługi przewozowe transportu zbiorowego:

- bilet jednorazowy normalny za przewóz jednej osoby - 2,00 zł.
- bilet jednorazowy ulgowy za przewóz jednej osoby - 1,00 zł.
- bilet imienny miesięczny normalny za przewóz jednej osoby – 46,00 zł.
- bilet imienny miesięczny ulgowy za przewóz jednej osoby – 23,00 zł.

(Sprzedaż biletów prowadzi kierowca autobusu.)

Przez miasto przejeżdżają ponadto następujące linie:

**Tabela 53. Kursy przewoźników autobusowych na terenie Miasta Pionki**

Organ wydający	Przewoźnik	Trasa	Uwagi
Burmistrz Miasta Pionki	Komunikacja miejska w Pionkach	Pionki	<b>Linia A</b>
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Zwoleń – Pionki – Warszawa	
Prezydent Miasta Radomia	PKS Kozienice	Pionki – Radom	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS Kozienice	Pionki- Kozienice- Góra Kalwaria - Warszawa	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS Kozienice	Kozienice – Pionki – Radom	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Zdzisław Nowakowski ZAN – BUS	Pionki – Warszawa	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Andrzej Bąk Transport Osobowy	Radom – Pionki – Kozienice	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Wiesław Śmietanka	Kozienice – Pionki – Radom	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Czesław Iwański P.H.U.	Zwoleń – Pionki	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Marcin Nowakowski Przedsiębiorstwo MKEKSPRESS	Pionki – Warszawa	
Prezydent Miasta Radomia	Wiesław Śmietanka	Pionki – Sokoły – Kolonka – Radom	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Bartosz Iwański	Zwoleń – Suskowola - Pionki	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS Kozienice	Kozienice – Brzoza – Przejazd – Pionki	

**Źródło: Opracowanie własne na podstawie zezwoleń oraz danych przewoźników**

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. Autobusy jeżdżące w kierunku Radomia

odbierają pasażerów Kolejom Mazowieckim, oferując podobny czas przejazdu za niższą cenę i dając możliwość dojazdu w różne miejsca Radomia.

Z kolei zmniejszenie roli Zwolenia w regionie spowodowało w ostatnich latach znaczne zmniejszenie wagi tego kierunku transportu publicznego. Zwolnień 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. W ciągu doby na linii tej wykonywanych jest 14 par kursów, w tym dwie pary kursów odbywają się wyłącznie na odcinku Radom – 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. Na stacji Pionki Zachodnie zatrzymują się również pociągi pośpieszne TLK – ich lista znajduje się w Tabeli 17.

### **D. Bieżąca obsługa potrzeb komunikacyjnych mieszkańców**

Z uwagi na dość zwartą zabudowę, miasto nie realizuje obowiązku dowożenia dzieci do szkół podstawowych i gimnazjów, wynikającego z Ustawy o systemie oświaty (Dz. U. 2004.256.2572, Art. 17). Miasto posiada dwa busy dowożące do szkół dzieci niepełnosprawne, pozostają one w zarządzie Miejskiego Zarządu Oświaty i Sportu (w szkołach funkcjonują dwa oddziały integracyjne).

### **E. Rozwój transportu i postulaty komunikacyjne**

Zdaniem władz miasta istotną byłaby zmiana tras busów kursujących na trasie Radom – Pionki – Kozienice w taki sposób, by wjeżdżały do miasta ulicą Radomską do stacji Pionki Zachodnie, a następnie Jana Pawła II do stacji Pionki i wyjeżdżałyby w kierunku Kozienic nowo wybudowaną drogą przez Augustów. Takie rozwiązanie pozwoliłoby na lepsze skomunikowanie mieszkańców wschodniej części miasta oraz zapewniło busom więcej pasażerów.

W układzie komunikacyjnym miasta Pionki można rozważyć podniesienie drogi przez Augustów do rangi drogi powiatowej lub wojewódzkiej. Patrząc na całość Powiatu Radomskiego, można rozważyć podniesienie rangi całego odcinka drogi powiatowej od miejscowości Podgóra poprzez Helenów, Czarną, miasto Pionki, wieś Augustów aż do drogi nr 737 Radom – Kozienice. W ten sposób powstałoby naturalne przedłużenie drogi 733: Zakrzew – Wolanów – Kowala – Skaryszew, mogące się stać dopełnieniem południowo-wschodniej „obwodnicy” Powiatu Radomskiego.

Zdaniem władz miasta pociągi Kolei Mazowieckich kursują zbyt rzadko w godzinach szczytu. Takie ułożenie rozkładu jazdy powoduje, że pasażerowie odbierani są kolei przez przewoźników autobusowych. Dobrym rozwiązaniem byłoby zastosowanie na tej trasie szynobusu, z uwagi na mniejsze koszty eksploatacji.

Zadania inwestycyjne powiatu radomskiego realizowane są w oparciu o następujące dokumenty: Plan Zrównoważonego Rozwoju Powiatu Radomskiego do 2020 r., Wieloletniej Prognozy Finansowej do 2016 r. – załącznik do uchwały Rady Powiatu Radomskiego Nr 267/XXIX/2013 z dnia 21 maja 2013 r.

## **F. Linie użyteczności Publicznej**

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

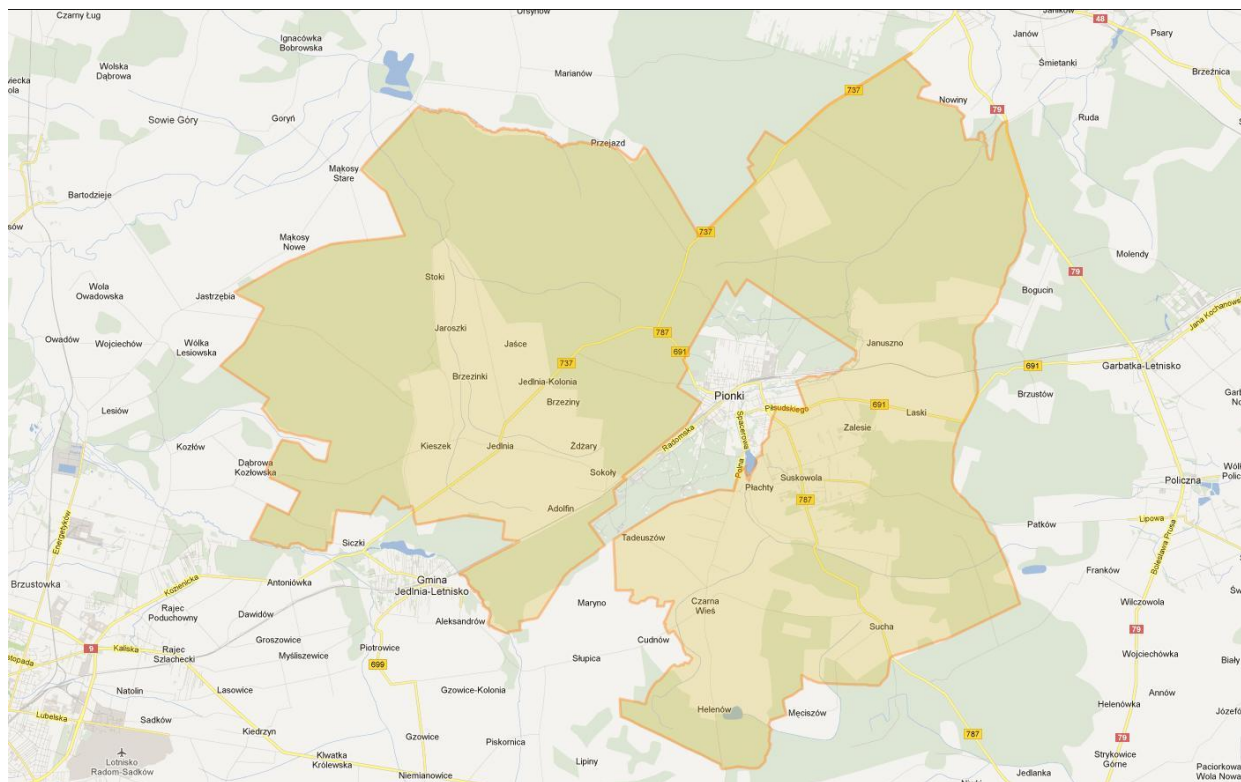
- Radom – Pionki – Kozienice
- Pionki – Zwoleń

## 2.4.8. Gmina Pionki

### A. Informacje ogólne

Poniższa mapa ukazuje położenie gminy na tle Powiatu Radomskiego.

Mapa 17. Gmina Pionki



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 Zagóźdzonka – lewobrzeżny dopływ Wisły oraz Leniwa – prawobrzeżny dopływ Radomki.

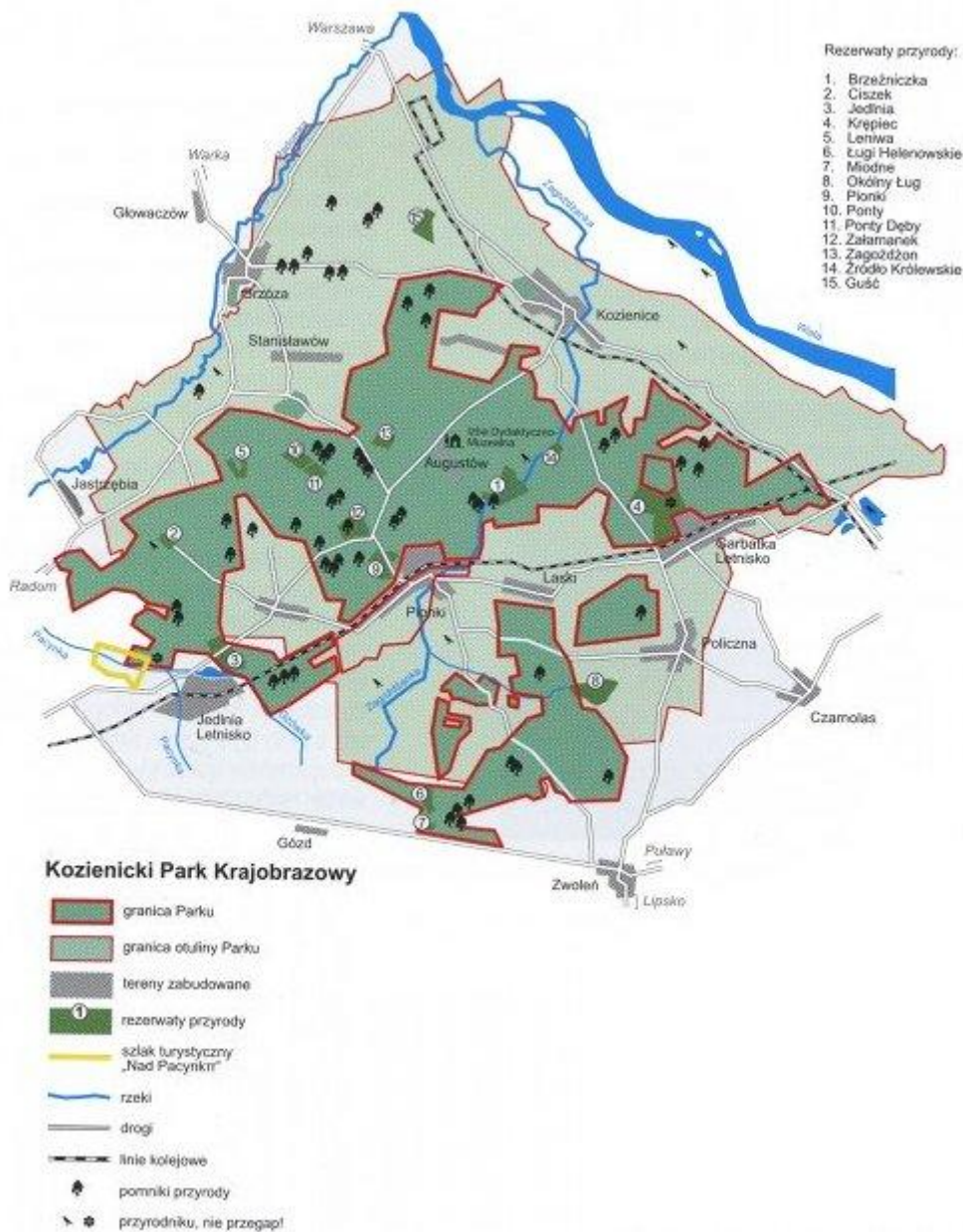
Tabela 54. Struktura obszarowa gminy Pionki

Wyszczególnienie	Powierzchnia ogólna	Użytki rolne		Lasy i grunty leśne		Pozostałe grunty	
		ha	%	ha	%	ha	%
<b>Gmina Pionki</b>	23 082	7 326	31,8	14 642	63,4	1 114	4,8
<b>Powiat Radomski</b>	152 975	90 678	59,3	37 163	24,3	25 134	26,4

Źródło: Urząd Gminy w Pionkach

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

Mapa 18. Kozienicki Park Krajobrazowy



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. 44 osoby/km<sup>2</sup> – który jest jednocześnie najniższy w powiecie, a co więcej znacznie odbiega od średniej, tak powiatowej (99 osób/km<sup>2</sup>), jak i wojewódzkiej (149 osoby/km<sup>2</sup>).

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 2013 obszar badanej jednostki administracyjnej zamieszkuje 10072 osób. W porównaniu do lat ubiegłych można zauważyć delikatny wzrost 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 55. Struktura demograficzna gminy Pionki w latach 2010-2013**

Rok	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety	W wieku:		
				przedprodukcyjnym	produkcyjnym	poprodukcyjnym
2010	9854	4967	4887	2204	6101	1549
2011	10016	5017	4999	2153	6277	1586
2012	10075	5051	5024	2122	6356	1597
2013	10072	5049	5023	2062	6389	1621

Źródło: Główny Urząd Statystyczny

**Tabela 56. Ruch naturalny ludności w 2013 r. na tle powiatu**

Wyszczególnienie	Urodzenia żywe	Zgony	Przyrost naturalny	Saldo migracji ogółem
Gmina Pionki	92	122	-30	48

Źródło: Główny Urząd Statystyczny

Poniższa tabela przedstawia wybrane przedsiębiorstwa mające siedzibę na terenie gminy.

**Tabela 57. Wybrane zakłady pracy w gminie Pionki**

Nazwa, rodzaj działalności
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)

Gmina Pionki otacza miasto Pionki i w części infrastruktury komunikacyjnej korzysta z zasobów miasta.

W tabeli podsumowano cechy geograficzne i komunikacyjne gminy.

Tabela 58. Charakterystyka gminy Pionki

Siedziba władz gminy:	Pionki		
		% powiatu / w powiecie	% województwa / w województwie
Powierzchnia (ha)	23 082	15,0 %	0,65 %
Ludność	10 072	6,7 %	0,19 %
Gęstość zaludnienia	44 os/km <sup>2</sup>	99os/km <sup>2</sup>	149 os/km <sup>2</sup>

Drogi	Powiatowe	Gminne
Długość (km)	44,8	107

Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w 2014 r.
516

Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy	Miejscowość	Uwagi
Przedszkola	BRAK	
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. PZS w Jedlni w jego skład wchodzi PSP i PG 7. PZS w Suskowi w jego skład wchodzi PSP i PG	
Szkoły średnie (licea, technika), placówki inne	Pionki	
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	NZOZ Ośrodek Zdrowia w Czarnej Przychodnia Centrum w Poświętnem NZOZ Ośrodek Zdrowia w Suskowi Gmina Pionki objęta jest zasięgiem działania ZOZ w Pionkach.	
Pogotowie Ratunkowe	Radom	Pomoc ambulatoryjna w zakresie Nocnej i Świątecznej Opieki Zdrowotnej udzielana jest w miejscowościach Radom i Pionki.

Źródło: Główny Urząd Statystyczny, opracowanie własne

## 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 57 przystanków; ich szczegółowe zestawienie znajduje się w Załączniku B):

- Krajowe – 0 przyst. – brak dróg krajowych
- Wojewódzkie – 32 przyst. – drogi nr 691, 737, 787
- Powiatowe – 25 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 sołectkiego. Na terenie gminy kursują następujące autobusy:

**Tabela 59. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Pionki**

Organ wydający	Przewoźnik	Trasa	Uwagi
Prezydent Miasta Radomia	PKS Kozienice	Pionki – Radom	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS Kozienice	Kozienice – Pionki – Radom	
Prezydent Miasta Radomia	Wiesław Śmietanka	Pionki – Sokoly – Kolonka – Radom	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Andrzej Bąk Transport Osobowy	Radom – Pionki – Kozienice	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Czesław Iwański P.H.U.	Zwoleń – Pionki	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Bartosz Iwański	Zwoleń – Suskowola - Pionki	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Wiesław Śmietanka	Kozienice – Pionki – Radom	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Zdzisław Nowakowski ZAN – BUS	Pionki – Warszawa	
Wójt Gminy Pionki	PKS Kozienice	Mireń - Suskowola	Linia szkolna
Wójt Gminy Pionki	PKS Kozienice	Krasna Dąbrowa - Suskowola	Linia szkolna
Wójt Gminy Pionki	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Jedlnia Szkoła – Augustów – Brzeziny – Jedlnia Szkoła	Linia szkolna
Wójt Gminy Pionki	PKS Kozienice	Helenów – Suskowola	Linia szkolna
Wójt Gminy Pionki	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Jedlnia Szkoła – Adolfin – Jedlnia Szkoła	Linia szkolna

**Źródło: Opracowanie własne na podstawie zezwoleń oraz danych przewoźników**

## 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. W ciągu doby na linii tej wykonywanych jest 14 par kursów, w tym dwie pary kursów odbywają się wyłącznie na odcinku Radom – Pionki. Jedynym przewoźnikiem są tu Koleje Mazowieckie. Linią tą dojeżdża z terenu gminy wiele osób do pracy w Radomiu.

## D. Bieżąca obsługa potrzeb komunikacyjnych mieszkańców

Na terenie gminy znajduje się 5 szkół podstawowych oraz 2 zespoły: szkoła podstawowa i gimnazjum; w szkołach uczy się łącznie 1200 dzieci. W ramach realizacji obowiązku wynikającego z Ustawy

o systemie oświaty (Dz. U. 2004.256.2572, Art. 17) dowożonych jest codziennie ok. 325 dzieci; dzieci, które nie podlegają pod obowiązek dowożenia muszą kupować w tych autobusach bilety. Dowóz realizowany przez przewoźników PKS Kozienice oraz PKS w Radomiu. Gmina nie posiada żadnych własnych gimbusów. Dzieci niepełnosprawne dowożone są do Radomia na koszt gminy.

#### **E. Rozwój transportu i postulaty komunikacyjne**

Zdaniem władz gminy istotne byłoby uporządkowanie podległości terytorialnej m.in. sądowej i prokuratury zgodnie z przynależnością terytorialną – po to, by mieszkańcy mieli ułatwiony dojazd do istotnych miejsc użyteczności publicznej.

Jak wynika z analizy budżetu gminy, na remonty nawierzchni dróg planowane jest nieco ponad 600 tysięcy złotych. Za te pieniądze zostaną wykonane kilkusetmetrowe odcinki w Suskowioli oraz droga Tadeuszów-Czarna. Kolejnych prawie 300 tysięcy złotych ma zostać wydane na przygotowanie dokumentacji. Chodzi tutaj o drogi w Zalesiu, Poświętnem, Suchej i Czarnej.

Zadania inwestycyjne powiatu radomskiego realizowane są w oparciu o następujące dokumenty: Plan Zrównoważonego Rozwoju Powiatu Radomskiego do 2020 r., Wieloletniej Prognozy Finansowej do 2016 r. – załącznik do uchwały Rady Powiatu Radomskiego Nr 267/XXIX/2013 z dnia 21 maja 2013 r.

#### **F. 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

## 2.4.9. Gmina Przytyk

### A. Informacje ogólne

Poniższa mapa ukazuje położenie gminy na tle Powiatu Radomskiego.

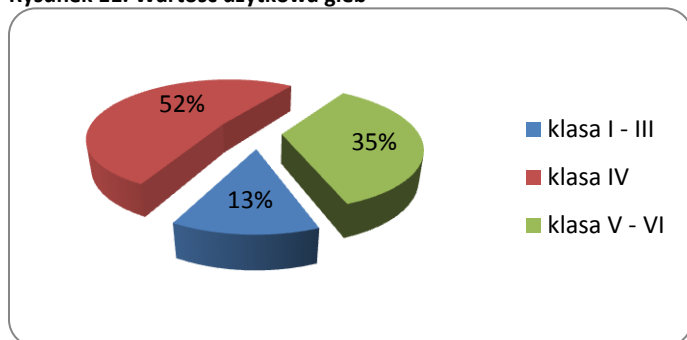
Mapa 19. Gmina Przytyk



Gmina Przytyk to gmina wiejska zlokalizowana w zachodniej części Powiatu Radomskiego, zajmująca powierzchnię 134 km<sup>2</sup>. 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 południowego-zachodu na północny-wschód. Rzeźba tego terenu jest płaska. Najniższy 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.

Rysunek 11. Wartość użytkowa gleb



Źródło: Urząd Gminy Przytyk, 2012

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.

**Tabela 60. Parametry zbiornika wodnego w Domaniewie**

Zbiornik Domaniew	
Powierzchnia	500 ha
Długość	7 km
Szerokość	1,2 km
Pojemność	11,5 mln m <sup>3</sup>

**Źródło: Urząd Gminy Przytyk, 2013**

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 wzrost liczby mieszkańców. Gmina Przytyk odnotowała ujemny przyrost naturalny, który w 2013 roku wyniósł – 0,7. Liczba kobiet i mężczyzn jest właściwie wyrównana, współczynnik feminizacji wynosi 99.

**Tabela 61. Ludność wg płci**

	2010	2011	2012	2013
<b>Ogółem</b>	7 103	7 240	7 325	7 313
<b>Mężczyźni</b>	3 500	3 585	3 698	3 683
<b>Kobiety</b>	3 603	3 655	3 627	3 630

**Źródło: Główny Urząd Statystyczny**

Niepokojący jest 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 czy powiatu.

**Tabela 62. Udział ludności wg ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem**

Ludność w wieku:	Gmina	Powiat
<b>przedprodukcyjnym</b>	22,8	21,1
<b>produkcyjnym</b>	62,2	63,7
<b>poprodukcyjnym</b>	15,0	15,2

**Źródło: Główny Urząd Statystyczny, 2013**

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).



Poniższa tabela przedstawia wybrane przedsiębiorstwa mające siedzibę na terenie gminy.

**Tabela 63. Wybrane zakłady pracy w gminie Przytyk**

Nazwa, rodzaj działalności
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 64. Charakterystyka gminy Przytyk**

Siedziba władz gminy:	Przytyk		
		<b>% powiatu / w powiecie</b>	<b>% województwa / w województwie</b>
<b>Powierzchnia (ha)</b>	13 437	8,8 %	0,38 %
<b>Ludność</b>	7 313	4,8 %	0,14 %
<b>Gęstość zaludnienia</b>	54 os/km <sup>2</sup>	99 os/km <sup>2</sup>	149 os/km <sup>2</sup>
<b>Drogi</b>	<b>Powiatowe</b>	<b>Gminne</b>	
<b>Długość (km)</b>	56,8	85,35	
<b>Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w 2014 r.</b>			
<b>392</b>			

Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy	Miejscowość	Uwagi
<b>Przedszkola</b>	Publiczne Przedszkole w Przytyku	
<b>Szkoły podstawowe i gimnazja</b>	1. PSP w Przytyku 2. PSP we Wrzósie 3. PSP we Wrzeszczowie 4. PG w Przytyku	
<b>Szkoły średnie (licea, technika), placówki inne</b>	Uczniowie dojeżdżają do szkół średnich w Radomiu.	W Przytyku istniał do roku 2008 Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych: 1. LO w Przytyku 2. Szkoła Policealna dla Dorosłych w Przytyku 3. Technikum Uzupełniające w Przytyku
<b>Właściwość sądowa</b>	Sąd Rejonowy w Radomiu Sąd Okręgowy w Radomiu Sąd Apelacyjny w Lublinie	
<b>Właściwość prokuratury</b>	Prokuratura Rejonowa w Radomiu Prokuratura Okręgowa w Radomiu Prokuratura Apelacyjna w Lublinie	
<b>Wydział Ksiąg Wieczystych</b>	Sąd Rejonowy w Radomiu	
<b>Poczta</b>	26-650 Przytyk	

<b>Policja</b>	Zakrzew, Przytyk	Posterunek w Przytyku został zlikwidowany z dniem 15.12.2012 r., jednakże w Przytyku nadal funkcjonuje – w formie filii komisariatu w Zakrzewie.
<b>Ośrodek zdrowia / Lekarz pierwszego kontaktu</b>	SPZOZ: Przytyk ,Wrzeszczów	
<b>Pogotowie Ratunkowe</b>	Radom	Pomoc ambulatoryjna w zakresie Nocnej i Świątecznej Opieki Zdrowotnej udzielana jest w miejscowościach Radom i Pionki. Stacjonowanie karetki w ramach wyczekiwania zespołów ratownictwa medycznego: Zakrzew

**Źródło:** Główny Urząd Statystyczny, opracowanie własne

## 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 78 przystanków; ich szczegółowe zestawienie znajduje się w Załączniku B):

- Krajowe – 0 przyst. – brak dróg krajowych
- Wojewódzkie – 27 przyst. – drogi nr 732, 740
- Powiatowe – 49 przyst.
- Gminne – 2 przyst.

Gmina nie pobiera obecnie od przewoźników opłat za korzystanie z przystanków. Na terenie gminy kursują następujące autobusy:

**Tabela 65. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Przytyk**

Organ wydający	Przewoźnik	Trasa	Uwagi
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Józef Kądziela Usługi Transportowe	Potworów – Przytyk – Radom	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS Grójec	Radom – Przytyk – Białobrzegi	
Prezydent Miasta Radomia	Rafał Kędziński	Radom – Zakrzew – Przytyk	Linia R
Prezydent Miasta Radomia	Walkiewicz Janusz	Przytyk – Zakrzew – Radom	Linia Pw
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS Grójec	Radom – Przytyk – Warszawa	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS Grójec	Stara Błotnica – Kaszewska Wola - Stara Błotnica	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Przytyk – Łódź	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Przytyk – Radzanów	
Wójt Gminy Przytyk	Rafał Kędziński	Przytyk – Ostrołęka	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Józef Kądziela Usługi Transportowe	Przysucha – Przytyk – Radom	
Starosta Radomski	Walkiewicz Janusz	Wolanów – Jaszowice – Gołędzin - Krzyszkowice – Wolanów	Linia W
Wójt Gminy Przytyk	Walkiewicz Janusz	Sukowska Wola - Przytyk	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Józef Kądziela Usługi Transportowe	Przysucha – Wieniawa – Radom	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Józef Kądziela Usługi Transportowe	Jankowice – Przytyk – Radom	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Przytyk – Mogielnica	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Przytyk – Białobrzegi	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Józef Kądziela Usługi Transportowe	Przysucha – Radom przez Dęba, Żerdź, Przytyk	

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie zezwoleń oraz danych przewoźników

### **C. Infrastruktura kolejowa**

Przez teren gminy nie przechodzi żadna linia kolejowa.

### **D. Bieżąca obsługa potrzeb komunikacyjnych mieszkańców**

Na terenie gminy znajduje się 3 budynki szkół podstawowych i 1 gimnazjum. W ramach realizacji obowiązku wynikającego z Ustawy o systemie oświaty (Dz. U. 2004.256.2572, Art. 17) dowożonych jest codziennie ok. 400 dzieci. Jeżdżą tutaj 4 autobusy, wybrane w przetargu. Dzieci niepełnosprawne dowożone są do Radomia na koszt gminy przez rodziców.

### **E. Rozwój transportu i postulaty komunikacyjne**

W granicach administracyjnych gminy Przytyk w 2013 roku planowanych jest kilka projektów inwestycyjnych dotyczących komunikacji drogowej:

#### **1. Kaszewska Wola – Kadłubska Wola**

Jedną z inwestycji drogowych, jaką zaplanowała Rada Gminy w Przytyku, jest przebudowa drogi gminnej Kaszewska Wola - Kadłubska Wola. Dzięki temu poprawi się dojazd dla mieszkańców obu tych miejscowości. Długość drogi przeznaczonej do przebudowy wynosi 480 metrów. Będzie tam położona nawierzchnia jezdni z betonu asfaltowego o szerokości jezdni pięć metrów. Ponadto zostanie zbudowana nawierzchnia poboczy i zjazdów z kruszywa. Obustronne pobocza będą miały szerokość 0,75 metra. W inwestycji zaplanowano budowę rowów przydrożnych po obu stronach, będą też dwa przepusty rurowe pod drogą i sześć przepustów rurowych pod zjazdami.

Wymienione inwestycja to modernizacja i budowa drogi gminnej o znaczeniu lokalnym, której zadaniem jest poprawienie warunków komunikacji drogowej w terenach wiejskich oraz zwiększenie przejezdności ulic i dróg. Efektem tego jest poprawa stopnia integracji lokalnej sieci transportowej i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działanie gminy Przytyk ma na celu wzmocnienie otoczenia rolnictwa i stworzenia warunków do rozwoju przemysłu rolno-spożywczego i nowoczesnej produkcji rolnej. Do osiągnięcia tego celu niezbędne jest stworzenie warunków do rozwoju przedsiębiorczości z wykorzystaniem kapitału lokalnego i zewnętrznego. Można to osiągnąć m.in. właśnie poprzez poprawę stanu dróg i połączeń komunikacyjnych.

Istnieje kilka wsi, do których nie dociera żadna komunikacja publiczna – są to np. Jabłonna czy Młódnica; jednakże liczba osób podróżujących stamtąd jest tak niewielka, że uruchamianie nowej linii komunikacyjnej nie miałoby sensu.

Zadania inwestycyjne powiatu radomskiego realizowane są w oparciu o następujące dokumenty: Plan Zrównoważonego Rozwoju Powiatu Radomskiego do 2020 r., Wieloletniej Prognozy Finansowej do 2016 r. – załącznik do uchwały Rady Powiatu Radomskiego Nr 267/XXIX/2013 z dnia 21 maja 2013 r.

### **F. Linie użyteczności publicznej**

Jako linie użyteczności publicznej władze gminy wskazują sieć istniejących połączeń:

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

## 2.4.10. Gmina Skaryszew

### A. Informacje ogólne

Poniższa mapa ukazuje położenie gminy na tle Powiatu Radomskiego.

Mapa 20. Gmina Skaryszew



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 Łżanki 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 „Łża – 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 km<sup>2</sup>, 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.

Rysunek 12. Struktura obszarowa gminy Skaryszew



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 2012 roku liczba mieszkańców gminy wynosi ponad 14 tysięcy, co sprawia, że jest ona jedną z najbardziej zaludnionych w powiecie. Jedynie gmina miejska Pionki (19 382 osób) i gmina miejsko-wiejska Iłża (15 286 osób) przewyższają Skaryszew poziomem zaludnienia.

Tabela 66. Struktura demograficzna gminy Skaryszew w latach 2010 - 2013

Rok	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety	W wieku:		
				przedprodukcyjnym	produkcyjnym	poprodukcyjnym
2010	13853	6874	6979	3343	8743	1767
2011	14010	6953	7057	3357	8868	1785
2012	14108	7015	7093	3329	8947	1832
2013	14251	7083	7168	3309	9056	1886

Źródło: Główny Urząd Statystyczny

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 67. Ruch naturalny ludności w 2013 r.

Wyszczególnienie	Urodzenia żywe	Zgony	Przyrost naturalny	Saldo migracji ogółem
Gmina Skaryszew	170	126	44	72

Źródło: Główny Urząd Statystyczny

Poniższa tabela przedstawia wybrane przedsiębiorstwa mające siedzibę na terenie gminy.

Tabela 68. Wybrane zakłady pracy w gminie Skaryszew

Nazwa, rodzaj działalności
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 Wyrobów Chemicznych " MAXPRO" (Skaryszew)
"POL TRANS" Przedsiębiorstwo Transportowe Jadwiga Gruszczyńska (Skaryszew)

W tabeli podsumowano cechy geograficzne i komunikacyjne gminy.

Tabela 69. Charakterystyka gminy Skaryszew

Siedziba władz gminy:	Skaryszew		
		% powiatu / w powiecie	% województwa / w województwie
Powierzchnia (ha)	17 127	11,2 %	0,48 %
Ludność	14 251	9,4 %	0,26 %
Gęstość zaludnienia	83 os/km <sup>2</sup>	99 os/km <sup>2</sup>	149 os/km <sup>2</sup>
Drogi	Powiatowe	Gminne	
Długość (km)	59,7 7 ulic: 12	95,64	
Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w 2014 r.			
854			

Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy	Miejscowość	Uwagi
<b>Przedszkola</b>	Samorządowe Przedszkole w Skaryszewie	
<b>Szkoły podstawowe i gimnazja</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. PSP w Skaryszewie</li> <li>2. PSP w Odechowie</li> <li>3. PSP w Chomentowie Puszczy</li> <li>4. PSP w Makowie</li> <li>5. PSP w Makowcu</li> <li>6. PSP w Dzierzkówku Starym</li> <li>7. PSP w Sołtykowie</li> <li>8. PSP w Modrzejowicach</li> <li>9. PSP w Wólce Twarogowej</li> <li>10. PG w Skaryszewie</li> <li>11. PG w Makowcu</li> </ol>	
<b>Szkoły średnie (licea, technika), placówki inne</b>	Uczniowie dojeżdżają także do szkół w Radomiu.	
<b>Właściwość sądowa</b>	Sąd Rejonowy w Radomiu Sąd Okręgowy w Radomiu Sąd Apelacyjny w Lublinie	
<b>Właściwość prokuratury</b>	Prokuratura Rejonowa w Radomiu Prokuratura Okręgowa w Radomiu Prokuratura Apelacyjna w Lublinie	
<b>Wydział Ksiąg Wieczystych</b>	Sąd Rejonowy w Radomiu	
<b>Poczta</b>	26-640 Skaryszew	
<b>Policja</b>	Skaryszew	Komisariat Policji w Skaryszewie
<b>Ośrodek zdrowia / Lekarz pierwszego kontaktu</b>	SPZOZ: Skaryszew ,Odechów, Maków	
<b>Pogotowie Ratunkowe</b>	Radom	Pomoc ambulatoryjna w zakresie Nocnej i Świątecznej Opieki Zdrowotnej udzielana jest w miejscowościach Radom i Pionki. Stacjonowanie Karetki pogotowia w ramach wyczekiwania zespołów ratownictwa medycznego: Skaryszew.

**Źródło: Główny Urząd Statystyczny, opracowanie własne**

## 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 132 przystanków; ich szczegółowe zestawienie znajduje się w Załączniku B):

- Krajowe – 22 przyst. – droga nr 9 (Radom – Rzeszów)
- Wojewódzkie – 18 przyst. – droga nr 733
- Powiatowe – 72 przyst.
- Gminne – 20 przyst.

Rada Miejska w Skaryszewie podjęła Uchwałę Nr XXIX/292/2013 z dnia 26.06.2013r. 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 70. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Skaryszew**

Organ wydający	Przewoźnik	Trasa	Uwagi
Prezydent Miasta Radomia	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Skaryszew – Huta Skaryszewska – Anielin – Kajetanów	
Prezydent Miasta Radomia	Dariusz Szymkiewicz	Iłża – Skaryszew – Radom	
Prezydent Miasta Radomia	MPK Radom	Radom – Janów – Małęczyn Stary – Małęczyn Nowy	<b>Linia 24</b>
Marszałek Województwa Świętokrzyskiego	PKS Ostrowiec Świętokrzyski	Ostrowiec Świętokrzyski – Iłża - Skaryszew – Warszawa	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Makowiec – Maków – Zwolen	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Odechów – Kazanów – Ciepiałów	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Skaryszew – Kazanów – Wielgie – Ciepiałów	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Maków – Tczów	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Skaryszew - Kazanów	
Prezydent Miasta Radomia	MPK Radom	Józefów/Szpital – Malczew/ Zenonów	<b>Linia 23</b>
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Przemysław Kułaga „Agałq”	Radom- Skaryszew – Kazanów – Zwolen	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS Stalowa Wola	Stalowa Wola – Opatów – Iłża – Skaryszew – Radom – Warszawa	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS Ostrowiec Świętokrzyski	Sienno – Iłża – Skaryszew – Radom	
Marszałek Województwa Świętokrzyskiego	PKS Ostrowiec Świętokrzyski	Radom – Skaryszew – Iłża – Ostrowiec Świętokrzyski	
Prezydent Miasta Radomia	MPK Radom	Radom – Makowiec	<b>Linia 15</b>
Prezydent Miasta Radomia	Beata Chełmińska-Piekarnia	Radom - Skaryszew - Iłża	
Burmistrz Miasta i Gminy Skaryszew	Beata Chełmińska-Piekarnia	Chomentów Szczygieł – Skaryszew	Pierwsza z tych linii jest linią wahadłową. Przewozy na tych liniach są ze sobą skomunikowane (pasażerów obejmuje jeden, wspólny bilet). Gmina Skaryszew dopłaca przewoźnikowi, działając na korzyść mieszkańców gminy
Prezydent Miasta Radomia	Beata Chełmińska-Piekarnia	Skaryszew – Radom przez Makowiec	
Prezydent Miasta Radomia	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Skaryszew – Iłża	
Prezydent Miasta Radomia	Dariusz Szymkiewicz	Iłża – Antoniów – Wielgie	
Burmistrz Miasta i Gminy Skaryszew	Beata Chełmińska-Piekarnia	Podsuliszka - Skaryszew	
Burmistrz Miasta i Gminy Skaryszew	Beata Chełmińska-Piekarnia	Miasteczko – Skaryszew	
Burmistrz Miasta i Gminy Skaryszew	Beata Chełmińska-Piekarnia	Kłonowiec Kurek – Makowiec	
Burmistrz Miasta i Gminy Skaryszew	Beata Chełmińska-Piekarnia	Wymysłów – Skaryszew	
Burmistrz Miasta i Gminy Skaryszew	Beata Chełmińska-Piekarnia	Huta Skaryszewska – Skaryszew	
Burmistrz Miasta i Gminy Skaryszew	Beata Chełmińska-Piekarnia	Gębarzów Kolonia – Skaryszew	
Burmistrz Miasta i Gminy Skaryszew	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Skaryszew – Chomentów Puszc	

**Źródło: Opracowanie własne na podstawie zezwoleń oraz danych przewoźników**

W celu współfinansowania wjazdu autobusów radomskiej komunikacji miejskiej na teren Gminy zostało podpisane w dn. 11 lutego 2008 r. *Porozumienie w sprawie powierzenia Gminie Miasta Radomia zadania polegającego na*

organizacji przewozów w komunikacji miejskiej na liniach komunikacyjnych nr 23 i nr 24 w granicach administracyjnych Miasta i Gminy Skaryszew. Porozumienie to zostało następnie rozszerzone o linię nr 15. W cyklach półrocznych podpisywane są aneksy do tego porozumienia, zawierające aktualne stawki dopłat.

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. Bieżąca obsługa potrzeb komunikacyjnych mieszkańców**

Na terenie gminy znajduje się 9 budynków szkół podstawowych i 2 budynki gimnazjów. W ramach realizacji obowiązku wynikającego z Ustawy o systemie oświaty (Dz. U. 2004.256.2572, Art. 17) dowożonych jest codziennie przez PKS w Radomiu ok. 550 dzieci. Dzieci niepełnosprawne dowożone są szkół do Radomia oraz do klas integracyjnych działających w niektórych szkołach na terenie gminy dwoma busami, będącymi własnością gminy.

### **E. Rozwój transportu i postulaty komunikacyjne**

Gmina Skaryszew jest członkiem Związku Gmin „Podradomska Komunikacja Samochodowa”, co ma duże znaczenie dla przyszłego rozwoju transportu na terenie gminy.

W długim okresie czasu planowana jest budowa obwodnicy Skaryszewa w ciągu drogi krajowej nr 9; będzie ona prawdopodobnie realizowana nie wcześniej niż południowa obwodnica Radomia w ciągu drogi krajowej nr 12. Pomiędzy Radomiem i Skaryszewem powstanie węzeł obu tych dróg; realizacja obu tych projektów nie jest jednakże konkretnie umiejscowiona w czasie.

Na terenie gminy istnieje kilka miejscowości, które nie są obsługiwane przez komunikację publiczną. Są to ok.: Tomaszów, Podsuliszka, Anielin, Odechowiec.

Zadania inwestycyjne powiatu radomskiego realizowane są w oparciu o następujące dokumenty: Plan Zrównoważonego Rozwoju Powiatu Radomskiego do 2020 r., Wieloletniej Prognozy Finansowej do 2016 r. – załącznik do uchwały Rady Powiatu Radomskiego Nr 267/XXIX/2013 z dnia 21 maja 2013 r.

### **F. Linie użyteczności Publicznej**

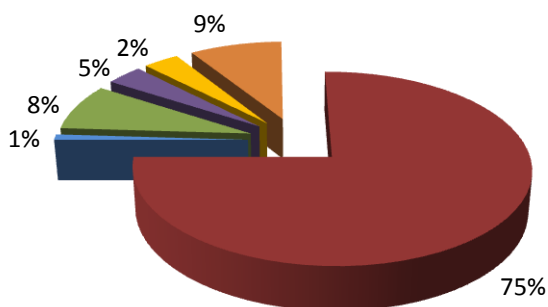
Jako linie użyteczności publicznej władze gminy wskazują następującą sieć dróg:

- 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)



Rysunek 13. Struktura użytkowania gruntów



■ brunty orne ■ sady ■ łąki ■ pastwiska ■ lasy ■ pozostałe grunty i nieużytki

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.

Tabela 71. Udział lasów w ogólnej powierzchni

2010 rok	Lesistość w %	
	gmina	powiat
	4,6	26,6

Źródło: GUS

Gmina Wierzbica odznacza się najniższą lesistością w skali powiatu i województwa. W 2005 roku wynosiła ona 2,3%, natomiast w 2010 roku mimo dwukrotnego wzrostu pozostawała na poziomie 4,6%. Powierzchnie zielone w zdecydowanej większości zajęte są pod grunty orne, dlatego też ważnym elementem szaty roślinnej są zadrzewienia i zakrzewienia łąkowe. 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 2013 roku liczba ludzi zamieszkujących gminę Wierzbica wynosiła 10059 osób, spośród których 5126 stanowili mężczyźni a 4933 to kobiety. Na 100 mężczyzn przypada 96 kobiet. W strukturze demograficznej gminy zdecydowanie przeważa ludność w wieku produkcyjnym (64,0%). Ludności w wieku przedprodukcyjnym jest 3 razy mniej (20,2%). Najmniej liczna jest grupa w wieku poprodukcyjnym (15,7%).

Tabela 1a. Migracje i ruch naturalny w Gminie Wierzbica w 2013 roku.

Saldo migracji		Przyrost naturalny	
zameldowania	wymeldowania	urodzenia	zgoni (na 1000 ludności)
80	108	9,9	11,4
-28		-1,5	

Źródło: Główny Urząd Statystyczny

Z analizy tabeli wynika, że Gmina Wierzbica charakteryzuje się ujemnym saldem migracji – w przeciwieństwie do powiatu, gdzie saldo to wynosi 133 osób. Natomiast przyrost naturalny na analizowanym obszarze przybiera wartość ujemną – (-1,6).

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.

Poniższa tabela przedstawia wybrane przedsiębiorstwa mające siedzibę na terenie gminy.

**Tabela 72. Wybrane zakłady pracy w gminie Wierzbica**

Nazwa, rodzaj działalności
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 Wyrobów Pokryciowych (Wierzbica)
REMUR – TRANS sp. z o.o. – usługi dźwigowe i transportowe (Wierzbica)
„RAFIZ” Strygner i Dyczkowsky 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 73. Charakterystyka gminy Wierzbica**

Siedziba władz gminy:	Wierzbica		
		% powiatu / w powiecie	% województwa / w województwie
Powierzchnia (ha)	9 410	6,2 %	0,26 %
Ludność	10 059	6,6 %	0,19 %
Gęstość zaludnienia	107 os/km <sup>2</sup>	99 os/km <sup>2</sup>	149 os/km <sup>2</sup>
Drogi	Powiatowe	Gminne	
Długość (km)	41,6	101,626	
Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w 2012 r.			
440			
Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy	Miejscowość		Uwagi
Przedszkola	1. Gminne Przedszkole Publiczne w Wierzbicy 2. Gminne Przedszkole Publiczne w Łączanach 3. Gminne Przedszkole Publiczne w Polanach 4. Gminne Przedszkole Publiczne w Zalesicach, oddział zamiejscowy w Dąbrówce Warszawskiej 5. Gminne Przedszkole Publiczne w Rudzie Wielkiej		
Szkoły podstawowe i gimnazja	1. PSP w Wierzbicy 2. PSP w Dąbrówce Warszawskiej		

Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy	Miejscowość	Uwagi
	3. PSP w Polanach 4. PSP w Zalesicach 5. PSP w Łączanach 6. PG w Wierzbicy 7. Zespół Szkół w Rudzie Wielkiej wchodzi: PSP i PG	
<b>Szkoły średnie (licea, technika), placówki inne</b>	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.	
<b>Właściwość sądowa</b>	Sąd Rejonowy w Przysusze Sąd Okręgowy w Radomiu Sąd Apelacyjny w Lublinie	
<b>Właściwość prokuratury</b>	Ośrodek Zamiejskowy Prokuratury Rejonowej w Przysusze, z siedzibą w Szydłowcu Prokuratura Okręgowa w Radomiu Prokuratura Apelacyjna w Lublinie	
<b>Wydział Ksiąg Wieczystych</b>	Sąd Rejonowy w Szydłowcu	
<b>Poczta</b>	26-680 Wierzbica	
<b>Policja</b>	Wierzbica	
<b>Ośrodek zdrowia / Lekarz pierwszego kontaktu</b>	SPZOZ: Wierzbica, Ruda Wielka, Łączany	
<b>Pogotowie Ratunkowe</b>	Radom	Pomoc ambulatoryjna w zakresie Nocnej i Świątecznej Opieki Zdrowotnej udzielana jest w miejscowościach Radom i Pionki. Stacjonowanie karetki pogotowia w ramach wyczekiwania zespołów ratownictwa medycznego: Wierzbica.

Źródło: Główny Urząd Statystyczny, opracowanie własne

## 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; ich szczegółowe zestawienie znajduje się w Załączniku B):

- Krajowe – 0 przyst. – brak dróg krajowych
- Wojewódzkie – 22 przyst. – drogi nr 727, 744
- Powiatowe – 38 przyst.
- Gminne – 14 przyst.

Rada Gminy w Wierzbicy podjęła Uchwałę XXXII/239/2013 z dnia 9 maja 2013r. 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 74. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Wierzbica**

Organ wydający	Przewoźnik	Trasa	Uwagi
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Kacperek Krzysztof	Szydłowiec – Wierzbica	
Prezydent Miasta Radomia	Beata Chełmińska- Piekarnia	Wierzbica – Parznice – Radom	
Prezydent Miasta Radomia	Beata Chełmińska- Piekarnia	Wierzbica – Kowala – Radom	
Prezydent Miasta Radomia	Marcin Jarząbek	Radom – Parznice – Wierzbica	
Prezydent Miasta Radomia	Beata Chełmińska- Piekarnia	Radom– Łęczany – Podsuliszka	
Marszałek Województwa Świętokrzyskiego	PKS Starachowice	Starachowice – Wierzbica – Warszawa	
Wójt Gminy Wierzbica	Marcin Jarząbek	Wierzbica – Łęczany – Podgórci – Polany – Wierzbica	
Wójt Gminy Wierzbica	Marcin Jarząbek	Wierzbica – Rzeczków III – Wierzbica	
Wójt Gminy Wierzbica	Marcin Jarząbek	Wierzbica –Wierzbica Jodłowa – Ługi – Wierzbica	
Wójt Gminy Wierzbica	Marcin Jarząbek	Wierzbica –Resztówka III – Łęczany Szkoła – Zalesice Szkoła	
Wójt Gminy Wierzbica	Marcin Jarząbek	Zalesice – Dąbrówka Warszawska – Wierzbica Osiedle – Zalesice – Łęczany	
Wójt Gminy Wierzbica	Beata Chełmińska- Piekarnia	Wierzbica –Rzeczków – Błędów - Stanisławów – Ruda Wielka – Górka Skaryszewska – Wierzbica	
Wójt Gminy Wierzbica	Beata Chełmińska- Piekarnia	Wierzbica - Suliszka – Łęczany – Podgórci – Pomorzany – Polany – wymysłów - Zalesice – Wierzbica	
Wójt Gminy Wierzbica	Beata Chełmińska- Piekarnia	Dąbrówka Warszawska – Zalesice – Pomorzany – Rzeczków Polany – Leśna – Ługi – Wierzbica	

**Źródło: Opracowanie własne na podstawie zezwoleń oraz danych przewoźników**

### 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 raczej znaczenie lokalne.

### D. Bieżąca obsługa potrzeb komunikacyjnych mieszkańców

Na terenie gminy znajduje się 5 budynków szkół podstawowych, budynek gimnazjum oraz budynek Zespołu Szkół. W ramach realizacji obowiązku wynikającego z Ustawy o systemie oświaty (Dz. U. 2004.256.2572, Art. 17) dowożonych jest codziennie ok. 350 dzieci. Gmina wykupuje tym dzieciom bilety miesięczne na przygotowanych specjalnie pod dowóz, ale regularnych liniach komunikacyjnych – jest to typowy transport wewnątrzgminny. Dzieci niepełnosprawne dowożone są do szkół do Wierzbicy i do Radomia dwoma autobusami przewoźnika wyłonionego w drodze przetargu.

### E. Rozwój transportu i postulaty komunikacyjne

Gmina Wierzbica jest członkiem Związku Gmin „Podradomska Komunikacja Samochodowa”, co ma duże znaczenie dla przyszłego rozwoju transportu na terenie gminy.

Istnieje kilka wsi, do których nie dociera żadna komunikacja publiczna – są to ok. Suliszka, Pomorzany, Łączany, Kolonia Wierzbica, Zalesice. Liczba osób podróżujących stamtąd jest jednak bardzo mała i dla przewoźników autobusowych nie mają one znaczenia ekonomicznego.

Zadania inwestycyjne powiatu radomskiego realizowane są w oparciu o następujące dokumenty: Plan Zrównoważonego Rozwoju Powiatu Radomskiego do 2020 r., Wieloletniej Prognozy Finansowej do 2016 r. – załącznik do uchwały Rady Powiatu Radomskiego Nr 267/XXIX/2013 z dnia 21 maja 2013 r.

#### **F. 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 Iłża)
- Ruda Wielka – Radom (odcinek linii Kolei Mazowieckich ze Skarżyska-Kamiennej do Warszawy)

## 2.4.12. Gmina Wolanów

### A. Informacje ogólne

Poniższa mapa ukazuje położenie gminy na tle Powiatu Radomskiego.

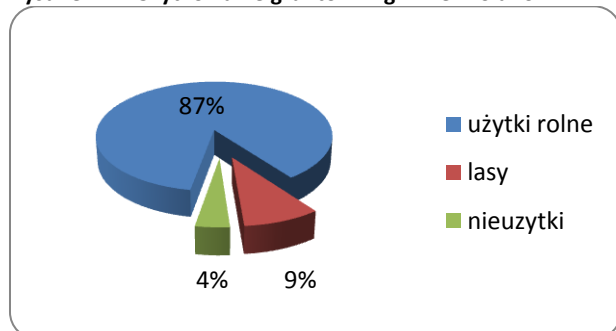
Mapa 22. Gmina Wolanów



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 km<sup>2</sup>. 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.

Rysunek 14. Użytkowanie gruntów w gminie Wolanów



Źródło: *Urząd Gminy Wolanów, 2011*

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

**Tabela 11. Złóża surowców mineralnych na terenie gminy**

Złoże	Charakterystyka
„Radom – Wolanów”	Złoże kongrecji fosforytowych, złoża o zasobach bilansowych rozpoznanych wstępnie na 590 tysięcy ton
„Wymysłów”	Złoże piasku – złoża udokumentowane
„Radom – Krogulcza”	Złoże fosforytów położone częściowo na terenie gminy o zasobach bilansowych rozpoznanych wstępnie na 8470 tysięcy ton
„Strzałków”	Udokumentowane złoża wapieni i margli

Źródło: *Urząd Gminy Wolanów, 2013*

**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 2013 roku liczyła 8666 mieszkańców. Liczba kobiet i mężczyzn była wyrównana, co potwierdza wskaźnik feminizacji (100). Dodatni przyrost naturalny oraz dodatnie saldo migracji w ostatnich latach świadczą o niewielkim, lecz stałym wzroście liczby mieszkańców gminy.

**Tabela 75. Ruch naturalny i migracje w gminie Wolanów**

	2009	2010	2011	2012	2013
Przyrost naturalny	6,2	4,7	2,6	5,1	2,0
Saldo migracji	3	26	23	-16	15

Źródło: *Główny Urząd Statystyczny*

**Tabela 76. Większe zakłady pracy w gminie Wolanów**

Nazwa, rodzaj działalności
„PRYMUS – AGD” Hurtownia i sieć sklepów artykułów gospodarstwa domowego (Kowalanka)
Zakład Mleczarski „FIGAND” (Kol. Wawrzyszów)
„BIAK – MAS” Spółka jawna - produkcja i sprzedaż mięsa, wędlin i drobiu (Wolanów)
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)

Źródło: *Urząd Gminy Wolanów, 2013*

W tabeli podsumowano cechy geograficzne i komunikacyjne gminy.

Tabela 77. Charakterystyka gminy Wolanów

Siedziba władz gminy:	Wolanów		
		% powiatu / w powiecie	% województwa / w województwie
Powierzchnia (ha)	8 290	5,4 %	0,23 %
Ludność	8 666	5,7 %	0,16 %
Gęstość zaludnienia	104 os/km <sup>2</sup>	99 os/km <sup>2</sup>	149 os/km <sup>2</sup>

Drogi	Powiatowe	Gminne
Długość (km)	23,1	57,64

Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w 2014 r.
492

Najważniejsze punkty użyteczności 109 publicznej, obsługujące mieszkańców gminy	Miejscowość	Uwagi
Przedszkola	Niepubliczne przedszkole „Zaczarowany Las” w Bieniędziejach, 26-625 Wolanów	
Szkoły podstawowe i gimnazja	1. PSP w Bieniędziejach 2. PSP w Mniszku 3. PSP w Sławnie 4. ZS Ogólnokształcących: PSP i PG w Wolanowie	
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	Posterunek w Wolanowie został zlikwidowany z dniem 15.12.2012 r.
Ośrodek zdrowia / Lekarz pierwszego kontaktu	SPZOZ: Wolanów	
Pogotowie Ratunkowe	Radom	Pomoc ambulatoryjna w zakresie Nocnej i Świątecznej Opieki Zdrowotnej udzielana jest w miejscowościach Radom i Pionki.

Źródło: Główny Urząd Statystyczny, opracowanie własne

## 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 52 przystanki; ich szczegółowe zestawienie znajduje się w Załączniku B):

- Krajowe – 26 przyst. – droga nr 12 (Gdańsk – Warszawa – Radom – Kraków)
- Wojewódzkie – 16 przyst. – droga nr 733
- Powiatowe – 8 przyst.

- Gminne – 4 przyst.

Rada Gminy Wolanów podjęła Uchwałę Nr XXX/167/13 z dnia 29.05.2013r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy Wolanów oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków. Na terenie gminy kursują następujące autobusy:

**Tabela 78. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Wolanów**

Organ wydający	Przewoźnik	Trasa	Uwagi
Prezydent Miasta Radomia	Walkiewicz Janusz	Strzałków – Wolanów – Radom	
Starosta Radomski	Walkiewicz Janusz	Wolanów – Wolanów	<b>Linia W</b>
Wójt Gminy Wolanów	Walkiewicz Janusz	Wolanów – Mniszek	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Józef Kądziela	Przysucha – Wieniawa – Radom	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Józef Kądziela	Wieniawa – Wolanów – Radom	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Henryk Zamaria	Przysucha – Wieniawa – Wolanów – Radom	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Wolanów – Łódź	
Wójt Gminy Wolanów	Lidia Dzik	Wolanów - Wolanów	Dowóz dzieci z terenu Gminy Wolanów
Wójt Gminy Wolanów	Walkiewicz Janusz	Wolanów – Podlesie – Wolanów	

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie zezwoleń oraz danych przewoźników

### C. Infrastruktura kolejowa

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

### D. Bieżąca obsługa potrzeb komunikacyjnych mieszkańców

Na terenie gminy znajdują się 3 budynki szkół podstawowych i 1 gimnazjum. W ramach realizacji obowiązku wynikającego z Ustawy o systemie oświaty (Dz. U. 2004.256.2572, Art. 17) dowożonych jest codziennie ok. 400 dzieci. Dzieci niepełnosprawne dowożone są do Radomia na koszt gminy.

### E. Rozwój transportu i postulaty komunikacyjne

W projekcie budżetu na 2013 rok wydatki na transport i łączność wyniosły 1 060 000 zł. W planach są przebudowy i modernizacja następujących obiektów:

- Modernizacja drogi lokalnej w miejscowości Wola Wacławowska: 250 000 zł
- Przebudowa drogi w miejscowości Garno, ul. Klonowa: 430 000 zł
- Przebudowa drogi w miejscowości Ślepowron (Janówek) wraz z opracowaniem dokumentacji: 370 000 zł
- Budowa rowu odwadniającego w miejscowości Strzałków wraz z opracowaniem dokumentacji: 10 000 zł.

Są to inwestycje mające na celu poprawę lokalnego układu komunikacyjnego.

Zadania inwestycyjne powiatu radomskiego realizowane są w oparciu o następujące dokumenty: Plan Zrównoważonego Rozwoju Powiatu Radomskiego do 2020 r., Wieloletniej Prognozy Finansowej do 2016 r. – załącznik do uchwały Rady Powiatu Radomskiego Nr 267/XXIX/2013 z dnia 21 maja 2013 r.

### F. Linie użyteczności publicznej

Jako linie użyteczności publicznej władze gminy wskazują sieć istniejących połączeń.







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. Gmina stwarza możliwości do inwestycji, gdyż brakuje na jej obszarze zakładów przetwórstwa tego produktu.

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 2013 roku gmina Zakrzew liczyła 12 434 mieszkańców. Gęstość zaludnienia wynosiła 129 os/km<sup>2</sup>. Jest to wartość dosyć wysoka, tym bardziej, że analizowana gmina należy do jednej z mniejszych w powiecie. Saldo migracji w 2013 roku było dodatnie i wynosiło 105. Dodatnią wartość, (1,9), przybrał również przyrost naturalny w 2013 roku. Wskaźniki te pokazują wzrost liczby ludności. 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 79. Podstawowe dziedziny działalności produkcyjnej i usługowej w gminie**

Typ produkcji	Informacje szczegółowe
garbarnie	6 zakładów
produkcja mebli	6 zakładów
produkcja art. spożywczych i napojów	produkcja i przetwórstwo mięsa, piekarnie
produkcja armatury z metali nieżelaznych, przetwórstwo tworzyw sztucznych	wykładziny podłogowe
usługi motoryzacyjne	zakłady mechaniki pojazdowej, blacharstwo, lakiernictwo
specjalistyczne prace budowlane	Firma ELMAR
handel hurtowy zaopatrujący produkcję rolniczą	Składy materiałów budowlanych, opału, pasz, sklep branżowy

**Źródło: Urząd Gminy Zakrzew, 2013**

Poniższa tabela przedstawia wybrane przedsiębiorstwa mające siedzibę na terenie gminy.

Tabela 80. Wybrane zakłady pracy w gminie Zakrzew

Nazwa, rodzaj działalności
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 81. Charakterystyka gminy Zakrzew

Siedziba władz gminy:	Zakrzew		
		% powiatu / w powiecie	% województwa / w województwie
Powierzchnia (ha)	9 630	6,3 %	0,27 %
Ludność	12 434	8,2 %	0,23 %
Gęstość zaludnienia	129 os/km <sup>2</sup>	99 os/km <sup>2</sup>	149 os/km <sup>2</sup>

Drogi	Powiatowe	Gminne
Długość (km)	40,5	87,9

Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w 2014 r.
773

Najważniejsze punkty użyteczności publicznej, obsługujące mieszkańców gminy	Miejscowość	Uwagi
Przedszkola	Przedszkole Samorządowe w Zakrzewie	
Szkoły podstawowe i gimnazja	1. PSP w Zakrzewie i dwie filie w Gulinie i Mleczkowie 2. PSP w Woli Taczowskiej 3. PSP w Dąbrówce Podłęznej 4. PSP w Janiszewie 5. PSP w Wacynie 6. PSP w Cerekwi 7. PG w Zakrzewie	
Szkoły średnie (licea, technika), inne	Radom	
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	26-652 Zakrzew	
Policja	Zakrzew	Komisariat Policji w Zakrzewie
Ośrodek zdrowia / Lekarz pierwszego	Zakrzew Kolonia, Zakrzew	

<b>kontaktu</b>		
<b>Pogotowie Ratunkowe</b>	Radom	Pomoc ambulatoryjna w zakresie Nocnej i Świątecznej Opieki Zdrowotnej udzielana jest w miejscowościach Radom i Pionki. Stacjonowanie Karetki pogotowia w ramach wyczekiwania zespołów ratownictwa medycznego: Zakrzew.

**Źródło: Główny Urząd Statystyczny, opracowanie własne**

## 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 97 przystanków; ich szczegółowe zestawienie znajduje się w Załączniku B):

- Krajowe – 0 przyst. – obecnie brak dróg krajowych, jednak w niedalekiej przyszłości przez gminę Zakrzew przebiegać będzie droga ekspresowa S7 (na przedłużeniu na południe od miejscowości Jedlanka)
- Wojewódzkie – 34 przyst. – drogi nr 733, 740
- Powiatowe – 63 przyst.
- Gminne – 0 przyst.

Gmina Zakrzew nie pobiera obecnie od przewoźników opłat za korzystanie z przystanków, choć nosi się z takim zamiarem. Gmina Zakrzew dofinansowuje wjazd autobusów komunikacji miejskiej w Radomiu (linie 6, 8, 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.*

Na terenie gminy kursują następujące autobusy:

**Tabela 82. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Zakrzew**

Organ wydający	Przewoźnik	Trasa	Uwagi
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Józef Kądziela Usługi Transportowe	Potworów – Przytyk – Radom	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS Grójec	Radom – Zakrzew – Białobrzegi	
Prezydent Miasta Radomia	Rafał Kędziński	Radom – Zakrzew – Przytyk	<b>Linia R</b>
Prezydent Miasta Radomia	Walkiewicz Janusz	Przytyk – Zakrzew – Radom	<b>Linia P w</b>
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS Grójec	Radom – Zakrzew – Warszawa	
Prezydent Miasta Radomia	ITS A. Michalczewski	Radom/Godów – Milejowice / Cerekiewska	<b>Linia 6</b>
Prezydent Miasta Radomia	ITS A. Michalczewski	Os. Woźniki/Halinów Kierzków / Golędzin	<b>Linia 8</b>
Prezydent Miasta Radomia	ITS A. Michalczewski	Myśliszewice – Janiszew /Obozisko - Wenera	<b>Linia 26</b>
Prezydent Miasta Radomia	Rafał Kędziński	Radom – Cerekiew – Ostrołęka	<b>Linia O</b>
Prezydent Miasta Radomia	Walkiewicz Janusz	Radom – Kozinki – Radom	<b>Linia Z</b>
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Zakrzew – Łódź	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Józef Kądziela Usługi Transportowe	Przysucha – Zakrzew – Radom	
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Józef Kądziela Usługi Transportowe	Sukowska Wola – Zakrzew – Radom	
Starosta Radomski	Walkiewicz Janusz	Wolanów – Wolanów przez Jaszowice, Golędzin, Krzyszkowice	<b>Linia W</b>
Marszałek Województwa Mazowieckiego	PKS w Radomiu Sp. z o.o.	Radom – Przytyk – Zakrzew – Białobrzegi	
Prezydent Miasta Radomia	Walkiewicz Janusz	Cerekiew – Gustawów – Dąbrówka Nagórna - Radom	
Wójt Gminy Zakrzew	Walkiewicz Janusz	Zakrzew – Zakrzew	Dowóz dzieci z terenu gminy Zakrzew
Marszałek Województwa Mazowieckiego	Józef Kądziela Usługi Transportowe	Przysucha – Radom przez: Dęba, Żerdź, Przytyk, Zakrzew	

**Źródło: Opracowanie własne na podstawie zezwoleń oraz danych przewoźników**

### C. Infrastruktura kolejowa

Przez teren gminy nie przechodzi żadna linia kolejowa.

### D. Bieżąca obsługa potrzeb komunikacyjnych mieszkańców

Na terenie gminy znajduje się 9 budynków szkół: 8 szkół podstawowych oraz 1 gimnazjum; z racji bliskości wiele dzieci uczęszcza do gimnazjów w Radomiu. W ramach realizacji obowiązku wynikającego z Ustawy o systemie oświaty (Dz. U. 2004.256.2572, Art. 17) dowożonych jest codziennie ok. 400 dzieci, w tym 165 do szkół podstawowych i 180 do gimnazjum. Dowóz realizowany przez firmę „Walkiewicz”. Gmina posiada własny gimbus. Dzieci niepełnosprawne dowożone są do Radomia na koszt gminy: 20 dzieci dowożonych jest mikrobusem, zaś 7 dzieci dowożą rodzice – gmina zwraca tym rodzicom koszt dowozu dzieci.

### E. Rozwój transportu i postulaty komunikacyjne

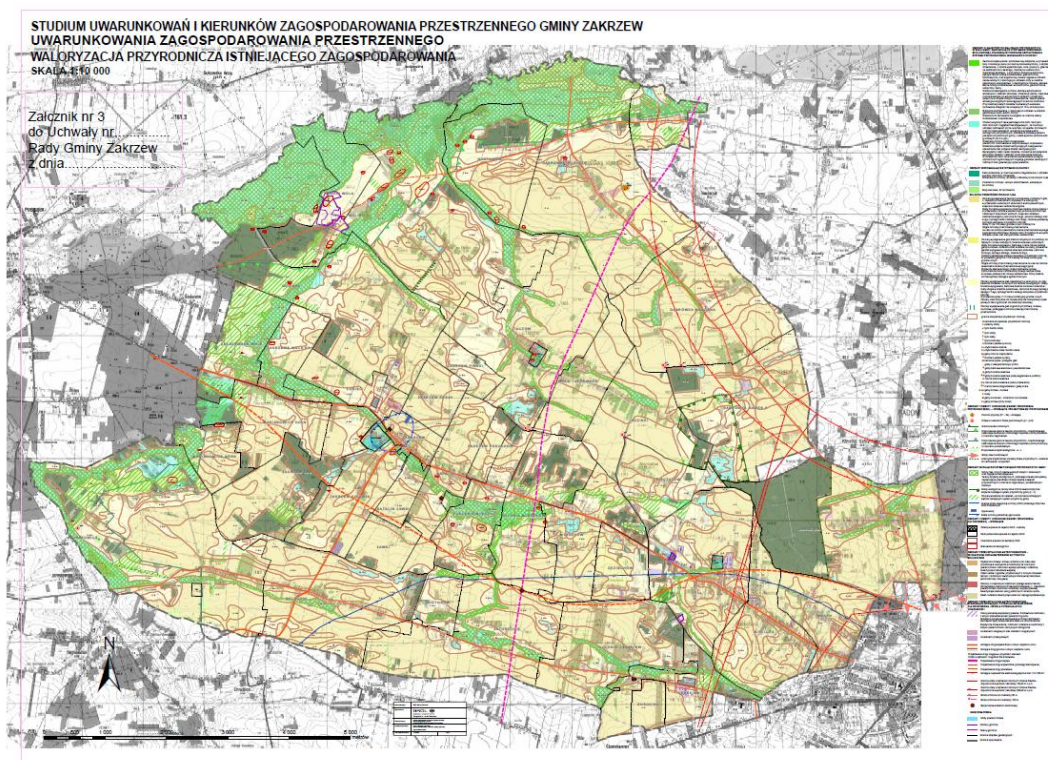
Zdaniem władz gminy, obecnie funkcjonujące autobusy ITS A. Michalczewski powinny zostać przedłużone w taki sposób, by obsłużyły większą część terenu gminy:

- Linia nr 6: przedłużenie z Milejowic do Zakrzewskiej Woli
- Linia nr 8: przedłużenie z Gołędzina do Jaszowic
- Linia nr 26: przedłużenie z Janiszewa do Kolonii Piaski / Dąbrówki Podtężnej.

W ramach planów przedłużenia budowy drogi ekspresowej S7 od Jedłanki na południe, prowadzony jest obecnie wykup gruntów pod przyszłą drogę. Realizacja tej inwestycji spowoduje, że gmina Zakrzew zostanie niejako przecięta na pół; na terenie gminy znajdzie się również istotny węzeł zjazdowy Radom-Centrum (w miejscowości Mleczków). Przebieg drogi ekspresowej został przewidziany w taki sposób, że na terenie gminy Zakrzew wszystkie drogi powiatowe przecinające jej przebieg zostaną zachowane.

Poniższa mapa ukazuje planowany przebieg drogi S7 przez teren gminy

**Mapa 24. Planowany przebieg drogi ekspresowej S7 przez teren gminy Zakrzew.**



Zadania inwestycyjne powiatu radomskiego realizowane są w oparciu o następujące dokumenty: Plan Zrównoważonego Rozwoju Powiatu Radomskiego do 2020 r., Plan Wieloletniej Prognozy Finansowej do 2016 r. – załącznik do uchwały Rady Powiatu Radomskiego Nr 267/XXIX/2013 z dnia 21 maja 2013 r.

#### **F. Linie użyteczności publicznej**

Jako linie użyteczności publicznej władze wskazują obecnie na następujące trasy:

- Radom – Zakrzew – Przytyk (droga nr 740)
- Radom – Milejowice – Taczów - Gulin
- Radom – Cerekiew – Gołędzin – Jaszowice

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

- Zakrzew – Gołędzin – Chruślice – Wołanów (droga nr 733)



### 3. Organizacja rynku przewozów

#### 3.1. Rola organizatora transportu publicznego

Organizatorem transportu publicznego w odniesieniu do linii komunikacyjnych w międzygminnych przewozach pasażerskich na terenie Powiatu Radomskiego jest Starosta Powiatu Radomskiego, zaś w przewozach gminnych – Burmistrzowie lub Wójtowie poszczególnych gmin.

Do zadań organizatora należy między innymi: planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Jak już wspomniano, Powiat Radomski jest organizatorem przewozów jedynie na dwóch liniach komunikacyjnych ( 1 „W”- Wolanów-Kowala Duszocina- Chruślice- Bieniędzice- Krzyszkowice- Jarosławice- Jaszowice- Gołędzin-Wolanów ; 2. Chwałowice- Iłża- Wierzbica) zaś każda z gmin wchodzących w skład Powiatu realizuje funkcje organizatora transportu publicznego na swoim obszarze. Najliczniejsze z przewozów lokalnych dotyczą dowozu dzieci do szkół podstawowych i gimnazjów.

Poniższa tabela podsumowuje uwarunkowania i otoczenie prawne organizacji rynku przewozów, jak również określenie właściwości rzeczowej oraz kompetencji organizatorów transportu. Ponieważ Starostwo Powiatowe w Radomiu nie posiada własnego taboru autobusowego ani kolejowego, dlatego też nie musi wykonywać czynności takich jak:

- a. Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat za usługi świadczone przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego – zgodnie z Ustawą z dnia 15.11.1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz. U. 2012.1173);
- b. Ustalanie regulaminu przewozu osób.

Starostwo nie jest ponadto zobowiązane do określenia trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego – w tej kwestii poszczególne gminy organizują np. stosowne przetargi, w celu wyłonienia przewoźników do przewozu dzieci do szkół.

W tabeli wymieniono również Porozumienia podpisane pomiędzy Miastem Radomiem a gminami. Rada Powiatu Radomskiego podjęła Uchwałę nr 269/XXIX/2013 z dnia 21 maja 2013r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Radomski, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów. Należy podkreślić, że 8 gmin z powiatu radomskiego podjęło uchwały w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów, w tym 4 gminy ( tj. Gózd, Jastrzębia, Jedlnia-Letnisko, Kowala) podjęło uchwały w sprawie opłat za ich korzystanie.

**Tabela 83. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w Powiecie Radomskim**

Lp.	Podmiot	Funkcja	Podstawa prawna
1	Starosta Powiatu	Wykonywanie zadań w zakresie transportu publicznego	Rozporządzenie WE 1370/2007, art. 7 ust. 2
2	Starosta Powiatu	Podjęcie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu	Ustawa z dn. 6 .09.2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. 2012.1265 z późn. zm.) Ustawa z dn. 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011.5.13 z późn. zm.)
3	Starosta Powiatu	Zawieranie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	
4	Starosta Powiatu	Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	
5	Rada Powiatu	Ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora.	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 25.05.2011 w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego
6	Starosta Powiatu	Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	Ustawa z dn. 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011.5.13 z późn. zm.)

Lp.	Podmiot	Funkcja	Podstawa prawna
7	Starosta Powiatu	Określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów	Ustawa z dn. 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011.5.13 z późn. zm.)
8	Starosta Powiatu	Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: <ul style="list-style-type: none"> <li>– standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców</li> <li>– korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców</li> <li>– funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych</li> <li>– funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego</li> <li>– systemu informacji dla pasażera</li> </ul>	Ustawa z dn. 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011.5.13 z późn. zm.)
9	Starosta Powiatu	Określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	Pomimo przepisów Ustawy PTZ, brak jest konkretnych wymagań wobec przewoźników autobusowych, w związku z tym oznakowanie to jest dość dowolne.
10	Starosta Powiatu	Zasady integracji taryfowo-biletowej i koordynacji rozkładów jazdy Przy wydawaniu zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych Starostwo Powiatowe w Radomiu zwraca się obowiązkowo o opinię do Świętokrzyskiego Oddziału Regionalnego Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji. W opinii tej sprawdzane jest występowanie okoliczności określonych w art. 22a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Analiza nie obejmuje miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jednolity Dz. U. 2012.1265 z późn. zm.), art. 22a.
11	Starosta Powiatu	Opracowywanie i administrowanie systemem informacji dla pasażerów.	Ustawa z dnia 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011.5.13 z późn. zm.), art. 15 ust. 1 pkt 3 lit. e oraz art. 43 ust. 1 pkt 8.
12	Gmina Gózd	Współorganizacja trasy linii autobusowej nr 24.	Porozumienie w sprawie powierzenia Gminie Miasta Radomia zadania polegającego na organizacji przewozów w komunikacji miejskiej na liniach komunikacyjnych nr 24 w granicach administracyjnych Gminy Gózd.
13	Gmina Jastrzębia	Współorganizacja trasy linii autobusowej nr 18	Porozumienie w sprawie powierzenia Gminie Miasta Radomia zadania polegającego na organizacji przewozów w komunikacji miejskiej na liniach komunikacyjnych nr 18 w granicach administracyjnych Gminy Jastrzębia.
14	Gmina Jedlnia-Letnisko	Współorganizacja tras linii autobusowych nr 14 i 26.	Porozumienie w sprawie powierzenia Gminie Miasta Radomia zadania polegającego na organizacji przewozów w komunikacji miejskiej na liniach komunikacyjnych nr 14 i nr 26 w granicach administracyjnych Gminy Jedlnia-Letnisko.
15	Gmina Kowala	Współorganizacja tras linii autobusowych nr 5 i 23.	Porozumienie w sprawie powierzenia Gminie Miasta Radomia zadania polegającego na organizacji przewozów w komunikacji miejskiej na liniach komunikacyjnych nr 5 i nr 23 w granicach administracyjnych Gminy Kowala.



Lp.	Podmiot	Funkcja	Podstawa prawna
16	Miasto i Gmina Skaryszew	Współorganizacja tras linii autobusowych nr 23, 24 i 15.	Porozumienie w sprawie powierzenia Gminie Miasta Radomia zadania polegającego na organizacji przewozów w komunikacji miejskiej na liniach komunikacyjnych nr 23 i nr 24 w granicach administracyjnych Miasta i Gminy Skaryszew. Aneks rozszerzający w/w porozumienie o linię komunikacyjną nr 15.
17	Gmina Zakrzew	Współorganizacja tras linii autobusowych nr 6, 8 i 26.	Porozumienie w sprawie powierzenia Gminie Miasta Radomia zadania polegającego na organizacji przewozów w komunikacji miejskiej na liniach komunikacyjnych nr 6 i nr 8 i nr 26 w granicach administracyjnych Gminy Zakrzew.

### 3.2. Transport zrównoważony

Włączenie Polski do Unii Europejskiej przyczyniło się do przyjęcia unijnych standardów i regulacji prawnych pozwalających na otwarcie gospodarcze i swobodę przepływu osób, towarów i kapitału. Dotyczy to także transportu – należy wprowadzać w nim uczciwą konkurencję oraz utrzymywać normy techniczne i ekologiczne. Wytyczne europejskiej polityki transportowej zostały zawarte w tzw. *Europejskiej Białej Księdze Transportu* (ang. White Paper: European transport policy for 2010: time to decide. COM(2001) 370, 12 września 2001, dostępnej na stronach internetowej Unii Europejskiej pod adresem: [http://europa.eu/legislation\\_summaries/environment/tackling\\_climate\\_change/l24007\\_en.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/l24007_en.htm)), jak również uwzględnione w polskiej polityce transportowej, gdzie, jako podstawowy cel przyjęto poprawę jakości systemu transportowego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Podstawową determinantą rozwoju transportu publicznego, wynikającym z Białej Księgi jest konieczność realizacji poprawy jego jakości przez:

- prowadzenie polityki zrównoważonego rozwoju obszaru, ukierunkowanej na unikanie niepotrzebnego wzrostu mobilności,
- prowadzenie polityki transportowej, zmierzającej do uzyskania równowagi między transportem publicznym a samochodem osobowym,
- prowadzenie polityki ekologicznej ukierunkowanej na promowanie transportu publicznego o napędzie nieszkodliwym dla środowiska, dostępnego dla wszystkich użytkowników, również dla osób niepełnosprawnych,
- prowadzenie polityki budżetowej i fiskalnej zmierzającej do pełnej internalizacji kosztów zewnętrznych i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury transportowej,
- prowadzenie polityki konkurencyjności zapewniającej otwieranie rynku usług przewozowych.

Polska zobowiązała się do wypełniania wymogów prawnych *Białej Księgi*. Zobowiązania te są szczególnie istotne w zakresie ochrony środowiska. Podkreśla to art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej: „Rzeczpospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”. Zrównoważony rozwój jest więc fundamentem, na którym powinny opierać się dokumenty strategiczne, krajowe i lokalne, w odniesieniu do wszelkich dziedzin, społecznych i gospodarczych, funkcjonowania kraju i jego poszczególnych regionów. Dotyczy to szczególnie miast - poprawienie stanu środowiska naturalnego wpłynie na poprawę warunków życia ich mieszkańców, w konsekwencji, więc spowoduje, że miasta w dłuższej perspektywie pozostaną miejscami zamieszkiwania, nauki, pracy i odpoczynku, postępu społecznego, wzrostu, innowacji, rozwoju.

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój. Biorąc pod uwagę poziom jego negatywnego oddziaływania na środowisko, należy kłaść szczególny nacisk na zrównoważony rozwój systemu

transportowego. Aktywne wdrażanie zrównoważonego rozwoju opiera się przede wszystkim na ograniczaniu zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną.

Wdrażanie zrównoważonego rozwoju oznacza także kreowanie nowych wzorców zachowań komunikacyjnych (m.in. kampanie promujące ruch rowerowy, szczególnie te adresowane do dzieci i młodzieży) oraz rozwijanie i popieranie tańszych, mniej uciążliwych dla środowiska systemów transportu:

- kolejowy – zadaniem aglomeracji miejskich jest wykorzystanie infrastruktury kolejowej (i zainwestowanie w nową), by doprowadzić do elastycznego, efektywnego systemu komunikacji regionalnej,
- rowerowy – istotny jest rozwój bezpiecznej i zapewniającej wygodne poruszanie się infrastruktury w postaci dróg rowerowych, stref uspokojonego ruchu i parkingów rowerowych; istotna jest również koordynacja z komunikacją publiczną w postaci możliwości przewozu rowerów w pojazdach transportu publicznego,
- pieszy – poprawa warunków ruchu pieszego jest często najważniejszym krokiem w programach rewitalizacji centralnych, historycznych części miast. Dzięki zwiększeniu liczby pieszych obszary te odzyskują funkcje turystyczne, rekreacyjne i handlowe.

System transportu, realizując zrównoważony rozwój, musi:

- intensywnie promować skuteczny i korzystny cenowo transport publiczny oraz jednocześnie racjonalizować transport prywatny,
- budować nowoczesną infrastrukturę transportową (w tym miejskie obwodnice) oraz modernizować infrastrukturę istniejącą, również przeznaczoną dla ruchu rowerowego i pieszego, a także wyposażać ją w zaawansowane systemy sterowania ruchem,
- używać wysokiej jakości środków transportu, bezpiecznych w ruchu i przyjaznych dla środowiska, wyposażonych w wydajne silniki i układy paliwowe, przystosowanych do paliw alternatywnych,
- stosować nowoczesne strategie utylizacji tych środków,
- stosować systemy zarządzania oparte o europejskie normy zarządzania jakością (EMAS, ISO 14001).

Unia Europejska udziela wsparcia działaniom na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu, zarówno poprzez współfinansowanie inwestycji transportowych, jak i poprzez merytoryczne inicjowanie i patronowanie różnym akcjom informacyjnym. Wskazuje także przesłanki, istotne dla rozwoju systemu transportowego: „najlepszą praktykę”, „innowacyjność” i „zrównoważony rozwój”:

- „najlepsza praktyka” sprowadza się do wykorzystania najlepszych doświadczeń w dziedzinach planowania przestrzennego i zarządzania transportem oraz wspierania komunikacji publicznej. Dziedziny te winny być ze sobą powiązane i uwzględniać cele bezpieczeństwa ruchu drogowego i jakości środowiska,
- „innowacyjność” przejawia się we wdrażaniu nowoczesnych rozwiązań w zakresie planowania przestrzennego i zarządzania transportem. Innowacje powinny być podstawą decyzji dotyczących planowania przestrzennego (lokalizacji miejsc pracy, osiedli mieszkaniowych, innych czynników generujących ruch) oraz zarządzania transportem. Na zachowania komunikacyjne równie ważny wpływ ma uspokojenie ruchu czy priorytet dla autobusów, jak i inwestycje w postaci nowych osiedli mieszkaniowych czy centrów handlowych. Do polityki innowacyjnej należy także rozwój branży telekomunikacyjnej, dającej szansę odciążenia sieci komunikacyjnej: praca czy handel przez Internet mogą stanowić czynnik zmniejszający potrzebę dokonywania podróży,
- „zrównoważony rozwój” wdrażany konsekwentnie przyczynia się do uzyskania takiego podziału zadań przewozowych, w którym główną rolę odgrywa transport przyjazny środowisku.

Tak więc – zgodnie z *Białą Księgą* – system transportowy, realizując zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy, wymusza koordynację (a nawet podporządkowanie) wszelkich działań politycznych, gospodarczych i społecznych z wymogami ochrony środowiska i w tym aspekcie opiera się na następujących zasadach:

- polityka przestrzenna – zagospodarowanie terenu ukierunkowane na ograniczanie zapotrzebowania na transport (wielofunkcyjność osiedli miejskich),
- polityka gospodarcza – rozwój poszczególnych gałęzi gospodarki ukierunkowany na zmniejszanie ich transportochłonności (rozwój kolejowego przewozu towarów, wprowadzanie tranzytu kolejowego ograniczającego tranzytowy transport samochodowy),

- polityka społeczna – kreowanie nowych zachowań komunikacyjnych (zachęcanie do korzystania z komunikacji publicznej oraz do korzystania z niesilnikowych środków transportu).

Rada Unii Europejskiej przyjęła również inną *Białą Księgę*, zatytułowaną „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM(2011) 144). Księga ta dostępna jest na stronach internetowych Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej pod adresem: <http://www.transport.gov.pl/files/0/1793872/ST08333.pdf>.

### **3.3. Integracja transportu publicznego miejskiego i regionalnego**

W każdym obszarze posiadającym komunikację pasażerską krzyżują się, co najmniej dwa rodzaje transportu: lokalny i regionalny. Transport zbiorowy w systemie zintegrowanym obejmuje więc wszystkie linie komunikacyjne:

- Linie miejskie, obsługiwane przez różnorodnych przewoźników miejskich
- Linie podmiejskie utworzone na bazie kursów lokalnych obsługiwanych przez różne przedsiębiorstwa,
- Linie regionalne i dalekobieżne obsługiwane przez przewoźników autobusowych,
- Linie kolejowe.

Wszystkie te linie tworzą na danym obszarze system transportowy, uzupełniając się nawzajem i dając pasażerowi możliwość swobodnego poruszania się. Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego miejskiego i regionalnego można uzyskać poprzez integrację systemu transportu publicznego – autobusów i transportu kolejowego – na następujących poziomach:

- **HARDWARE** – dostępności w czasie i przestrzeni do punktów węzłowych, wspólnego użytkowania torów kolejowych przez PKP oraz innych operatorów;
- **SOFTWARE** – systemów informatycznych, zarządzania przewozami, zarządzania ruchem;
- **ORGWARE** – koordynacji linii oraz rozkładów jazdy;
- **FINWARE** – wspólnego systemu taryfowego i biletowego.

Integracja transportu zbiorowego miejskiego i lokalnego stwarza nowe możliwości dla pasażerów poprzez:

- wykorzystanie istniejących kursów radomskiej komunikacji miejskiej dla obsługi linii podmiejskich,
- oszczędności polegające na braku utrzymywania podwójnych linii,
- dostępność z ościennych gmin do centrum miasta, w ramach jednego biletu sieci linii miejskich.

Aby linie podmiejskie sprawnie funkcjonowały w komunikacji pasażerskiej Powiatu, powinny spełniać następujące warunki:

- zaczynać i kończyć swój bieg w ustalonych punktach przesiadkowych, w których pasażerowie mogliby przesiąść się z autobusów podmiejskich do autobusów komunikacji miejskiej w Radomiu – rozwiązanie takie wymagałoby uzgodnienia warunków wspólnego biletu między przewoźnikami obsługującymi linie podmiejskie i organizatorem transportu na liniach miejskich w Radomiu
- w mieście powinny zatrzymywać się tylko na przystankach węzłowych (zapewniając możliwość przesiadek).

### **3.4. Integracja transportu publicznego z indywidualnym**

Zróżnicowanie rodzajów przewozów i odległości wymaga koordynacji poszczególnych podsystemów oraz gałęzi transportowych. Koordynacja poszczególnych podsystemów i gałęzi transportowych w przewozach pasażerskich to usprawnienie całego cyklu podróży w zakresie:

- współdziałania wszystkich elementów składowych realizacji potrzeb przewozowych w ramach pasażerskiego systemu transportu;
- integracji z innymi podsystemami i gałęziami transportu, co pozwala na spełnienie oczekiwań pasażera, co do punktualnego i szybkiego dotarcia do celu podróży.

Oczekiwane przez pasażerów punktualność i szybkość podsystemów i gałęzi transportowych powinny być zapewnione przez intramodalność i intermodalność transportową.

Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju obowiązującymi w Unii Europejskiej podział zadań przewozowych w transporcie powinien kształtować się w proporcji: 75 % – transport publiczny oraz 25 % – transport indywidualny. Biorąc pod uwagę rzeczywistą sytuację ruchu w kraju – powszechne dążenie do posiadania samochodów prywatnych, jako minimalne proporcje przyjmuje się podział 50 % : 50 %.

Zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego, z jednoczesnym zmniejszaniem poziomu korzystania z komunikacji indywidualnej, można uzyskać poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej pod względem dostępności, niezawodności, podniesienia poziomu bezpieczeństwa, komfortu i elastyczności. Oprócz usprawnienia komunikacji zbiorowej należy zintegrować transport publiczny z transportem indywidualnym także poprzez tworzenie wspólnej infrastruktury:

- terminali intermodalnych (przesiadkowych, węzłowych)
- parkingów „Parkuj i Jedź”
- systemu informacji i zarządzania ruchem
- systemu ścieżek rowerowych.

Obydwa rodzaje transportu powinny się wspomagać, a nie wchodzić z sobą w konflikt. Transport publiczny przede wszystkim powinien dominować w przewozach miejskich, w relacjach dom-praca i dom-szkoła oraz w innych podróżach do centrum miasta.

Integracja transportu publicznego i indywidualnego powinna opierać się także na systemie „Parkuj i Jedź” – czyli na systemie, gdzie pasażer podejżdza swoim samochodem do danego miejsca na obrzeżu miasta lub do miejsca w pobliżu centrum i dalszą podróż odbywa środkami komunikacji publicznej. Radom jest miastem na tyle dużym, że system ten mógłby funkcjonować z korzyścią dla mieszkańców miasta. Podróże miejskie odbywałyby się na przykład na podstawie karty parkingowej, która upoważniałaby do przejazdów autobusami. Jest to ściśle powiązane z wprowadzeniem miejskiego biletu elektronicznego, który mógłby służyć także, jako karta parkingowa.

Realizacja Zintegrowanych Planów Rozwoju Transportu Publicznego dla Powiatu Radomskiego oraz dla Miasta Radomia może przyczynić się do zachęcenia mieszkańców do korzystania z transportu publicznego poprzez:

- usprawnienie jego funkcjonowania,
- wykształcenie nowoczesnych i wygodnych węzłów integracyjnych oraz punktów obsługi pasażera,
- skrócenie czasów podróży,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- podniesienie komfortu podróżowania, estetyki i czystości pojazdów,
- zwiększenie liczby pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych,
- realizacji systemu parkingów „Parkuj i Jedź”,
- wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań taryfowo-biletowych,
- stabilny system finansowania transportu publicznego.

## 4. Określenie pożądanego standardu usług przewozowych

### 4.1. Standard usług przewozowych

Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien w optymalnym stopniu uwzględniać oczekiwania użytkowników i organizatora transportu publicznego, biorąc pod uwagę zarówno aktualny stan świadczenia tych usług jak i możliwości inwestycyjne, wynikające z wysokości środków dostępnych na finansowanie rozwoju systemu transportu publicznego i czasu przewidzianego na osiągnięcie założonego standardu.

Wśród możliwych kryteriów określenia standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej można wymienić m.in.:

- stopień pokrycia usługami przewozowymi obszaru objętego planem transportowym,
- dostępność środkami transportu publicznego do ważnych obiektów użyteczności publicznej i innych obiektów ważnych z punktu widzenia użytkownika lub organizatora transportu publicznego,
- dostępność do sieci transportu publicznego poprzez rozmieszczenie przystanków w odległości nieprzekraczającej maksymalnej odległości dojścia do przystanku przyjętej w danej strefie obszaru objętego planem transportowym,
- maksymalny czas przejazdu trasami określonymi dla wytyczonych linii komunikacyjnych,
- standard napełnienia pojazdów wykonujących usługi przewozowe w transporcie publicznym,
- optymalna częstotliwość kursowania środków transportu publicznego dla danej linii komunikacyjnej oraz punktualność i regularność określona w rozkładzie jazdy,
- dostępność sieci transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych i osób starszych,
- możliwość zapewnienia optymalnych rozwiązań ekologicznych dla danego systemu transportu publicznego,
- komfort jazdy pasażerów,
- czystość pojazdów i przystanków,
- ogólny poziom zadowolenia użytkowników transportu publicznego.

Należy podkreślić znaczenie ostatniego ze wspomnianych kryteriów. Dla oceny całego systemu transportu publicznego jest bardzo ważne, by przyjęty standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, skutkowało rozwiązaniami, w wyniku których cały system zostanie uznany przez użytkowników za system transportu publicznego przyjazny dla pasażerów.

Wśród elementów systemu transportu publicznego przyjaznego dla pasażerów można wymienić m.in.:

- odpowiednią liczbę nowoczesnych, wygodnych autobusów niskopodłogowych,
- punktualność zgodną z rozkładem jazdy,
- sieć linii umożliwiającą w największym stopniu obsługę obszaru objętego planem transportowym i wygodne dotarcie do najważniejszych, z punktu widzenia użytkowników, obiektów,
- wygodne punkty przesiadkowe w ramach sieci komunikacyjnej oraz zintegrowane węzły przesiadkowe intermodalne (między różnymi środkami transportu),
- koordynację rozkładów jazdy linii na wspólnych fragmentach tras oraz w punktach przesiadkowych,
- przystanki z podwyższonym peronem do wysokości podłogi w autobusie,
- rozwiązania techniczne umożliwiające bezpieczne korzystanie z przystanków,
- przystanki przesiadkowe wyposażone w automaty biletowe,
- czytelną i wyczerpującą informację pasażerską na przystanku (rozkład jazdy, schemat linii, informacja o przyjeździe najbliższego autobusu) i w pojeździe (informacja o najbliższym przystanku, informacja o możliwościach przesiadki itp.),
- bilety okresowe na fragmenty sieci jak i obejmujące całą sieć, bez względu na rodzaj środka transportu, jakim wykonywane są usługi przewozowe w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na danym obszarze objętym planem transportowym,
- wygodną sieć parkingów umożliwiającą funkcjonowanie pasażerów w systemie „Parkuj i Jedź”,
- dostępną dla jak największej liczby osób sieć punktów obsługi pasażerów.

Dostosowany do powyższych zasad i standardów system transportu publicznego zapewnia sprawną obsługę pasażerów, uzyskując w ich oczach pozytywne oceny, umożliwiając sprawne i punktualne poruszanie się po całym obszarze objętym planem transportowym.

Ogólne parametry standardu usług przewozowych powinny być charakteryzowane następującymi wielkościami:

- a) punktualność kursowania autobusów na poziomie około 80 – 90 %
- b) średni czas podróży w relacji praca-dom do 60 min.
- c) przesiadkowość średnim poziomie około 0,5 przesiadki na podróż
- d) 4 osoby na m<sup>2</sup> powierzchni przeznaczony do stania.

Należy dbać także o efektywność usług mierzoną wskaźnikami:

- a) pracą przewozową w pasażerogodzinach (czas spędzany przez pasażerów w środkach komunikacji publicznej),
- b) średnim czasem podróży,
- c) liczbą przesiadek,
- d) długością trasy podróży,
- e) analizą obejmującą podstawowe parametry ruchu oraz koszty społeczne (straty czasu wszystkich użytkowników ruchu, poziom zanieczyszczenia atmosfery i inne).

#### **4.2. Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego**

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

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

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

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

- odpowiednich decyzji dotyczących taboru dla komunikacji publicznej:
  - eksploatacja autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkami inwalidzkimi lub dziecięcymi i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków,

- wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej,
- usuwania barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej:
  - zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu),
  - lokalizacja przystanków bliżej pożądanego celu podróży,
- odpowiedniej organizacji przystanku:
  - miejsca do siedzenia chronione przed warunkami atmosferycznymi,
  - czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej,
  - czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu,
  - zapowiedź (sygnał) przyjazdu pojazdu na przystanek,
- stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:
  - zniżki dla wybranych grup pasażerów,
  - przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

We współczesnym transporcie publicznym szczególnego znaczenia nabiera obecnie ułatwianie podróżowania komunikacją publiczną osobom mającym problem w swobodnym poruszaniu się - osoby nieposiadające własnego środka transportu, osoby starsze, niepełnosprawne, matki z małymi dziećmi oraz osoby ubogie i bezrobotne. Dlatego należy dążyć do zminimalizowania problemów przestrzennych w komunikacji publicznej poprzez:

- likwidowanie przeszkód w drodze na przystanek:
  - przeszkody przestrzenne:
    - obniżanie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, skracanie długości przejścia przez szerokie, wielopasmowe jezdnie – azyle na przejściach dla pieszych,
    - odpowiednia lokalizacja przejść dla pieszych jak najbliżej przystanków, zrównanie poziomu peronu przystankowego z podłogą w pojeździe,
  - przeszkody organizacyjne:
    - lokalizacja przystanku bliżej źródeł i celów podróży, przy skrzyżowaniach itp., odpowiednia infrastruktura przystankowa – miejsca do siedzenia, ochrona przed warunkami atmosferycznymi,
    - czytelna informacja pasażerska na przystanku,
- likwidowanie barier w pojazdach komunikacji publicznej:
  - pojazdy z niską podłogą,
  - rampy wjazdowe w pojazdach dla wózków inwalidzkich oraz dla wózków dziecięcych,
  - wyznaczone, bezpieczne miejsca w pojeździe dla wózków inwalidzkich i wózków dziecięcych,
  - czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów (tablice elektroniczne),
  - zapowiedź następnego przystanku wewnątrz pojazdu – głosowa i elektroniczna (wyświetlacz),
- ułatwienie w korzystaniu z komunikacji publicznej:
  - bilety ulgowe dla wybranych grup pasażerów,
  - przejazdy bezpłatne dla osób na wózkach inwalidzkich,
  - przejazdy bezpłatne dla małych dzieci.

Ułgi i zniżki w systemie opłat za korzystanie z transportu publicznego mają istotne znaczenie zarówno dla polityki społecznej, jak i dla rozwoju przewozów o charakterze publicznym.

#### **4.2.1. Zapotrzebowanie na pojazdy niskopodłogowe wyposażone w system informacji dla osób niepełnosprawnych**

Dostosowanie systemu komunikacji publicznej do potrzeb wszystkich pasażerów jest ważnym elementem stworzenia możliwości aktywnego realizowania swoich potrzeb przez osoby niepełnosprawne i przeciwdziałania ich



wykluczeniu i pozwala tym osobom na uzyskanie zaradności osobistej i samodzielności. Ma to również istotne znaczenie dla kształtowania w społeczeństwie właściwych postaw niezbędnych w procesie integracji z osobami niepełnosprawnymi.

Statystycznie rzecz biorąc, autobusy niskopodłogowe spółki MPK w Radomiu obsługują ok. 95% kursów wyjeżdżających poza miasto. Można więc przyjąć, że wymóg zapewnienia minimalnego poziomu komfortu dla pasażerów niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej jest obecnie spełniony na bardzo wysokim poziomie. Z informacji podawanych przez gminy wynika, że na niektórych liniach kursy wyjeżdżające poza granicę Radomia – zwłaszcza w godzinach szczytu – są bardzo zatłoczone, co świadczyć może o zbyt rzadkim kursowaniu tych autobusów.

Brak jest dokładnych informacji na temat liczby autobusów niskopodłogowych wśród przewoźników autobusowych; z informacji ustnych wynika, że – oprócz kursów dowożących dzieci w niektórych gminach do szkół specjalnych – przewoźnicy autobusami takimi nie dysponują, zatem w zakresie umożliwienia osobom niepełnosprawnym dostępu do infrastruktury komunikacyjnej wymagania prawne nie są spełnione.

### **4.3. Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej**

Organizator transportu publicznego powinien starać się wprowadzać rozwiązania jak najbardziej przyjazne dla pasażerów, co w szczególności oznacza, że sieć przystanków powinna zapewniać:

- możliwość wygodnego (najlepiej bezpośredniego) dojazdu z dowolnego punktu całego obszaru obsługiwanego komunikacją publiczną miejsc użyteczności publicznej obszaru,
- odległość do przystanków, możliwą do przebycia przez każdego z użytkowników komunikacji publicznej w sposób bezpieczny i wygodny.

Dążenie do spełnienia powyższych postulatów pociąga za sobą cały szereg konsekwencji dla rozwiązań organizacyjnych i infrastruktury komunikacji publicznej.

Dla każdego obszaru niezbędne jest zawsze wytyczenie:

- głównych korytarzy komunikacyjnych, w których stosowane są priorytety dla komunikacji publicznej, zapewniające bezpośredni dostęp do miejsc użyteczności publicznej ważnych z punktu widzenia pasażerów,
- podstawowych korytarzy komunikacyjnych, którymi biegną linie o mniejszej częstotliwości kursowania lub linie dowożące pasażerów do linii kursujących głównymi korytarzami komunikacyjnymi.

Dostępność pasażerów do systemu komunikacji publicznej zapewnia sieć przystanków wyznaczonych w podstawowych i w głównych korytarzach komunikacyjnych obsługiwanych przez pojazdy komunikacji publicznej, zgodnie z przyjętym rozkładem jazdy.

Bardzo ważnym elementem w transporcie zbiorowym jest bezpieczeństwo pasażerów. Istotną kwestią jest lokalizacja przystanków i ich otoczenie. Zasady lokalizacji przystanków różnią się nieco w zależności od rodzaju korytarza komunikacyjnego.

W przypadku korytarzy podstawowych sieć przystanków powinna być dość gęsta, by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. Natomiast w przypadku korytarzy głównych, przystanki powinny być zlokalizowane przede wszystkim z punktu widzenia przejmowania ruchu pasażerskiego z korytarzy podstawowych, obsługi ważnych punktów użyteczności publicznej (z punktu widzenia pasażerów) oraz kluczowych węzłów komunikacji publicznej i węzłów intermodalnych.

Optymalne zbudowanie sieci przystanków może być poprzedzone badaniami, mającymi na celu prawidłowe rozpoznanie rzeczywistych potrzeb użytkowników komunikacji publicznej.

Ważnym aspektem transportu publicznego jest bezpieczeństwo pasażerów. Jest to również istotna kwestia dla lokalizacji przystanków i ich otoczenia. Ważnym elementem przystanków, zarówno ze względu na bezpieczeństwo jak i na wygodę pasażerów, jest wyposażenie istniejących przystanków, przynajmniej przystanków węzłowych oraz przystanków w punktach ważnych dla większości pasażerów, w wiaty i ławki. Takie wyposażenie przystanków powinno być standardem przy organizowaniu przystanków w nowych lokalizacjach na terenie Powiatu Radomskiego.

Ponadto, dla bezpieczeństwa pasażerów istotne znaczenie ma system monitorowania pojazdów komunikacji publicznej, przystanków (zwłaszcza węzłów przesiadkowych) i ważniejszych skrzyżowań.

#### **4.4. Zasady budowania sieci przystanków i ich standaryzacja**

Na liniach pozamiejskich na terenie Powiatu Radomskiego zlokalizowanych jest ponad 800 przystanków: 113 przystanków przy drogach krajowych, 230 przystanków przy drogach wojewódzkich, 592 przystanki przy drogach powiatowych i kilkadziesiąt przy drogach gminnych. 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
- 21 publicznych szkół i zespołów szkolnych, 7 szkół niepublicznych różnych typów (łącznie 13959 dzieci i młodzieży),
- 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. 200 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.

## 5. Ochrona środowiska naturalnego w Powiecie Radomskim

### 5.1. 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, pomniki przyrody oraz użytki ekologiczne. Kozienicki Park Krajobrazowy na analizowanym terenie obejmuje 4 gminy, chroniąc najcenniejsze drzewostany o charakterze naturalnym. Natomiast Obszar Chronionego Krajobrazu „Iłża – Makowiec” obejmuje swym zasięgiem dolinę rzeki Iłżanki i największe w regionie torfowiska „Pakośław” o powierzchni 700 ha.

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

1. hałas
2. emisja gazów i pyłów
3. degradacja lub defragmentacja obszarów zieleni czynnych biologicznie
4. 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.

## 5.2. Niskoemisyjny 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. W 1990 roku, w UE wprowadzono normę emisji spalin EURO, którą zaczęto stosować w silnikach nowo produkowanych pojazdów, w tym w autobusach. Co kilka lat normy emisji spalin EURO są zaostrzane. Obecnie, poziom emisji szkodliwych substancji emitowanych przez nowoczesne silniki autobusowe EURO-3 i EURO-4 jest niski. Bardziej ekologiczne paliwa od oleju napędowego, to biodiesel lub gaz ziemny (CNG). W Polsce, m.in. w Rzeszowie i we Wrocławiu, wykorzystuje się gaz CNG. Na uwagę zasługuje podkreślenie, że autobusy CNG wykorzystywane są także w Radomiu, gdzie jeździ 37 sztuk tego typu pojazdów, zatem liczba autobusów zasilanych gazem CNG w komunikacji miejskiej w Radomiu jest jedną z największych w Polsce. Do jego zastosowania przymierza się Warszawa oraz Słupsk. Stosowanie paliwa CNG wymaga jednak kosztownych inwestycji w postaci stacji tankowania oraz prac dostosowawczych budynków zajezdni, w których prowadzona jest obsługa autobusów.

Ciekawym pomysłem wydaje się także zastosowanie napędu alternatywnego – na przykład napędu elektrycznego, wodorowego, czy hybrydowego. Autobusy elektryczne, oprócz zerowej emisji spalin, charakteryzują się również najniższą emisją hałasu, co jest szczególnie istotnie w miejscach wypoczynku i w strefach ruchu pieszego.

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 o mniejszej emisji spalin,
- 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. Przyjmując, że w jednym samochodzie podróżuje średnio 1,5 osoby można stwierdzić, że jeden autobus równoważy 14 samochodów osobowych. Pokazuje to, o ile transport publiczny zmniejsza natężenie ruchu oraz o ile zmniejsza wielkość emisji spalin do środowiska naturalnego. W tym kontekście bardzo atrakcyjną możliwością 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.

### **5.3. 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. Aby nie ograniczać dostępu do takich form kontaktu z naturą, powinno się np. w Kozienickim Parku Krajobrazowym zwiększyć liczbę miejsc parkingowych dla odwiedzających. Obecnie osoby chcące skorzystać z walorów Puszczy Kozienickiej mają nierzadko problem z zaparkowaniem samochodu.

Wielu mieszkańców Powiatu Radomskiego korzysta z roweru jako środka transportu – zarówno w obrębie poszczególnych miejscowości, jak również do komunikacji pomiędzy nimi. Jest to z jednej strony wyraz świadomości ekologicznej mieszkańców, w znacznej mierze jest to jednak skutek wysokich cen biletów komunikacji zbiorowej w stosunku do zarobków wielu mieszkańców, braku innego środka transportu lub niedogodnych połączeń komunikacyjnych. Istnieje więc potrzeba modernizacji dróg w obrębie powiatu, aby móc swobodnie poruszać się rowerem po szlakach komunikacyjnych jak również budowy nowych ścieżek rowerowych.

### **5.4. Stan ochrony środowiska naturalnego Powiatu Radomskiego**

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

#### **A. Dokumenty na poziomie wojewódzkim**

1. Stan środowiska w Województwie Mazowieckim w 2011 roku, WIOŚ w Warszawie, 2012.
2. Roczna Ocena Jakości Powietrza w Województwie Mazowieckim. Raport za rok 2011, Warszawa, 2012.
3. Gospodarka odpadami komunalnymi w woj. mazowieckim w latach 2007-2009, WIOŚ w Warszawie, 2010.

**B. Dokumenty na poziomie powiatowym**

1. Program Ochrony Środowiska Powiatu Radomskiego, Zarząd Powiatu Radomskiego, 2003.
2. Program Ochrony Środowiska dla Miasta Radomia na lata 2009 – 2012 z uwzględnieniem lat 2013 – 2016.

**C. Dokumenty na poziomie gminnym**

1. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Gózd na lata 2010 – 2013 z perspektywą do roku 2017.
2. Program Ochrony Środowiska i Plan Gospodarki Odpadami dla Miasta i Gminy Iłża na lata 2008 – 2011 z uwzględnieniem lat 2012 – 2015.
3. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Jastrzębia, 2006.
4. Program ochrony środowiska dla gminy Jedlińsk na lata 2009 – 2012 z perspektywą na lata 2013 – 2016.
5. Program Ochrony Środowiska dla gminy Jedlnia-Letnisko, 2006.
6. Program Ochrony Środowiska dla gminy Kowala na lata 2008 – 2011 z uwzględnieniem lat 2012 – 2015.
7. Program Ochrony Środowiska Miasta Pionki, 2006.
8. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Pionki na lata 2010 – 2013 z perspektywą do roku 2017.
9. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Przytyk na lata 2012 – 2015 z uwzględnieniem lat 2016 – 2019.
10. Program Ochrony Środowiska Miasta i Gminy. Skaryszew na lata 2004 – 2007 z perspektywą do roku 2012.
11. Program Ochrony Środowiska dla gminy Wierzbica na lata 2009 – 2012 z uwzględnieniem perspektywy do 2016 roku.
12. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Wolanów na lata 2010 – 2012.
13. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Zakrzew na lata 2010 – 2013 z uwzględnieniem lat 2014 – 2017.

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 – stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalne powiększone o margines tolerancji, w przypadku, gdy margines tolerancji nie jest określony – poziomy dopuszczalne i poziomy docelowe,
- klasa B – stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalne, lecz nie przekraczają poziomów dopuszczalnych powiększonych o margines tolerancji,
- klasa A – stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy nie przekraczają poziomów dopuszczalnych i poziomów docelowych.

W roku 2011 miasto Radom i strefa mazowiecka zostały zakwalifikowane następująco:

**Tabela 84. Sumy emisji zanieczyszczeń przemysłowych w 2011 roku (wg jednolitych kryteriów w skali kraju, zgodnych z kryteriami UE)**

	SO <sub>2</sub>	NO <sub>2</sub>	CO	C <sub>6</sub> H <sub>6</sub>	Pył zawieszony PM10	Pył zawieszony PM2,5	Ołów w pyłe PM10	As / Cd / Ni w pyłe PM10	Benzo/a/piren w pyłe PM10	Ozon O <sub>3</sub>
<b>Miasto Radom</b>	A	A	A	A	C	B	A	A	C	A
<b>Strefa mazowiecka</b>	A	A	A	A	C	C	A	A	C	A



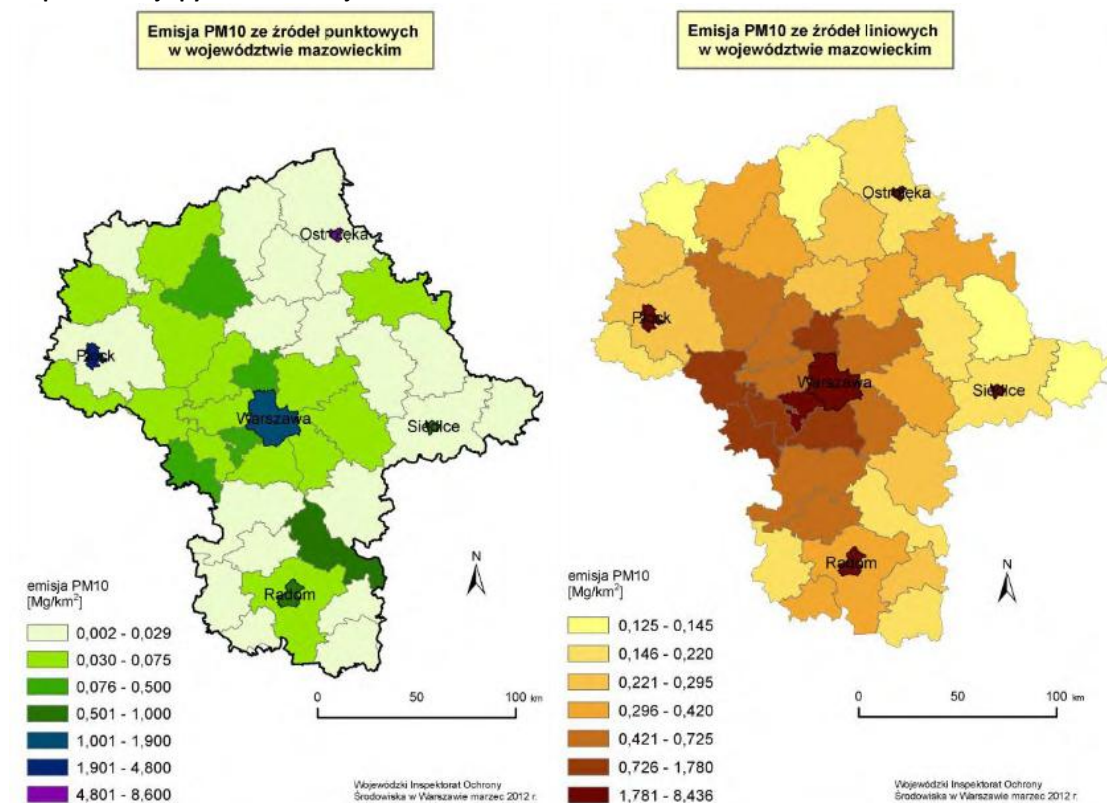
Źródło: WIOŚ w Warszawie, 2011

Zgodnie z Roczną Oceną Jakości Powietrza w Województwie Mazowieckim uwagę zwraca stan zawieszoności pyłu PM10, na którego stężenie ma wpływ między innymi transport.

Poniższa mapa pokazuje rozkład stężenia pyłu PM10 w całym województwie. Typowo rolniczy charakter Powiatu Radomskiego, mała liczba zakładów przemysłowych oraz stosunkowo dobry stan techniczny urządzeń chroniących powietrze w istniejących zakładach wpływają na relatywnie niską emisję pyłu zawieszoności PM10 w powietrzu.

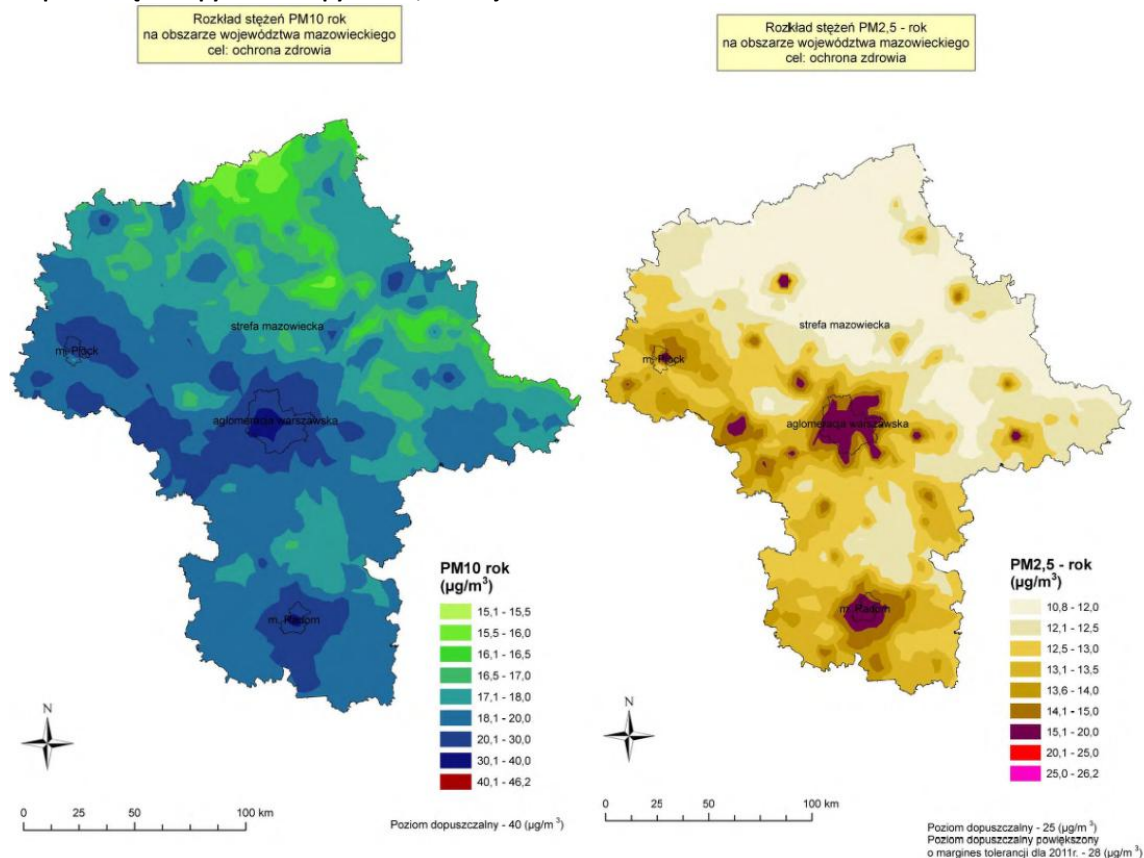
Mimo niewielkiej emisji pyłu, wpływ miasta Radomia na Powiat jest jednak zauważalny, jak pokazują to dalsze mapy, obrazujące stężenie pyłu PM10 w atmosferze.

Mapa 25. Emisja pyłu PM10 w województwie mazowieckim



Źródło: WIOŚ w Warszawie, 2011

Mapa 26. Stężenia pyłu PM10 i pyłu PM2,5 w województwie mazowieckim



Źródło: WIOŚ w Warszawie, 2011

## 5.5. Zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego

W powiecie radomskim znajduje się około 230 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

Są to przede wszystkim następujące rodzaje zakładów produkcyjnych: garbarnie, masarnie, kotłownie, zakłady produkcyjne, chemiczne, drzewne, odlewnie, huty szkła oraz inne, pojedyncze zakłady wprowadzające zanieczyszczenia pyłowo-gazowe do powietrza; nie można także tutaj nie wymienić dwóch dużych zakładów przemysłowych o znaczeniu krajowym oraz trzech największych zakładów energetycznych w regionie radomskim, działających wprawdzie na terenie miasta Radomia, ale oddziałujących również na otaczający miasto pierścieniem powiat radomski. Są to:

- Jadar Sp. z o.o. (przemysł mineralny)
- Imperial Tobacco Polska Manufacturing S. A. (przemysł tytoniowy)
- RADPEC S.A. Ciepłownia Południe w Radomiu
- RADPEC S.A. Ciepłownia Północ w Radomiu
- RADPEC (rezerwa) w Radomiu

W powiecie radomskim, jak i w całym woj. Mazowieckim, ograniczono emisję związaną z energetyką przemysłową. Emisję SO<sub>2</sub> zmniejszono poprzez budowę wielu instalacji odsiarczania spalin oraz poprawę parametrów stosowanych paliw, natomiast emisję pyłu ograniczono w znacznym stopniu dzięki zastosowaniu wysokosprawnych urządzeń odpylających.

**Tabela 85. Sumy emisji zanieczyszczeń przemysłowych w 2011 roku**

Obszar	Emisja [µg]			
	SO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	CO <sub>2</sub>	PM10
powiat radomski	172	74	145	20
woj. mazowieckie	86 880	49 473	12 531	4 374

Źródło: WIOŚ w Warszawie, 2011

Emisja poszczególnych zanieczyszczeń z przemysłu jest niewielka w stosunku do udziału emisji zanieczyszczeń z innych źródeł. Ma na to wpływ przeprowadzana od kilkunastu lat modernizacja systemów grzewczych w kolejnych zakładach na terenie powiatu radomskiego. Kotłownie również sukcesywnie zmieniają stare, wyeksploatowane kotły do spalania węgla lub miazgu węglowego na nowoczesne kotły do spalania oleju opałowego bądź gazu.

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

**Tabela 86. Sumy emisji zanieczyszczeń związanych z komunikacją samochodową w 2011 roku**

Obszar	Emisja [µg]			
	SO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	CO <sub>2</sub>	PM10
powiat radomski	114	1509	4663	617
woj. mazowieckie	3 483	46 200	171 963	19 070

Źródło: WIOŚ w Warszawie, 2011

Najwięcej zanieczyszczeń SO<sub>2</sub> emitują domy ogrzewane indywidualnie. Stanowią one 81% wszystkich zanieczyszczeń tym związkiem w Powiecie Radomskim. Przemysł i komunikacja samochodowa emitują łącznie niecałe 20% wszystkich zanieczyszczeń SO<sub>2</sub>.

Emisja CO<sub>2</sub> z domów ogrzewanych indywidualnie stanowi 50% całej emisji tego związku do atmosfery w powiecie radomskim. Niemal tyle samo CO<sub>2</sub> (48%) emituje komunikacja samochodowa. Przemysł w porównaniu do pozostałych źródeł nie emituje znacznych ilości dwutlenku węgla.

Transport samochodowy jest natomiast największym źródłem emisji tlenków azotu do atmosfery. Stanowi niemal 70% wszystkich zanieczyszczeń tym związkiem na terenie powiatu.

**Tabela 87. Sumy emisji zanieczyszczeń związanych z indywidualnym ogrzewaniem domów w 2011 roku**

Obszar	Emisja [µg]			
	SO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	CO <sub>2</sub>	PM10
powiat radomski	1191	639	4 774	27 63
woj. mazowieckie	23 466	13 045	100 563	54 363

Źródło: WIOŚ w Warszawie, 2011

Struktura antropogenicznej emisji z obszaru powiatu radomskiego wskazuje na zdecydowanie największy udział w całkowitej emisji PM10 domów ogrzewanych indywidualnie. Emisja PM10 z domów ogrzewanych indywidualnie na analizowanym obszarze stanowiła ponad 80% całkowitej emisji tego pyłu i była nieporównywalnie większa od emisji tego związku przez przemysł.

**Tabela 88. Wielkości antropogenicznej emisji substancji z obszaru powiatu radomskiego oraz udziały emisji substancji z poszczególnych kategorii w sumie emisji w 2011 roku**

Kategoria źródeł emisji	Emisja							
	SO <sub>2</sub>		NO <sub>x</sub>		CO <sub>2</sub>		PM10	
	[µg]	%	[µg]	%	[µg]	%	[µg]	%
Przemysł	172	12	74	3	145	2	20	1
Domy ogrzewane indywidualnie	1 191	81	639	29	4 774	50	2 763	81
Komunikacja samochodowa	114	7	1 509	68	4 663	48	617	18

Źródło: WIOŚ w Warszawie, 2011

Liczby te świadczą o niskim poziomie świadomości ekologicznej mieszkańców powiatu radomskiego. Tlenki siarki, azotu, węgla oraz pyły to produkty uboczne spalania paliw stałych (np. węgla, drewna). Aby zminimalizować przedostawanie się tych związków do powietrza powinno się zmienić rodzaj paliwa: paliwa stałe zastąpić paliwami gazowymi lub olejowymi – wiąże się to jednak zwykle z modernizacją instalacji grzewczej, która pociąga za sobą koszty, nierzadko przekraczające możliwości finansowe poszczególnych gospodarstw domowych.

## 5.6. 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: Warszawa – Kraków, Łódź – Lublin oraz Radom – Rzeszów. Nie zawsze, gdzie droga przebiega przez tereny mieszkalne, znajdują się ekrany akustyczne, tłumiące hałas. Nowe trasy, które są w trakcie budowy są już w nie wyposażone, bądź trasy te omijają tereny mieszkalne.

## 5.7. Pozostałe elementy ochrony środowiska

W 2010 roku w Radomiu otwarto nowoczesny Zakład Utylizacji Odpadów Komunalnych, który odbiera odpady również z powiatu radomskiego. Docelowo będzie tutaj przetwarzanych 112 tys. Mg odpadów komunalnych.

Funkcjonowanie tego zakładu oparte jest przede wszystkim na procesach mechanicznej i biologicznej obróbki odpadów. W skład instalacji wchodzi:

- sortownia zmieszanych odpadów komunalnych i frakcji zbieranych selektywnie
- kompostownia odpadów zielonych i biodegradowalnych oraz frakcji organicznej wysegregowanej ze zmieszanych odpadów komunalnych o wydajności 34 tys. Mg/rok
- zakład przetwarzania odpadów wielkogabarytowych i podobnych, w tym sprzętu RTV i AGD
- linia przerobu odpadów budowlanych
- linia przygotowania komponentów do produkcji paliwa z odpadów (RDF) z wydzielonych frakcji odpadów zmieszanych, dla których istnieją możliwości zagospodarowania.

W powiecie radomskim istnieją obecnie 3 prawidłowo urządzone składowiska odpadów komunalnych:

- Jedlanka Stara (planowane zamknięcie w 2014 roku);
- Urbanów (planowane zamknięcie w 2015 roku);
- Bieniędzice (planowane zamknięcie w 2014 roku).

W kolejnych latach odpady komunalne odbierać będzie przede wszystkim regionalne składowisko RADKOM w Radomiu.

Na terenie powiatu funkcjonuje 28 oczyszczalni ścieków o różnym stopniu technologii oczyszczania. Wśród nich znajduje się 26 oczyszczalni ścieków komunalnych (przepustowość 5258 m<sup>3</sup>/dobę) oraz dwie komunalno – przemysłowe (przepustowość wynosi 24930 m<sup>3</sup>/dobę).

## 5.8. 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.

## 6. Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

### 6.1. System Informacji Pasażerskiej (SIP)

Bardzo ważnym elementem dla komunikacji publicznej jest możliwość obsługi pasażera już przed podjęciem podróży. Zanim pasażer skorzysta z usług komunikacji publicznej, powinien mieć możliwość pozyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii komunikacyjnych oraz innych informacjach związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego. Powszechnie stosowanym rozwiązaniem jest udostępnianie takich informacji w Internecie. Innym rozwiązaniem może być stworzenie dogodnego punktu informacyjnego – punktu obsługi pasażera.

Punkt obsługi pasażera to miejsce, gdzie można:

- uzyskać informacje dotyczące funkcjonowania komunikacji zbiorowej;
- zapoznać się z możliwościami dotarcia do celu podróży, a przypadku braku połączenia bezpośredniego także z możliwości dogodnych przesiadek;
- zapoznać się z obowiązującą taryfą i dokonać zakupu różnego rodzaju biletów;
- dowiedzieć się o aktualnych zmianach w komunikacji;
- uzyskać także podstawowe informacje dotyczące miasta oraz regionu.

Punkty obsługi pasażera powinny być lokalizowane w kluczowych rejonach miasta np. centrum, dworzec PKS lub dworzec PKP.

Na obszarze objętym komunikacją publiczną, pasażer powinien być dobrze poinformowany w każdym miejscu, skąd rozpoczyna swoją podróż. Przystanek (słupki przystankowy czy wiata) także powinien służyć, jako punkt informacyjny dla pasażera. Taki przystanek powinien posiadać:

- rozkład jazdy linii komunikacyjnych,
- schemat układu sieci komunikacji publicznej,
- informację pasażerską o zmianach, objazdach itp.,
- automat biletowy, jeśli wielkość potoków pasażerskich uzasadnia jego zastosowanie,
- elektroniczną informację o liniach, które przez ten przystanek przechodzą i rzeczywistym czasie przyjazdu.

Czynnikiem mającym wpływ na jakość transportu zbiorowego jest pełny i łatwo dostępny dla pasażerów system informacji o przewoźnikach i realizowanych przez nich połączeniach, przystankach, rozkładach jazdy, czasie przyjazdu najbliższego pojazdu danej linii, możliwościach przesiadek, systemie taryfowym itp. W wielu krajach nie szczędzi się środków na tworzenie i ciągle unowocześnianie automatycznych systemów informacji, wykorzystujących najnowocześniejsze rozwiązania technologiczne i informatyczne. Takie systemy informacyjne są częścią systemów sterowania ruchem.

Dzięki zastosowaniu nowoczesnych technologii z zakresu elektroniki i informatyki (inteligentne technologie) można podnieść atrakcyjność transportu zbiorowego. Nowoczesne technologie pozwalają na:

- koordynację układu transportowego i synchronizację rozkładów jazdy,
- wykrywanie pojazdów zbliżających się do skrzyżowania (detekcja),
- lokalizację pojazdów na trasie (GPS) i bezprzewodowe przesyłanie informacji (GPRS),
- usprawnienie przejazdu, szczególnie przez skrzyżowania (także: omijanie zatorów),
- tworzenie systemów dystrybucji i identyfikacji biletów przejazdowych,
- poprawę obsługi podróżnych oraz monitoring bezpieczeństwa podróżowania.

Poprzez funkcjonowanie punktów obsługi pasażera komunikacja publiczna staje się bardziej przyjazna dla pasażera, pomaga mu się przemieszczać, udziela niezbędnych informacji oraz kompleksowej obsługi pasażerskiej.

System Informacji Pasażerskiej (SIP) obejmuje całość informacji pozwalających użytkownikom komunikacji publicznej na swobodne poruszanie się po obszarze objętym usługami transportowymi. W skład tego systemu wchodzi zazwyczaj dwa elementy: informacje stałe (statyczne) oraz informacje zmienne (dynamiczne).

## 6.2. Statyczna informacja pasażerska

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

- mapę układu linii komunikacyjnych:
  - dla dni powszednich
  - dla dni świątecznych
  - dla komunikacji nocnej
- rozkłady jazdy konkretnych linii
- rozkłady linii dla poszczególnych przystanków
- dodatkowe informacje przesiadkowe
- informacje o planowych zmianach w rozkładach (podawane z wyprzedzeniem).

Zgodnie z Ustawą o Publicznym Transporcie Zbiorowym rolą organizatora transportu zbiorowego jest między innymi (art. 15 pkt 1) zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:

- standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
- systemu informacji dla pasażera.

Z zapisów prawa wynika, że za umieszczenie informacji dla pasażera odpowiada zarządca danej drogi. W obecnej sytuacji prawnej zarządca umieści tę informację jedynie wówczas, gdy udostępni mu ją przewoźnik. W przypadku Powiatu Radomskiego, do działań związanych z oznakowaniem przystanków zobowiązany jest Powiatowy Zarząd Dróg.

## 6.3. Dynamiczny system informacji pasażerskiej

Dynamiczny system informacji pasażerskiej to rozwiązanie nowoczesne, stosowane zwykle w większych węzłach komunikacyjnych, bądź w obszarach dużego natężenia ruchu komunikacji publicznej. Umożliwia on przedstawianie (wyświetlanie) zmiennej informacji o ruchu taboru w czasie rzeczywistym, tj. z uwzględnieniem faktycznych odchyień ruchu na trasach spowodowanych różnorodnymi czynnikami zewnętrznymi (pogoda, korki, wypadek itd.).

Przykładowa konfiguracja takiego systemu wygląda następująco:

- urządzenia nadawcze GPS zainstalowane w autobusach
- komputer centralny, który:
  - zbiera informacje z autobusów
  - na podstawie wbudowanych algorytmów wylicza oczekiwane, realne czasy dojazdów do ustalonych miejsc
  - porównuje obliczone czasy z obowiązującym rozkładem jazdy
  - podaje niezbędne informacje na stanowisko operatorskie / dyspozytorskie oraz do serwera komunikacyjnego



- serwer komunikacyjny, który:
  - wyświetla informację zbiorczą w miejscu ogólnodostępnym (jak pokazano na przykładzie poniżej)
  - wyświetla informację indywidualną, dla poszczególnych przystanków / stanowisk odjazdu
  - wyświetla informacje specjalne, zgodnie z dyspozycją operatora systemu.

Z uwagi na wielość przewoźników autobusowych na terenie Powiatu Radomskiego, wdrożenie takiego systemu byłoby bardzo trudne.

Stosowanie nowoczesnych technologii informatycznych w transporcie, rozumiane jako tworzenie inteligentnych systemów transportowych, pozwolić może na zmniejszenie zatłoczenia dróg, zwiększenie bezpieczeństwa podróży, ułatwienie dostępu do informacji o transporcie. Ich różnorodność jest efektem rozwoju elektroniki oraz informatyki. Ze względu na zastosowanie można wyróżnić pięć grup tych systemów:

1. Systemy zarządzania ruchem – oparte na zaawansowanych technologiach elektronicznych:
  - optymalizują działanie urządzeń drogowych (np. sieci sygnalizacji świetlnej),
  - umożliwiają m.in. selektywne ustalanie priorytetów dla pojazdów (uprzywilejowanych oraz transportu publicznego),
  - zwiększają przepustowości skrzyżowań, chronią pieszych na przejściach, badają poziom zanieczyszczenia powietrza,
  - wspomagają wykrywanie zdarzeń na drogach (kolejki pojazdów, wypadki, awarie infrastruktury drogowej) oraz kontrolę prędkości,
  - informują o wolnych miejscach na pobliskich parkingach (blisko nich, ale i z odległości kilkuset metrów),
  - wspomagają ograniczanie prędkości w pojazdach, poprzez zamontowanie elektronicznych urządzeń, wymuszających aż do fizycznego oddziaływania na silnik czy układ hamowania, ograniczenie prędkości do dozwolonej przez drogowe sygnalizatory,
  - ograniczają penetrację tkanki miejskiej przez urządzenia, również montowane w pojazdach, umożliwiające, lub nie, wjazd na określony teren (np. ochrona centrum miasta w postaci słupków, chowających się pod jezdnię, gdy nadjeżdżający pojazd ma uprawnienie do wjazdu),
2. Systemy wspomagające pobieranie opłat związanych z transportem zbiorowym oraz z korzystaniem z infrastruktury (np. parkingi, a także wjazd do strefy ograniczonego ruchu):
  - umożliwiają odejście od tradycyjnego wnoszenia opłat za przejazd za pomocą gotówki,
  - sprowadzają się do stosowania biletów elektronicznych (dotykowych i bezstykowych), a także „elektronicznych portmonetek” - płatniczych kart mikroprocesorowych; systemy te zazwyczaj zintegrowane są z innymi systemami: bankowymi, telefonicznymi.
3. Systemy zarządzania transportem zbiorowym:
  - umożliwiają operacyjne monitorowanie wielu funkcji, np. tras i rozkładów jazdy, rzeczywistego położenia pojazdów, sterowania priorytetem w ruchu; odbywa się to w oparciu o system GPS,
  - podróżni, którzy chcą kontynuować podróż taksówką, mają możliwość przywołania jej z pojazdu, w którym akurat się znajdują; daje to możliwość prowadzenia usług typu „od drzwi do drzwi”; zgłoszenie przez pasażera potrzeby zmiany trasy oraz ustalenie nowej odbywa się na bieżąco w ramach kontaktu kierowca-centrum sterowania.
4. Systemy wspomagające systemy informacji pasażerskiej:
  - umożliwiają podawanie podróżnym na bieżąco wszelkich, potrzebnych im informacji, zarówno wewnątrz pojazdu, jak i na przystankach: o zmianach tras czy rozkładów jazdy, spóźnieniach, najszybszych możliwościach kontynuowania podróży innymi środkami, dostęp do tych informacji może być realizowany z różnych miejsc (dom, biuro, ulica) w różny sposób (telefon, faks, internet),
  - w celu odnajdywania drogi w nieznanym terenie (w obcym dużym mieście) stosowany jest podczas jazdy system nawigacji (GPS oraz elektroniczna mapa na płytach CD-ROM).
5. Systemy służące zarządzaniu bezpieczeństwem ruchu i systemami ratunkowymi - pozwalają na szybką reakcję, szczególnie w warunkach dużego zatłoczenia (uruchomienie służb ratunkowych oraz „korytarzy” dla pojazdów uprzywilejowanych); połączenie urządzeń alarmowych w pojeździe z ogólnym systemem pomocy podnosi poziom bezpieczeństwa podróżnych. Istnieją również systemy monitorowania wnętrza pojazdów oraz przystanków (kamery).

## 6.4. Węzły przesiadkowe

Bardzo dobrym i potrzebnym miejscem do wyświetlania informacji dla pasażera mogą być węzły przesiadkowe. Umieszczone w kilku miejscach wyświetlacze powinny informować o:

- Odjazdach kolejnych autobusów (w kolejności chronologicznej);
- Opóźnieniach w ruchu oraz awariach;
- Odjazdach pociągów Kolei Mazowieckich – w ten sposób System Informacji Pasażerskiej spełniłby swoją rzeczywistą rolę, integrując różnych dostawców usług oraz służąc całemu obszarowi.

Optymalna realizacja takiego systemu wymaga dobrego wybrania miejsc do wyświetlania informacji oraz dobrego zaprojektowania całego systemu. Możliwe są dwa warianty realizacji:

- Oparcie danych wyświetlanych na panelach tylko o dostępne i przekazywane przez komputer rozkłady jazdy poszczególnych środków transportu;
- Oparcie danych wyświetlanych na panelach zarówno o rozkłady jazdy, jak i o bieżące położenia autobusów, które wraz z informacją o czasach dojazdu i utrudnieniach w ruchu pozwolą na wyświetlanie realnych informacji o odjazdach i opóźnieniach.

Działanie takiej formy informacji pasażerskiej oparte może być na systemie GPS zainstalowanym w każdym autobusie, który może na bieżąco ustalać dokładny przyjazd na dany przystanek.

Codziennie do Warszawy dojeżdża z Radomia ok. 4 000 osób. Osoby te w większości dojeżdżają na Dworzec PKP autobusami komunikacji miejskiej w Radomiu oraz autobusami innych przewoźników, często posiadającymi do 21 miejsc. Rozkłady radomskiej komunikacji miejskiej są dostosowywane do zmian rozkładu jazdy pociągów Kolei Mazowieckich; podobnie powinny być dostosowywane rozkłady jazdy innych przewoźników. Jest to jeden z podstawowych wymogów Zintegrowanego Planu Transportowego – to właśnie jest ta wspomniana w nazwie „integracja”.

System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej w Radomiu jest obecnie w trakcie realizacji. Wyłoniona w drodze przetargu firma instalować go będzie na 44 przystankach komunikacyjnych w Radomiu, w tym na przystankach przy Dworcu PKP. Oprócz Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (obejmować on będzie także prezentowanie dynamicznej informacji pasażerskiej w internecie i na telefonach komórkowych), w ramach tego samego projektu (realizowanego w ramach działania 5.1 RPO Województwa Mazowieckiego) wprowadzany jest obecnie w radomskiej komunikacji miejskiej system pobierania opłat za przejazdy oparty o elektroniczne karty bezstykowe, tworzone jest centrum zarządzania ruchem (nadzór on-line nad pojazdami), a wszystkie pojazdy wyposażane są w system głosowego i wizualnego zapowiadania przystanków.

## 7. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych

### 7.1. 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 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:

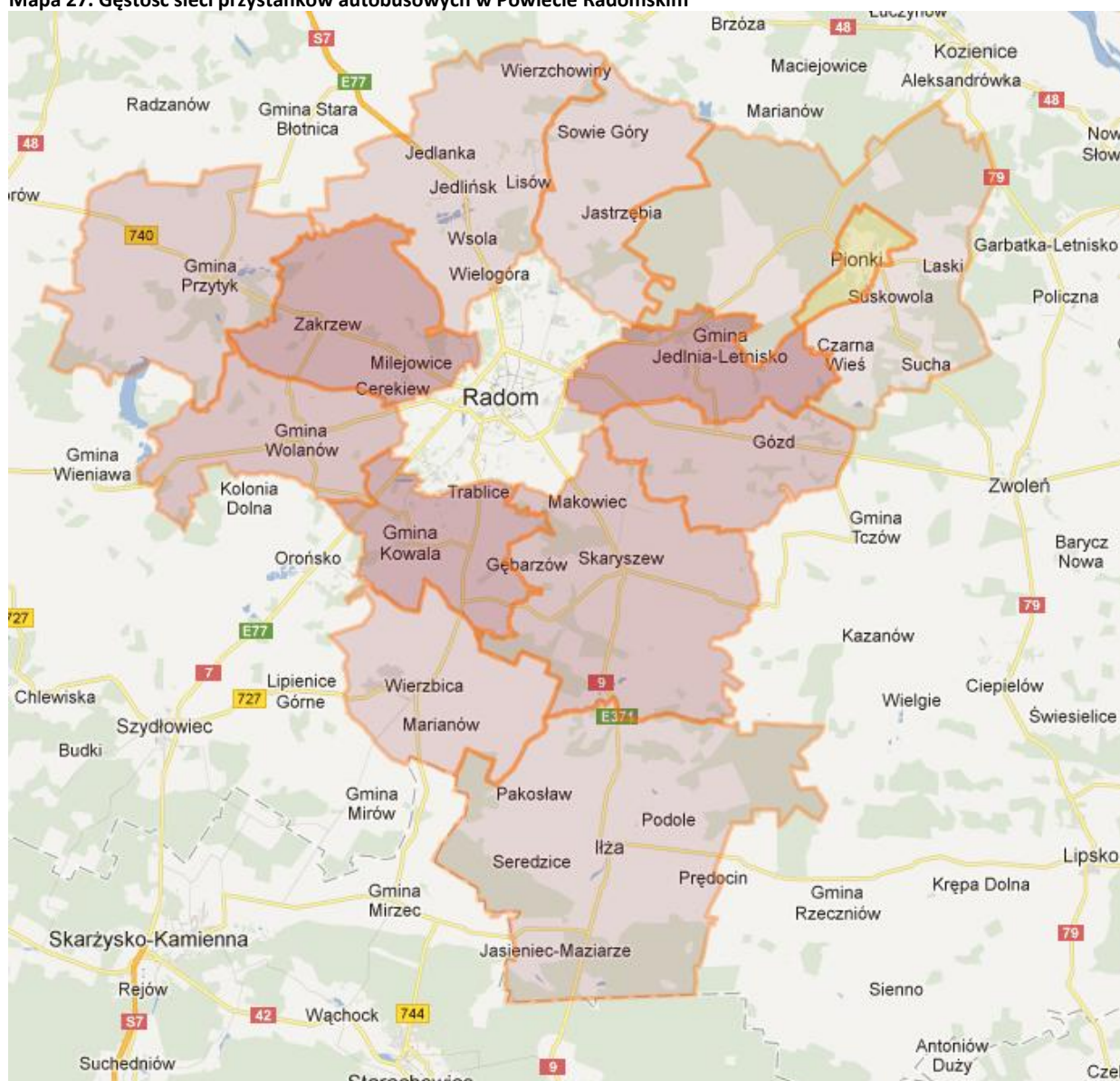
- Drogi na terenie Powiatu:
  - Droga wojewódzka nr 733, obejmująca swoim przebiegiem gminy znajdujące się w środkowej i południowej części Powiatu: Zakrzew, Wolanów, Kowala, Skaryszew, Gózd.
  - Droga wojewódzka nr 699, łącząca gminę Gózd z gminą Jedlnia-Letnisko
  - Droga powiatowa Pionki – Czarna – 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

## 7.2. 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: najczęściej przystanków (oprócz Miasta Pionki) znajduje się w gminie Jedlnia-Letnisko, gdzie gęstość sieci przystanków na 1 km<sup>2</sup> dwukrotnie przekracza wartość średnią dla Powiatu, wynoszącą 0,49 przystanku na 1 km<sup>2</sup> (p/km<sup>2</sup>). Najmniejszą gęstość przystanków (z racji Kozienickiego Parku Krajobrazowego) ma Gmina Pionki oraz trzy gminy: Iłża oraz Jedlińsk, Jastrzębia.

Gmina Pionki, po odjęciu powierzchni Kozienickiego Parku Krajobrazowego posiada gęstość ludności wynoszącą ok. 70 osób/ km<sup>2</sup>, zaś gęstość sieci przystanków wynosi 0,35 p/km<sup>2</sup>, co jest wartością niższą od średniej, jednak już nie najniższą.

Mapa 27. Gęstość sieci przystanków autobusowych w Powiecie Radomskim



Źródło: Opracowanie własne, dane: Starostwo Powiatowe





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 89. Liczba przystanków autobusowych w Powiecie Radomskim**

Gmina	Gęstość zaludnienia (os/km <sup>2</sup> )	Względna gęstość zaludnienia (po zeskalowaniu do miasta Pionki)	Liczba przystanków (bez przystanków przy drogach gminnych)	Liczba przystanków na 1 km <sup>2</sup>	Stosunek gęstości sieci przystanków do gęstości zaludnienia
Gózd	108	0,51	56	0,70	1,4
Iłża	60	0,28	136	0,53	1,9
Jastrzębia	75	0,35	53	0,59	1,7
Jedlińsk	101	0,48	78	0,56	1,2
Jedlnia-Letnisko	188	0,89	78	1,19	1,3
Kowala	156	0,73	80	0,99	1,3
Miasto Pionki	1062	5,00	10	0,54	0,1
Pionki	44	0,21	57	0,25	1,2
Przytyk	54	0,25	76	0,57	2,2
Skaryszew	82	0,39	112	0,65	1,7
Wierzbica	107	0,50	60	0,64	1,3
Wolanów	104	0,49	50	0,51	1,0
Zakrzew	128	0,60	97	1,01	1,7
<b>POWIAT RADOMSKI</b>	<b>98</b>	<b>0,46</b>	<b>943</b>	<b>0,61</b>	<b>1,3</b>

Powyższe wartości zostały zeskalowane, aby zachować porównywalność obszarów o podobnej gęstości zaludnienia. Jako wartość porównawczą przyjęto gminę o ściśle miejskiej zabudowie, tj. miasto Pionki; tam też stosunek gęstości sieci przystanków do gęstości zaludnienia jest najniższy, co wynika właśnie z zupełnie innego charakteru jego zabudowy w porównaniu z pozostałą częścią powiatu.

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.

### 7.3. 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.

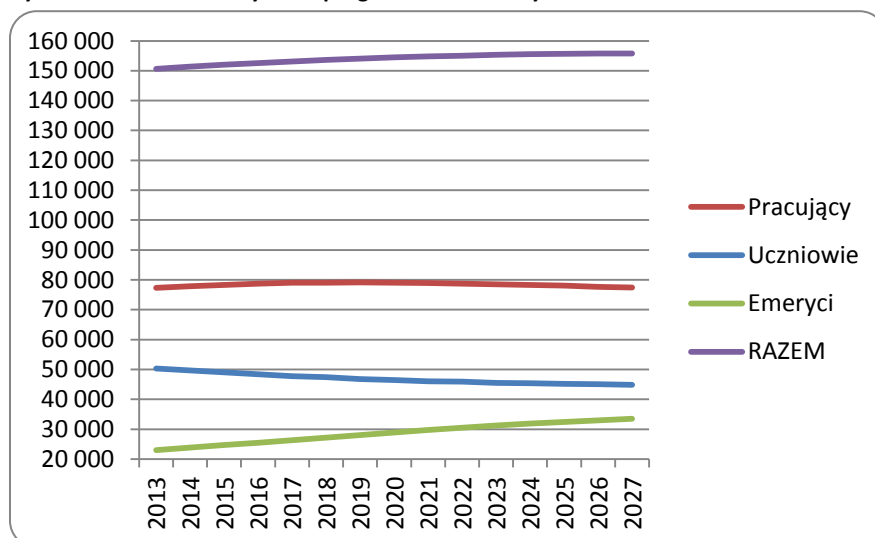
W ramach prac nad Planem Transportowym dla Powiatu Radomskiego nie były wykonywane badania napełnień na poszczególnych liniach. Ponadto, przewoźnicy autobusowi ani Koleje Mazowieckie nie są skłonni do udzielania informacji na temat liczby przewiezionych pasażerów, dlatego też nie jest możliwe dokładne określenie popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego.

Na bazie czynników demograficznych i społecznych można wskazać tendencje do zmian, które zajdą w strukturze społecznej mieszkańców powiatu w ciągu najbliższych 10-15 lat.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego, opublikowanych na stronie [http://www.stat.gov.pl/gus/5840\\_11752\\_PLK\\_HTML.htm](http://www.stat.gov.pl/gus/5840_11752_PLK_HTML.htm), ludność Powiatu Radomskiego do roku 2025 będzie kształtowała się tak, jak przedstawiono to na poniższym wykresie. Przyjęto podziały wiekowe odpowiadające w przybliżeniu grupom sprzedaży biletów: normalnych, ulgowych oraz emeryckich, innymi słowy: odpowiadające grupom osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym oraz poprodukcyjnym. Jako wartości graniczne poszczególnych grup wiekowych wybrano wartości stosowane w statystyce:

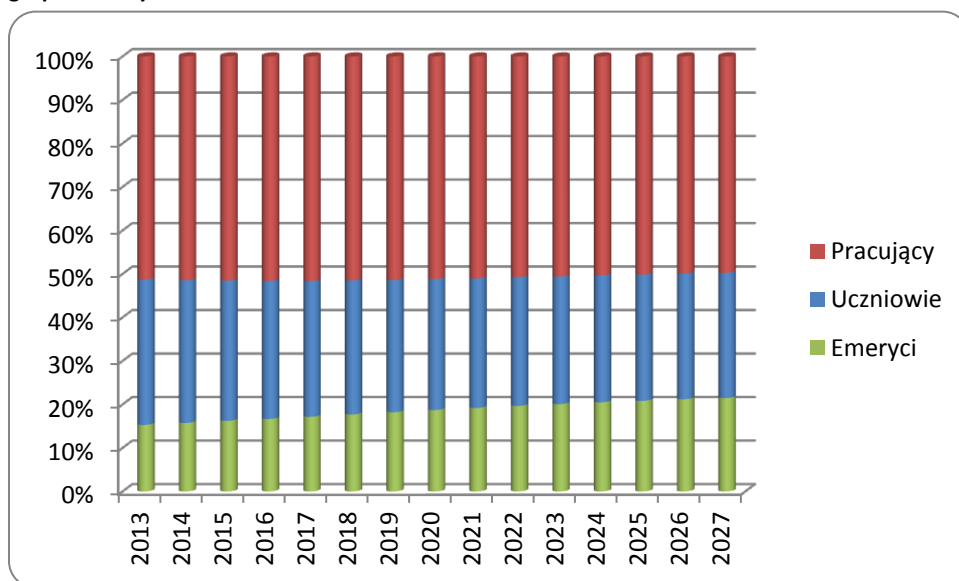
- Uczniowie i studenci: 0-24 lat
- Osoby pracujące: 25-60 lat (kobiety) i 25-65 lat (mężczyźni)
- Emeryci: 60+ (kobiety) i 65+ (mężczyźni)

Rysunek 16. Dane historyczne i prognoza zmian liczby mieszkańców Powiatu Radomskiego wg GUS





**Rysunek 17. Dane historyczne i prognoza zmian liczby mieszkańców Powiatu Radomskiego wg GUS – udział poszczególnych grup wiekowych**



Z obu wykresów można odczytać, że do roku 2027 nastąpi:

- Utrzymanie stałej liczby osób w wieku produkcyjnym
- Spadek liczby uczniów i studentów aż o 10% - na tle kraju jest to duży spadek, wynikający z niskiego współczynnika dzietności
- Znaczny wzrost osób w wieku poprodukcyjnym – aż o 45%,

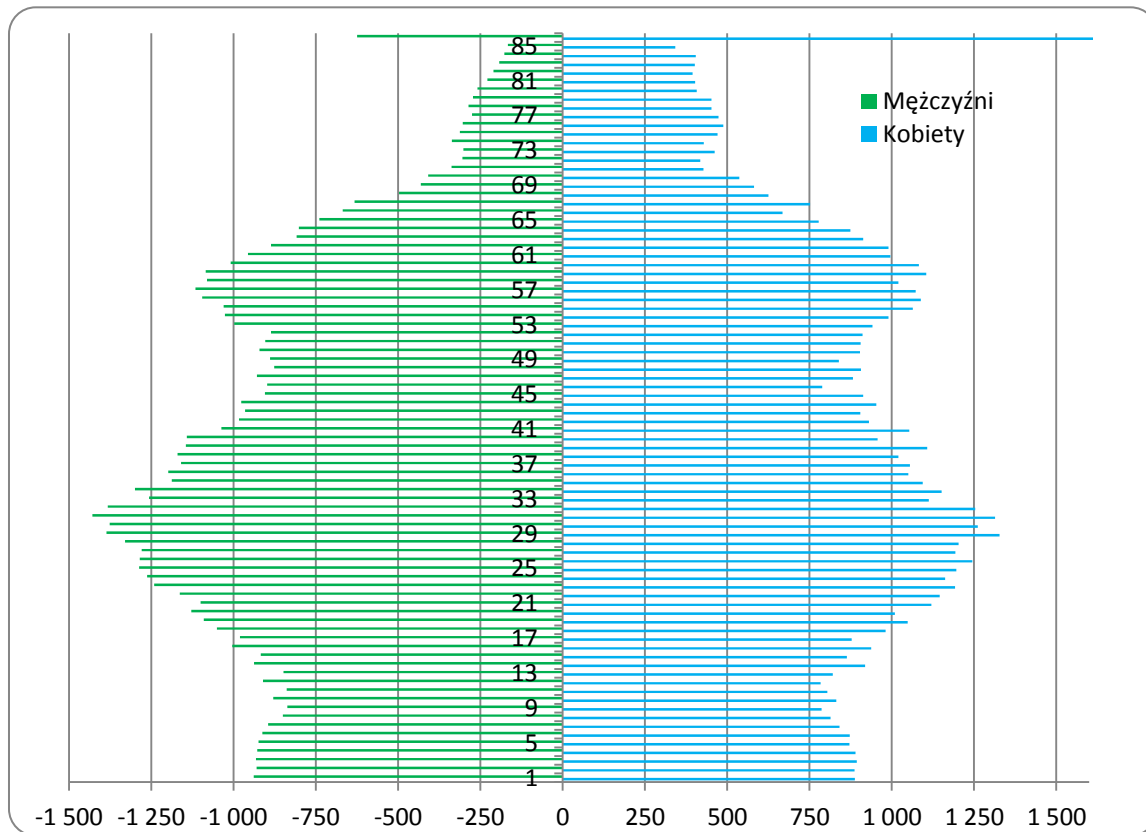
przy niewielkim, 3% wzroście łącznej liczby mieszkańców.

łącznie liczebność grup uprawnionych do korzystania z ulg ustawowych w środkach publicznego transportu zbiorowego, tj. ludności w wieku przedprodukcyjnym i poprodukcyjnym do roku 2027 wzrośnie o 7%.

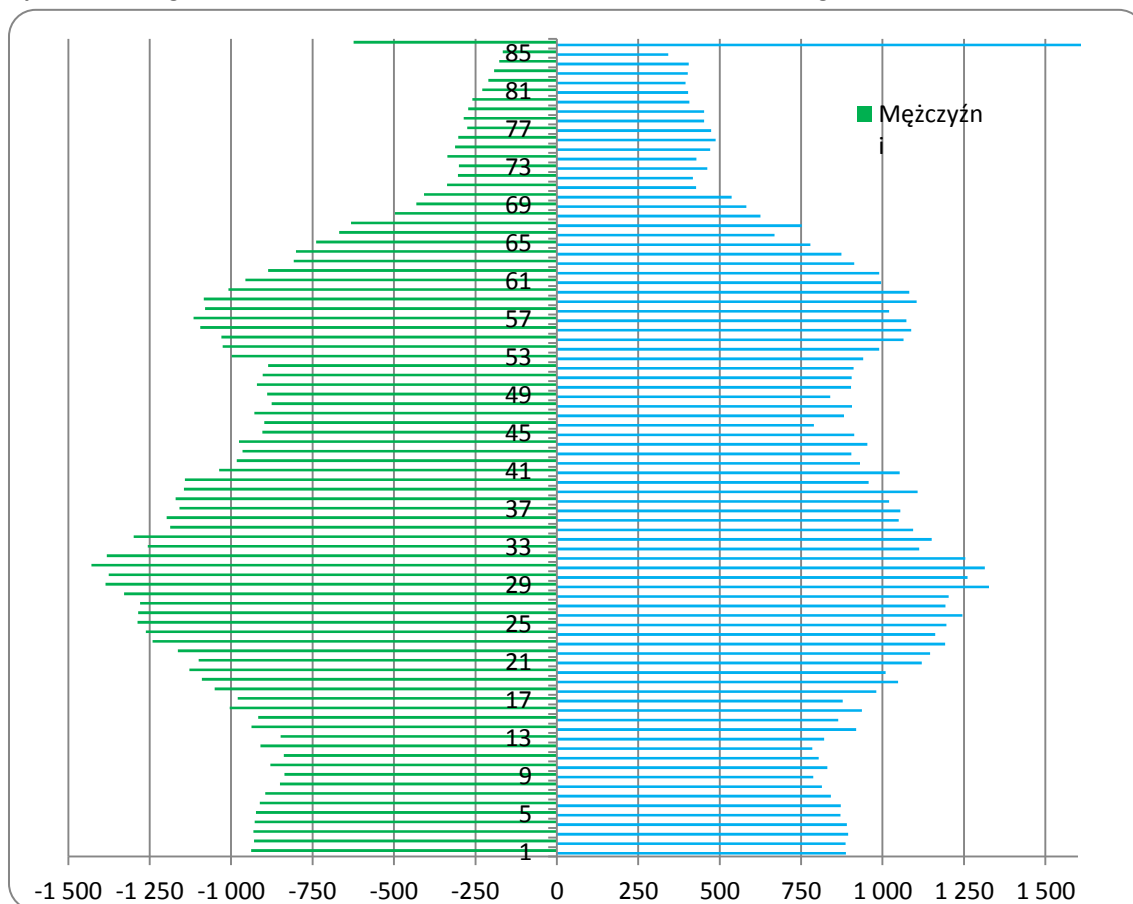
Według danych Głównego Urzędu Statystycznego wartość średniego dalszego trwania życia (ang. *life expectancy*) dla osób urodzonych w 2011 roku wynosi dla województwa mazowieckiego ogółem 72,7 lat dla mężczyzn i 81,6 lat dla kobiet (w miastach: 73,9 i 81,8, na wsi: 70,7 oraz 81,1). Wartości te są średnio wyższe niż wartości dla całego kraju.

Poniższe wykresy pokazują zmiany w strukturze wiekowej mieszkańców Powiatu Radomskiego w perspektywie najbliższych 15 lat.

Rysunek 18. Obecna struktura wiekowa mieszkańców Powiatu Radomskiego (rok 2013).



Rysunek 19. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców Powiatu Radomskiego w roku 2027.

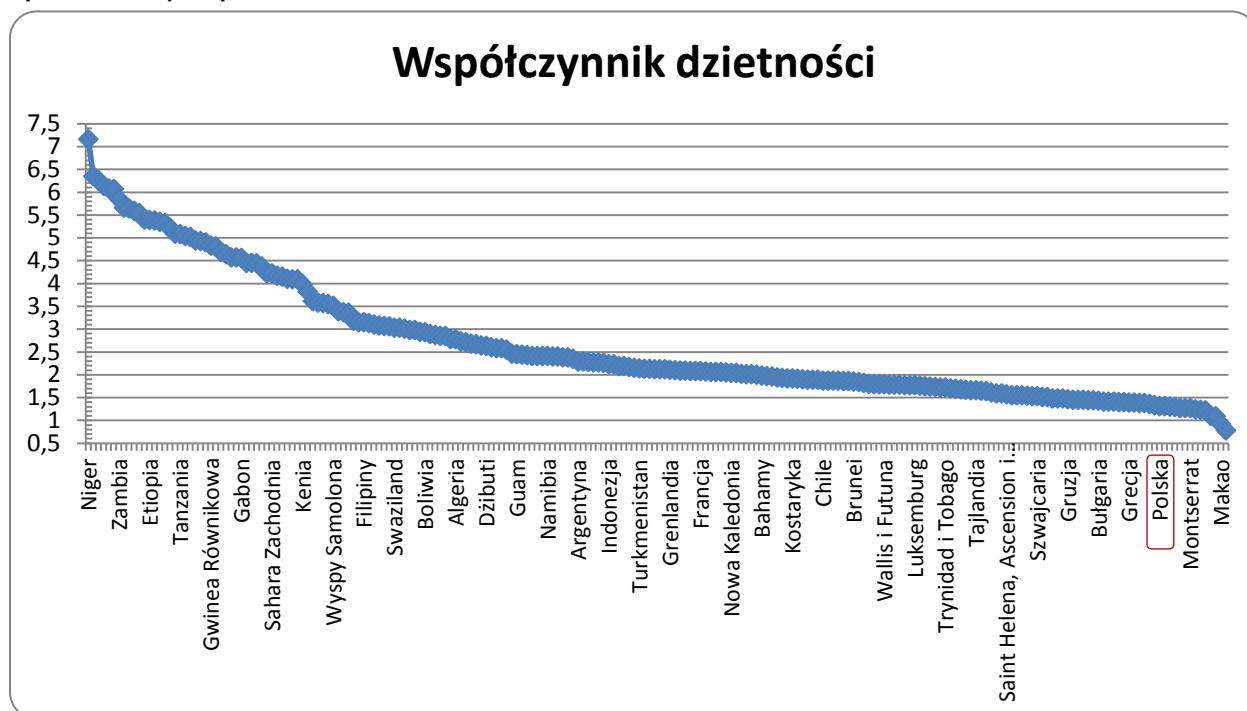


Rysunki pokazane powyżej ukazują starzejące się społeczeństwo. W literaturze światowej piramidy wieku analizuje się zasadniczo w trzech grupach: 0-14 lat (wiek przedprodukcyjny); 15-44 lat (wiek największej produktywności) i 45-85+ (wiek poprodukcyjny); wiek produkcyjny rozszerza się do jego pełnej szerokości (15-65 lat), analizując procent ludności w danym przedziale.

Podsumowując powyższe wykresy otrzymujemy obraz społeczeństwa, w którym zwiększa się liczba osób w wieku poprodukcyjnym, zaś maleje liczba dzieci przy niewielkich zmianach w grupie osób w wieku produkcyjnym. Zasadnicze przyczyny tej sytuacji to wydłużający się cały czas średni okres trwania życia ludzi, a także bardzo niska dzietność polskich rodzin. Województwo Mazowieckie według Rocznika Demograficznego GUS za rok 2012 ma medianę wieku bardzo podobną do całego kraju; wynosi ona dla mężczyzn 36,7 lat (kraj: 36,7) oraz dla kobiet: 40,3 lat (kraj: 40,2). W roku 2011 współczynnik dzietności dla całej Polski wyniósł 1,297 (w miastach: 1,211, na wsi: 1,427). Województwo Mazowieckie ma te wartości na prawie najwyższym poziomie w całej Polsce: 1,366 ogółem, 1,311 w miastach i 1,465 na wsi.

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. Wg bazy danych CIA ([www.cia.gov](http://www.cia.gov), hasło: *Total Fertility Rate*) Polska zajmuje 211 miejsce w rankingu 224 krajów.

Rysunek 20. Współczynnik dzietności na świecie i w Polsce.



Źródło: Central Intelligence Agency (CIA). World Fact Book.

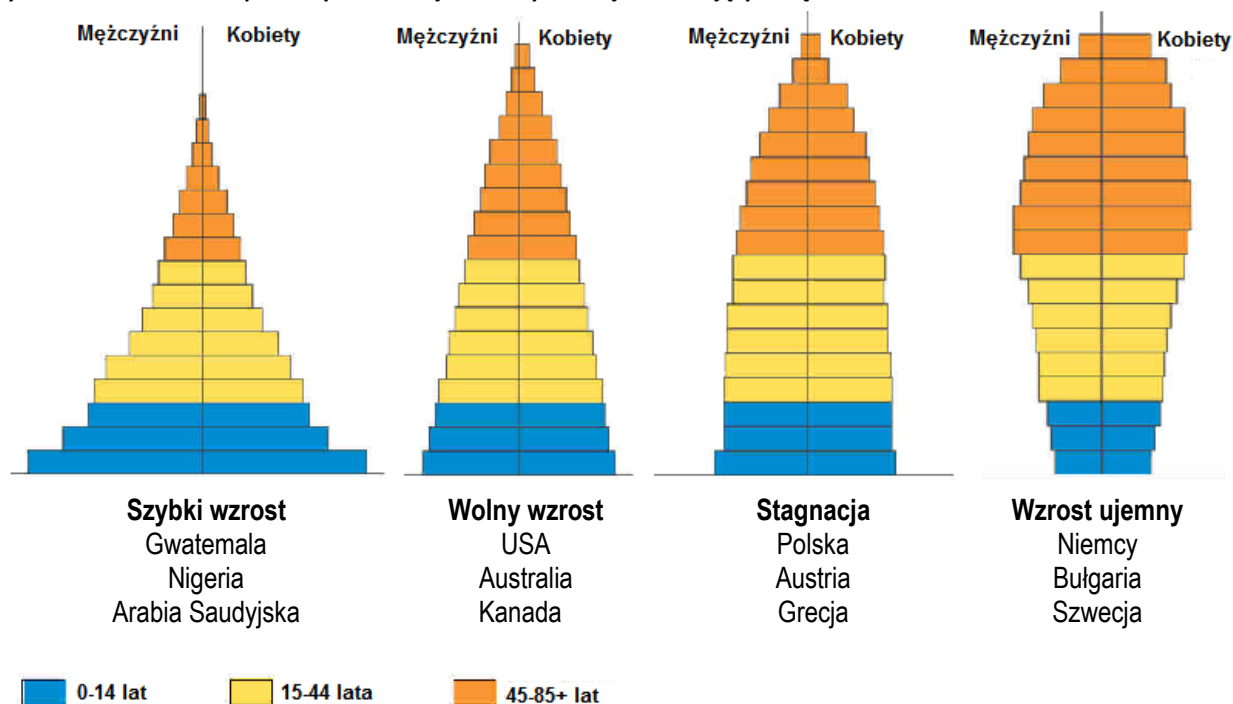
Współczynnik dzietności dla Miasta Radomia wynosi obecnie 1,258, jest więc niższy niż średnia wartość dla miast w Województwie Mazowieckim, ale wyższy od wartości tego współczynnika dla większości miast w Polsce powyżej 100 tys. mieszkańców. W literaturze przedmiotu przyjmuje się zastępowalność pokoleń następuje wówczas, gdy współczynnik dzietności wynosi ok. 2,10 – 2,15. Ostatni raz wartość ta w Polsce była na tym poziomie w roku 1986!

Pomijając inne aspekty tego tematu i analizując tę sytuację pod kątem komunikacji publicznej, możemy stwierdzić, iż rosnąć będzie liczba osób uprawnionych do korzystania z ulg ustawowych w środkach publicznego transportu

zbiorowego (dla uproszczenia: łącznie udział wieku przedprodukcyjnego i wieku poprodukcyjnego wzrosnąć w całej strukturze wiekowej; wzrosną też z całą pewnością obciążenia budżetu z tytułu dopłat do biletów ulgowych.

Porównując piramidę wieku Polski (która jest podobna do piramidy wieku Powiatu Radomskiego) do piramid innych krajów, można zauważyć szybkie upodobnianie się naszego kraju do krajów Europy Zachodniej.

Rysunek 21. Porównanie piramidy wieku krajów młodych i krajów starzejących się

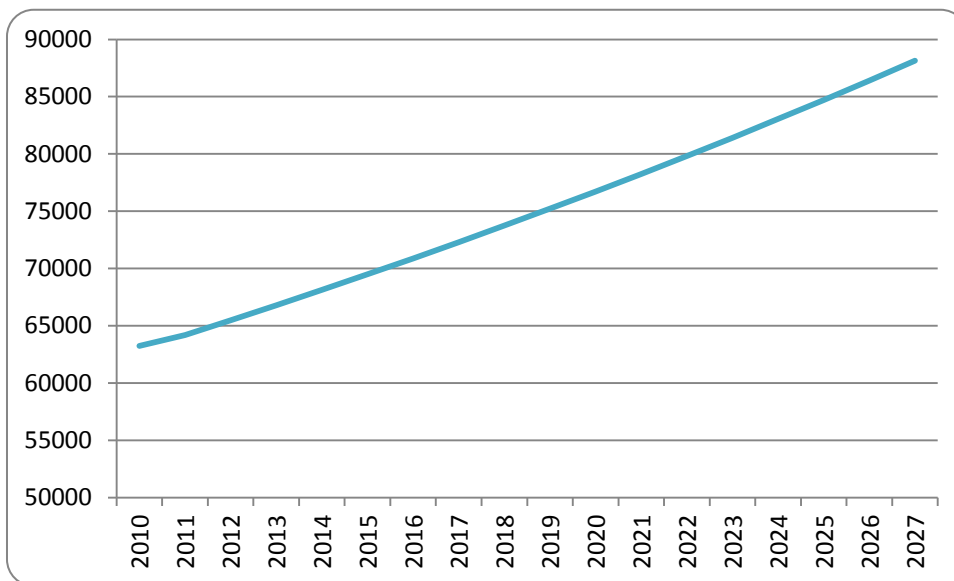


Według Rocznika Statystycznego Województwa Mazowieckiego wydanego przez Główny Urząd Statystyczny, w Powiecie Radomskim w roku 2010 zarejestrowanych było łącznie 63 248 samochodów osobowych. Dane o rejestracjach samochodów (tabela poniżej) ukazują dotychczasowy roczny wzrost liczby samochodów na poziomie około 4%, jednakże uwzględniając nasycenie rynku i zakładając wzrost jedynie na poziomie 2% rocznie, możemy zaprognozować, że w perspektywie 10 lat roku w Powiecie Radomskim będzie około 80 000 samochodów osobowych.

Tabela 90. Liczby samochodów osobowych rejestrowanych w poszczególnych latach w Powiecie Radomskim

Rok	Liczba
2004	4699
2005	7380
2006	7473
2007	9553
2008	10557
2009	8946
2010	8290
2011	7845
2012	7668
2013	7951
2014	8412

Tabela 91. Dane historyczne i prognoza zmiany liczby samochodów osobowych w Powiecie Radomskim



Na podstawie powyższych danych można stwierdzić, że w perspektywie 15 lat nastąpią niewielkie zmiany popytu na podróżowanie publiczną komunikacją zbiorową. Stwierdzenie to wynika z wzięcia pod uwagę kilku czynników:

- stała liczba osób w wieku produkcyjnym
- wzrost łącznej liczby osób w wieku przedprodukcyjnym i poprodukcyjnym o 7%
- wzrost łącznej liczby samochodów o 2% (zakładamy, że samochodem osobowym podróżuje średnio 1,5 osoby)
- wzrost łącznej liczby mieszkańców o 3%

Dla wyliczenia zmiany w popycie posłużono się następującym wzorem:

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

gdzie:

$\Delta$  oznacza zmianę poniższych wartości:

P – popyt bazowy

s – liczba samochodów

m – liczba mieszkańców.

Podstawiając odpowiednio:  $\Delta s = 2\%$ ;  $\Delta m = 3\%$ , 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, monitorowanych parkingów w rejonie pętli zlokalizowanych na peryferiach 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).

#### **7.4. 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.;
- 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,
- umów na wykonywanie przewozów z danym przewoźnikiem,
- zakupu taboru,
- modernizacji infrastruktury kolejowej,
- modernizacji istniejących i budowy nowych przystanków,
- podziału kompetencji administracyjnych,
- finansowania przewozów.

Wydaje się, że projekty modernizacyjne na trasie kolejowej Radom – Warszawa odegrają istotną rolę w kształtowaniu środowiska komunikacyjnego całego regionu.

## **7.5. Zrównoważony rozwój z uwzględnieniem infrastruktury obszaru**

Ważnym elementem sprawnie funkcjonującego transportu jest rozwinięta, reprezentująca odpowiedni poziom techniczny i jakościowy infrastruktura. Jej elementami są:

- wydzielone pasy dla autobusów, umożliwiające indywidualny, niezależny przejazd pojazdu na odcinku, gdzie występowały trudności z planowym przejazdem, spowodowane zatorami, niską przepustowością, czy geometrią odcinka,
- zatoki lub antyzatoki przystankowe, które spowalniają ruch w rejonie przystanku, a tym samym podnoszą poziom bezpieczeństwa pasażerów,
- podwyższone nawierzchnie przystanków do poziomu pierwszego stopnia w pojeździe,
- węzły komunikacyjne, wspólne dla różnych linii czy też środków komunikacji wraz z punktami obsługi pasażerów,
- specjalna sygnalizacja dla autobusów na skrzyżowaniach oraz na przystankach, która pozwala na sprawniejszy przejazd przez skrzyżowania oraz wyjazd z przystanków,
- detektory, pętle indukcyjne itp. urządzenia wykrywające pojazd komunikacji miejskiej i pozwalające mu na priorytetowy przejazd przed innymi uczestnikami ruchu,
- wyświetlacze na przystankach informujące o rzeczywistych przyjazdach pojazdów, kierunku ich dalszej jazdy, opóźnieniach, objazdach itp.,
- system GPS, służący do monitorowania pozycji pojazdów,
- informacje internetowe oraz sms-owe dla pasażerów o komunikacji miejskiej,
- bilet elektroniczny, który pozwala na integrację wielu przewoźników w jednym systemie transportowym oraz umożliwia wprowadzanie różnych form odpłatności za korzystanie z komunikacji miejskiej przez różne grupy pasażerów,
- automaty biletowe na przystankach i w pojazdach, umożliwiające dogodne zaopatrzenie się w bilet albo doładowanie konta w bilecie elektronicznym,
- komfortowy, niskopodłogowy / nisko wejściowy tabor,
- nowoczesna, dobrze wyposażona zajezdnia dla obsługi taboru
- dbałość o priorytety w ruchu dla transportu publicznego, mająca na celu zmniejszenie dystansu pomiędzy korzyścią korzystania z własnych pojazdów a korzystaniem z usług komunikacji zbiorowej.

Realizując opisane wyżej elementy infrastruktury, uzyskuje się coraz wyższy poziom usług transportu publicznego. Wymienione wyżej elementy odnoszą się w większości do transportu miejskiego, zaś na terenie Powiatu



Radomskiego nie występuje aż tak duża koncentracja ruchu samochodowego, która uzasadniałaby konieczność zastosowania takich rozwiązań. Powiat Radomski nie jest również organizatorem transportu posiadającym własny tabor, jednakże warto, by zwracana była uwaga na autobusy przewożące mieszkańców Powiatu.

Ogólnie rzecz ujmując, tabor do obsługi komunikacji publicznej powinien charakteryzować się następującymi cechami:

- Tabor przyjazny dla pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych – pojazd z niską podłogą, co najmniej w I i II drzwiach (autobusy niskopodłogowe / nisko wejściowe).
- Tabor ekologiczny - zasilany paliwami ekologicznymi, lub o napędzie alternatywnym.
- Tabor odpowiedni dostosowany do natężenia na danej linii komunikacyjnych.
- Tabor o odpowiednim komforcie dla pasażera - udział miejsc siedzących, miejsca dla wózków dziecięcych, inwalidzkich i rowerów, dobra wentylacja, klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, wyposażenie w wewnętrzną informację pasażerską, automaty biletowe.
- Powinno dążyć się do uzyskania średniej wieku taboru minimum 8 lat i do eksploatacji autobusów do 16 lat lub do maksymalnego przebiegu 1.200.000 km.

Zrównoważony rozwój może zostać osiągnięty poprzez realizację wielu różnorodnych zadań, wśród których można wyróżnić:

**A. Zadania ogólnego przeznaczenia**

1. Reorganizacja układu połączeń i rozkładów linii komunikacyjnych.
2. Usprawnienie połączeń i lepsza obsługa obszaru.
3. Budowa systemu połączeń „bez barier”.
4. Budowa i modernizacja przystanków pod kątem dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych
5. Wyposażenie przystanków w pełną informację pasażerską (rzetelne rozkłady jazdy)
6. Wdrażanie urządzeń komunikujących się z osobami niewidomymi (pojazdy, przystanki)

**B. Zadania w zakresie budowy zintegrowanego systemu taryfowego**

1. Modernizacja dróg lokalnych i pętli w rejonach peryferyjnych dla usprawnienia możliwości obsługi komunikacją zbiorową
2. Budowa centralnego węzła przesiadkowego wraz ze zintegrowanym centrum obsługi pasażera.
3. Modernizacja infrastruktury pod kątem usprawnienia powiązań pomiędzy różnymi formami transportu.

**C. Zadania w zakresie zmniejszenia uciążliwości transportu publicznego dla środowiska**

1. Dalsze inwestycje taborowe i wymiana pozostałych autobusów starszych aniżeli 10 lat.
2. Zakup taboru z silnikami ekologicznymi
3. Stworzenie warunków do przewozu rowerów środkami transportu publicznego na wybranych trasach

## 8. Badania ankietowe w pojazdach komunikacji publicznej

Badania ankietowe prowadzone były wśród mieszkańców 5 gmin Powiatu Radomskiego:

8. Iłża
9. Jedlnia-Letnisko
10. Kowala
11. Miasto Pionki
12. Pionki

Gminy zostały dobrane w taki sposób, by odzwierciedlić zarówno charakter wiejski, jak i miejski gmin należących do Powiatu.

Analiza przedstawiona poniżej stanowi podsumowanie wszystkich ankiet. Badania ankietowe wśród pasażerów autobusów przeprowadzono w marcu 2013 roku. Treść ankiety zamieszczono w Załączniku C.

Oprócz pytań zamkniętych, ankiety zawierały też pytania otwarte; poniżej wskazano najczęściej powtarzające się odpowiedzi oraz odpowiedzi bezpośrednio związane z miejscem przeprowadzania ankiet.

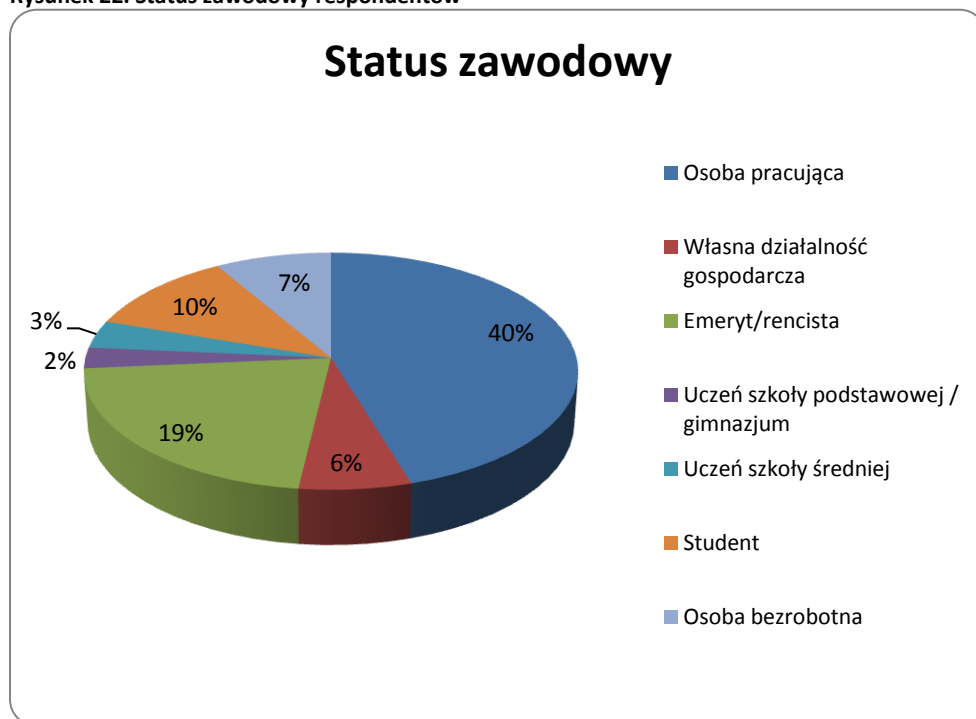
### 8.1. Profil respondentów

Poniższe rysunki ukazują profil respondentów ankiet, zgodnie z pytaniami zawartymi w tzw. metryczce ankiet.

#### A. Status zawodowy

Badania ukazują typowy profil osób podróżujących: najwięcej jest tutaj pracowników najemnych (niewiele osób prowadzących własną działalność gospodarczą). Dalszą, dużą część podróżujących stanowią uczniowie i studenci, a następnie (również dość licznie) podróżują emeryci i renciści.

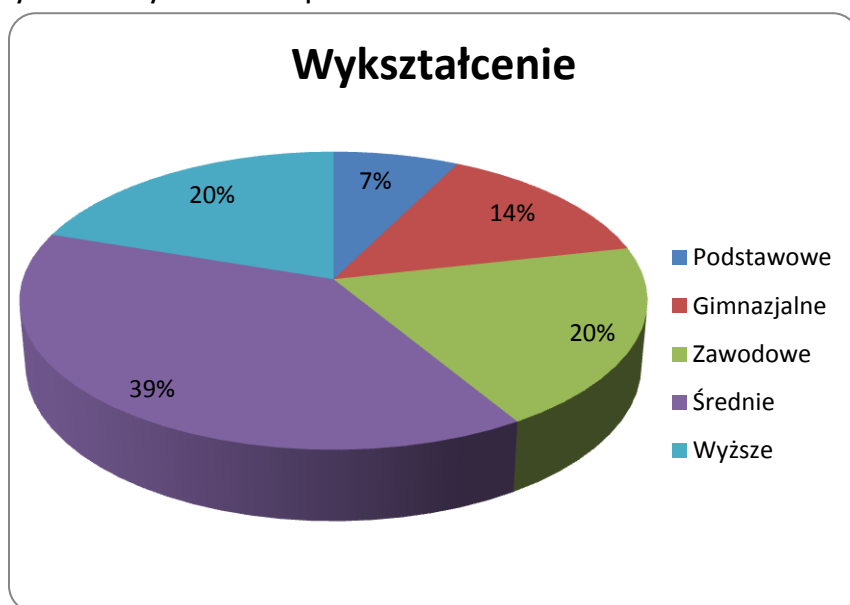
Rysunek 22. Status zawodowy respondentów



## B. Wykształcenie

W profilu wykształcenia uwagę zwraca mniejsza liczba podróżujących osób z wykształceniem zawodowym, zaś więcej z wykształceniem średnim. Zmiana ta nie jest istotna z punktu widzenia wpływu na komunikację, choć przyczyną może być tutaj wysoki poziom bezrobocia na terenie Powiatu Radomskiego – procent bezrobotnych jest szczególnie wysoki wśród osób właśnie z wykształceniem zawodowym.

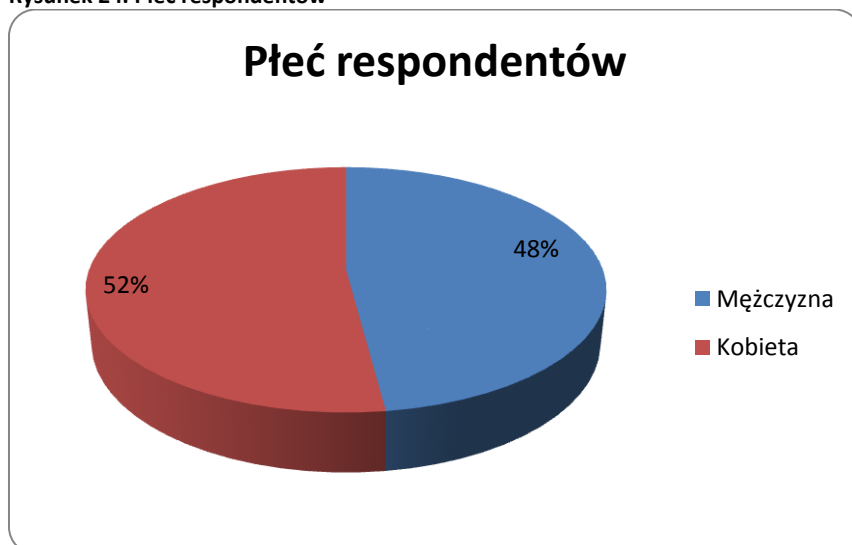
Rysunek 23. Wykształcenie respondentów



## C. Płeć respondentów

W profilu płci respondentów widać układ zgodny z rozkładem statystycznym. Dane te nie wymagają żadnego dodatkowego komentarza.

Rysunek 24. Płeć respondentów



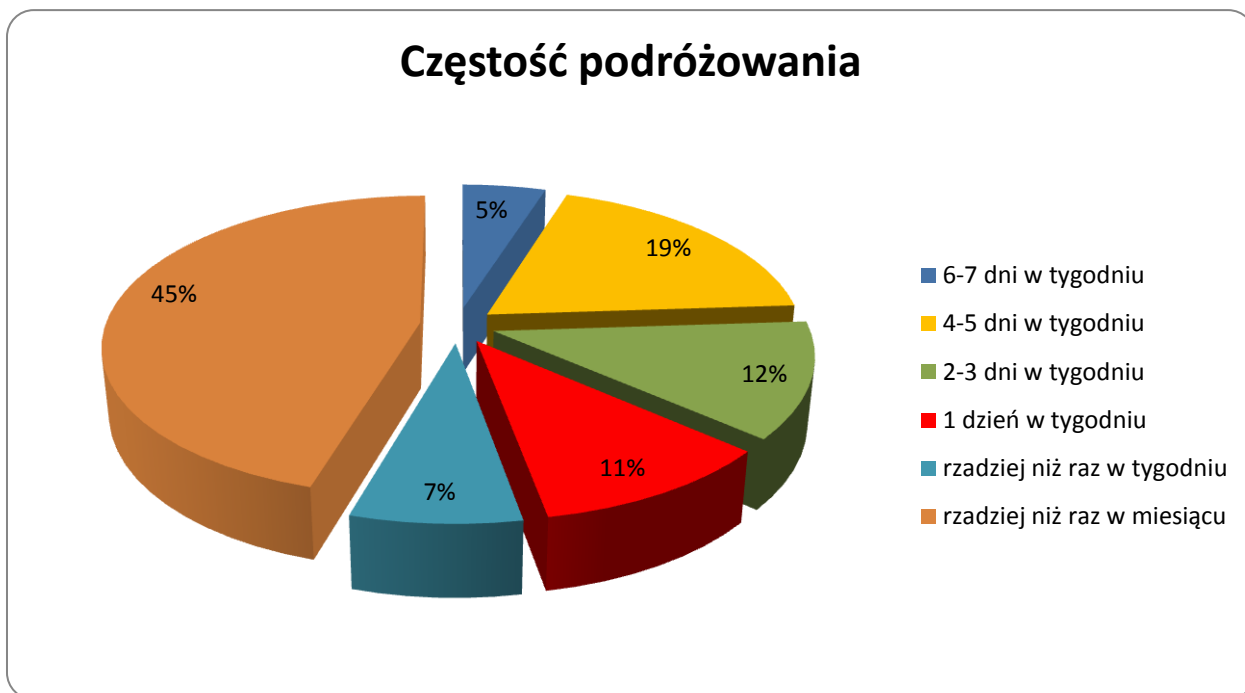
## 8.2. Preferencje komunikacyjne

Poniższe wykresy ukazują preferencje komunikacyjne respondentów ankiet, zgodnie z pytaniami ogólnymi zawartymi w ankietach.

### A. Częstość podróżowania

Nasi respondenci to w znakomitej większości osoby podróżujące codziennie do pracy, do szkoły lub na uczelnię (zarówno autobusem, jak i koleją). Poniższy rysunek ukazuje profil podróżnych.

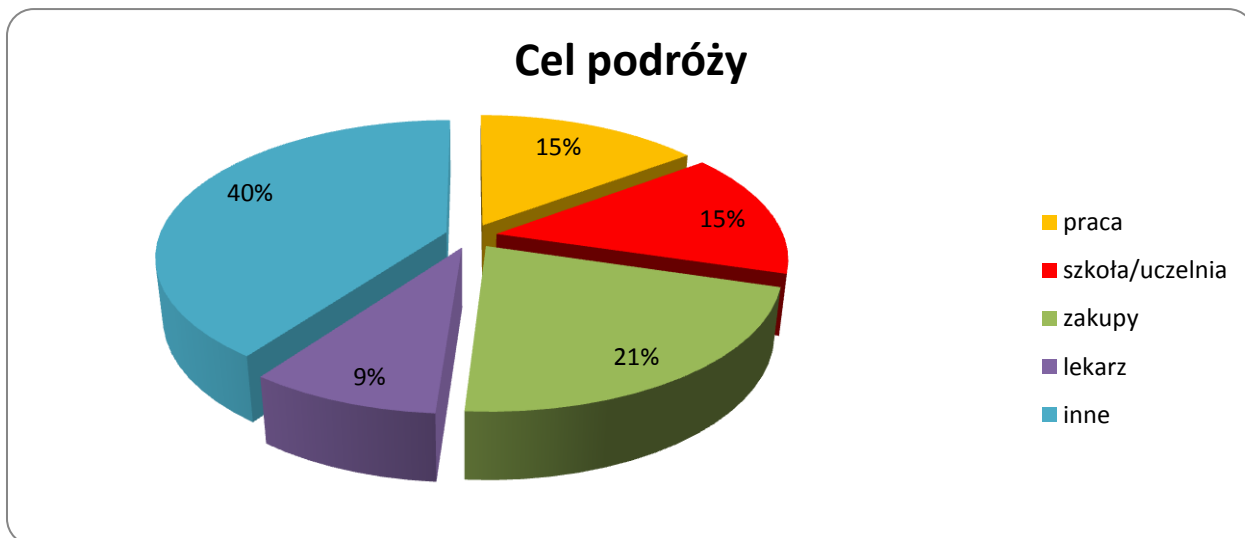
Rysunek 25. Preferencje komunikacyjne – częstość podróżowania



### B. Cel podróży

Zgodnie z częstością podróżowania, cele podróży odpowiadają profilowi zawodowemu podróżnych. Z odpowiedzi respondentów wynika, że najczęściej celem podróży emerytów i rencistów jest wizyta u lekarza lub zakupy.

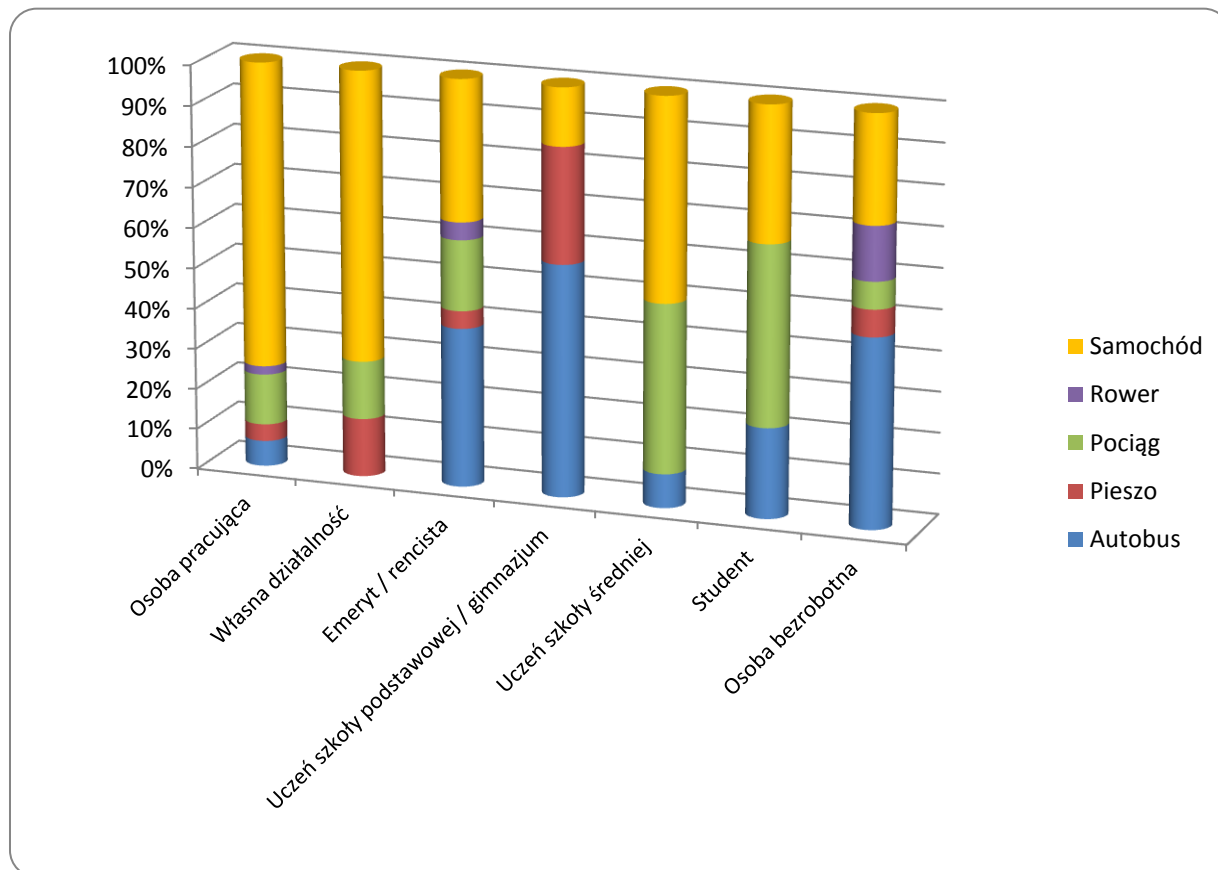
Rysunek 26. Preferencje komunikacyjne – cel podróży



### C. Wybór środków transportu

Preferencje komunikacyjne w zakresie wyboru środków transportu wśród mieszkańców zależą silnie od profilu zawodowego podróżnych: wśród uczniów, studentów i emerytów preferowany jest transport publiczny lub rower, zaś u osób pracujących lub osób prowadzących własną działalność gospodarczą - samochód. Poniższy rysunek ukazuje odpowiedzi wszystkich respondentów, niezależnie od środka transportu. W ankietach respondenci zwracali uwagę na fakt, że w gminie Pionki wiele osób podróżuje rowerem po prostu ze względu na wysoką cenę biletów na przejazd autobusami.

Rysunek 27. Preferencje komunikacyjne – wybór środków transportu



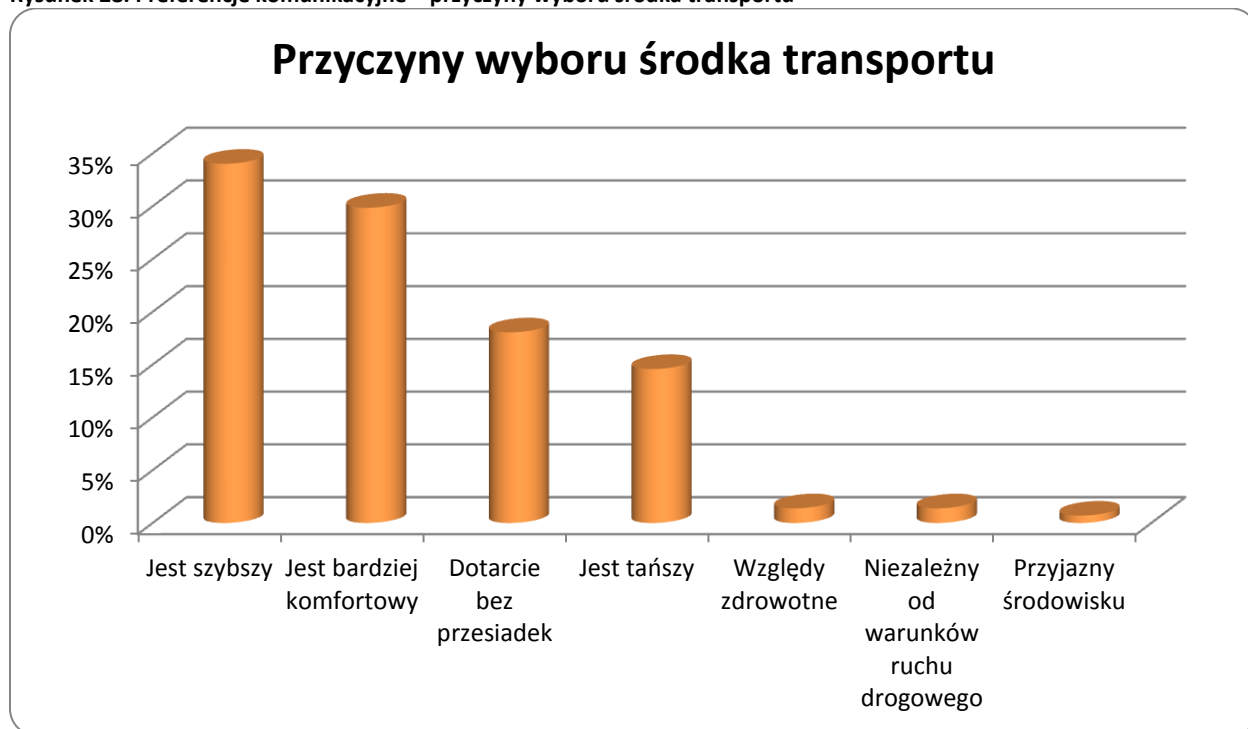
### D. Przyczyny wyboru środka transportu

Po ustaleniu środka transportu respondenci pytani byli o uzasadnienie takiego a nie innego wyboru.

Pasażerowie jako przyczynę swojego wyboru wskazywali najczęściej na szybkość komunikacji, możliwość dotarcia do celu bez przesiadek oraz na komfort jazdy.

Wśród respondentów 84% osób dojeżdża do pracy lub szkoły 1 środkiem lokomocji, zaś 16% musi się raz przesiadać (podróż odbywa się dwoma środkami lokomocji).

Rysunek 28. Preferencje komunikacyjne – przyczyny wyboru środka transportu



### 8.3. Ocena komunikacji autobusowej

#### A. Ocena jakości komunikacji zbiorowej

W ramach oceny oferty komunikacji zbiorowej respondenci pytani byli najpierw o ogólną, subiektywną ocenę jakości komunikacji zbiorowej. Bardzo dobrze i dobrze komunikację zbiorową oceniło prawie 40% respondentów; tyle samo mniej więcej było również odpowiedzi z ocenami negatywnymi.

Rysunek 29. Ocena jakości komunikacji zbiorowej



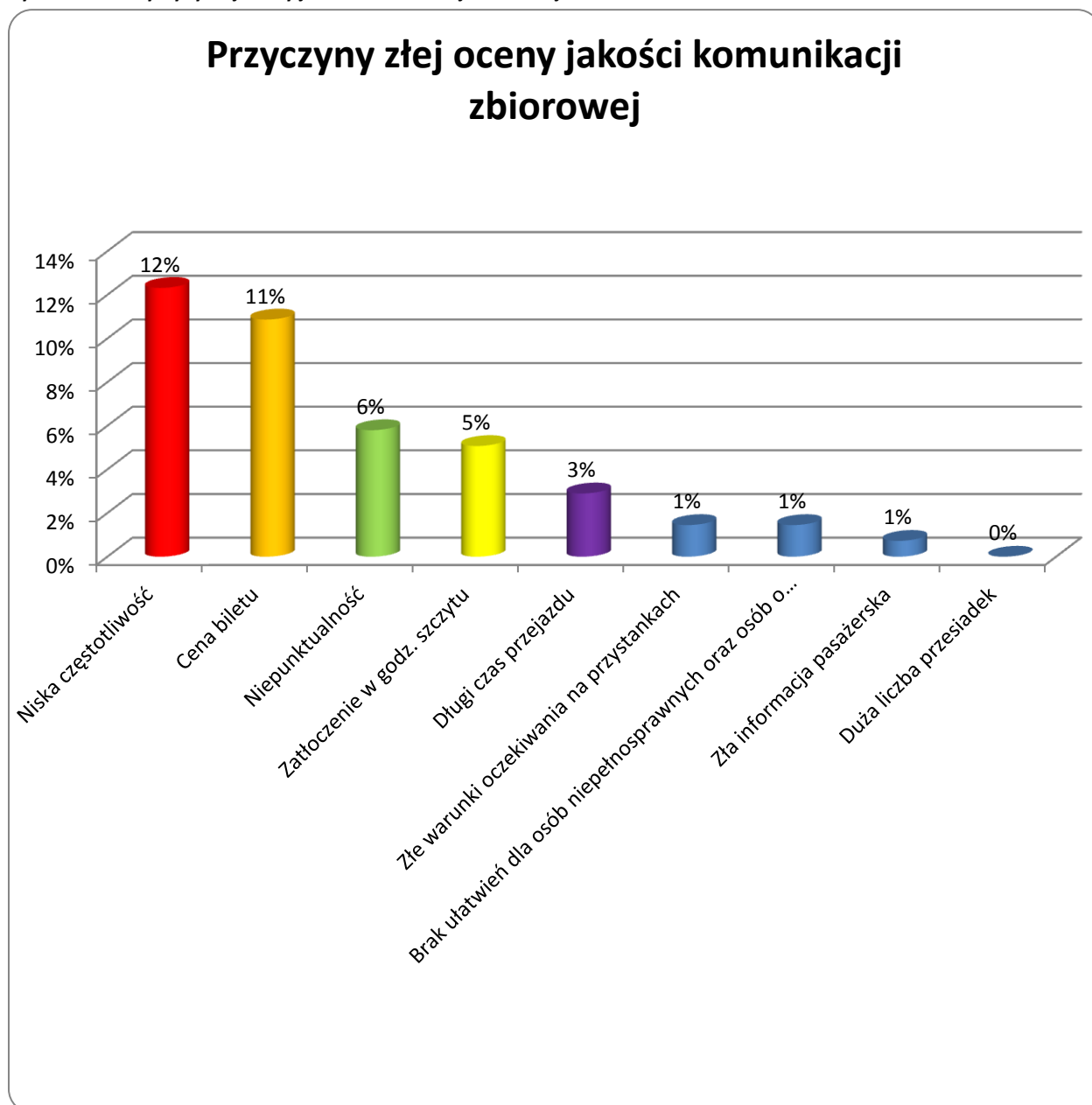


## B. Przyczyny złej oceny jakości komunikacji zbiorowej

Respondenci pytani byli o przyczyny podawanych ocen negatywnych. Pierwszą wymienianą przyczyną była zbyt niska częstotliwość kursowania środków transportu zbiorowego, natomiast na drugim miejscu – bardzo często podkreślana ustnie – była wysoka cena biletów.

Pasażerowie wskazywali również na niepunktualność autobusów, zatłoczenie w godzinach szczytu oraz złe warunki oczekiwania na przystankach oraz na niepunktualność i ceny biletów. Warunki podróży pasażerów faktycznie są niekiedy trudne.

Rysunek 30. Przyczyny złej oceny jakości komunikacji zbiorowej

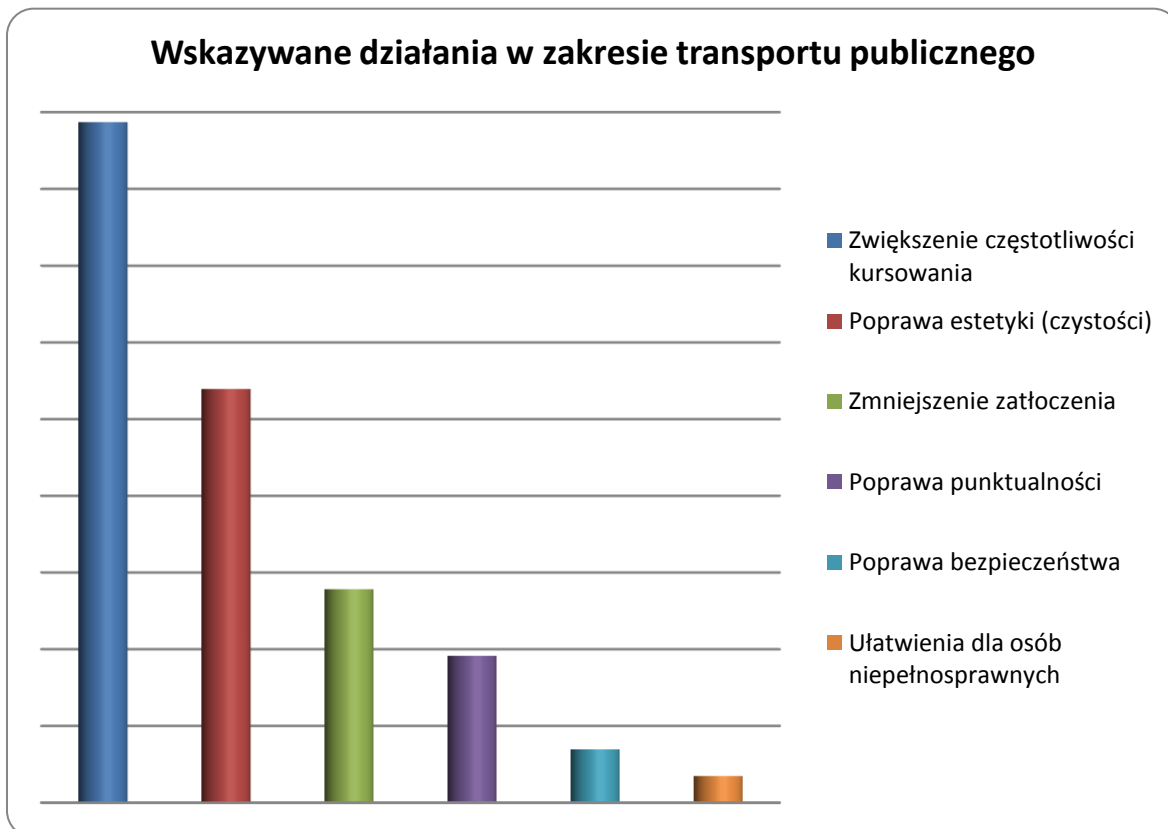


### C. Sugerowane działania w zakresie transportu publicznego

W ramach pytań zamkniętych, respondenci zostali również poproszeni o wskazanie najistotniejszych działań, mających na celu poprawę funkcjonowania transportu publicznego.

Podróżni wskazywali przede wszystkim na potrzebę zwiększenia częstotliwości podróżowania oraz estetyki i czystości pojazdów, nieco niższą wagę przywiązano do zmniejszenia zatłoczenia, poprawy punktualności oraz ułatwień dla osób niepełnosprawnych.

Rysunek 31. Sugerowane działania w zakresie transportu publicznego



## 8.4. Postulaty przewozowe

Jednym z zadań władzy lokalnej jest przekonanie społeczeństwa do podejmowanych przez nią działań. Bez społecznej akceptacji dla sposobu organizacji transportu niemożliwe jest uzyskanie istotnych efektów, zwłaszcza w kwestii rozwijania jego priorytetu w ruchu drogowym.

Oczekiwaniem społecznym jest, by transport publiczny:

- zapewniał możliwość przemieszczania wszystkim mieszkańcom, szczególnie tym, którzy nie mogą lub nie chcą korzystać z komunikacji indywidualnej (cel socjalny),
- umożliwiał w akceptowalnym tempie przemieszczanie się w tych obszarach, w których korzystanie z samochodu jest z różnych względów niewskazane lub nieefektywne (cel funkcjonalny),
- stanowił alternatywę dla korzystania z samochodu prywatnego (cel ekologiczny, wynikający ze strategii zrównoważonego rozwoju).

Powyższe oznacza szeroką dostępność transportu publicznego, dużą niezawodność świadczonych usług (regularność i punktualność przewozów), wysoką jakość obsługi i komfort podróży, wygodne i łatwo dostępne przystanki oraz węzły przesiadkowe, dobrą informację pasażerską oraz przystępne ceny. Wynika stąd konieczność traktowania transportu publicznego w sposób preferencyjny, ze szczególnym uwzględnieniem priorytetu w ruchu, mimo iż – biorąc pod uwagę wzajemne jego powiązanie z transportem indywidualnym – realizacja tego priorytetu spowoduje wzrost utrudnień w ruchu pojazdów osobowych.

Wszystkie postulaty przewozowe można podsumować w formie następującej tabeli – wraz z opisem sytuacji pożądanej:

**Tabela 92. Postulaty przewozowe**

Lp.	Postulat	Opis
1.	<b>Punktualność</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Udział odjazdów opóźnionych do 5 min: mniejszy niż 5%</li> <li>• Udział kursów przyspieszonych powyżej 2 min: mniejszy niż 5%</li> </ul>
2.	<b>Wygoda</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wskaźnik przeciętnego wieku taboru do 6 lat &lt; 40%</li> <li>• Dodatkowe wyposażenie pojazdów, zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania, np. klimatyzacja</li> </ul>
3.	<b>Niezawodność</b>	Wskaźnik realizacji rozkładu jazdy mierzony liczbą wykonanych kursów: 95% - 100%
4.	<b>Dostępność</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Udział przystanków wyposażonych w wiaty przystankowe: 50%</li> <li>• Minimalna gęstość przystanków/km<sup>2</sup>: &gt; 2 w mieście; &gt; 0,5 na terenach wiejskich</li> </ul>
5.	<b>Regularność</b>	Utrzymanie zasady regularnej (rytmicznej) obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędnej wytycznej do konstrukcji rozkładów jazdy, dążenie do regularnych odjazdów także w ramach każdej z linii
6.	<b>Częstotliwość</b>	Standardy częstotliwości obowiązujące na liniach autobusowych i kolejowych: <ul style="list-style-type: none"> <li>• w dni powszednie – w godz. 6-18: 15/30 min, w pozost. porach: 30/60 min</li> <li>• w soboty – w godzinach 8-14: 20/40 min, w pozostałych porach 30/60 min</li> <li>• w niedziele: 30/60 min, zmniejszona liczba linii</li> </ul>
7.	<b>Prędkość</b>	Dążenie do jak najwyższego poziomu prędkości komunikacyjnej
8.	<b>Bezpośredniość połączeń</b>	Wprowadzenie statystycznie istotnych połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji komunikacyjnych mieszkańców miasta
9.	<b>Koszt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analiza ekonomiczna wprowadzenia wspólnych biletów przewozowych</li> <li>• Analiza ekonomiczna porozumień między gminami a Gminą Miasta Radomia</li> <li>• Analiza skutków finansowych wprowadzenia na terenie Powiatu Radomskiego Karty Dużej Rodziny</li> </ul>
10.	<b>Informacja</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informacja dynamiczna w punktach przesiadkowych</li> <li>• Szeroka informacja statyczna na przystankach</li> <li>• Rozkład jazdy w internecie – wraz z wyszukiwarką połączeń zintegrowaną z rozkładem jazdy pociągów oraz przewoźników autobusowych</li> <li>• Rozkłady jazdy dostępne w autobusach</li> </ul>

## 8.5. Najczęstsze odpowiedzi na pytania otwarte

Odpowiedzi na pytania otwarte stanowiły w dużej mierze uzupełnienie pytań zamkniętych i pokrywały się z nimi. Z odpowiedzi na dodatkowe otwarte pytanie 1.2.h o powód wyboru środka transportu (vide Załącznik C) wynika, że często powodem decyzji o podróżowaniu komunikacją publiczną jest brak alternatywy (w tym brak samochodu). Jedynie niewielka część ankietowanych stwierdziła, że transport publiczny po prostu spełnia ich oczekiwania.

W odpowiedziach na pytanie dotyczące propozycji dodatkowych połączeń (1.6) najczęściej wskazuje się na rzadkie kursowanie zarówno autobusów, jak i pociągów. Ponadto część mieszkańców zaznacza, że nie ma możliwości dojazdu – w okolicach ich miejsca zamieszkania brakuje po prostu połączeń autobusowych (na najbliższe trzeba iść kilka kilometrów).

Uzupełnieniem wyników tych badań jest odpowiedź na pytanie o działania, jakie powinny zostać podjęte w celu poprawy jakości usług transportowych (1.8). Pasażerowie postulują zasadniczo dwie zmiany: obniżenie kosztu biletów oraz – na drugim miejscu – poprawę infrastruktury i taboru (chodzi tu przede wszystkim o poprawę warunków oczekiwania poprzez budowę / remont przystanków, a także wymianę starego taboru).

## 8.6. Postulaty mieszkańców

Postulaty mieszkańców w wielu punktach pokrywają się z wynikami badań ankietowych. Wskazuje się przede wszystkim zapotrzebowanie na dodatkowe kursy w godzinach porannych oraz wieczornych, zwłaszcza w weekendy, w celu umożliwienia dojazdu do/z pracy, szkół i uczelni.

Problem atrakcyjności finansowej pewnych tras powoduje, że żadna komunikacja zbiorowa nie dociera do wielu mniejszych miejscowości – zostały one wymienione przy opisach charakterystyki komunikacyjnej poszczególnych gmin. Największe zapotrzebowanie na przewozy dotyczy komunikacji między gminami w układzie pierścieniowym.

Jedną z możliwości odpowiadających na potrzeby mieszkańców a zarazem opłacalnych dla przewoźników byłoby wprowadzenie większej ilości mikrobusów, które mogłyby kursować na trasach o małym natężeniu ruchu albo w godzinach zmniejszonego natężenia. Jednocześnie dałoby to możliwość zwiększenia częstotliwości kursów w weekendy i w wakacje.

Podczas przeprowadzonych wśród mieszkańców Powiatu Radomskiego badań ankietowych sformułowano następujące dodatkowe sugestie i uwagi:

1. W Iłży większość ludzi korzysta z własnych samochodów, ponieważ jest mało połączeń, bilety są drogie. Samochód jest tańszy.
2. Brakuje połączeń do miejscowości na terenie gminy, jest ich bardzo mało, czasami tylko są w jedną stronę: Iłża – Kotlarka, Iłża – Koszary, Iłża – Pakosław.
3. Brakuje w godzinach rannych połączeń Iłża – Starachowice, gdzie ludzie dojeżdżają do pracy.
4. Po południu nie ma połączenia Iłża – Ostrowiec.
5. Autobusy na trasie Kowala – Radom kursują rzadko, w godzinach szczytu tłok.
6. Kozienice – Pionki, Radom – Pionki – trasy te są źle skomunikowane w godzinach wieczornych.
7. Linia autobusowa podmiejska „J” powinna dojeżdżać do Pionek z Radomia.

Tabela 93. Ocena realizacji postulatów przewozowych

Skala ocen: A- bardzo dobry, B - dobry, C - dostateczny, D – zły, E – niedostateczny.

Lp.	Postulat	Ocena	Uwagi
1.	<b>Punktualność</b>	<b>D</b>	Opóźnienia autobusów wskazywane w ankietach.
2.	<b>Wygoda</b>		
	a. Bezpieczeństwo pasażerów	<b>C</b>	Wymiana starych autobusów na nowsze.
	b. Komfort jazdy	<b>C</b>	Wymiana starych autobusów na nowsze.
3.	<b>Dostępność</b>		
	a. Dostęp ogólny do infrastruktury	<b>B</b>	W większości wystarczający układ przystanków, odpowiadający dzisiejszym potrzebom mieszkańców. Sieć połączeń autobusowych jest w niektórych gminach dość rzadka. Gminy w miarę swoich możliwości finansowych wspierają transport autobusowych na swoim terenie.
	b. Dostępność dla osób niepełnosprawnych	<b>B</b>	Gminy dbają w stopniu bardzo dobrym o przewóz dzieci niepełnosprawnych do szkół. Niektóre pociągi KM posiadają udogodnienia dla osób niepełnosprawnych. Brak jest autobusów niskopodłogowych.
	c. Zakup biletów	<b>E</b>	Brak wspólnego biletu.
4.	<b>Regularność</b>	<b>B</b>	Spóźnienia autobusów.
5.	<b>Częstotliwość</b>	<b>C</b>	Autobusy jeżdżące na mniej obleganych kursach jeżdżą za rzadko.
6.	<b>Prędkość</b>	<b>B</b>	Niektóre czasy przejazdów za długie.
7.	<b>Bezpośredniość połączeń</b>	<b>B</b>	Oferta przewozowa zapewnia skomunikowanie pomiędzy Radomiem i gminami ościennymi w układzie promienistym. W układzie pierścieniowym komunikacja jest znacznie słabsza.
8.	<b>Koszt</b>		
	a. Ceny biletów	<b>B</b>	Ceny biletów nie są bezwzględnie wysokie, jednak z uwagi na wysokie bezrobocie oraz niskie dochody mieszkańców są one względnie drogie.
	b. Rodzaje biletów	<b>B</b>	U niektórych przewoźników oraz na przewozach do szkół podstawowych i gimnazjów dostępne są bilety miesięczne.
	c. Bilet elektroniczny	<b>E</b>	Brak
	d. Zintegrowany system biletowy	<b>E</b>	Brak
	e. Program zniżkowy „Karta Dużej Rodziny”	<b>B</b>	Rozważenie możliwości wprowadzenia dodatkowego refundowania przez Powiat Radomski przejazdów publicznym transportem zbiorowym dla rodzin wielodzietnych w ogólnopolskim programie „Karta Dużej Rodziny 3+”.
9.	<b>Informacja pasażerska</b>		
	a. Prezentacja w Internecie	<b>E</b>	Informacja dostępna w sposób bardzo rozproszony. Brak aktualnego, jednego rozkładu jazdy – jest to problem ogólnokrajowy.
	b. Informacja przystankowa statyczna	<b>B</b>	Poziom jest tutaj bardzo różny.
	c. Informacja w autobusach statyczna	<b>B</b>	Poziom jest tutaj bardzo różny.
	d. Informacja przystankowa dynamiczna	–	Brak
	e. Informacja w autobusach dynamiczna	–	Brak

## 8.7. Uwarunkowania rozwoju transportu publicznego – identyfikacja problemów

Zidentyfikowano cztery grupy tematów, którymi zajęcie się sprzyjać może rozwojowi transportu publicznego:

- „orientacja na klienta” – transport publiczny bez barier, bezpieczeństwo i wygoda pasażerów
- „priorytety dla transportu publicznego” – pierwszeństwo w ruchu drogowym dla autobusów
- „ekologia” – zmniejszanie uciążliwości transportu publicznego dla środowiska
- „integracja w transporcie publicznym”, „integracja różnych rodzajów transportu” – zbudowanie zintegrowanego systemu taryfowego

W ramach tych grup występuje wiele aspektów:

### **Orientacja na klienta:**

- dalsze podnoszenie poziomu usług przewozowych
- dalsze podnoszenie poziomu estetyki pojazdów transportu publicznego
- zły stan techniczny infrastruktury przystankowej, niewystarczający poziom jakościowy punktów obsługi pasażera, w tym informacji pasażerskiej

### **Priorytety dla transportu publicznego:**

- niewystarczająca jakość dróg na ciągach komunikacyjnych
- brak sygnalizacji świetlnej lub skrzyżowań realizujących priorytet w ruchu dla autobusów

### **Ekologia:**

- duże zanieczyszczenie powietrza, spowodowane przez transport
- wysoki poziom hałasu, generowany przez transport
- niski poziom infrastruktury przeznaczonej dla ruchu rowerowego
- zły stan techniczny pojazdów powodujący nadmierne zanieczyszczanie powietrza

### **Integracja:**

- niewystarczająca współpraca i organizacja różnych rodzajów transportu publicznego
- brak węzłów integracyjnych samochodów osobowych i transportu publicznego
- brak zintegrowanego systemu biletowo-taryfowego

## 8.8. Analiza SWOT

Analiza SWOT to diagnoza stanu systemu ze wskazaniem silnych i słabych stron, zagrożeń i kierunków zmian. Jest ona jedną z najpopularniejszych i najczęściej stosowanych technik analitycznych, służących do porządkowania informacji o badanej organizacji i wpływie na nią jej otoczenia. Powszechnie stosowana jest do oceny organizacji przy planowaniu strategii jej rozwoju.

Analiza SWOT polega na pogrupowaniu posiadanych istotnych informacji o danej sytuacji bądź analizowanym przedmiocie na cztery następujące grupy (informacje mało istotne są tutaj pomijane):

- STRENGTHS – mocne strony: zalety, atuty, przewagi analizowanej sytuacji / przedmiotu
- WEAKNESSES – słabe strony: wady, bariery analizowanej sytuacji / przedmiotu
- OPPORTUNITIES – szanse korzystnej zmiany analizowanej sytuacji / przedmiotu
- THREATS – zagrożenia niekorzystnej zmiany analizowanej sytuacji / przedmiotu

Niekiedy mocne strony i słabe strony określa się jako czynniki wewnętrzne lub cechy stanu obecnego, zaś szanse i zagrożenia jako czynniki zewnętrzne lub spodziewane zjawiska przyszłe. Można także powiedzieć, iż mocne strony i słabe strony to czynniki zależne od nas, a szanse i zagrożenia, to czynniki obiektywne, na które nie mamy bezpośredniego wpływu.

Podczas analizy SWOT odpowiada się na szereg następujących pytań:

1. Czy szansa wzmacnia konkretną silną stronę?
2. Czy mocna strona pozwala na wykorzystanie szansy?
3. Czy szansa pozwala zniwelować konkretną słabą stronę?
4. Czy mocna strona pozwala na zniwelowanie zagrożenia?
5. Czy słaba strona ogranicza możliwość wykorzystania szansy?
6. Czy zagrożenie niweluje konkretną silną stronę?
7. Czy słaba strona potęguje ryzyko związane z zagrożeniem?
8. Czy dane zagrożenie uwypukla konkretną słabość?

Wyniki analizy powinny ukazać sposoby wykorzystania mocnych stron organizacji i unikania słabych jej stron lub ich przewyższania, szczególnie w tych obszarach, w których mogą pojawić się możliwości rozwoju. Powinny ukazać sposoby wykorzystania atutów oraz unikania zagrożeń. Powinny, więc pozwolić określić najkorzystniejsze kierunki przyszłych działań ukierunkowanych na rozwój organizacji. Transport publiczny jest organizacją, którą również poddaje się analizie SWOT. Wyodrębnia się następujące czynniki, mające wpływ na ten transport - wynikające z jego wewnętrznego zorganizowania oraz będące efektem wpływu otoczenia:

Tabela 94. Analiza SWOT

	Czynniki wewnętrzne	Czynniki zewnętrzne
<b>Mocne strony</b>	Atuty – wewnętrzne źródła aktywne rozwoju transportu publicznego lub źródła nieaktywne, lecz możliwe do zaktywizowania	Stymulanty – zewnętrzne źródła przyczyniające się do rozwoju transportu publicznego
<b>Słabe strony</b>	Problemy – czynniki wewnętrzne będące hamulcami lub barierami rozwoju transportu publicznego	Destymulanty – czynniki zewnętrzne będące hamulcami lub barierami transportu publicznego
<b>Szanse</b>	Szanse wewnętrzne – spodziewane możliwości wykreowania nowych atutów, zdyskontowania istniejących problemów lub ich rozwiązania, wyeliminowania zagrożeń lub zabezpieczenia przed nimi	Szanse zewnętrzne – spodziewane pozytywne czynniki zewnętrzne mogące stać się stymulantami – istniejące lub których zaistnienie jest wysoce prawdopodobne



	Czynniki wewnętrzne	Czynniki zewnętrzne
<b>Zagrożenia</b>	Zagrożenia wewnętrzne – czynniki, które są nieaktywnymi, lecz możliwymi do zaktywizowania hamulcami lub barierami rozwoju transportu publicznego, a także czynniki mogące przyczynić się do utraty lub istotnego ograniczenia atutu lub stymulanty	Zagrożenia zewnętrzne – czynniki, których zaistnienie jest wysoce prawdopodobne, mogące stać się destymulantami, lub sytuacje wysokiego prawdopodobieństwa utraty istniejącej stymulanty

## Mocne strony transportu publicznego

### Atuty:

- położenie regionu w korytarzu transportowym Warszawa-Kraków
- wysoka zdolność przewozowa
- współpraca pomiędzy gminami a Gminą Miasta Radomia (porozumienia w sprawie powierzenia organizacji przewozów)

### Stymulanty:

- wieloletni ośrodek akademicki, dobra edukacja
- dostępność terenów pod rozwój funkcji gospodarczych i pod budownictwo mieszkaniowe
- transport zrównoważony
- węzły komunikacyjne
- rozwój funkcji ponadregionalnych

## Słabe strony transportu publicznego

### Problemy:

- niska jakość dróg. Z powodu złego stanu dróg przewoźnicy nie są zainteresowani uruchamianiem kolejnych tras przewozowych, a wręcz postulują o remonty grożąc zawieszeniem kursowania na niektórych liniach. Zły stan dróg ogranicza rozwój transportu zbiorowego z uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego, możliwość uszkodzenia taboru i in.
- brak parkingów w systemie „Parkuj i Jedź”,
- brak skomunikowania transportu miejskiego z regionalnym – w tym z koleją
- niska częstotliwość kursowania autobusów podmiejskich

### Destymulanty:

- rolnicza specyfika Powiatu
- prognozowana niewzrastająca liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym
- ryzyko odpływu wykształconej młodzieży do ośrodków o większej dynamice rozwojowej, szczególnie do Warszawy
- niewielka liczba dużych podmiotów gospodarczych

## **Szanse transportu publicznego**

### **Szanse wewnętrzne:**

- poprawa jakości usług przewozowych poprzez politykę informacyjną i Centrum Obsługi Pasażera
- możliwość lepszego dopasowania usług przewozowych do oczekiwań pasażerów w oparciu o prowadzenie badań jakości tych usług,
- budowa zachodniej i południowej obwodnicy Radomia

### **Szanse zewnętrzne:**

- dobre skomunikowanie kolejowe Radom-Warszawa, w niedługiej perspektywie modernizowane
- budowa drogi ekspresowej S7
- bliskość aglomeracji warszawskiej, jako największego i najbogatszego regionu w Polsce
- możliwość wykorzystania doświadczeń innych miast w zakresie kreowania zrównoważonego rozwoju
- możliwość pozyskiwania środków unijnych
- atrakcje turystyczne i przyrodnicze regionu

## **Zagrożenia transportu publicznego**

### **Zagrożenia wewnętrzne:**

- niedostateczne skomunikowanie komunikacji miejskiej z regionalną
- duży spadek przewozów w okresie wakacyjnym
- wzrost bezrobocia
- wzrost kosztów pracy
- niewystarczająca infrastruktura drogowej

### **Zagrożenia zewnętrzne:**

- spowolnienie rozwoju gospodarczego oraz możliwość kryzysu
- rozwój motoryzacji indywidualnej i nienadążający za nim rozwój infrastruktury drogowej
- system prawny niedostosowany do współczesnych potrzeb transportu publicznego
- brak centralnych środków finansowych na poprawę transportu publicznego jednostek samorządu terytorialnego
- rosnąca konkurencja na rynku przewoźników w transporcie publicznym, skutkująca niską jakością.

## 9. Finansowanie 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
5. Skaryszew – linia nr 15, linia nr 23 i linia nr 24
6. Zakrzew – linia nr 6, linia nr 8 i linia nr 26

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

### 9.1. Analiza współfinansowania przejazdów podmiejskich

#### A. Przykładowe obliczenia kosztów współfinansowania

Zgodnie z Porozumieniem zawartym dnia 3 marca 2008 roku w sprawie powierzenia Gminie Miasta Radomia zadania polegającego na organizacji przewozów w komunikacji miejskiej na liniach komunikacyjnych nr. 5 i nr. 23, w granicach administracyjnych Gminy Kowala planowana dopłata gminy na rok 2013 wynieść ma 73 167 zł. Na rok 2013 planowana ilość wozokilometrów (wzkm) na linii autobusowej nr 5 wynosi 12 048 wzkm, zaś na linii autobusowej nr 23: 12 248,80 wzkm, co daje łącznie 24 288,80 wzkm. Wartość dopłaty za 1 wozokilometr w roku 2013 wyniesie więc 3,01 zł. Wielkość tej dopłaty uiszczanej przez gminę Kowala w roku 2012 do każdego wozokilometra wynosiła 2,88 zł; wzrost dopłaty wyniósł więc 0,13 zł, czyli nieco ponad 4,5%. Wzrost ten jest trochę większy od krajowego współczynnika inflacji.

Podobne obliczenia, jak dla Gminy Kowala, można wykonać dla Gminy Gózd (patrz tabela niżej). W ich wyniku uzyskujemy informację, że dopłata dla tej gminy jest niższa niż dla Gminy Kowala i wynosi 2,95 zł, co oznacza 13,6% wzrostu w stosunku do roku 2012, w którym gmina ta miała bardzo niską stawkę za 1 wozokilometr.

#### B. Obraz całościowy

Poniższa tabela podsumowuje analizę współfinansowania przejazdów liniami radomskiej komunikacji miejskiej przez gminy Powiatu Radomskiego. Należy regularnie przeprowadzać analizę dokonywaną przez MZDiK oceny procentu pokrycia kosztów przychodami z biletów, weryfikując czy wartości dla poszczególnych gmin, wynoszące od 38% do 91% poparte są badaniami napełnień, wykonywanymi na tych trasach przez MZDiK.

Wariant oznaczony jako „w” dla Skaryszewa oznacza analizę dla planowanego przedłużenia linii autobusowej nr 15 do Makowa.

Tabela 95. Wielkość dopłat płaconych przez gminy w latach 2012 i 2013.

Lp.	Gmina	Linie	Dopłata roczna(zł)	Łączna liczba wozokilometrów	Stawka za 1 wzk	Procent pokrycia kosztów przychodami z biletów	Dopłata gminy do MZDiK	Wzrost dopłaty kwotowy	Wzrost dopłaty %
1.	Kowala (2012)	5, 23	68 530 zł	24 628,0	5,89 zł	52 %	2,88 zł		
	Kowala (2013)	5, 23	73 167 zł	24 289,0	5,94 zł	50 %	3,01 zł	0,13 zł	4,5 %
2.	Gózd (2012)	24	132 739 zł	48 654,0	5,89 zł	52 %	2,63 zł		
	Gózd (2013)	24	143 095 zł	48 488,0	5,94 zł	51 %	2,95 zł	0,35 zł	13,6 %
3.	Jastrzębia (2012)	18	30 008 zł	8 527,0	5,89 zł	38 %	3,53 zł		
	Jastrzębia (2013)	18	32 149 zł	8 497,0	5,94 zł	38 %	3,78 zł	0,25 zł	7,1 %
4.	Jedlnia Letnisko (2012)	14, 26	154 159 zł	34 424,0	5,89 zł	40 %	3,40 zł		
	Jedlnia Letnisko (2013)	14, 26	167 660 zł	51 014,0	5,94 zł	41 %	3,36 zł	- 0,04	
5.	Skaryszew (2012)	15	25 725,85	13 133,00	5,89zł	65%	1,96		
	Skaryszew (2013)	15	30 072,16	13 091,00	5,94 zł	62%	2,30	0,34	17,3%
	Skaryszew (2012)	23	48 256,75	17 235,00	5,89 zł	49%	2,80		
	Skaryszew (2013)	23	58 269,23	15 065,00	5,94 zł	35%	3,87	1,07	38,1%
	Skaryszew (2012)	24	61 026,70	19 886,00	5,89zł	44%	3,07		
	Skaryszew (2013)	24	63 142,87	20 006,00	5,94 zł	47%	3,16	0,09	2,9%
	Skaryszew (2012)	RAZEM	134 675,00	48 142,00	5,89 zł (średnia)	53% (średnia)	2,69		
	Skaryszew (2013)	RAZEM	151 484,26	48 162,0	5,94 zł (średnia)	48% (średnia)	3,15	0,46	17,0%
6.	Zakrzew (2012)	6	30 870 zł	64 056,00	5,89 zł	91 %	0,48 zł		
	Zakrzew (2013)	6	40 104 zł	63 647,00	5,94 zł	89 %	0,63 zł	0,15	30,7%
	Zakrzew (2012)	8	84 932 zł	25 099,00	5,89zł	38 %	3,38 zł		
	Zakrzew (2013)	8	77 382 zł	25 011,00	5,30 zł	42 %	3,09 zł	-0,29	-8,6%
	Zakrzew (2012)	26	6 456 zł	9 480,00	5,89 zł	88 %	0,68 zł		
	Zakrzew (2013)	26	10 503 zł	9 448,00	5,94 zł	82 %	1,11 zł	0,43	63,2%
	Zakrzew (2012)	RAZEM	120 035,00	98 635,00	5,89 zł (średnia)	72 % (średnia)	1,24 zł		
	Zakrzew (2013)	RAZEM	127 989,00	98 106,00	5,73 zł (średnia)	71 % (średnia)	1,30 zł	0,07	5,3%

Wielkość dopłat płaconych przez gminy do MZDiK wydaje się korzystna dla Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji w Radomiu, ponieważ gminy w całości pokrywają koszty uruchamianych połączeń. Komunikacja miejska i transport podmiejski to system naczyń połączonych; w takim kontekście należy rozpatrywać transport publiczny, ponieważ każde ograniczenie połączenia na tzw. *nierentownych* połączeniach powoduje zmniejszenie rentowności tzw. *rentownych* połączeń – zawsze jest to więc układ współzależny, zaś transport publiczny nie ma być w pierwszym rzędzie rentowny: przede wszystkim ma spełniać ważną funkcję- misję publiczną. Ponadto, mieszkańcy osiedli podradomskich pracują w Radomiu , a więc przyczyniają się również do wzrostu zamożności miasta.

## 9.2. Finansowanie przewozów autobusowych przez Starostę Radomskiego oraz preferencje wyboru środków transportu

W zakresie finansowania przewozów autobusowych oraz preferencji wyboru środków transportu, dla Powiatu Radomskiego przyjmuje się jako założenia niniejszego Planu Transportowego następujące zasady:

1. Operator dla określonych niniejszym planem połączeń komunikacyjnych drogowych w granicach Powiatu Radomskiego w międzygminnych przewozach pasażerskich, zostanie wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, ze zm.).
2. Z budżetu powiatu finansowane będą linie użyteczności publicznej, przebiegające wyłącznie i w całości w granicach Powiatu Radomskiego, na które Starosta Radomski wydał do dnia uchwalenia niniejszego Planu lub wyda w przyszłości zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym.
3. W zakresie preferencji dotyczących środków transportu, Starosta Powiatu, jako Organizator transportu publicznego, podczas dokonywania wyboru operatora działającego na liniach o charakterze użyteczności publicznej, weźmie pod uwagę następujące elementy charakterystyczne taboru autobusowego:
  - Dostosowanie do przewozu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej
  - Dostosowanie pojemności pojazdów do potoków podróży przewidywanych na określonej linii komunikacyjnej
  - Dostosowanie do norm ochrony środowiska, tj. zgodność z europejskimi standardami emisji spalin EURO (co najmniej z normą EURO 1).

## 10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz jego monitorowanie

### 10.1. Zgodność Planu z zapisami Krajowego Planu Transportowego

Niniejszy Plan Transportowy dla Powiatu Radomskiego musi uwzględniać zapisy zawarte w **Krajowym Planie Transportowym (KPT)** (Dz. U. 2012.1151). W wielu miejscach są to zapisy o znaczeniu strategicznym dla dalszego rozwoju regionu. Ponieważ Plan Transportowy dla Województwa Mazowieckiego nie został jeszcze przygotowany, dlatego nie można było wziąć pod uwagę jego treści przy sporządzaniu niniejszego Planu dla Powiatu Radomskiego.

#### 1. Sieć kolejowa w województwie

Opis	KPT
Powiat Radomski posiada dość niską gęstość sieci kolejowej, co oznacza istotne ograniczenia w dostępie do transportu kolejowego występujące na tym obszarze. Jednocześnie są to regiony cenne przyrodniczo, historycznie i turystycznie. Z tego powodu oraz z uwagi na założenia rządowych dokumentów strategicznych przywołanych na wstępie, ukierunkowanych na zdynamizowanie gospodarcze obszarów uznanych za zagrożone marginalizacją, w KPT uwzględniono konieczność zapewnienia im sprawnej komunikacji kolejowej w przewozach organizowanych przez ministra. Niestety, w chwili obecnej na terenie Powiatu Radomskiego nie są przewidywane żadne nowe połączenia kolejowe.	str. 11

#### 2. Połączenia międzywojewódzkie

Opis	KPT
Zgodnie z KPT sieć wpisanych do planu, a więc planowanych do finansowania publicznego, połączeń <b>międzywojewódzkich</b> wykonywanych w ramach użyteczności publicznej dla Powiatu Radomskiego kształtuje się następująco: <ul style="list-style-type: none"> <li>Warszawa – Warka – Radom – Skarżysko-Kamienna – Kielce</li> <li>Dęblin – Radom – Skarżysko-Kamienna</li> </ul> Plan nie uwzględnia linii, na których odbywają się obecnie przewozy pasażerskie, tzn.: <ul style="list-style-type: none"> <li>Radom – Przysucha – Drzewica – Tomaszów Mazowiecki (dalej: Koluszki – Łódź)</li> </ul> Plan nie przewiduje również, mimo założeń wymienionych w punkcie 1 niniejszej tabeli, aktywacji tych obszarów, które stanowią cenniejszych tereny turystyczne.	str. 13 (rys. 3)

#### 3. Połączenia międzynarodowe

Opis	KPT
Zgodnie z wpisaną do KPT siecią planowanych do finansowania publicznego połączeń <b>międzynarodowych</b> przez teren Powiatu Radomskiego nie przebiegają żadne takie połączenia.	str. 14 (rys. 4)

#### 4. Dworce strategiczne

Opis	KPT
<p>KPT jako „strategiczny” wymienia tylko jeden dworzec zlokalizowany na terenie miasta Radom.</p> <p>Ponadto KPT wskazuje na punkty, w których istnieje konieczność zapewnienia skomunikowań pociągów różnych kategorii, jednakże z terenu Powiatu Radomskiego nie jest tutaj wymienione żaden punkt.</p> <p>KPT wymienia następują punkty w sąsiednich większych miejscowościach: Dęblin, Skarżysko-Kamienna, Starachowice, Ostrowiec Świętokrzyski, Tomaszów Mazowiecki oraz Warka.</p>	str. 15 - 16

#### 5. Potoki pasażerskie

Opis	KPT
<p>Potoki pasażerskie w roku rozkładowym 2011/2012 – w ruchu międzywojewódzkim i międzynarodowym – wskazują na następujące, przybliżone dobowe liczby pasażerów (P) na wybranych liniach na terenie Powiatu Radomskiego:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Radom – Skarżysko-Kamienna: <math>2500 \leq P &lt; 5000</math></li> <li>• Radom – Warka: <math>1000 \leq P &lt; 2500</math></li> <li>• Radom - Dęblin: <math>P &lt; 1000</math></li> </ul> <p>Linia kolejowa Radom – Drzewica na wskazanej mapie nie została uwzględniona.</p>	str. 20 – 21

#### 6. Połączenia międzywojewódzkie i międzynarodowe

Opis	KPT
<p>KPT wyszczególnił 87 połączeń w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych, zaplanowanych do obsłużenia w ramach publicznego kolejowego transportu zbiorowego realizowanego w części obejmującej przewozy dofinansowywane przez państwo. Przez teren Powiatu Radomskiego przechodzą następujące połączenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nr 12:</b> Warszawa Centralna – Warka – Kielce</li> <li>• <b>Nr 12:</b> Warszawa Centralna – Dęblin – Kielce</li> <li>• <b>Nr 13:</b> Lublin – Kielce</li> </ul>	str. 22 – 33

#### 7. Czynniki demograficzne, ekonomiczne i społeczne

Opis	KPT
<p>KPT przeprowadza analizę czynników demograficznych, ekonomicznych oraz społecznych na poziomie całego kraju, wskazując (rys 14) na malejącą od 2007 roku dynamikę zmian: <b>a.</b> przewozów transportem zbiorowym, <b>b.</b> przewozów kolejowych ogółem oraz: <b>c.</b> pozostającą na ogólnie niezmiennym w tym okresie czasu poziomem dynamikę zmian kolejowych przewozów międzywojewódzkich.</p>	str. 34 – 38

#### 8. Gęstość połączeń

Opis	KPT
KPT pokazuje mapę liczby połączeń międzywojewódzkich na 1000 mieszkańców oraz liczbę pasażerów pociągów międzywojewódzkich na 1000 mieszkańców, przy czym ta druga wielkość dla stacji Radom jest jedną z niższych w kraju (4,20).	str. 42 – 43 (rys. 15, 16)

## 9. Potencjał demograficzny

Opis	KPT
<p>KPT wskazuje w Powiecie Radomskim średnie wykorzystanie potencjału demograficznego przez transport kolejowy. Dla porównania, dla sąsiednich stacji wykorzystanie to wygląda następująco:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dęblin – średnio</li> <li>• Skarżysko-Kamienna – średnio</li> <li>• Ostrowiec Świętokrzyski – źle</li> <li>• Starachowice – bardzo źle</li> <li>• Warka – bardzo źle</li> <li>• Tomaszów Mazowiecki – bardzo źle</li> </ul>	str. 44 (rys. 17)

## 10. Transport lotniczy

Opis	KPT
Z uwagi na brak lotniska pasażerskiego na terenie Powiatu Radomskiego, zapisy w KPT nie mają tutaj zastosowania. Planowane jest otwarcie takiego lotniska w Radomiu, co będzie miało wpływ na rozwój transportu w zakresie międzywojewódzkim i międzynarodowym.	str. 46 – 47



## 11. Transport autobusowy

Opis	KPT
<p>Poniżej znajdują się fragmenty KPT, które dokładnie oddają poczynione obserwacje.</p> <p><i>Ocena oferty autobusowej jest niezwykle utrudniona z uwagi na charakterystykę tego rynku przewozów pasażerskich. Przede wszystkim jego kluczową cechą jest rozdrobienie podmiotów wykonujących te przewozy – w tym segmencie rynku transportowego przewozy są realizowane przez znaczną liczbę przewoźników. (...) Obecna struktura przewozów pasażerów transportem autobusowym jest zdominowana przez sektor prywatny. (...) W połączeniach na liniach krajowych wyraźnie dominują przewozy o charakterze podmiejskim, które stanowią ponad 70% całości realizowanych przewozów autobusowych w Polsce. (...) Dominuje tabor mający 21–30 lat, przystosowany głównie do przewozu od 16 do 45 pasażerów. (...)</i></p> <p><i>Chociaż działalność gospodarcza w zakresie wykonywania regularnych przewozów autobusowych jest objęta dwoma formami reglamentacji: licencją na wykonywanie transportu drogowego oraz zezwoleniem na przewozy regularne, to próg wejścia na ten rynek jest znacznie niższy niż w przypadku transportu lotniczego czy kolejowego. Dostępność rynku rzutuje na jego otwartość. Zaletą takiego rynku jest jego elastyczność, rozumiana jako umiejętność szybkiego dostosowywania się do potrzeb pasażerów. Wadą natomiast – niski stopień integracji taryfowo-biletowej, a także utrudnienia w dostępie do ujednoczonego rjp, co często zmusza pasażerów do stosunkowo skomplikowanego i czasochłonnego zapoznawania się z wieloma ofertami poszczególnych przewoźników.</i></p>	str. 47 – 50

## 12. Prognozy zapotrzebowania na przewozy pasażerskie

Opis	KPT
<p>W zakresie prognoz zapotrzebowania na międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie do roku 2025, zostały w KPT poczynione następujące założenia:</p> <p>Dla wielkości minimalnych prognoz:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• rozwój gospodarczy kraju będzie przebiegać przy pewnym osłabieniu tempa rozwojowego,</li> <li>• rozwój infrastruktury kolejowej skupi się przede wszystkim na realizacji przedsięwzięć poprawiających standard na głównych ciągach komunikacyjnych, do roku 2015 w tempie zakładanym w Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015, zaś po 2015 r. z uwagi na ograniczenia finansowe (np. zmniejszenie poziomu wsparcia ze strony Komisji Europejskiej), poza finalizacją prac na sieci transeuropejskiej prace modernizacyjne będą ograniczone do rewitalizacji linii bez wyraźnej poprawy charakterystyk jakościowych,</li> <li>• dotychczasowa oferta jakościowa ze strony przewoźników zmieni się jedynie nieznacznie, co będzie oznaczało utrzymanie obecnych trendów w zakresie połączeń międzywojewódzkich, w tym przede wszystkim w odniesieniu do liczby utrzymywanych połączeń i obsługujących je pociągów.</li> </ul> <p>Dla wielkości maksymalnych prognoz:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• rozwój gospodarczy kraju będzie ustabilizowany, z tendencjami do dalszego i systematycznego wzrostu,</li> <li>• rozwój infrastruktury kolejowej będzie oparty na realizacji szerokiego programu modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych, a także dworców, nie tylko na liniach głównych, lecz także ciągach uzupełniających; realizowane będą przede wszystkim przedsięwzięcia poprawiające standard na głównych ciągach komunikacyjnych, w tempie zakładanym w Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015, zaś po 2015 r., poza kontynuacją prac objętych kolejnym programem, podtrzymany zostanie ten</li> </ul>	str. 54 – 60 tabela 3 tabela 5 tabela 7

<p>sam trend (poziom wsparcia UE zbliżony do obecnego, widoczne wzmocnienie udziału państwa w finansowaniu inwestycji i procesu utrzymaniowego prowadzonego przez PKP PLK),</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>oferta jakościowa ze strony przewoźników zmieni się nie tylko przez wydłużenie niektórych relacji pociągów międzywojewódzkich, ale także przez zwiększenie liczby połączeń i obsługujących je pociągów; oferta w zakresie połączeń międzynarodowych będzie utrzymana na obecnym poziomie, z wynikającymi z aktualnych potrzeb zmianami.</li> </ul>	
---	--

### 13. Prognozy zmian w strukturze transportowej

Opis	KPT
<p><b>A. Liczba osób</b> w przewozach międzywojewódzkich, w porównaniu z rokiem 2010 ma zmienić się następująco (poziom 2010 r. = 100%):</p> <p>Wariant minimalny: 2015: +2%; 2020: - 2%; 2025: - 4% (spadek w porównaniu z rokiem 2020; <b>wartości te zgodne są z przewidywaniami opierającymi się wyłącznie o współczynniki demograficzne, podanymi w wersji A powyżej</b>)</p> <p>Wariant maksymalny: 2015: +2%; 2020: + 9%; 2025: +63% (ta ostatnia wartość wydaje się omyłkowa).</p>	<p>str. 54 – 60</p> <p>tabela 3</p> <p>tabela 5</p> <p>tabela 7</p>
<p><b>B. Liczba pociągokilometrów</b> w przewozach międzywojewódzkich, w porównaniu z rokiem 2010 ma zmienić się następująco (poziom 2010 r = 100%):</p> <p>Wariant minimalny: bez zmian</p> <p>Wariant maksymalny: 2015: bez zmian; 2020: + 3%; 2025: +3%.</p> <p>Za wariant najbardziej prawdopodobny uznano dla obu wartości wariant pośredni: dla roku 2020 równy prognozom maksymalnym, zaś dla roku 2025 – zbliżony do prognoz minimalnych.</p>	
<p><b>C. W podziale według motywacji podróży</b> – odpowiadającym naszym analizom zmian liczebności grup osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym i poprodukcyjnym – przewidziano następujące zmiany:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Motywacja: Dom – Nauka – Dom (DND): 2015: - 15%; 2020: -13%; 2025: - 6%</li> <li>Motywacja: Dom – Praca – Dom (DPD): 2015: - 1%; 2020: -5%; 2025: - 7%</li> <li>Motywacja: Dom – Inne – Dom (DID): 2015: + 1%; 2020: -1%; 2025: - 1%</li> </ul> <p>Jako główny powód takich prognoz podano „występujące zjawiska demograficzne, przede wszystkim zaś starzenie się społeczeństwa i zmniejszanie się łącznej liczby osób pracujących”. Jest to absolutnie zgodne z przeprowadzonymi przez nas powyżej analizami zmian demograficznych.</p>	

#### 14. Docelowa sieć kolejowych połączeń pasażerskich

Opis	KPT
<p>KPT omawia planowaną docelową sieć kolejowych połączeń pasażerskich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• W wariantcie minimalnym sieć ta nie ulegnie rozszerzeniu ani zmniejszeniu</li> <li>• W wariantcie maksymalnym sieć na terenie Powiatu również nie ulegnie zmianie:</li> </ul> <p>KPT wskazuje następujące minimalne zasady połączeń w przewozach międzywojewódzkich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nie mniej niż 2 pary pociągów na dobę między Warszawą a pozostałymi miastami wojewódzkimi</li> <li>• Zapewnienie bezpośrednich pociągów pomiędzy miastami wojewódzkimi</li> <li>• Dążenie do zapewnienia bezpośrednich połączeń z miastami uzdrowiskowymi i rekreacyjnymi (szczególnie w sezonie)</li> <li>• Dążenie do zapewnienia bezpośrednich połączeń między miastem wojewódzkim, a obszarami o najniższej dostępności transportowej. <b>Ten punkt oznacza dążenie do rozszerzenia sieci połączeń o połączenia wymienione powyżej – nie ze względów ekonomicznych, a z uwagi na misję, jaką transport publiczny pełni w każdym państwie, szczególnie w krajach UE.</b></li> </ul>	str. 61 – 62

#### 15. Punkty węzłowe

Opis	KPT
<p>KPT wskazuje, że organizatorzy publicznego transportu zbiorowego – dla usprawnienia połączeń kolejowych pomiędzy miastami wojewódzkimi, innymi większymi miastami (powyżej 20 tys. mieszkańców) oraz rejonami atrakcyjnymi turystycznie, niezależnie od wariantu prognostycznego – powinni zapewnić skomunikowania na następujących stacjach:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Radom (kierunki: Warszawa Zachodnia, Pionki, Skarżysko-Kamienna, Łódź).</li> </ul> <p>Dla sąsiednich węzłów kolejowych wymieniono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dęblin (kierunek: Radom)</li> <li>• Skarżysko-Kamienna (kierunki: Ostrowiec Świętokrzyski, Kielce)</li> </ul>	str. 63 – 64

#### 16. Finansowanie przewozów z budżetu państwa

Opis	KPT
<p>KPT omawia wydatki budżetu państwa na finansowanie przewozów. W ciągu ostatnich 6 lat wydatki te wrosły o 23%, zaś udział dotacji z tytułu ulg pozostaje na niezmiennym poziomie ok. 60% całkowitych dotacji; pozostałe 40% stanowi dotacja na dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych.</p> <p>Zgodnie z KPT, dla przewozów międzywojewódzkich kwoty dotacji przez najbliższe 10 lat będą rosły o 4% w układzie rok do roku.</p> <p>KPT podkreśla, że „publiczne usługi transportowe odgrywają decydującą rolę w transporcie pasażerskim w UE zarówno z ekonomicznego, jak również politycznego punktu widzenia. Szacuje się, że prawie 90% krajowych przewozów pasażerskich realizowanych w krajach UE jest objętych formą umowy o świadczenie usług publicznych. W sektorze transportu kolejowego na niemal całym świecie rządy finansują (dotują) krajowy pasażerski rynek kolejowy.”</p>	str. 66 – 67

**17. Finansowanie modernizacji taboru**

Opis	KPT
KPT nie przewiduje finansowania centralnego modernizacji taboru żadnych pociągów poruszających się po terenie Powiatu Radomskiego.	str. 68 – 69

**18. Refundacje z tytułu ulg ustawowych**

Opis	KPT
<p>KPT omawia również zmiany w kwotach refundacji z tytułu ulg ustawowych. Kwoty te wzrastają w ciągu najbliższych 5 lat o 2% w układzie rok do roku. KPT formułuje tutaj następujące założenie: <i>„Zakładając, iż zakres grup społecznych i zawodowych uprawnionych do korzystania z ustawowych ulg przejazdowych nie będzie już rozszerzany, dotacja – począwszy od roku 2013, a skończywszy na roku 2016, który to moment określono jako graniczny w związku z postanowieniami art. 80 ustawy PTZ – kształtowana będzie z uwzględnieniem corocznej indeksacji o planowany średnioroczny wskaźnik wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych”.</i></p> <p>Jest to założenie nie uwzględniające zachodzących w bardzo szybkim tempie zmian demograficznych, omówionych we wcześniejszych rozdziałach.</p>	str 70 – 71

**19. Informacja pasażerska oraz dla osób niepełnosprawnych posiadających ograniczone zdolności ruchowe**

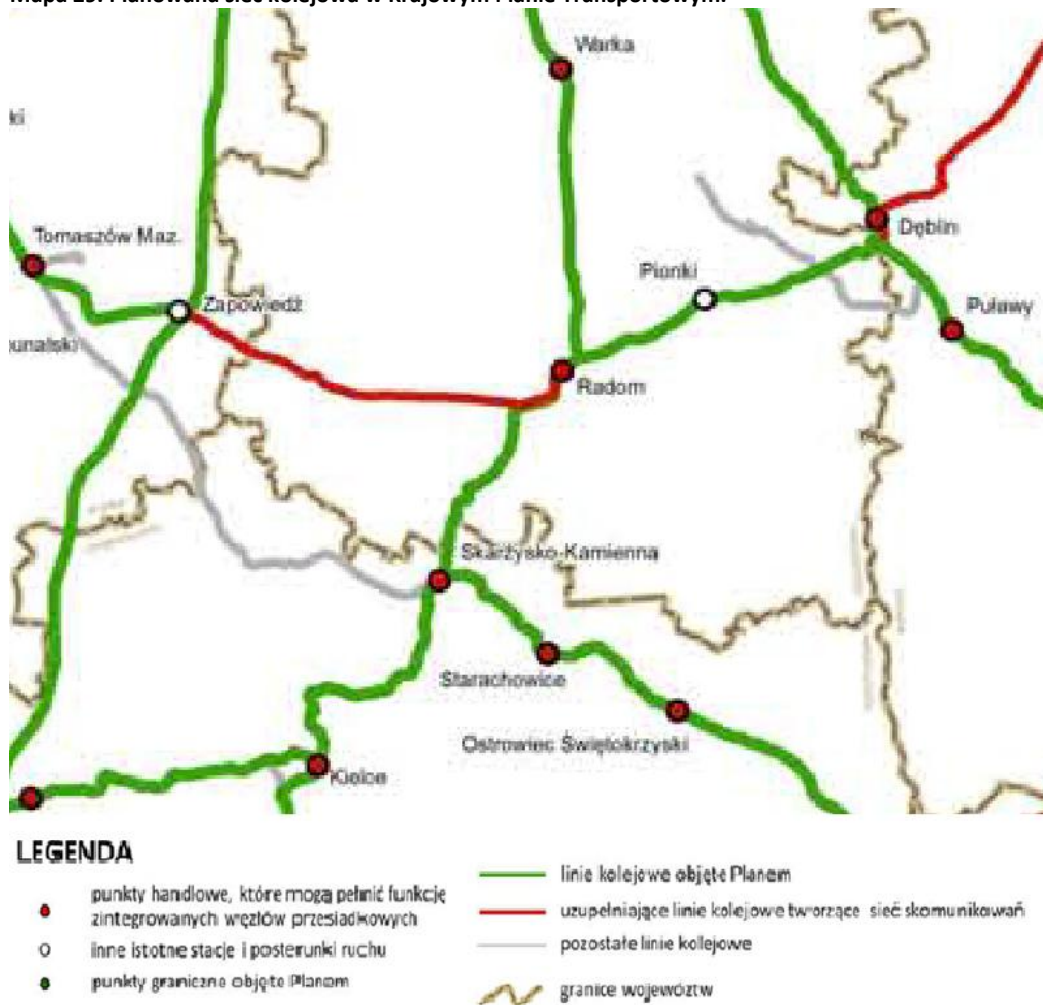
Opis	KPT
<p>W zakresie dotyczącym Powiatu Radomskiego można wymienić następujące szczegółowe zapisy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• oznaczanie literą „U” linii komunikacyjnych, na których ma być wykonywany przewóz o charakterze użyteczności publicznej, w podawanym do publicznej wiadomości rjp, począwszy od jego edycji 2013/2014</li> <li>• osiągnięcie przez operatorów poziomu co najmniej 20% w zakresie udziału pociągów międzywojewódzkich prowadzących przynajmniej jeden wagon z miejscami dostosowanym do przewozu podróżnych poruszających się na wózkach inwalidzkich</li> <li>• możliwość zgłoszenia przez osoby o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osoby niepełnosprawne, chęci odbycia podróży z wykorzystaniem narzędzi dostępnych dla takich osób (telefon, internet).</li> </ul>	str. 79

## 20. Weryfikacja i aktualizacja Planów Transportowych

Opis	KPT
<p>Zapisy KPT przewidują weryfikację i aktualizację tego Planu w roku 2016. W zakresie dotyczącym obszaru Powiatu Radomskiego można wymienić następujące szczegółowe zapisy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• uzyskanie dla wszystkich pasażerskich pociągów międzywojewódzkich objętych Planem w rjp 2015/2016 na trasie stacja początkowa – stacja końcowa średniej (ważonej liczbą dni kursowania) prędkości handlowej 62,5 km/h, wobec obecnie uzyskiwanej 60,4 km/h;</li> <li>• uzyskanie dla wszystkich pasażerskich pociągów międzywojewódzkich objętych Planem w rjp 2015/2016 na trasie Warszawa Centralna – miasta wojewódzkie średniej prędkości handlowej 80 km/h, wobec obecnie uzyskiwanej 71,73 km/h</li> <li>• rozbudowanie przez operatorów elektronicznego kanału dystrybucji biletów wykorzystującego telefonię komórkową</li> <li>• oznaczanie literą „U” linii komunikacyjnych, na których ma być wykonywany przewóz o charakterze użyteczności publicznej, w podawanym do publicznej wiadomości rjp, począwszy od jego edycji 2013/2014</li> <li>• stworzenie przez ministra warunków ułatwiających zbudowanie informatycznego systemu rozliczeń sprzedaży biletów na przejazd środkami transportu publicznego różnych przewoźników kolejowych, w tym biletu wspólnego</li> <li>• osiągnięcie średniosieciowego czasu skomunikowania na sieci komunikacyjnej objętej Planem na poziomie 30 minut;</li> <li>• zapewnienie przez operatorów pasażerom możliwości samodzielnej rezerwacji wskazanych i wybranych przez nich miejsc, również za pośrednictwem internetu i telefonii komórkowej.</li> </ul> <p><b>Niniejszy dokument powinien być aktualizowany regularnie, co najmniej po opublikowaniu zmian w KPT.</b></p>	str. 81

KPT przedstawia na koniec podsumowanie, w postaci planowanej sieci pasażerskich kolejowych połączeń międzynarodowych i międzywojewódzkich wraz z siecią uzupełniającą opartą o skomunikowania. W części dla Powiatu Radomskiego załączona mapa wygląda następująco:

Mapa 29. Planowana sieć kolejowa w Krajowym Planie Transportowym.



Zgodnie z przedstawionymi szeroko założeniami Krajowego Planu Transportowego, w perspektywie 10-letniej przyjęto następujące założenia:

- Utrzymanie istniejącej sieci połączeń kolejowych
- Brak zmian w liczbie pasażerów na liniach wskazanych w KPT jako istotne linie użyteczności publicznej:
  - Radom – Warka – Warszawa (przed modernizacją)
  - Radom – Skarżysko-Kamienna
  - Radom – Pionki – Dęblin
  - Radom – Przysucha – Drzewica
- Zwiększenie roli połączenia Radom-Warszawa dopiero po modernizacji linii przez PKP-PLK S.A.

## 10.2. Rozwój transportu publicznego

Kierunki rozwoju transportu publicznego w Powiecie Radomskim powinny być zgodne ze „zrównoważonym rozwojem podstawowych funkcji zagospodarowania miasta, zakładającym harmonizowanie interesów publicznych i prywatnych z zachowaniem wartości przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych”. Determinantami określającym kierunki rozwoju transportu publicznego w Powiecie Radomskim są:

- prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze oraz źródła ruchu, (rozdziały 2, 3 i 4 Planu Transportowego)
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne oraz kierunki zagospodarowania przestrzennego obszaru (rozdział 2 Planu Transportowego)
- przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej obszaru, opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego (rozdziały 2 i 3 Planu Transportowego)
- założenia rozwoju systemu komunikacyjnego (rozdział 4 Planu Transportowego)
- uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego (rozdział 5.5 Planu Transportowego)

Do głównych uwarunkowań rozwoju sieci transportu publicznego do 2025 r. należą:

- Skomunikowanie komunikacji miejskiej z komunikacją podmiejską oraz kolejową
- Zbudowanie parkingów „Parkuj i Jedź” na obrzeżach Radomia
- Dokończenie budowy południowej obwodnicy Radomia
- Budowa trasy S7 – zachodniej obwodnicy Radomia

Przewiduje się, że układ transportu publicznego w dalszym ciągu oparty będzie na sieci połączeń drogowych przewoźników autobusowych i kolei. Kierunki rozwoju tego segmentu podaży usług przewozów o charakterze użyteczności publicznej, zostaną określone w Planie Zintegrowanego Rozwoju Transportu Publicznego Województwa Mazowieckiego.

W okresie planowania (do 2025 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

1. Regularne prowadzenie badań, co 2-3 lata:
  - a. wielkości popytu oraz przekrojowej struktury popytu
  - b. rentowności kursów wykonywanych poza granice miasta przez linie radomskiej komunikacji miejskiej
2. Prowadzenie badań dotyczących wielkości popytu w okresie wakacyjnym, co 3-4 lata.
3. Po aktualizacji Krajowego Planu Transportowego przeprowadzone zostaną kompleksowe badania potrzeb przewozowych, popytu oraz preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, których wyniki stanowić będą wytyczne dla kształtowania oferty przewozowej i określania wymogów technicznych w stosunku do taboru operatora.
4. Rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych.
5. Uwzględnianie potrzeb osób niepełnosprawnych.

Przewiduje się, że po zakończeniu realizacji modernizacji linii kolejowej Warszawa – Radom, liczba osób dojeżdżających do pracy w Warszawie ulegnie zwiększeniu.

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

Tabela 96. Mierniki realizacji postulatów zawartych w Planie Transportowym

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
<b>Efektywność ekonomiczna transportu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Wskaźnik odpłatności usług (%)</li> <li>➤ Poziom pokrycia kosztów przez rekompensatę (%)</li> <li>➤ Przychody z płatnej strefy parkowania (zł)</li> <li>➤ Przychody z innych źródeł (powierzchnia reklamowa, itp.)</li> <li>➤ Amortyzacja taboru/koszty ogólne (%)</li> </ul>
<b>Integracja transportu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Węzeł komunikacyjny –dworzec PKP/PKS</li> <li>➤ Parkingi „Parkuj i Jedź”</li> </ul>
<b>Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym</b>	<p>Dostępność podmiotowa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Udział % pojazdów niskopodłogowych w taborze operatorów i przewoźników</li> </ul> <p>Dostępność przestrzenna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Liczba przystanków na 1 km<sup>2</sup></li> </ul>
<b>Produkt: taryfa, jakość, czas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Dostępność zakupu biletów</li> <li>➤ Wspólna taryfa biletowa</li> <li>➤ Wspólny bilet</li> <li>➤ Częstotliwość kursowania: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ w szczytach: 15-30 min</li> <li>○ poza szczytem: 30-60 min</li> </ul> </li> <li>➤ Przejazd z granicy miasta do centrum: do 20 min.</li> <li>➤ Ilość autobusów klimatyzowanych w ogólnej strukturze (%)</li> </ul>
<b>Rozkład jazdy - Skomunikowanie</b>	Synchronizacja rozkładów jazdy komunikacji miejskiej i podmiejskiej z dalekobiezną (pociągi, autobusy)
<b>Dopasowanie oferty do potrzeb rynku i preferencji komunikacyjnych</b>	Kompleksowe badania potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań transportowych
<b>Redukcja negatywnego wpływu transportu na zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Udział % transportu kolejowego w przewozach</li> <li>➤ Uprzywilejowanie transportu publicznego</li> </ul>
<b>Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu</b>	Struktura pojazdów w inwentarzu w przekroju norm czystości spalin

### 10.3. Sieć transportowa

Jednym z istotnych celów stworzenia Planu Transportowego jest wskazanie sieci transportowej, na której realizowane będą połączenia o charakterze użyteczności publicznej. Sieć ta powinna zawsze być oparta o trwały kręgosłup komunikacyjny, jak stanowi sieć kolejowa, a następnie uzupełniona o użyteczną dla mieszkańców Powiatu Radomskiego sieć połączeń komunikacji autobusowych. Obie sieci zostały szczegółowo omówione w poprzednich rozdziałach niniejszego Planu.

Poniższa mapa jako część graficzna niniejszego planu przedstawia całościową sieć połączeń o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu Radomskiego.

Poszczególne grupy połączeń zaznaczono odpowiednimi kolorami:

- kolor czarny – linie kolejowe
- kolor zielony – linie przewoźników autobusowych
- kolor niebieski – autobusowe linie miejskie w Radomiu oraz jedna, okrężna linia miejska w Pionkach
- kolor czerwony – gminne linie szkolne





## Załącznik A. Drogi w Powiecie Radomskim

Poniższa tabela przedstawia wykaz wszystkich dróg krajowych przebiegających przez teren Powiatu Radomskiego.

**Tabela A1. Drogi krajowe w Powiecie Radomskim**

Droga	Odcinek	Długość (km)
<b>DROGA KRAJOWA NR 7</b>		
Gmina Jedlińsk	km 455+644 + 466+776	11,132
Gmina Kowala	km 478+925 + 484+301	5,376
<b>Razem DK 7</b>		<b>16,508</b>
<b>DROGA KRAJOWA NR 9</b>		
Miasto i Gmina Skaryszew	km 11+309 + 26+330	15,021
Miasto i Gmina Iłża	km 26+330 + 44+547	18,217
<b>Razem DK 9</b>		<b>33,238</b>
<b>DROGA KRAJOWA NR 12</b>		
Gmina Wolanów	km 485+634 + 501+750	16,116
Gmina Jedlnia Letnisko	km 506+281 + 510+340	4,059
Gmina Gózd	km 510+340 + 523+850	13,510
<b>Razem DK 12</b>		<b>33,685</b>
<b>RAZEM drogi krajowe:</b>		<b>83,431</b>

Poniżej przedstawiono dokładny wykaz dróg wojewódzkich przechodzących przez teren Powiatu Radomskiego.

**Tabela A2. Drogi wojewódzkie w Powiecie Radomskim**

Numer i nazwa drogi	Długość w km (ogółem)
<b>POWIAT Radom - razem</b>	<b>143,417</b>
<b>GMINA Gózd - razem</b>	<b>0,615</b>
droga 699 Niemianowicze- Gzowice-Piotrowice-Jedlnia Letnisko-Siczki	0,615
<b>GMINA Iłża – razem</b>	<b>4,100</b>
droga 747 Iłża-Lipsko-Solec n. Wisłą - gr. Woj../rz. Wisła/	4,100
<b>GMINA Jedlnia Letnisko - razem</b>	<b>16,881</b>
droga 699 Niemianowicze-Gzowice-Piotrowice-Jedlnia Letnisko-Siczki	8,580
droga 737 Radom-Pionki-Kozienice	8,301
<b>GMINA Kowala - razem</b>	<b>18,831</b>
droga 733 Zakrzew-Wolanów-Kowala-Skaryszew-Karszówka	14,177
droga 744 Radom-Wierzbica-gr. woj.	4,654
<b>GMINA Pionki – razem</b>	<b>29,030</b>
droga 691 Pionki-Laski-Garbatka-Podlas-Bąkowiec-Opactwo	5,655
droga 737 Radom-Pionki-Kozienice	13,932
droga 787/droga 737/ - Pionki-Sucha-Zwoleń	9,443
<b>GMINA Przytyk – razem</b>	<b>20,368</b>

droga 732 Stary Gózd-Stara Błotnica-Przytyk	7,162
droga 740 Radom-Przytyk-Potworów	13,206
<b>GMINA Skaryszew – razem</b>	<b>11,530</b>
droga 733 Zakrzew-Wolanów-Kowala-Skaryszew-Karszówka	11,530
<b>GMINA Wierzbica – razem</b>	<b>14,986</b>
droga 727 Klwów-Przysucha-Szydłowiec-Wierzbica	5,330
droga 744 Radom-Wierzbica-gr.woj.	9,656
<b>GMINA Wolanów – razem</b>	<b>11,164</b>
droga 733 Zakrzew-Wolanów-Kowala-Skaryszew-Karszówka	11,164
<b>GMINA Zakrzew – razem</b>	<b>15,912</b>
droga 733 Zakrzew-Wolanów-Kowala-Skaryszew-Karszówka	4,100
droga 740 Radom-Przytyk-Potworów	11,812

Poniższa tabela przedstawia wykaz dróg powiatowych na terenie Powiatu Radomskiego, zgodnie z Załącznikami nr 1 i 2 do Uchwały Nr 191/XVIII/2008 Rady Powiatu w Radomiu z dnia 28 kwietnia 2008 r.

**Tabela A3. Drogi powiatowe w Powiecie Radomskim**

#### A. Drogi powiatowe zamiejskie

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Długość odcinka na terenie powiatu w km
1.	1115W	Przytyk – Kożuchów – do dr. Nr 729	5,8
2.	3334W	Wir – Goszczewice – Przytyk	7,7
3.	3501W	Wrzeszczów – Wrzos – Domaniów	7,7
4.	3335W	Wir – Ostrołęka – Potkana	3,9
5.	3336W	Wieniawa – Przytyk – Jedlińsk	27,2
6.	3502W	Przytyk – Wawrzyszów	10,8
7.	3503W	Młódnice - Jarosławice – Cerekiew – Radom	16,7
8.	3504W	Konary – Żmijków	0,9
9.	4008W	Chronów – Wawrzyszów	0,6
10.	3505W	Jaszowice – Wacławów – Sławno	6,5
11.	3506W	Jankowice – Gulin – Zakrzew	6,9
12.	3507W	Taczówek – Taczów – Milejowie	6,6
13.	3508W	Radom – Dąbrówka Podłęzna	9,7
14.	3509W	Gulin – Wsola – Wojciechów	16,3
15.	3510W	Kaszów – Bród	2,5
16.	1132W	Siemieradz – Bród	2,6
17.	1133W	Stara Błotnica – Jedlanka	5,2
18.	3511W	Urbanów – Jedlanka	6,8
19.	3512W	Urbanów – Stare Zawady – Jedlińsk	7,8
20.	3513W	Nowe Zawady – Bierce Szlacheckie	3,9
21.	3514W	Wierzchowiny – Lisów	7,0
22.	3515W	Jedlińsk – Bartodzieje - Łukawa – Głowaczów	13,6
23.	3516W	Bartodzieje – Jastrzębia	3,8
24.	3517W	Wojciechów – Kozłów -Rajec Szlachecki	5,1
25.	3518W	Wola Goryńska – Stare Mąkosy - Jedlnia	15,4
26.	3519W	Lewaszówka – Poświętne	9,6
27.	3520W	Suskowola – Policzna	5,3
28.	3521W	Czarna – Sucha	4,6
29.	3522W	Pionki – Podgóra	9,4
30.	3569W	Sucha – Męciszów	2,3
31.	3523W	Jedlnia - Sokoły – Pionki	3,5
32.	3524W	Jedlnia Letnisko – Czarna	9,2
33.	3425W	Słupica – Gózd	3,5
34.	3526W	Piskornica – dr. krajowa nr 12	2,4
35.	3527W	Antoniówka – Groszowice – Piotrowice	4,2



Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Długość odcinka na terenie powiatu w km
36.	3528W	Kiedrzyń – Radom	3,1
37.	3529W	Kiedrzyń – Małęczyn - do drogi krajowej nr 9	7,5
38.	3530W	Klwatka – Bogusławice – Skaryszew	7,5
39.	3531W	Kuczki – Kazimierówka – Skaryszew	9,4
40.	3532W	Gózd – Rawica	3,1
41.	3533W	Kłonówek – Rawica	5,5
42.	3534W	Makowiec – Rawica	10,2
43.	3535W	Trablice – Sołyków	4,1
44.	3536W	Odechów – Kowalków – Sienno	4,4
45.	3537W	Skaryszew – Wólka Twarogowa - Odechów	4,7
46.	3538W	Gaj – Tomaszów	6,4
47.	3539W	Radom – Gębarzów – Polany	15,3
48.	3540W	Parznice – Skaryszew	7,3
49.	3541W	Od drogi 744 - Zalesice	4,3
50.	3542W	Wierzbica – Modrzejowice	11,9
51.	3543W	Bujak – Dzierzków	4,7
52.	3544W	Walentynów – Tomaszów	6,9
53.	3545W	Wierzbica – Polany - Krzyżanowice	13,6
54.	3546W	Łączany – Pomorzany	2,6
55.	3547W	Iłża – Antoniów	9,2
56.	3548W	Iłża – Wólka Gonciarska	7,4
57.	3549W	Chwałowice – Rzecznów -Ludwików	5,7
58.	3550W	Iłża – Rybiczyna – Grabowiec	7,2
59.	3568W	Nowe Maziarze – Podkońce	4,6
60.	3551W	Błaziny Dolne – Piotrowe Pole	7,4
61.	3552W	Jasieniec Iłżecki Górny – Maziarze -Jasieniec Iłżecki Dolny – Jasieniec Iłżecki Górny	4,5
62.	3553W	Gr. woj. – Jasieniec Iłżecki Górny - Pastwiska	4,8
63.	3554W	Gr. woj.- Seredzice – Iłża	8,9
64.	3555W	Gr. woj. - Pakosław – Iłża	7,4
65.	3556W	Wierzbica – Zbijów- gr. województwa	3,7
66.	3557W	Kowala – Ruda Wielka – Wierzbica	9,0
67.	3558W	Błonie – Kosów	1,5
68.	3559W	Młodocin – Kowala	3,5
69.	4010W	Orońsko – Dąbrówka Zabłotnia -Ruda Mała	4,7
70.	4011W	Orońsko – Ruda Wielka	2,1
71.	3560W	Ruda Wielka-Dąbrówka Warszawska	4,4
72.	3561W	Mniszek – Omięcin – Szydłowiec	2,1
73.	3562W	Mniszek – Łaziska –Orońsko	2,2
74.	3563W	Wolanów – Chronówek – Guzów	2,4
75.	3564W	Radom – Augustów	1,6
76.	3565W	Wolanów – Kończyce	5,6
77.	3566W	Konary – Mniszek	2,4
78.	1715W	Brzóza – Radom	13,4
79.	1716W	Cecylówka – Przejazd – do drogi nr737	3,0
80.	3567W	Kowalków – Małomierzycy	3,5
		<b>RAZEM</b>	<b>519,7 km</b>

## B. Drogi powiatowe w granicach administracyjnych miast: Pionki , Iłża , Skaryszew

Lp	Nowy Numer drogi	Stary Numer Drogi	Nazwa drogi	Przebieg ulicami	Dł. Ulic w mieście w km.
<b>m. PIONKI</b>					
1.	3523W	34428	Jedlnia – Sokoły-Pionki	<b>Radomska</b> Od gr. miasta do ul. Zakładowej	2,8
				<b>AL. Jana Pawła II</b> Od ul. Zakładowej do ul.Żeromskiego	0,5
				<b>Żeromskiego</b> Od Al Jana Pawła II do ul.Wspólnej	0,4
				<b>Wspólna</b> Od ul. Żeromskiego do ul. Zwoleńskiej	1,1
2.	3522W	34426	Pionki – Podgóra	<b>Polna</b> Od gr. miasta do ul. Spacerowej	0,8

Lp	Nowy Numer drogi	Stary Numer Drogi	Nazwa drogi	Przebieg ulicami	Dł. Ulic w mieście w km.
				<b>Spacerowa</b> Od ul.Polnej do ul.Wspólnej	<b>0,9</b>
<b>Razem m. Pionki</b>					<b>6,5</b>
<b>m. IŁŻA</b>					
<b>3.</b>	<b>3538W</b>	<b>34455</b>	<b>Iłża – Wólka Gonciarska</b>	<b>Wójtowska</b> Od dr. krajowej nr 9 do ul.Przy Malenie	<b>2,0</b>
				<b>Przy Malenie</b> Od ul.Wójtowskiej do gr. miasta	<b>1,2</b>
<b>4.</b>	<b>3547W</b>	<b>34454</b>	<b>Iłża – Antoniów</b>	<b>Staromiejska</b> Od dr.woj.747 do gr.miasta	<b>2,7</b>
<b>5.</b>	<b>3554W</b>	<b>34465</b>	<b>Seredzice – Iłża</b>	<b>Bodzentyńska</b> Od gr. miasta do ul.Kochanowskiego	<b>1,3</b>
				<b>Kochanowskiego</b> Od ul.Bodzentyńskiej do dr. kraj. nr 9	<b>0,1</b>
<b>6.</b>	<b>3555W</b>	<b>34466</b>	<b>gr. wojew.-Pakosław – Iłża</b>	<b>Batalionów Chłopskich</b> Od gr. miasta do dr.krajowej nr 9	<b>1,2</b>
<b>Razem m. Iłża</b>					<b>8,5</b>
<b>m. SKARYSZEW</b>					
<b>7.</b>	<b>3537W</b>	<b>34444</b>	<b>Skaryszew – Wólka Twarogowa-Odechów</b>	<b>Piaseckiego</b> Od.dr. woj. nr 733 do ul.Twarogowej	<b>2,2</b>
				<b>Twarogowa</b> Od ul. Piaseckiego do gr. miasta	<b>1,8</b>
<b>8.</b>	<b>3538W</b>	<b>34445</b>	<b>Gaj – Tomaszów</b>	<b>Dzierzkowska</b> Od ul.Piaseckiego do gr. miasta	<b>2,1</b>
<b>9.</b>	<b>3530W</b>	<b>34436</b>	<b>Klwatka – Skaryszew</b>	<b>Bogusławska</b> Od dr. woj.733 do gr. miasta	<b>2,0</b>
<b>10.</b>	<b>3540W</b>	<b>34447</b>	<b>Parznice – Skaryszew</b>	<b>Krasickiego</b> Od dr.woj.733 do gr. miasta	<b>2,4</b>
<b>11.</b>	<b>3529W</b>	<b>34435</b>	<b>Kiedrzyń – Małęczyno do dr. krajowej nr 9</b>	<b>Ulica bez nazwy w kierunku Makowa</b>	<b>0,4</b>
<b>12.</b>	<b>3531W</b>	<b>34437</b>	<b>Kuczki – Skaryszew</b>	<b>Ulica bez nazwy w kierunku -Kazmierówka -Kłonów</b>	<b>1,1</b>
<b>Razem m. Skaryszew</b>					<b>12,0</b>
<b>Ogółem dł. ulic w miastach: PIONKI, IŁŻA, SKARYSZEW</b>					<b>27,0</b>

Zawartość poniższej tabeli zgodna jest z Załącznikiem do uchwały Nr 267/XXIX/2013 z dnia 21 maja 2013 r. w sprawie zmiany załącznika do uchwały Nr 145 / XV / 2012 Rady Powiatu w Radomiu z dnia 23 lutego 2012 r. w sprawie zmiany załącznika nr 1 pn. "Propozycje ZADAŃ INWESTYCYJNYCH DO WPI POWIATU RADOMSKIEGO - lata 2008-2015" ujętego w "Strategii Zrównoważonego Rozwoju Powiatu Radomskiego do 2020 roku" przyjętej uchwałą Nr 192 / XIX / 2008 Rady Powiatu w Radomiu z dnia 19 maja 2008 r.

Tabela A4. Inwestycje drogowe w Powiecie Radomskim

Lp	Nazwa programu i tytuł zadania (projektu) inwestycyjnego	Okres realizacji zadania (projektu)	Wykonanie					Plan			Łączne koszty realizacji zadania w latach 2008-2015
			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
1	Przebudowa obiektu mostowego przez rzekę Kobylanę w ciągu drogi powiatowej nr 3540W Parznice-Skaryszew	2008	702 701,45								702 701,45
2	Przebudowa drogi nr 3563W Wolanów-Chronówek	2008	393 890,88								393 890,88
3	Przebudowa drogi nr 3533W Kłonówek-Rawica	2008-2009	299 998,79	350 413,35							650 412,14
4	Przebudowa drogi nr 3548W Iłża-Wólka Gonciarska	2008	447 906,80								447 906,80
5	Przebudowa drogi nr 3503W Miłdnice-Jarosławice-Cerekiew-Radom-gmina Wolanów	2008	452 325,37								452 325,37
6	Przebudowa drogi powiatowej nr 3554W gr. Województwa-Seredzice-Iłża	2008	216 750,15								216 750,15
7	Przebudowa drogi nr 3524W Jedlnia Letnisko-Czarna przez wieś Cudnów	2008	190 126,33								190 126,33
8	Przebudowa drogi nr 3556W Wierzbica-Zbijów-gr. Województwa-Grzybowa Góra	2008	864 323,15								864 323,15

Lp	Nazwa programu i tytuł zadania (projektu) inwestycyjnego	Okres realizacji zadania (projektu)	Wykonanie					Plan			Łączne koszty realizacji zadania w latach 2008-2015
			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
9	Zakup zestawu komputerowego dla potrzeb Powiatowego Zarządu Dróg Publicznych	2008	3 740,00								3 740,00
10	Zakup programu komputerowego do ewidencji dróg EWIDR dla PZDP	2008	5 000,00								5 000,00
11	Przebudowa drogi powiatowej nr 3336W Wieniawa - Przytyk - Jedlińsk w miejscowości Wólka Domaniovska	2004-2009		2 011 192,51							2 011 192,51
12	Przebudowa drogi powiatowej nr 3553W gr. województwa - Jasieniec Iłżecki Górny - Pastwiska	2004-2010		3 167 183,38	47 092,00						3 214 275,38
13	Przebudowa drogi powiatowej nr 3528W Kiedrzyń - Radom	2007-2009		2 597 025,39							2 597 025,39
14	Przebudowa drogi powiatowej nr 3523W Jedlnia- Sokoły-Pionki	2005-2010		3 401 537,66	71 980,00						3 473 517,66
15	Przebudowa ciągu komunikacyjnego dróg powiatowych nr 3509W Gulin - Wsola - Wojciechów oraz 3506W Jankowice - Gulin-Zakrzew	2005-2010		709 002,90	3 010 787,44						3 719 790,34
16	Przebudowa drogi powiatowej nr 3522W Pionki-Podgóra na odcinku Pionki - Helenów wraz z opracowaniem dokumentacji	2006-2010			3 677 683,67						3 677 683,67
17	Przebudowa drogi powiatowej nr 3557W Kowala-Ruda Wielka-Wierzbita wraz z przebudową obiektu mostowego na rzece Oronka i opracowaniem dokumentacji na most	2005-2010		1 548 392,31	5 119 286,56						6 667 678,87
18	Przebudowa drogi powiatowej nr 3509W Gulin - Wsola-Wojciechów od drogi krajowej nr 7 do miejscowości Wojciechów	2007-2010		679 599,25	3 299 411,25						3 979 010,50
19	Budowa drogi powiatowej nr 3555W granica województwa - Pakosław-Iłża	2007-2009		2 568 511,53							2 568 511,53
20	Przebudowa drogi powiatowej nr 3521W Czarna - Sucha	2004-2010		459 104,57	1 011 578,10						1 470 682,67
21	Przebudowa drogi powiatowej nr 3524W Jedlnia Letnisko - Czarna na odcinku Jedlnia Letnisko - Aleksandrów	2007-2010			2 098 765,46						2 098 765,46
22	Przebudowa drogi powiatowej 3538W Gaj - Tomaszów wraz z przebudową obiektu mostowego na rzece Modrzejowica oraz opracowanie dokumentacji	2006-2010	61 000,00	1 908 737,12	2 259 011,76						4 228 748,88
23	Przebudowa drogi powiatowej nr 3547W Iłża - Antoniów	2007-2010		2 363 266,51	1 596 678,18						3 959 944,69
24	Przebudowa drogi powiatowej nr 1133W Stara Błotnica - Jedlanka	2007-2010			1 558 999,88						1 558 999,88
25	Budowa drogi powiatowej 3510W Kaszów - Bród	2003-2009		865 791,54							865 791,54
26	Przebudowa drogi powiatowej nr 3535W Trablice - Sołtyków	2009		1 358 970,49							1 358 970,49
27	Przebudowa drogi powiatowej nr 3503W Młódnice-Jarosławice-Cerekiew-Radom na odc.od granicy m. Radomia do kościoła w Cerekwi	2009		1 265 349,00							1 265 349,00
28	1715W Brzóza - Radom opracowanie dokumentacji, regulacja stanu prawnego, przebudowa drogi	2010-2011 2014-2023			340 889,65	5 292 295,15	133 995,33		80 000,00	330 000,00	6 177 180,13
29	3525W Słupica - Gózd opracowanie dokumentacji, przebudowa	2010-2011			466 799,28	2 562 087,38					3 028 886,66
30	1133W Stara Błotnica - Jedlanka opracowanie dokumentacji, przebudowa drogi	2007-2015							300 000,00	300 000,00	600 000,00
31	1716W Brzóza - Przejazd do dr. 737 opracowanie dokumentacji, przebudowa drogi	2010-2018			87 840,00			400 000,00		500 000,00	987 840,00
32	3336 W Wieniawa - Przytyk - Jedlińsk opracowanie dokumentacji, regulacja stanu prawnego, przebudowa drogi gm. Jedlińsk i Przytyk	2014-2030							50 000,00	100 000,00	150 000,00

Lp	Nazwa programu i tytuł zadania (projektu) inwestycyjnego	Okres realizacji zadania (projektu)	Wykonanie					Plan			Łączne koszty realizacji zadania w latach 2008-2015
			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
33	3502W Przytyk - Wawrzyszów opracowanie dokumentacji, regulacja stanu prawnego, przebudowa drogi drogi powiatowej wraz z przebudową obiektu mostowego na rzece Dobrzyca Gmina Przytyk i Wolanów	2010-2018			293 515,20	3 566 415,78	1 619 379,21	800 000,00	600 000,00	380 000,00	7 259 310,19
34	3505W Jaszowice - Wacławów - Sławno opracowanie dokumentacji, regulacja stanu prawnego, przebudowa drogi	2014-2024						50 000,00		50 000,00	100 000,00
35	3506 W Jankowice - Gulin - Zakrzew opracowanie dokumentacji, regulacja stanu prawnego, przebudowa drogi	2014-2023						50 000,00		50 000,00	100 000,00
36	3508W Radom - Dąbrówka Podłęzna opracowanie dokumentacji, regulacja stanu prawnego, przebudowa drogi	2011-2018				234 757,12	3 838 395,29	625 000,00	1 000 000,00		5 698 152,41
37	3515 W Jedlińsk - Bartodzieje - Łukawa - Głowaczów gm. Jastrzębia i gm. Jedlińsk opracowanie dokumentacji, regulacja stanu prawnego, przebudowa drogi	2012-2028					324 658,50			500 000,00	824 658,50
38	3518 W Wola Goryńska - Stare Mąkosy - Jedlnia opracowanie dokumentacji, regulacja stanu prawnego, przebudowa drogi	2014-2030							50 000,00	80 000,00	130 000,00
39	3522W Pionki-Podgórze opracowanie dokumentacji przebudowa ulicy Spacerowej i Polnej w mieście Pionki	2014-2018							50 000,00		50 000,00
40	3523W Jedlnia - Sokoły - Pionki przebudowa ulicy Wspólnej w Pionkach	2011-2013				530 949,68		1 475 000,00			2 005 949,68
41	3529W Kiedrzyń-Małęczyn do drogi krajowej nr 9 opracowanie dokumentacji, regulacja stanu prawnego, przebudowa drogi	2010-2012 2014-2030			45 140,00		427 068,51		50 000,00	50 000,00	572 208,51
42	3530 W Klwatka Królewska - Bogusławice - Skaryszew opracowanie dokumentacji, regulacja stanu prawnego, przebudowa drogi	2014-2035			529 895,06				50 000,00		579 895,06
43	3534 W Makowiec - Rawica opracowanie dokumentacji, przebudowa drogi	2011-2019				568 806,61	917 153,90	3 800 000,00			5 285 960,51
44	3536 W Odechów - Kowalków - Sienno opracowanie dokumentacji, regulacja stanu prawnego, przebudowa drogi	2012-2029					83 760,00			250 000,00	333 760,00
45	3541W od drogi nr 744 - Zalesice opracowanie dokumentacji, przebudowa drogi	2011-2025				68 880,00	725 754,20	400 000,00	200 000,00	240 000,00	1 634 634,20
46	3542W Wierzbica - Modrzejowice opracowanie dokumentacji, regulacja stanu prawnego, przebudowa drogi	2010-2040			51 972,00	537 565,35	154 992,30		800 000,00		1 544 529,65
47	3543 W Bujak - Dzierzków opracowanie dokumentacji, regulacja stanu prawnego, przebudowa drogi	2014-2034							50 000,00	50 000,00	100 000,00
48	3544 W Walentynów - Tomaszów opracowanie dokumentacji, przebudowa drogi	2012-2031					86 161,50	510 000,00	200 000,00		796 161,50
49	3545W Wierzbica - Polany - Krzyżanowice opracowanie dokumentacji, regulacja stanu prawnego, przebudowa drogi	2014-2022		481 229,33					50 000,00	60 000,00	591 229,33
50	3548 W Iłża - Wólka Goncarska przebudowa drogi powiatowej	2014-2025		481 378,78	305 434,81	617 891,24			100 000,00	200 000,00	1 704 704,83
51	3551 W Błaziny Dołne - Piotrowe Pole opracowanie dokumentacji, regulacja stanu prawnego, przebudowa drogi	2014-2026							50 000,00		50 000,00
52	3554 W granica województwa - Sereczice - Iłża opracowanie dokumentacji, przebudowa drogi oraz ulicy Kochanowskiego w Iłży	2012-2030		164 318,38	360 817,84		584 847,47			250 000,00	1 359 983,69
53	3559 W Młodocin - Kowala opracowanie dokumentacji, regulacja stanu prawnego, przebudowa drogi	2012-2022					115 975,50		300 000,00	300 000,00	715 975,50
54	3561 W Mniszek - Omięcín - Szydłowiec opracowanie dokumentacji, przebudowa drogi	2014-2021							300 000,00	300 000,00	600 000,00
55	3562 W Mniszek - Łaziska - Orońsko opracowanie dokumentacji, przebudowa drogi powiatowej	2010-2026			564 025,78				200 000,00		764 025,78

Lp	Nazwa programu i tytuł zadania (projektu) inwestycyjnego	Okres realizacji zadania (projektu)	Wykonanie					Plan			Łączne koszty realizacji zadania w latach 2008-2015
			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
56	3564W Radom-Augustów opracowanie dokumentacji, regulacja stanu prawnego, przebudowa drogi	2014-2024							50 000,00	50 000,00	100 000,00
57	3569 Sucha - Męciszów opracowanie dokumentacji, przebudowa drogi	2014-2023							50 000,00		50 000,00
58	Wykup gruntów na terenie gm. Kowala w celu realizacji zadania pn. "Budowa obwodnicy południowej w Radomiu - etap V na odcinku od granicy administrac. M. Radomia do skrzyżowania z drogą krajową nr 7"	2010-2014			49 600,00	14 742,00	550 000,00				614 342,00
58a	3555W Granica województwa - Pakosław - Iłża. Przebudowa odwodnienia drogi powiatowej w m. Pakosław	2013						150 000,00			150 000,00
<b>RAZEM</b>			3 637 762,92	26 381 004,00	26 847 203,92	13 994 390,31	9 562 141,71	8 160 000,00	4 680 000,00	4 040 000,00	97 302 502,86



## Załącznik B. Zestawienia przystanków autobusowych

Tabela B1. Przystanki zlokalizowane przy drogach krajowych

Lp.	Nr drogi	Pikietaż	Str. L/P	Miejscowość	Gmina zarządzająca, utrzymująca przystanek
1	S7	457+500	P	Kępiny	Jedlińsk
2	S7	457+500	L	Kępiny	Jedlińsk
3	7	457+600	P	Kępiny	Jedlińsk
4	7	457+600	P	Kępiny	Jedlińsk
5	7	459+190	P	Jedlanka	Jedlińsk
6	7	459+200	P	Jedlanka	Jedlińsk
7	7	462+340	L	Wsola	Jedlińsk
8	7	462+610	P	Wsola	Jedlińsk
9	7	463+570	P	Wsola	Jedlińsk
10	7	463+710	L	Wsola	Jedlińsk
11	7	464+230	P	Wsola	Jedlińsk
12	7	465+120	L	Wielogóra	Jedlińsk
13	7	465+400	P	Wielogóra	Jedlińsk
14	7	465+960	L	Wielogóra	Jedlińsk
15	7	466+195	P	Wielogóra	Jedlińsk
16	7	479+440	L	Kończyce	Kowala
17	7	479+625	P	Kończyce	Kowala
18	7	480+845	P	Kosów	Kowala
19	7	480+895	L	Kosów	Kowala
20	7	482+530	P	Młodocin	Kowala
21	7	482+590	L	Młodocin	Kowala
22	7	483+705	L	Młodocin	Kowala
23	7	483+885	P	Młodocin	Kowala
24	9	11+525	L	Makowiec	Skaryszew
25	9	11+720	P	Makowiec	Skaryszew
26	9	12+280	L	Makowiec	Skaryszew
27	9	12+435	P	Makowiec	Skaryszew
28	9	12+858	L	Makowiec	Skaryszew
29	9	13+130	P	Makowiec	Skaryszew
30	9	13+640	L	Makowiec	Skaryszew
31	9	13+790	P	Makowiec	Skaryszew
32	9	14+725	L	Skaryszew	Skaryszew
33	9	14+920	P	Skaryszew	Skaryszew
34	9	16+495	L	Skaryszew	Skaryszew
35	9	16+725	P	Skaryszew	Skaryszew
36	9	17+200	L	Skaryszew	Skaryszew
37	9	17+380	P	Skaryszew	Skaryszew
38	9	20+425	L	Skaryszew	Skaryszew
39	9	20+770	P	Skaryszew	Skaryszew
40	9	23+370	L	Modrzejowice	Skaryszew
41	9	23+580	P	Modrzejowice	Skaryszew
42	9	24+530	P	Modrzejowice	Skaryszew
43	9	24+730	L	Modrzejowice	Skaryszew
44	9	25+505	L	Bujak	Skaryszew

Lp.	Nr drogi	Pikietaż	Str. L/P	Miejscowość	Gmina zarządzająca, utrzymująca przystanek
45	9	25+700	P	Bujak	Skaryszew
46	9	27+245	L	Alojzów	Iłża
47	9	27+450	P	Alojzów	Iłża
48	9	28+500	L	Walentyńów	Iłża
49	9	28+770	P	Walentyńów	Iłża
50	9	31+350	L	Krzyżanowice	Iłża
51	9	31+570	P	Krzyżanowice	Iłża
52	9	32+970	L	Iłża	Iłża
53	9	33+130	P	Iłża	Iłża
54	9	36+260	P	Iłża	Iłża
55	9	37+530	P	Błaziny	Iłża
56	9	37+830	L	Błaziny	Iłża
57	9	40+250	L	Pastwiska	Iłża
58	9	40+520	P	Pastwiska	Iłża
59	9	52+930	P	Marcule	Iłża
60	9	43+070	L	Marcule	Iłża
61	9	44+425	L	Zębiec	Iłża
62	12	487+595	L	Mniszek	Wolanów
63	12	487+850	P	Mniszek	Wolanów
64	12	489+465	L	Wawrzyszów	Wolanów
65	12	489+580	P	Wawrzyszów	Wolanów
66	12	490+560	L	Wawrzyszów	Wolanów
67	12	490+675	P	Wawrzyszów	Wolanów
68	12	491+080	L	Wawrzyszów	Wolanów
69	12	491+190	P	Wawrzyszów	Wolanów
70	12	492+270	L	Strzałków	Wolanów
71	12	492+345	P	Strzałków	Wolanów
72	12	493+585	L	Strzałków	Wolanów
73	12	493+705	P	Strzałków	Wolanów
74	12	495+295	L	Wolanów	Wolanów
75	12	495+470	P	Wolanów	Wolanów
76	12	496+385	L	Kowalanka	Wolanów
77	12	496+535	P	Kowalanka	Wolanów
78	12	497+220	L	Kowalanka	Wolanów
79	12	497+330	P	Kowalanka	Wolanów
80	12	498+260	L	Kacprowice	Wolanów
81	12	498+405	P	Kacprowice	Wolanów
82	12	499+405	L	Sławno	Wolanów
83	12	499+495	P	Sławno	Wolanów
84	12	500+190	L	Sławno	Wolanów
85	12	500+320	P	Sławno	Wolanów
86	12	501+225	L	Ślepowron	Wolanów
87	12	501+475	P	Ślepowron	Wolanów
88	12	506+530	L	Rajec Szl.	Jedlnia Letnisko

Lp.	Nr drogi	Pikietaż	Str. L/P	Miejscowość	Gmina zarządzająca, utrzymująca przystanek
89	12	506+640	P	Rajec Szl.	Jedlnia Letnisko
90	12	507+740	L	Rajec Szl.	Jedlnia Letnisko
91	12	507+815	P	Rajec Szl.	Jedlnia Letnisko
92	12	508+660	L	Rajec Szl.	Jedlnia Letnisko
93	12	508+710	P	Rajec Szl.	Jedlnia Letnisko
94	12	509+510	L	Lasowice	Jedlnia Letnisko
95	12	509+610	P	Lasowice	Jedlnia Letnisko
96	12	511+380	L	Kiedrzyń	Gózd
97	12	511+420	P	Kiedrzyń	Gózd
98	12	512+510	L	Małęczyn	Gózd
99	12	512+610	P	Klwatka	Gózd
100	12	513+640	L	Klwatka	Gózd
101	12	514+820	P	Klwatka	Gózd

Lp.	Nr drogi	Pikietaż	Str. L/P	Miejscowość	Gmina zarządzająca, utrzymująca przystanek
102	12	514+880	L	Klwatka	Gózd
103	12	514+980	P	Klwatka	Gózd
104	12	515+800	L	Niemianowice	Gózd
105	12	515+960	P	Niemianowice	Gózd
106	12	517+000	L	Kuczki Kol.	Gózd
107	12	517+120	P	Kuczki Kol.	Gózd
108	12	519+390	P	Gózd	Gózd
109	12	519+610	L	Gózd	Gózd
110	12	521+840	L	Karszówka	Gózd
111	12	521+940	P	Karszówka	Gózd
112	12	523+650	L	Podgóra	Gózd
113	12	523+750	P	Podgóra	Gózd

Tabela B2. Przystanki zlokalizowane przy drogach wojewódzkich

Nr drogi	Str L/P	Nazwa	Km	Za-to-ka	Jezd-nia	Wiata T/N
707	L	Sańbórz (wierzchy)	39+999	-	+	N
707	P	Sańbórz (wierzchy)	40+047	-	+	T (obok)
707	L	Sańbórz (wierzchy)	41+254	-	+	N
707	P	Sańbórz (wierzchy)	41+305	-	+	T (obok)
707	P	Żdźary	43+247	+	-	T (obok)
707	L	Żdźary	43+262	+	-	T
707	L	Jankowice	46+176	-	+	N
707	P	Jankowice	46+272	-	+	T
707	L	Łęgowice (Nowe Łęgowice)	47+769	-	+	T (obok)
707	P	Łęgowice (Nowe Łęgowice)	47+899	-	+	N
707	L	Łęgowice (Dąbrowa)	48+771	-	+	N
707	P	Łęgowice (Dąbrowa)	48+961	-	+	T
725	L	Wilków	23+571	-	+	N
725	P	Wilków	23+605	-	+	N
725	L	Wilków	25+223	-	+	N
725	P	Wilków	25+253	-	+	T (obok)
725	L	Jadwigów	28+162	-	+	N
725	P	Jadwigów	28+162	-	+	T
725	L	Jadwigów	29+712	-	+	N
725	P	Jadwigów	29+824	-	+	T (obok)
725	L	Trzylatków Mały	31+577	-	+	N
725	P	Głudna	31+622	-	+	T
725	L	Głudna	32+963	-	+	T
725	P	Głudna	33+257	-	+	T
725	L	Rębowola	34+226	-	+	N

Nr drogi	Str L/P	Nazwa	Km	Za-to-ka	Jezd-nia	Wiata T/N
725	P	Rębowola	34+515	-	+	T
725	L	Rębowola	35+574	+	-	T
725	P	Rębowola	35+708	+	-	N
725	L	Skowronki	36+725	-	+	N
725	P	Skowronki	36+921	-	+	N
725	L	Mała Wieś	37+794	-	+	T
725	P	Mała Wieś	37+839	-	+	T
728	L	Dobryzew	0+900	+	-	T
728	P	Odrzywołek	1+090	+	-	T
728	L	Odrzywołek	2+077	+	-	T
728	P	Odrzywołek	2+320	+	-	T
728	L	Belsk Mały	3+363	+	-	T
728	P	Belsk Mały	3+578	+	-	T
728	P	Belsk Mały	4+840	+	-	T
728	L	Belsk Mały	4+890	+	-	T
728	L	Stara Wieś	6+760	+	-	T
728	P	Stara Wieś	6+865	+	-	T
728	L	Łęczyszycy	8+427	+	-	T
728	P	Łęczyszycy	8+648	+	-	T
728	L	Łęczyszycy	9+775	+	-	T
728	P	Łęczyszycy	9+845	+	-	T
728	L	Łęczyszycy	10+820	+	-	T
728	P	Łęczyszycy	11+020	+	-	T
728	P	Łęczyszycy	12+325	+	-	T

Nr drogi	Str L/P	Nazwa	Km	Za-to-ka	Jezd-nia	Wiata T/N
728	L	Łęczyszycze	12+437	+	-	T
728	L	Kozietuły	14+130	+	-	T
728	P	Kozietuły	14+275	+	-	T
728	L	Kozietuły	15+450	+	-	T
728	P	Kozietuły	15+590	+	-	T
728	L	Wodziczna	17+360	+	-	T
728	P	Wodziczna	17+525	+	-	T
728	L	Izabelin-Górki	18+958	+	-	T
728	P	Izabelin-Górki	19+080	+	-	T
728	P	Mogielnica	21+090	+	-	T
728	L	Mogielnica	21+106	+	-	T
728	L	Mogielnica (otałąż)	23+865	+	-	T
728	P	Mogielnica (cegielnia)	24+095	+	-	T
728	L	Mogielnica (węzowiec)	24+820	+	-	N
728	P	Mogielnica (węzowiec)	25+060	+	-	T
728	L	Brzostowiec	27+830	+	-	T
728	P	Brzostowiec	28+070	+	-	T
728	L	Wólka Gostomska	28+630	+	-	T
728	P	Wólka Gostomska	28+885	+	-	T
728	L	Bełek - Gostomia	30+535	+	-	N
728	P	Bełek - Gostomia	30+785	+	-	T
728	L	Wólka Magierowa	37+090	+	-	N
728	P	Wólka Magierowa (Borowiec)	37+165	+	-	N
728	L	Żdźarki	39+655	+	-	N
728	P	Żdźarki	39+760	+	-	N
728	L	Żdźarki	40+120	+	-	N
728	P	Żdźarki	40+290	+	-	N
728	L	Żdźarki	40+865	+	-	N
728	P	Żdźarki	40+940	+	-	N
728	L	Wysokin	45+690	+	-	T
728	P	Wysokin	45+775	+	-	N
728	L	Odrzywół	46+330	+	-	N
728	P	Odrzywół	46+460	+	-	N
728	L	Odrzywół	49+485	+	-	N
728	P	Odrzywół	49+610	+	-	N
728	L	Odrzywół Kłonna	50+405	+	-	T
728	P	Odrzywół Domaszno	50+550	+	-	T
728	L	Gielniów Rożek	61+590	+	-	N
728	P	Gielniów Rożek	61+790	+	-	N
728	L	Gielniów skrzyżowaN z dr 12	63+410	+	-	N
728	P	Gielniów skrzyżowaN z dr 12	63+575	+	-	N

Nr drogi	Str L/P	Nazwa	Km	Za-to-ka	Jezd-nia	Wiata T/N
728	L	Gielniów Snarki	63+935	+	-	T
728	P	Gielniów Snarki	64+005	+	-	T
728	L	Rozwady	65+780	+	-	T
728	P	Rozwady	66+105	+	-	T
728	L	Kotfin	67+980	+	-	T
728	P	Kotfin	68+080	+	-	T
728	L	Gościniec	68+940	+	-	T
728	P	Gościniec	69+055	+	-	T
733	L	Zakrzew	0+100	+	-	N
733	P	Zakrzew	0+280	+	-	N
733	L	Zakrzew	1+250	-	+	N
733	P	Zakrzew	1+311	-	+	N
733	L	Chruślice	5+390	-	+	T
733	P	Chruślice	5+390	-	+	T
733	L	Kowala Duszocina	6+515	-	+	N
733	P	Kowala Duszocina	6+641	-	+	N
733	P	Kowala Duszocina	7+231	-	+	N
733	L	Kowala Duszocina	7+300	-	+	N
733	P	Garno	11+544	-	+	N
733	L	Garno	11+604	-	+	N
733	L	Garno	14+206	-	+	N
733	P	Garno	14+266	-	+	N
740	L	Bielicha	1+787	+	-	T
740	P	Bielicha	1+875	+	-	N
740	L	Bielicha	2+365	+	-	N
740	P	Bielicha	2+450	+	-	N
740	L	Bielicha	2+700	+	-	N
740	P	Bielicha	2+817	+	-	N
740	L	Milejowice	3+880	+	-	N
740	P	Milejowice	3+421	+	-	N
740	L	Milejowice	4+380	-	+	N
740	P	Milejowice	4+470	-	+	N
740	L	Milejowice	4+712	-	+	N
740	P	Milejowice	4+950	-	+	N
740	L	Mleczków	5+540	+	-	N
740	P	Mleczków	5+625	+	-	N
740	L	Mleczków	6+585	+	-	T
740	P	Mleczków	6+700	+	-	T
740	L	Mleczków	7+800	+	-	N
740	P	Mleczków	7+890	+	-	N
740	L	Natolin	8+295	+	-	N

Nr drogi	Str L/P	Nazwa	Km	Za-to-ka	Jezd-nia	Wiata T/N
740	P	Natolin	8+375	+	-	T
740	L	Zakrzew	9+385	+	-	T
740	P	Zakrzew	9+630	+	-	T
740	L	Zakrzew	9+919	+	-	N
740	P	Zakrzew	10+010	+	-	N
740	L	Marianowice	10+973	-	+	N
740	P	Marianowice	11+032	-	+	N
740	P	Marianowice	12+036	-	+	T
740	L	Marianowice	12+036	-	+	T
740	P	Marianowice	12+800	-	+	N
740	L	Marianowice	12+860	-	+	N
740	P	Oblas	14+013	-	+	N
740	L	Oblas	14+079	-	+	N
740	L	Oblas	14+695	-	+	N
740	P	Oblas	14+758	-	+	T
740	P	Przytyk	15+920	-	+	T
740	L	Przytyk	15+980	-	+	N
740	P	Przytyk	16+655	+	-	T
740	L	Przytyk	16+670	-	+	N
740	L	Przytyk	16+841	-	+	N
740	L	Żerdz	18+933	-	+	T
740	P	Żerdz	19+024	-	+	N
740	P	Żerdz	19+794	-	+	N
740	L	Żerdz	19+672	-	+	T
740	L	Dęba	21+175	-	+	T
740	P	Dęba	21+264	-	+	N
740	L	Wrzeszczów	23+073	-	+	T
740	P	Wrzeszczów	23+125	-	+	N
740	L	Wola Wrzeszczowska	24+618	-	+	N
740	P	Wola Wrzeszczowska	24+770	-	+	N
740	L	Grabowa	26+856	+	-	T
740	L	Grabowa	27+050	+	-	T
740	L	Grabowa	28+842	+	-	T
740	P	Grabowa	28+928	+	-	T
740	P	Potworów	30+750	+	-	T
740	L	Potworów	30+820	+	-	T
729	L	Rdzów	1+732	+	-	N
729	P	Rdzów	1+890	+	-	N
727	L	Kadź	3+936	-	+	N
727	P	Kadź	3+981	-	+	T
727	P	Przystałowice	5+800	-	+	T

Nr drogi	Str L/P	Nazwa	Km	Za-to-ka	Jezd-nia	Wiata T/N
727	L	Przystałowice	5+820	-	+	N
727	L	Przystałowice	7+172	-	+	N
727	P	Przystałowice	7+200	-	+	T
727	L	Kol Sady	8+837	-	+	T
727	P	Kol Sady	8+483	-	+	T
727	L	Kol Sady	9+207	-	+	N
727	P	Kol Sady	9+237	-	+	T
727	L	Sady	10+718	-	+	N
727	P	Sady	10+794	-	+	T
727	L	Wola Więcierzowa	12+664	-	+	T
727	P	Wola Więcierzowa	12+695	-	+	T
727	L	Gliniec	14+639	-	+	N
727	P	Gliniec	14+663	-	+	T
727	L	Janików	15+604	-	+	N
727	P	Janików	15+618	-	+	N
727	L	Janików	17+012	-	+	N
727	P	Janików	17+012	-	+	T
727	L	Skrzyńsko	18+471	-	+	N
727	P	Skrzyńsko	18+496	-	+	N
727	P	Skrzyńsko	19+484	+	-	T
727	L	Przysucha	22+600	+	-	N
727	P	Przysucha	22+726	+	-	T
727	L	Ruszkowice	23+710	-	+	T
727	P	Ruszkowice	23+722	-	+	N
727	L	Ruszkowice	24+295	+	-	T
727	P	Ruszkowice	24+340	-	+	N
727	L	Ruszkowice	25+485	+	-	T
727	P	Ruszkowice	25+632	+	-	N
727	L	Borkowice	26+780	+	-	N
727	P	Borkowice	26+930	+	-	N
727	P	Borkowice	27+300	+	-	T
727	L	Borkowice	27+472	+	-	N
727	L	Radestów	28+692	+	-	T
727	P	Radestów	28+710	+	-	N
727	P	Radestów	29+100	+	-	N
727	L	Radestów	29+150	+	-	N
727	L	Ninków	30+435	+	-	N
727	P	Ninków	30+470	+	-	T
727	L	Ninków	31+265	+	-	T
727	P	Ninków	31+500	+	-	T
727	L	Ninków	32+374	+	-	N

Nr drogi	Str L/P	Nazwa	Km	Za-to-ka	Jezd-nia	Wiata T/N
727	P	Ninków	32+436	+	-	T
727	L	Rzuców	33+365	+	-	T
727	P	Rzuców	33+396	+	-	N
727	L	Rzuców	34+050	+	-	T
727	P	Rzuców	24+050	+	-	N
727	L	Chlewiska	36+620	+	-	N
727	P	Chlewiska	36+700	+	-	N
727	P	Chlewiska	39+283	+	-	T
727	L	Chlewiska	39+293	+	-	T
727	P	Chlewiska	40+600	-	+	T
727	L	Chlewiska	40+520	-	+	N
727	L	Chlewiska	41+475	-	+	N
727	P	Chlewiska	41+575	-	+	T
727	P	Pawłów	41+970	-	+	N
727	L	Pawłów	42+030	-	+	N
727	L	Pawłów	43+370	+	-	N
727	P	Pawłów	43+440	-	+	T
727	P	Pawłów	43+780	+	-	N
727	P	Pawłów	44+500	-	+	T
727	L	Pawłów	45+150	+	-	N
727	P	Szydłowiec	45+250	+	-	T
727	L	Szydłowiec	47+300	+	-	N
727	P	Szydłowiec	47+380	+	-	N
727	P	Szydłowiec	48+870	+	-	N
727	L	Szydłowiec	48+940	+	-	N
732	L	Kielbów Nowy	1+372	+	-	T
732	P	Kielbów Nowy	1+442	+	-	T
732	L	Kielbów Stary	2+290	+	-	T
732	P	Kielbów Stary	2+410	+	-	T
732	L	Stara Błotnica	4+330	+	-	T
732	P	Stara Błotnica	4+505	+	-	T
732	L	Siemiradz	5+715	+	-	T
732	P	Siemiradz	5+825	+	-	T
732	L	Tursk	7+535	+	-	T
732	P	Tursk	7+840	+	-	T
732	L	Kaszów	8+330	+	-	T
732	P	Kaszów	8+480	+	-	N
732	L	Kaszów	8+915	+	-	T
732	P	Kaszów	9+085	+	-	T
732	L	Kol Wola Kaszewska	9+650	+	-	T
732	P	Kol Wola Kaszewska	9+750	+	-	T

Nr drogi	Str L/P	Nazwa	Km	Za-to-ka	Jezd-nia	Wiata T/N
732	L	Wola Kaszewska	10+970	+	-	T
732	P	Wola Kaszewska	11+160	+	-	T
732	L	Suków	12+970	+	-	T
732	P	Kol Zameczek	13+235	+	-	T
732	P	Przytyk	15+800	+	-	T
732	L	Przytyk	15+930	+	-	N
749	L	Ruski Bród	17+750	-	+	N
749	P	Ruski Bród	17+670	-	+	T
749	L	Januchta	18+625	-	+	N
749	P	Januchta	18+685	-	+	T
749	L	Kuźnica	20+380	-	+	T
749	P	Kuźnica	20+455	-	+	N
749	L	Gwarek	23+350	-	+	T
749	P	Gwarek	23+420	-	+	N
737	L	RAJEC PODUCHOWNY	8+055	X		N
737	P	RAJEC PODUCHOWNY	8+212	X		N
737	L	RAJEC PODUCHOWNY	8+495	X		T
737	P	RAJEC PODUCHOWNY	8+702	X		N
737	P	RAJEC PODUCHOWNY	9+215		X	N
737	L	RAJEC PODUCHOWNY	9+478		X	N
737	L	RAJEC PODUCHOWNY	10+013	X		N
737	P	RAJEC PODUCHOWNY	10+153	X		N
737	L	RAJEC PODUCHOWNY?	10+985	X		N
737	P	ANTONIÓWKA	11+200	X		N
737	L	ANTONIÓWKA	11+910	X		T
737	P	ANTONIÓWKA	12+050	X		T
737	L	ANTONIÓWKA	13+033	X		T
737	P	ANTONIÓWKA	13+119	X		T
737	L	SICZKI	14+090	X		T
737	p	SICZKI	14+161	X		T
737	L	KOLONKA	15+770	X		N
737	P	KOLONKA	15+920	X		T
737	L	JEDLNIA	19+318	X		N
737	P	JEDLNIA	19+433	X		N
737	L	KOLONIA JEDLNIA	21+075	X		T
737	P	KOLONIA JEDLNIA	21+200	X		T
737	L	KOLONIA JEDLNIA-AUGUSTÓW	26+625		X	N
737	P	KOLONIA JEDLNIA-AUGUSTÓW	26+688	X		N

Nr drogi	Str L/P	Nazwa	Km	Za-to-ka	Jezd-nia	Wiata T/N
737	L	AUGUSTÓW	29+690	X		T
737	P	AUGUSTÓW	29+780	X		T
737	L	AUGUSTÓW-ALEKSANDRÓWKA	34+833	X		T
737	P	AUGUSTÓW-ALEKSANDRÓWKA	34+920	X		T
699	P	GZOWICE	0+927		X	N
699	L	GZOWICE	0+989		X	N
699	P	GZOWICE	1+688		X	N
699	L	GZOWICE	1+748		X	N
699	L	GZOWICE	2+388		X	N
699	P	GZOWICE	2+446		X	N
699	L	GZOWICE	3+040		X	N
699	P	GZOWICE	3+099		X	N
699	L	PIOTROWICE	4+293		X	N
699	P	PIOTROWICE	4+353		X	T
699	P	PIOTROWICE	5+069		X	T
699	L	PIOTROWICE	5+124		X	N
699	L	JEDLNA LETNISKO	5+868		X	N
699	P	JEDLNA LETNISKO	5+933		X	N
699	P	JEDLNA LETNISKO	6+844		X	N
699	L	JEDLNA LETNISKO	6+914		X	N
699	L	JEDLNA LETNISKO	7+674	X		N
699	P	JEDLNA LETNISKO	7+676		X	N
699	P	JEDLNA LETNISKO	8+094	X		N
699	L	JEDLNA LETNISKO	8+235	X		N
787	P	PIONKI	1+819	X		N
787	L	PIONKI	1+869	X		T
787	P	PIONKI	2+440	X		N
787	L	PIONKI	2+645	X		T
787	P	DZIAŁKI SUSKOWOLSKIE	4+935		X	T
787	L	DZIAŁKI SUSKOWOLSKIE	4+990		X	N
787	L	SUSKOWOLA	6+734		X	T
787	P	SUSKOWOLA	7+050		X	N
787	L	SUSKOWOLA	7+403		X	N
787	P	SUSKOWOLA	7+464		X	N
787	L	SUSKOWOLA	8+263		X	N
787	P	SUSKOWOLA	8+393		X	N
787	L	SUCHA	10+296		X	N
787	P	SUCHA	10+357		X	N
787	L	SUCHA	11+550	X		N
787	P	SUCHA	11+750	X		N
787	L	SUCHA	12+503	X		N

Nr drogi	Str L/P	Nazwa	Km	Za-to-ka	Jezd-nia	Wiata T/N
787	P	SUCHA	12+553	X		N
787	L	NIWKI	16+605		X	N
787	P	NIWKI	16+756		X	N
787	L	NIWKI	17+135		X	N
787	P	NIWKI	17+340		X	N
691	L	ZALESIE	2+015		X	N
691	P	ZALESIE	2+216		X	T
691	L	LASKI	2+933		X	N
691	P	LASKI	3+013		X	N
691	L	LASKI	3+915		X	T
691	P	LASKI	3+987		X	N
691	L	LASKI	5+455		X	N
691	P	LASKI	5+568		X	N
691	L	BRZUSTÓW	8+007		X	N
691	P	BRZUSTÓW	8+096		X	N
691	L	PONIKWA	10+054		X	N
691	P	PONIKWA	10+103		X	T
691	L	GARBATKA LETNISKO	12+345		X	N
691	P	GARBATKA LETNISKO	12+648		X	N
691	P	GARBATKA LETNISKO	13+553		X	N
691	L	BAKOWIEC	19+690		X	T
691	P	BAKOWIEC	19+737		X	N
691	P	WOLA KLASZTORNA	23+153	X		T
691	L	WOLA KLASZTORNA	23+241		X	
788	P	SARNÓW	0+438		X	N
788	L	SARNÓW	1+200		X	N
788	P	SARNÓW	1+242		X	N
788	L	SARNÓW	2+810		X	N
788	P	SARNÓW	2+875		X	N
738	L	BAKOWIEC	5+172		X	N
738	P	BAKOWIEC	5+313		X	T
738	L	BAKOWIEC	6+272	X		T
738	P	BAKOWIEC	6+388	X		T
738	L	WÓLKA BACHMAŃSKA	8+458		X	N
738	P	WÓLKA BACHMAŃSKA	8+570		X	N
738	L	WÓLKA BACHMAŃSKA	9+321		X	N
738	P	WÓLKA BACHMAŃSKA	9+626		X	N
738	L	OLEKSÓW	11+557		X	N
738	P	OLEKSÓW	11+718		X	N
738	P	GNIEWOSZÓW	13+088	X		N
738	L	GNIEWOSZÓW	13+188	X		T

Nr drogi	Str L/P	Nazwa	Km	Za-to-ka	Jezd-nia	Wiata T/N
738	P	REGÓW NOWY	14+012		X	T
738	L	REGÓW NOWY	14+074	X		N
738	L	WYSOKIE KOŁO	15+278		X	N
738	P	WYSOKIE KOŁO	15+447		X	N
823		BRAK PRZYSTANKÓW				
859		BRAK PRZYSTANKÓW				
782		BRAK PRZYSTANKÓW				
727	L	Szydłówek	49+960	X		N
727	P	Szydłówek	50+055	X		N
727	L	Śmiłow	51+650		X	N
727	P	Śmiłow		X		N
727	L	ORŁÓW	52+590		X	N
727	P	ORŁÓW	52+690	X		N
727	L	JASTRZĄB	54+070	X		T
727	P	JASTRZĄB	54+200	X		N
727	L	LIPIENICE DOLNE	56+060		X	N
727	P	LIPIENICE DOLNE	56+240		X	N
727	L	LIPIENICE GÓRNE ST. KOL	57+010		X	N
727	P	LIPIENICE GÓRNE ST. KOL	57+170		X	N
727	L	LIPIENICE GÓRNE / NOWY DWÓR	58+860	X		N
727	P	LIPIENICE GÓRNE / NOWY DWÓR	58+985	X		T
727	L	WIERZBICA / CEMENTOWNIA	62+220		X	N
727	P	WIERZBICA / CEMENTOWNIA	62+390		X	N
727	P	WIERZBICA / OSIEDLE	63+573	X		T
727	L	WIERZBICA / OSIEDLE	63+625	X		T
727	P	WIERZBICA / CENTRUM	64+680		X	N
727	L	WIERZBICA / CENTRUM	64+640		X	N
733	L	AUGUSTÓW / KOWALA KOLONIA	17+586		X	T
733	P	AUGUSTÓW / KOWALA KOLONIA	17+634		X	T
733	L	KOWALA KOLONIA	18+207		X	N
733	P	KOWALA KOLONIA	18+283		X	N
733	L	KOWALA	19+334		X	T
733	P	KOWALA	19+435	X		T
733	L	KOWALA	19+505		X	N
733	L	KOWALA	20+250		X	N
733	P	KOWALA	20+358		X	N
733	L	KOWALA	20+938		X	N
733	P	KOWALA	20+997		X	N
733	L	PARZNICE	22+145		X	N
733	P	PARZNICE	22+204		X	N
733	L	JÓZEFÓW / CHOMENTÓW	27+100		X	N
733	P	JÓZEFÓW / CHOMENTÓW	27+159		X	T
733	L	CHOMENTÓW	28+090		X	T
733	P	CHOMENTÓW	28+110		X	N
733	L	SKARYSZEW	34+848		X	N
733	P	SKARYSZEW	34+903		X	N

Nr drogi	Str L/P	Nazwa	Km	Za-to-ka	Jezd-nia	Wiata T/N
733	L	SKARYSZEW	35+152		X	N
733	P	SKARYSZEW	35+219		X	N
733	P	KOBYLANY	36+620		X	N
733	L	KOBYLANY	36+683		X	N
733	L	KOBYLANY / ODECHÓW	38+160		X	N
733	P	KOBYLANY / ODECHÓW	38+220		X	N
733	L	ODECHÓW	38+905		X	T
733	P	ODECHÓW	38+975		X	N
733	L	ODECHÓW	40+230		X	T
733	P	ODECHÓW	40+290		X	N
733	P	ODECHÓW	41+360		X	N
733	L	ODECHÓW	41+414		X	T
733	L	ZAKRZÓWEK	43+295		X	T
733	P	ZAKRZÓWEK	43+335		X	N
733	L	ZAKRZÓWEK	44+080	X		T
733	P	ZAKRZÓWEK	44+246		X	N
733	P	RAWICA	46+760		X	N
733	L	RAWICA	46+824		X	N
733	P	RAWICA	47+893		X	T
733	L	RAWICA	48+454		X	N
733	P	RAWICA	48+491		X	T
733	L	TCZÓW	49+805		X	N
733	P	TCZÓW	49+865		X	N
733	L	TCZÓW	55+742	X		T
733	P	TCZÓW	55+759	X		N
733	L	BORKI	57+200	X		N
733	P	BORKI	57+239	X		N
733	L	DRUŻANKI	59+373	X		N
733	P	DRUŻANKI	59+373	X		N
733	L	PODGÓRA	60+008	X		N
733	P	PODGÓRA	60+039	X		N
744	L	TRABLICE	4+305	X		T
744	P	TRABLICE	4+405	X		T
744	L	MAZOWSZANY I	5+540	X		T
744	P	MAZOWSZANY I	5+740	X		T
744	L	MAZOWSZANY II	6+700	X		T
744	P	MAZOWSZANY II	6+795	X		N
744	L	PARZNICE	7+790	X		T
744	P	PARZNICE	7+900	X		T
744	L	MAJÓWKA	9+500		X	T
744	P	MAJÓWKA	9+515		X	N
744	P	ROMANÓW	10+045		X	N
744	L	ROMANÓW	10+094		X	T
744	L	MALISZÓW	11+104		X	T
744	P	MALISZÓW	11+162		X	T
744	P	DĄBRÓWKA WARSZAWSKA	12+524		X	T
744	L	DĄBRÓWKA WARSZAWSKA	12+567		X	T
744	P	ZALESICE	13+638		X	T
744	L	ZALESICE	13+775		X	N
744	P	BŁĘDÓW	14+640		X	T

Nr drogi	Str L/P	Nazwa	Km	Za-to-ka	Jezd-nia	Wiata T/N
744	L	BŁĘDÓW	14+665		X	N
744	L	WIERZBICA / ŁĄCZANY	15+309		X	T
744	P	WIERZBICA / ŁĄCZANY	15+390		X	T
744	L	WIERZBICA / OSIEDLE	17+300		X	N
744	P	WIERZBICA / OSIEDLE	17+463		X	N
747	L	PIŁATKA	3+825	X		T
747	P	PIŁATKA	4+045	X		N
747	L	PRĘDOCIN	4+960		X	N
747	P	PRĘDOCIN	5+040		X	N
747	P	PRĘDOCINEK	6+200	X		T
747	L	PRĘDOCINEK	6+370	X		N
747	L	PASZTOWA WOLA	8+665		X	T
747	P	PASZTOWA WOLA	8+727		X	N
747	L	MICHAŁÓW	10+850	X		T
747	P	MICHAŁÓW	11+053	X		T
747	L	MICHAŁÓW II	12+360		X	N
747	P	MICHAŁÓW II	12+410		X	N
747	L	PAWLICZKA	14+335	X		T
747	P	PAWLICZKA	14+625	X		T
747	P	PAWLICZKA	16+432		X	N
747	L	PAWLICZKA	16+492		X	T
747	L	JAWOR SOLECKI I	18+323		X	N
747	P	JAWOR SOLECKI I	18+365		X	T
747	P	JAWOR SOLECKI II	19+279		X	N
747	L	JAWOR SOLECKI II	19+370		X	N
747	L	ALEKSANDRÓW	20+077		X	T
747	P	ALEKSANDRÓW	20+137		X	N
747	L	ZOFIÓWKA	21+217		X	N
747	P	ZOFIÓWKA	21+300		X	N
747	P	KRĘPA KOŚCIELNA	22+975		X	T
747	L	KRĘPA KOŚCIELNA	23+030		X	N
747	P	NOWA WIEŚ	24+960		X	N
747	L	NOWA WIEŚ	25+020		X	T
747	L	LIPA MIKLAS I	26+655	X		N
747	P	LIPA MIKLAS I	27+042	X		N
747	L	LIPA MIKLAS II	27+840		X	N
747	P	LIPA MIKLAS II	27+956		X	N
747	P	LIPSKO I	29+615	X		N
747	L	LIPSKO II	30+871,5	X		N
747	P	LIPSKA II	30+905,5	X		T
747	P	DZIURKÓW	32+462		X	N
747	L	DZIURKÓW	32+521		X	N
747	P	DZIURKÓW	33+557,5	X		T
747	L	DZIURKÓW	33+557,5	X		N
747	L	DZIURKÓW	34+840		X	N
747	P	PRZEDMIESCIE	34+900		X	N
747	P	PRZEDMIESCIE	35+718	X		N

Nr drogi	Str L/P	Nazwa	Km	Za-to-ka	Jezd-nia	Wiata T/N
747	L	PRZEDMIESCIE	35+853,5	X		N
747	L	PRZEDMIESCIE	35+879		X	N
747	P	PRZEDMIESCIE	35+950		X	N
747	L	SOLEC NAD WISŁĄ	37+337		X	N
747	P	SOLEC NAD WISŁĄ	37+397		X	N
754	L	ZEMBORZYN	29+892		X	N
754	P	ZEMBORZYN	29+952		X	T
754	L	PAWŁOWICE	33+732	X		T
754	P	PAWŁOWICE	33+824		X	N
754	L	PAWŁOWICE	34+461	X		N
754	P	PAWŁOWICE	34+545	X		N
754	L	PAWŁOWICE	35+181		X	N
754	P	PAWŁOWICE	35+243		X	T
754	L	SADKOWICE	35+724		X	N
754	P	SADKOWICE	35+941		X	T
754	L	SADKOWICE	36+626		X	N
754	P	SADKOWICE	36+930		X	T
754	L	RAJ	39+483		X	N
754	P	RAJ	39+528		X	T
754	L	BOISKA	44+348		X	N
754	P	BOISKA	44+461		X	N
754	L	BOISKA	45+943		X	T
754	P	BOISKA	46+083		X	N
754	L	BOISKA	47+063		X	N
754	P	BOISKA	47+107		X	N
754	L	WOLA SOLECKA I	49+718		X	N
754	P	WOLA SOLECKA I	49+770		X	N
754	L	WOLA SOLECKA I	50+756		X	N
754	P	WOLA SOLECKA I	50+867		X	N
754	L	WOLA SOLECKA I	51+197	X		N
754	P	WOLA SOLECKA I	51+264	X		N
754	L	WOLA SOLECKA I	51+575		X	N
754	P	WOLA SOLECKA II	51+728		X	N
754	L	WOLA SOLECKA II	52+584		X	N
754	P	WOLA SOLECKA II	52+635		X	N
754	L	WOLA SOLECKA II	53+202		X	N
754	P	WOLA SOLECKA II	53+250		X	T
754	L	WOLA SOLECKA II	53+795		X	N
754	P	WOLA SOLECKA II	53+851		X	N
754	L	WOLA SOLECKA II	54+245		X	N
754	P	KATARZYNÓW	54+390		X	T
754	L	KATARZYNÓW	54+842		X	N
754	P	KATARZYNÓW	54+904		X	N
754	L	GOŁĘBIÓW	56+624		X	N
754	P	GOŁĘBIÓW	56+676		X	N
900		BRAK PRZYSTANKÓW				
817		BRAK PRZYSTANKÓW				



Tabela B3. Przystanki zlokalizowane przy drogach powiatowych

Numer drogi powiat.	Gmina	Miejscowość (Wg rejestru terytorialnego)	Miejsce usytuowania	Nr przystanku	
				Prawostronny	Lewostronny
1	2	3	4	5	6
<b>Przytyk - Koźuchów - do drogi Nr 729</b>					
1115W	Przytyk	Przytyk	cmentarz		01
1115W	Przytyk	Przytyk	cmentarz	02	
1115W	Przytyk	Studzienice	Skrzyżowanie z DG		03
1115W	Przytyk	Studzienice	Skrzyżowanie z DG	04	
1115W	Przytyk	Maksymilianów	Skrzyżowanie z DG do Glinic		05
1115W	Przytyk	Maksymilianów	Skrzyżowanie z DG do Glinic	06	
<b>Wir- Goszczewice - Przytyk</b>					
3334W	Przytyk	Goszczewice	Skrzyżowanie z DG do m. Marysin, posesja nr 33		01
3334W	Przytyk	Goszczewice	Skrzyżowanie z DG do m. Marysin, posesja nr 33	02	
3334W	Przytyk	Wrzos	DG na Wygnanów		03
3334W	Przytyk	Wrzos	DG na Wygnanów	04	
3334W	Przytyk	Wrzos	Kościół		05
3334W	Przytyk	Jagodno	las	06	
3334W	Przytyk	Jagodno	las		07
<b>Wrzeszczów - Wrzos - Domaniów</b>					
3501W	Przytyk	Wrzos	Zjazd na drogę wewnętrzną Kresy		01
3501W	Przytyk	Wrzos	Zjazd na drogę wewnętrzną Kresy	02	
3501W	Przytyk	Potkana	Wieś, remiza		03
3501W	Przytyk	Potkana	Wieś, remiza	04	
3501W	Przytyk	Potkana	Skrzyżowanie z DG do m. Posada		05
3501W	Przytyk	Potkana	Skrzyżowanie z DG do m. Posada	06	
3501W	Przytyk	Domaniów	Skrzyżowanie z DP 3336 W		07
3501W	Przytyk	Domaniów	Skrzyżowanie z DP 3336 W	08	
<b>Wir - Ostrołęka - Potkana</b>					
3335W	Przytyk	<b>Ostrołęka</b>	Przy posesji nr 35		01
3335W	Przytyk	Potkana	Przy posesji nr 31		03
3335W	Przytyk	Potkana	Przy posesji nr 31	02	
<b>Wieniawa - Przytyk - Jedlińsk</b>					
3336W	Przytyk	Domaniów	Skrzyżowanie z DP 3501W		01
3336W	Przytyk	Domaniów	Skrzyżowanie z DP 3501W	02	
3336W	Przytyk	Słowików	Skrzyżowanie z DP 3335 W		03
3336W	Przytyk	Słowików	Skrzyżowanie z DP 3335 W	04	
3336W	Przytyk	Sukowska Wola	kapliczka		05
3336W	Przytyk	Sukowska Wola	kapliczka	06	
3336W	Przytyk	Sukowska Wola	posesja nr 44		07
3336W	Przytyk	Sukowska Wola	posesja nr 44	08	
3336W	Jedlińsk	Jankowice	posesja nr 46		09
3336W	Jedlińsk	Jankowice	posesja nr 46	10	
3336W	Jedlińsk	Jankowice	posesja nr 31		11
3336W	Jedlińsk	Jankowice	posesja nr 29	12	
3336W	Jedlińsk	Jankowice	Remiza OSP		13
3336W	Jedlińsk	Jankowice	Remiza OSP	14	
3336W	Jedlińsk	Ludwików	Skrzyżowanie z DP 3510W do Górnej Woli		15
3336W	Jedlińsk	Ludwików	Skrzyżowanie z DP 3510W do Górnej Woli	16	
3336W	Jedlińsk	Bród	posesja nr 16		17
3336W	Jedlińsk	Bród	posesja nr 16	18	
3336W	Jedlińsk	Bród	Przy skrzyżowanie z DP 1132W		19
3336W	Jedlińsk	Bród	Przy skrzyżowanie z DP 1132W	20	
3336W	Jedlińsk	Gutów	sklep		21
3336W	Jedlińsk	Gutów	sklep	22	
3336W	Jedlińsk	Gutów	posesja nr 9A		23
3336W	Jedlińsk	Gutów	posesja nr 9A	24	
3336W	Jedlińsk	Wola Gutowska	posesja nr 18		25
3336W	Jedlińsk	Wola Gutowska	posesja nr 18	26	
3336W	Jedlińsk	Wola Gutowska	Przed skrzyżowaniem z DG, figurka		27
3336W	Jedlińsk	Wola Gutowska	Przed skrzyżowaniem z DG, figurka	28	
<b>Przytyk - Wawrzyszów</b>					

3502W	Przytyk	Przytyk	Targowisko		01
3502W	Przytyk	Przytyk	Targowisko	02	
3502W	Przytyk	Oblas	Las, skrzyżowanie z DG do Gaczkowic		03
3502W	Przytyk	Oblas	Las, skrzyżowanie z DG do Gaczkowic	04	
3502W	Przytyk	Oblas	Zjazd na drogę wewnętrzną		05
3502W	Przytyk	Oblas	Zjazd na drogę wewnętrzną	06	
3502W	Przytyk	Krzyszkwice	Skrzyżowanie z DP 3503W		07
3502W	Przytyk	Krzyszkwice	Skrzyżowanie z DP 3503W	08	
3502W	Przytyk	Żmijków	Skrzyżowanie z DG		09
3502W	Przytyk	Żmijków	Skrzyżowanie z DG	10	
3502W	Wolanów	Kolonia Wawrzyszów	Skrzyżowanie z DG		11
3502W	Wolanów	Kolonia Wawrzyszów	Skrzyżowanie z DG	12	
3502W	Wolanów	Wawrzyszów	skrzyżowanie z DK 12		13
3502W	Wolanów	Wawrzyszów	skrzyżowanie z DK 12	14	
<b>Młódnice - Jarosławice - Cerekiew - Radom</b>					
3503W	Przytyk	Młódnice	Pętla autobusowa	02	
3503W	Przytyk	Młódnice	Zjazd na DG		01
3503W	Przytyk	Młódnice	Zjazd na DG	04	
3503W	Przytyk	Krzyszkwice	Kapliczka		03
3503W	Przytyk	Krzyszkwice	Kapliczka	06	
3503W	Przytyk	Krzyszkwice	Skrzyżowanie z DP 3503W		05
3503W	Przytyk	Krzyszkwice	Skrzyżowanie z DP 3503W	08	
3503W	Wolanów	Jarosławice	Skrzyżowanie z DG		07
3503W	Wolanów	Jarosławice	Skrzyżowanie z DG	10	
3503W	Zakrzew	Jaszowice	Skrzyżowanie z DG		09
3503W	Zakrzew	Jaszowice	Skrzyżowanie z DG	12	
3503W	Zakrzew	Jaszowice	posesja nr 2		11
3503W	Zakrzew	Jaszowice	posesja nr 2	14	
3503W	Zakrzew	Golędzin	Skrzyżowanie z DW 733		13
3503W	Zakrzew	Golędzin	Skrzyżowanie z DW 733	16	
3503W	Zakrzew	Golędzin	posesja nr 14B		15
3503W	Zakrzew	Golędzin	posesja nr 14B	18	
3503W	Zakrzew	Zatoplice	Przy posesjach nr 29		17
3503W	Zakrzew	Zatoplice	Przy posesjach nr 27	20	
3503W	Zakrzew	Zatoplice	Przy posesji nr 21A		19
3503W	Zakrzew	Zatoplice	Przy posesji nr 21A	22	
3503W	Zakrzew	Zatoplice	Przy posesji nr 13		21
3503W	Zakrzew	Zatoplice	Przy posesji nr 13	24	
3503W	Zakrzew	Cerekiew	Przy posesjach nr 64, 65		23
3503W	Zakrzew	Cerekiew	Przy posesjach nr 64, 65	26	
3503W	Zakrzew	Cerekiew	Kościół		25
3503W	Zakrzew	Cerekiew	Kościół	28	
3503W	Zakrzew	Cerekiew	Cmentarz		27
3503W	Zakrzew	Cerekiew	Cmentarz	30	
<b>Jankowice - Gulin - Zakrzew</b>					
3506W	Zakrzew	Gulin	posesja nr 32 / skrzyżowanie z DP 3509W		01
3506W	Zakrzew	Gulin	posesja nr 32 / skrzyżowanie z DP 3509W	02	
3506W	Zakrzew	Gulin	Szkoła / skrzyżowanie z DG		03
3506W	Zakrzew	Gulin	Szkoła / skrzyżowanie z DG	04	
3506W	Zakrzew	Gulin	Skrzyżowanie z DG 351302W		05
3506W	Zakrzew	Gulin	Skrzyżowanie z DG 351302W	06	
3506W	Zakrzew	Gulinek	posesja nr 58A		07
3506W	Zakrzew	Gulinek	posesja nr 58A	08	
<b>Taczówek - Taczów - Milejowice</b>					
3507W	Zakrzew	Gulin	Skrzyżowanie z DP 3506W		01
3507W	Zakrzew	Gulin	Skrzyżowanie z DP 3506W	02	
3507W	Zakrzew	Taczów	Przy posesji nr 16		03
3507W	Zakrzew	Taczów	Przy posesji nr 16	04	
3507W	Zakrzew	Taczów	Przy skrzyżowanie z DG 351310W (OSP)		05
3507W	Zakrzew	Taczów	Przy skrzyżowanie z DG 351310W (OSP)	06	
3507W	Zakrzew	Wola Taczowska	Przy posesji nr 19		07
3507W	Zakrzew	Wola Taczowska	Przy posesji nr 19	08	
3507W	Zakrzew	Kozinki	Przy posesji nr 17		09
3507W	Zakrzew	Kozinki	Przy posesji nr 17	10	

3507W	Zakrzew	Nieczatów	Przy skrzyżowanie z DG 351324W		11
3507W	Zakrzew	Nieczatów	Przy skrzyżowanie z DG 351324W	12	
3507W	Zakrzew	Milejowice	Przed skrzyżowaniem z DW 740		13
3507W	Zakrzew	Milejowice	Przed skrzyżowaniem z DW 740	14	
<b>Radom - Dąbrówka Podłęzna</b>					
3508W	Zakrzew	Janiszew	<b>Przy posesji nr 20</b>	<b>02</b>	
3508W	Zakrzew	Janiszew	Przy posesji nr 101A		01
3508W	Zakrzew	Janiszew	Przy posesji nr 101A	04	
3508W	Jedlińsk	Klwatka Szlachecka	Przy posesji nr 24 A		03
3508W	Jedlińsk	Klwatka Szlachecka	Przy posesji nr 24 A	06	
3508W	Zakrzew	Dąbrówka Nagórna	przy posesji nr 24 B		05
3508W	Zakrzew	Dąbrówka Nagórna	przy posesji nr 24 B	08	
3508W	Zakrzew	Dąbrówka Nagórna	Przy posesji nr 37A (skrzyż. z DG 351303W)		07
3508W	Zakrzew	Dąbrówka Nagórna	Przy posesji nr 37A (skrzyż. z DG 351303W)	10	
3508W	Zakrzew	Dąbrówka Nagórna	Przy posesji nr 32		09
3508W	Zakrzew	Dąbrówka Nagórna	Przy posesji nr 32	12	
3508W	Zakrzew	Dąbrówka Nagórna	Przy posesji nr 22, skrzyżowanie z DG 351338W		11
3508W	Zakrzew	Dąbrówka Nagórna	Przy posesji nr 22, skrzyżowanie z DG 351338W	14	
3508W	Zakrzew	Dąbrówka Podłęzna	Przy posesji nr 5		13
3508W	Zakrzew	Dąbrówka Podłęzna	Przy posesji nr 5	16	
3508W	Zakrzew	Dąbrówka Podłęzna	OSP, (skrzyżowanie z DG 351310W)		15
3508W	Zakrzew	Dąbrówka Podłęzna	OSP, (skrzyżowanie z DG 351310W)	18	
3508W	Zakrzew	Kolonia Piaski	Skrzyżowanie z DP 3509 W		17
3508W	Zakrzew	Kolonia Piaski	Skrzyżowanie z DP 3509 W	20	
<b>Gulin – Wsola – Wojciechów</b>					
3509W	Zakrzew	Gulin	Przy posesji nr 44A		01
3509W	Zakrzew	Gulin	Przy posesji nr 44A	02	
3509W	Zakrzew	Gustawów	skrzyżowanie z DG 351337W		03
3509W	Zakrzew	Gustawów	skrzyżowanie z DG 351337W	04	
3509W	Jedlińsk	Wsola	Kościół przy skrzyżowaniu z DK7		05
3509W	Jedlińsk	Wsola	Kościół przy skrzyżowaniu z DK7	06	
3509W	Jedlińsk	Wsola	Przy skrzyżowanie z DG do Marcelowa		07
3509W	Jedlińsk	Wsola	Przy skrzyżowanie z DG do Marcelowa	08	
<b>Kaszów – Bród</b>					
3510W	Jedlińsk	Górna Wola	Przy skrzyżowaniu z DG, przy posesji nr 7		01
3510W	Jedlińsk	Górna Wola	przy skrzyżowaniu z DG, przy posesji nr 7	02	
3510W	Jedlińsk	Górna Wola	Na wysokości posesji nr 17A		03
3510W	Jedlińsk	Górna Wola	Na wysokości posesji nr 17A	04	
<b>Stara Błotnica – Jedlanka</b>					
1133W	Jedlińsk	Mokrosęk	Przy posesji nr 26		01
1133W	Jedlińsk	Mokrosęk	Przy posesji nr 25	02	
1133W	Jedlińsk	Mokrosęk	Przy posesji nr 6 / sklep		03
1133W	Jedlińsk	Mokrosęk	Przy posesji nr 6 / sklep	04	
1133W	Jedlińsk	Kępiny	posesja nr 17		05
1133W	Jedlińsk	Kępiny	posesja nr 17	06	
1133W	Jedlińsk	Jedlanka	W rejonie skrzyżowania z DK nr 7		07
<b>Urbanów - Stare Zawady – Jedlińsk</b>					
3512W	Jedlińsk	Nowe Zawady	przy skrzyżowaniu z DP3513W do Bierwiec		01
3512W	Jedlińsk	Nowe Zawady	przy skrzyżowaniu z DP3513W do Bierwiec	02	
3512W	Jedlińsk	Nowe Zawady	Przy skrzyżowaniu z DG do Romanowa /sklep		03
3512W	Jedlińsk	Nowe Zawady	Przy skrzyżowaniu z DG do Romanowa /sklep	04	
3512W	Jedlińsk	Stare Zawady	Sklep		05
3512W	Jedlińsk	Stare Zawady	Sklep	06	
3512W	Jedlińsk	Płasków	Przy skrzyżowaniu z DG do Woli Bierwieckiej		07
3512W	Jedlińsk	Płasków	Przy skrzyżowaniu z DG do Woli Bierwieckiej	08	
<b>Nowe Zawady - Bierwce Szlacheckie</b>					
3513W	Jedlińsk	Bierwce	Przy zjeździe na DG, posesja nr 115		01
3513W	Jedlińsk	Bierwce	Przy zjeździe na DG, posesja nr 115	02	
3513W	Jedlińsk	Bierwce	Przy skrzyżowanie z DG do m. Jeziorno		03
3513W	Jedlińsk	Bierwce	Przy skrzyżowanie z DG do m. Jeziorno	04	
3513W	Jedlińsk	Bierwce	Szkoła		05
3513W	Jedlińsk	Bierwce	Szkoła	06	
<b>Wierzchowiny – Lisów</b>					
3514W	Jedlińsk	Budki Wierzchowskie	Skrzyżowanie z DG		01

3514W	Jedlińsk	Budki Wierzchowskie	Skrzyżowanie z DG	02	
<b>Jedlińsk - Bartodzieje - Łukawa - Głowaczów</b>					
3515W	Jedlińsk	Jedlińsk	ul. Warszawska /kwaciarnia/		01
3515W	Jedlińsk	Jedlińsk	ul. Warszawska /kwaciarnia/	02	
3515W	Jedlińsk	Jedlińsk	ul. Warecka (bank)		03
3515W	Jedlińsk	Jedlińsk	ul. Warecka (apteka )	04	
3515W	Jedlińsk	Piaseczno	Sklep, posesja nr 35		05
3515W	Jedlińsk	Piaseczno	Sklep, posesja nr 35	06	
3515W	Jedlińsk	Lisów	posesja nr 40 (droga do kościoła)		07
3515W	Jedlińsk	Lisów	posesja nr 40 (droga do kościoła)	08	
3515W	Jedlińsk	Lisów	posesja nr 8		09
3515W	Jedlińsk	Lisów	posesja nr 8	10	
3515W	Jastrzębia	Bartodzieje	Skrzyżowanie z DG do m. Bródek		11
3515W	Jastrzębia	Bartodzieje	Skrzyżowanie z DG do m. Bródek	12	
3515W	Jastrzębia	Bartodzieje	posesja nr 51	14	
3515W	Jastrzębia	Olszowa	Figurka, posesja nr 1A		13
3515W	Jastrzębia	Olszowa	Figurka, posesja nr 1A	16	
3515W	Jastrzębia	Wola Goryńska	posesja nr 3		15
3515W	Jastrzębia	Wola Goryńska	posesja nr 3	18	
3515W	Jastrzębia	Wola Goryńska	Sklep, przy skrzyżowanie z DG		17
3515W	Jastrzębia	Wola Goryńska	Sklep, przy skrzyżowanie z DG	20	
3515W	Jastrzębia	Brody	Przy zjeździe na drogę do wsi Brody		19
3515W	Jastrzębia	Brody	Przy zjeździe na drogę do wsi Brody	22	
<b>Bartodzieje – Jastrzębia</b>					
3516W	Jastrzębia	Bartodzieje	Most		01
3516W	Jastrzębia	Bartodzieje	Most	02	
3516W	Jastrzębia	Jastrzębia	posesja nr 28		03
3516W	Jastrzębia	Jastrzębia	posesja nr 28	04	
<b>Wojciechów - Kozłów - Rajec Szlachecki</b>					
3517W	Jastrzębia	Kozłów	Przy skrzyżowanie z DG /wieś/	02	
3517W	Jastrzębia	Kozłów	Przy skrzyżowanie z DG do Dąbrowy Kozłowskiej (do stolarni)		01
3517W	Jastrzębia	Kozłów	Przy skrzyżowanie z DG do Dąbrowy Kozłowskiej (do stolarni)	04	
<b>Wola Goryńska – Stare Mąkosy - Jedlnia</b>					
3518W	Jastrzębia	Wola Goryńska	skrzyżowanie z DP 3515W		01
3518W	Jastrzębia	Wola Goryńska	skrzyżowanie z DP 3515W	02	
3518W	Jastrzębia	Wola Goryńska	posesja nr 17		03
3518W	Jastrzębia	Wola Goryńska	posesja nr 17	04	
3518W	Jastrzębia	Goryń	Kościół		05
3518W	Jastrzębia	Goryń	Kościół	06	
3518W	Jastrzębia	Goryń	Pętla przy skrzyżowaniu z DG (most)		07
3518W	Jastrzębia	Goryń	Pętla przy skrzyżowaniu z DG (most)	08	
3518W	Jastrzębia	Mąkosy Stare	Skrzyżowanie z DP 1715W		09
3518W	Jastrzębia	Mąkosy Stare	skrzyżowanie z DP 1715W	10	
<b>Lewaszówka - Poświętne</b>					
3519W	Pionki	Jaśce	Skrzyżowanie z drogą na Jaśce		01
3519W	Pionki	Jaśce	Skrzyżowanie z drogą na Jaśce	02	
<b>Pionki - Podgóra</b>					
3522W	Pionki	Wincentów	posesja nr 79, skrzyżowanie z DG Płachty		01
3522W	Pionki	Wincentów	posesja nr 79, skrzyżowanie z DG Płachty	02	
3522W	Pionki	Czarna Wieś	Skrzyżowanie z DG na Tadeuszów		03
3522W	Pionki	Czarna Wieś	Skrzyżowanie z DG na Tadeuszów	04	
3522W	Pionki	Czarna Wieś	Skrzyżowanie z DG do m. Bieliny		05
3522W	Pionki	Czarna Wieś	Skrzyżowanie z DG do m. Bieliny	06	
3522W	Pionki	Czarna Wieś	Szkoła		07
3522W	Pionki	Czarna Wieś	Szkoła	08	
3522W	Pionki	Czarna Kol.	Skrzyżowanie z DP 3521W		09
3522W	Pionki	Czarna Kol.	Skrzyżowanie z DP 3521W	10	
3522W	Pionki	Czarna Kol.	Skrzyżowanie z DG		11
3522W	Pionki	Czarna Kol.	Skrzyżowanie z DG	12	
3522W	Pionki	Helenów	Skrzyżowanie z DG /wieś/		13
3522W	Pionki	Helenów	Skrzyżowanie z DG /wieś/	14	
<b>Jedlnia - Sokoły - Pionki</b>					
3523W	Pionki	Jedlnia	posesja nr 83		01

3523W	Pionki	Jedlnia	posesja nr 83	02	
3523W	Pionki	Jedlnia	posesja nr 3		03
3523W	Pionki	Jedlnia	posesja nr 3	04	
3523W	Pionki	Sokoły	Sklep /stacja PKP		05
3523W	Pionki	Sokoły	Sklep /stacja PKP	06	
3523W	m. Pionki	Pionki	ul. Radomska (nr 5)		07
3523W	m. Pionki	Pionki	ul. Radomska (nr 5)	08	
3523W	m. Pionki	Pionki	ul. Radomska , LIDL		09
3523W	m. Pionki	Pionki	ul. Radomska , LIDL	10	
3523W	m. Pionki	Pionki	ul. Radomska/ MOK	12	
3523W	m. Pionki	Pionki	ul. Jana Pawła II /Urząd Miasta/	14	
<b>Jedlnia Letnisko - Czarna</b>					
3524W	Jedlnia - Letnisko	Jedlnia-Letnisko	ul. Słupicka / Ogrodowa		01
3524W	Jedlnia-Letnisko	Jedlnia-Letnisko	ul. Słupicka / Ogrodowa	02	
3524W	Jedlnia - Letnisko	Jedlnia-Letnisko	ul. Słupicka /Jana Pawła II		03
3524W	Jedlnia - Letnisko	Jedlnia-Letnisko	ul. Słupicka / Jana Pawła II	04	
3524W	Jedlnia-Letnisko	Aleksandrów	kapliczka / skrzyżowanie z DG		05
3524W	Jedlnia-Letnisko	Aleksandrów	kapliczka / skrzyżowanie z DG	06	
3524W	Jedlnia - Letnisko	Aleksandrów	Przy posesja nr 52		07
3524W	Jedlnia - Letnisko	Aleksandrów	Przy posesja nr 52	08	
3524W	Jedlnia - Letnisko	Aleksandrów	Las/skrzyżowanie z DG do m. Gzowice -Kolonja		09
3524W	Jedlnia - Letnisko	Aleksandrów	Las/skrzyżowanie z DG do m. Gzowice - Kolonia	10	
3524W	Jedlnia-Letnisko	Słupica	(sklep)		11
3524W	Jedlnia-Letnisko	Słupica	(sklep)	12	
3524W	Jedlnia - Letnisko	Słupica	skrzyżowanie z DG do m. Maryno		13
3524W	Jedlnia - Letnisko	Słupica	skrzyżowanie z DG do m. Maryno	14	
3524W	Jedlnia - Letnisko	Słupica	kościół		15
3524W	Jedlnia - Letnisko	Słupica	kościół	16	
3524W	Jedlnia - Letnisko	Cudnów	Droga do cmentarza		17
3524W	Jedlnia - Letnisko	Cudnów	Droga do cmentarza	18	
3524W	Pionki	Czarna Kolonia	<b>Skrzyżowanie z DP 3522W</b>		<b>19</b>
3524W	Pionki	Czarna Kolonia	<b>Skrzyżowanie z DP 3522W</b>	<b>20</b>	
<b>Antoniówka - Gzowice - Piotrowice</b>					
3527W	Jedlnia-Letnisko	Antoniówka	Skrzyżowanie z DW 737		01
3527W	Jedlnia-Letnisko	Antoniówka	skrzyżowanie Z DW 737	02	
3527W	Jedlnia-Letnisko	Antoniówka	Stacja PKP		03
3527W	Jedlnia-Letnisko	Antoniówka	Stacja PKP	04	
3527W	Jedlnia-Letnisko	Gzowice	Skrzyżowanie z DG /kościół/		05
3527W	Jedlnia-Letnisko	Gzowice	Skrzyżowanie z DG /kościół/	06	
3527W	Jedlnia-Letnisko	Piotrowice	most, skrzyżowanie z DW 699		07
3527W	Jedlnia-	Piotrowice	most, skrzyżowanie z DW 699	08	

	Letnisko				
<b>Kiedrzyń – Radom</b>					
3528W	Gózd	Małęczyn	ul. Lubelska /cmentarz		01
3528W	Gózd	Małęczyn	ul. Lubelska /cmentarz	02	
3528W	Gózd	Małęczyn	ul. Lubelska, pos. Nr 75		03
3528W	Gózd	Małęczyn	ul. Lubelska, pos. Nr 75	04	
3528W	Gózd	Małęczyn	ul. Lubelska, przy pos.8		05
3528W	Gózd	Małęczyn	ul. Lubelska, przy pos.8	06	
<b>Kiedrzyń - Małęczyn - do drogi krajowej nr 9</b>					
3529W	Gózd	Małęczyn	ul. Makowska, / ul. Kościelna		01
3529W	Gózd	Małęczyn	ul. Makowska /ul. Kościelna	02	
3529W	Gózd	Małęczyn	ul. Makowska / ul. Ziembickiego kapliczka/		03
3529W	Gózd	Małęczyn	ul. Makowska / ul. Ziembickiego kapliczka/	04	
3529W	Gózd	Małęczyn	ul. Makowska / ul. Radomska		05
3529W	Gózd	Małęczyn	ul. Makowska / ul. Radomska	06	
3529W	Skaryszew	Maków	Maków I		07
3529W	Skaryszew	Maków	Maków I	08	
<b>Klwatka - Bogusławice - Skaryszew</b>					
3530W	Skaryszew	Bogusławice	Skrzyżowanie z DG /sklep/		01
3530W	Skaryszew	Bogusławice	Skrzyżowanie z DG /sklep/	02	
3530W	Skaryszew	Wymysłów	Skrzyżowanie z DG		03
3530W	Skaryszew	Wymysłów	Skrzyżowanie z DG	04	
3530W	Skaryszew	Skaryszew	ul. Bogusławska / posesja nr 41/		05
3530W	Skaryszew	Skaryszew	ul. Bogusławska / posesja nr 41/	06	
<b>Kuczki - Kazimierówka - Skaryszew</b>					
3531W	Gózd	Kuczki-Kolonia	Kościół		01
3531W	Gózd	Kuczki-Kolonia	Kościół	02	
3531W	Gózd	Kuczki-Wieś	skrzyżowanie z DG 350106W		03
3531W	Gózd	Kuczki-Wieś	skrzyżowanie z DG 350106W	04	
3531W	Gózd	Wojśławice	skrzyżowanie z DG 350104W		05
3531W	Gózd	Wojśławice	skrzyżowanie z DG 350104W	06	
<b>Gózd - Rawica</b>					
3532W	Gózd	Drożanki	skrzyżowanie z DG 350106W		01
3532W	Gózd	Drożanki	skrzyżowanie z DG 350106W	02	
3532W	Gózd	Drożanki	skrzyżowanie z DG 350132W		03
3532W	Gózd	Drożanki	skrzyżowanie z DG 350132W	04	
3532W	Gózd	Drożanki	Drożanki I		05
3532W	Gózd	Drożanki	Drożanki I	06	
<b>Kłonówek - Rawica</b>					
3533W	Gózd	Kłonówek	posesja nr 6		01
3533W	Gózd	Kłonówek	posesja nr 6	02	
3533W	Gózd	Kłonówek	skrzyżowanie z DG 350111W		03
3533W	Gózd	Kłonówek	skrzyżowanie z DG 350111W	04	
3533W	Gózd	Kłonówek	sklep		05
3533W	Gózd	Kłonówek	sklep	06	
3533W	Gózd	Kłonów	skrzyżowanie z DG 350104W		07
3533W	Gózd	Kłonów	skrzyżowanie z DG 350104W	08	
3533W	Gózd	Kłonów	Kłonów I		09
3533W	Gózd	Kłonów	Kłonów I	10	
<b>Makowiec - Rawica</b>					
3534W	Skaryszew	Makowiec	ul. Makowska / sklep	02	
3534W	Skaryszew	Maków	ul. Lipowa , posesja nr 39		01
3534W	Skaryszew	Maków	ul. Lipowa , posesja nr 50	04	
3534W	Skaryszew	Maków	ul. Lipowa, ZPS		03
3534W	Skaryszew	Maków	ul. Lipowa, ZPS	06	
3534W	Skaryszew	Maków	ul. Starowiejska /OSP		05
3534W	Skaryszew	Maków	ul. Starowiejska /OSP	08	
3534W	Skaryszew	Maków	ul. Bogusławska / Zabrodzie		07
3534W	Skaryszew	Maków	ul. Bogusławska / Zabrodzie	10	
3534W	Skaryszew	Kazimierówka	Skrzyżowanie z DP3531W		09
3534W	Skaryszew	Kazimierówka	Skrzyżowanie z DP3531W	12	
3534W	Skaryszew	Kłonowiec-Kurek	Sklep		11
3534W	Skaryszew	Kłonowiec-Kurek	Sklep	14	



3534W	Skaryszew	Kłonowiec -Koracz	posesja nr 4		13
3534W	Skaryszew	Kłonowiec -Koracz	posesja nr 4	16	
<b>Trablice - Sołtyków</b>					
3535W	Kowala	Trablice	Skrzyżowanie z DW 744		01
3535W	Kowala	Trablice	Skrzyżowanie z DW 744	02	
3535W	Kowala	Trablice	posesja nr 124		03
3535W	Kowala	Trablice	posesja nr 122	04	
3535W	Kowala	Trablice	<b>posesja nr 159</b>		<b>05</b>
3535W	Kowala	Trablice	<b>posesja nr 158A</b>	<b>06</b>	
<b>Odechów - Kowalków - Siemno</b>					
3536W	Skaryszew	Odechów	Granica powiatu / Niedarczów Górny – Kol.		01
3536W	Skaryszew	Odechów	Granica powiatu / Niedarczów Górny – Kol.	02	
3536W	Ilża	Czerwona	Skrzyżowanie z DG m. Olszyny		03
3536W	Ilża	Czerwona	Skrzyżowanie z DG m. Olszyny	04	
<b>Skaryszew - Wólka Twarogowa - Odechów</b>					
3537W	Skaryszew	Skaryszew	ul. Piaseckiego		01
3537W	Skaryszew	Skaryszew	ul. Piaseckiego	02	
3537W	Skaryszew	Wólka Twarogowa	posesja nr 3		03
3537W	Skaryszew	Wólka Twarogowa	posesja nr 3	04	
3537W	Skaryszew	Wólka Twarogowa	Szkoła		05
3537W	Skaryszew	Wólka Twarogowa	Szkoła	06	
<b>Gaj - Tomaszów</b>					
3538W	Skaryszew	Skaryszew	ul. Dzierzkowska / ul. Zielona		01
3538W	Skaryszew	Skaryszew	ul. Dzierzkowska / ul. Zielona	02	
3538W	Skaryszew	Skaryszew	ul. Dzierzkowska /Sklep		03
3538W	Skaryszew	Skaryszew	ul. Dzierzkowska /Sklep	04	
3538W	Skaryszew	Huta Skaryszewska	Skrzyżowanie z DG (pętla)		05
3538W	Skaryszew	Huta Skaryszewska	Skrzyżowanie z DG (pętla)	06	
3538W	Skaryszew	Huta Skaryszewska	Skrzyżowanie z DG		07
3538W	Skaryszew	Huta Skaryszewska	Skrzyżowanie z DG	08	
3538W	Skaryszew	Dzierzkówek Stary	most		09
3538W	Skaryszew	Dzierzkówek Stary	most	10	
3538W	Skaryszew	Dzierzkówek Stary	OSP		11
3538W	Skaryszew	Dzierzkówek Stary	OSP	12	
3538W	Skaryszew	Dzierzkówek Stary	Szkoła		13
3538W	Skaryszew	Dzierzkówek Stary	Szkoła	14	
3538W	Skaryszew	Dzierzkówek Nowy	posesja nr 20		15
3538W	Skaryszew	Dzierzkówek Nowy	posesja nr 20	16	
3538W	Skaryszew	Tomaszów	Skrzyżowanie z DP 3544W		17
3538W	Skaryszew	Tomaszów	Skrzyżowanie z DP 3544W	18	
<b>Radom - Gębarzów - Polany</b>					
3539W	Skaryszew	Sołtyków	ul. Główna /sklep		01
3539W	Skaryszew	Sołtyków	ul. Główna /sklep	02	
3539W	Skaryszew	Sołtyków	ul. Główna , Skrzyżowanie z DP 3535W	04	
3539W	Skaryszew	Sołtyków	ul. Skaryszewska		03
3539W	Skaryszew	Sołtyków	ul. Skaryszewska	06	
3539W	Kowala	Huta Mazowskańska	posesja nr 57	08	
3539W	Skaryszew	Gębarzów-Kolonia	Skrzyżowanie z DG		05
3539W	Skaryszew	Gębarzów-Kolonia	Skrzyżowanie z DG	10	
3539W	Skaryszew	Gębarzów	skrzyżowanie z DP 3540W		07
3539W	Skaryszew	Gębarzów	skrzyżowanie z DP 3540W	12	
3539W	Kowala	Bardzice	posesja nr 24		09
3539W	Kowala	Bardzice	posesja nr 24	14	
3539W	Kowala	Józefów	posesja nr 116		11
3539W	Kowala	Józefów	posesja nr 116	16	
3539W	Kowala	Bukowiec	posesja nr 21		13
3539W	Kowala	Bukowiec	posesja nr 21	18	
3539W	Wierzbica	Zalesice	skrzyżowanie z DP 3541W/szkoła		15
3539W	Wierzbica	Zalesice	skrzyżowanie z DP 3541W/szkoła	20	
3539W	Wierzbica	Zalesice	skrzyżowanie z DP3542W		17
3539W	Wierzbica	Zalesice	skrzyżowanie z DP3542W	22	
<b>Parznice - Skaryszew</b>					
3540W	Kowala	Parznice	szkoła		01
3540W	Kowala	Parznice	szkoła	02	

3540W	Kowala	Parznice	posesja nr 24		03
3540W	Kowala	Parznice	posesja nr 15	04	
3540W	Kowala	Parznice	posesja nr 4		05
3540W	Kowala	Parznice	posesja nr 2A	06	
<b>Wierzbica - Modrzejowice</b>					
3542W	Wierzbica	Zalesice-Kolonia	posesja nr 37		01
3542W	Wierzbica	Zalesice-Kolonia	posesja nr 37	02	
3542W	Wierzbica	Zalesice-Kolonia	posesja nr 13		03
3542W	Wierzbica	Zalesice-Kolonia	posesja nr 13	04	
3542W	Wierzbica	Łączany	posesja nr 108		05
3542W	Wierzbica	Łączany	posesja nr 108	06	
3542W	Wierzbica	Łączany	Remiza OSP		07
3542W	Wierzbica	Łączany	Remiza OSP	08	
3542W	Wierzbica	Łączany	Sklep		07
3542W	Wierzbica	Łączany	Sklep	10	
3542W	Wierzbica	Suliszka	skrzyżowanie z DG		09
3542W	Wierzbica	Suliszka	skrzyżowanie z DG	12	
3542W	Skaryszew	Podsuliszka	posesja nr 76		11
3542W	Skaryszew	Podsuliszka	posesja nr 76	14	
<b>Bujak - Dzierzkówek</b>					
3542W	Skaryszew	Bujak	posesja nr 23		01
3542W	Skaryszew	Bujak	posesja nr 23	02	
3542W	Skaryszew	Bujak	posesja nr 78		03
3542W	Skaryszew	Bujak	posesja nr 78	04	
3542W	Skaryszew	Zalesie	Sklep		05
3542W	Skaryszew	Zalesie	Sklep	06	
3542W	Skaryszew	Zalesie	posesja nr 90		07
3542W	Skaryszew	Zalesie	posesja nr 90	08	
<b>Walentynów - Tomaszów</b>					
3544W	Itża	Alojzów	posesja nr 36		01
3544W	Itża	Alojzów	posesja nr 36	02	
3544W	Itża	Kajetanów	posesja nr 13		03
3544W	Itża	Kajetanów	posesja nr 13	04	
3544W	Itża	Kajetanów	posesja nr 62		05
3544W	Itża	Kajetanów	posesja nr 62	06	
3544W	Skaryszew	Anielin	posesja nr 50		07
3544W	Skaryszew	Anielin	posesja nr 50	08	
3544W	Skaryszew	Anielin	posesja nr 12		09
3544W	Skaryszew	Anielin	posesja nr 12	10	
<b>Wierzbica - Polany - Krzyżanowice</b>					
3545W	Wierzbica	Polany-Kolonia	posesja nr 48		01
3545W	Wierzbica	Polany-Kolonia	posesja nr 48	02	
3545W	Wierzbica	Polany	posesja nr 95		03
3545W	Wierzbica	Polany	posesja nr 95	04	
3545W	Wierzbica	Polany	szkoła		05
3545W	Wierzbica	Polany	szkoła	06	
3545W	Wierzbica	Polany	posesja nr 57		07
3545W	Wierzbica	Polany	posesja nr 57	08	
3545W	Wierzbica	Pomorzany	posesja nr 53		09
3545W	Wierzbica	Pomorzany	posesja nr 53	10	
3545W	Wierzbica	Pomorzany	posesja nr 22		11
3545W	Wierzbica	Pomorzany	posesja nr 22	12	
3545W	Itża	Gaworzyna	posesja nr 59 /Bloki		13
3545W	Itża	Gaworzyna	posesja nr 59 / Bloki	14	
3545W	Itża	Gaworzyna	posesja nr 22		15
3545W	Itża	Gaworzyna	posesja nr 22	16	
3545W	Itża	Krzyżanowice	posesja nr 41		17
3545W	Itża	Krzyżanowice	posesja nr 41	18	
<b>Itża - Antoniów</b>					
3547W	Itża	Itża	ul. Staromiejska /Kościół		01
3547W	Itża	Itża	ul. Staromiejska /Kościół	02	
3547W	Itża	Chwałowice	Szkoła		03
3547W	Itża	Chwałowice	Szkoła	04	
3547W	Itża	Chwałowice	posesja nr 94 Skrzyżowanie z DG		05



3547W	Itża	Chwałowice	posesja nr 94 Skrzyżowanie z DG	06	
3547W	Itża	Chwałowice	kościół		07
3547W	Itża	Chwałowice	kościół	08	
3547W	Itża	Małomierzycy	posesja nr 12 /Zalaski		09
3547W	Itża	Małomierzycy	posesja nr 12 /Zalaski	10	
3547W	Itża	Małomierzycy	posesja nr 86 / Sklep		11
3547W	Itża	Małomierzycy	posesja nr 86 / Sklep	12	
3547W	Itża	Małomierzycy	posesja nr 193, Skrzyżowanie z DG		13
3547W	Itża	Małomierzycy	posesja nr 193, Skrzyżowanie z DG	14	
<b>Itża - Wólka Gonciarska</b>					
3548W	Itża	Itża	ul. Wójtowska 157 / IZAMOT		01
3548W	Itża	Itża	ul. Wójtowska 157 / IZAMOT	02	
3548W	Itża	Itża	ul. Przy Malenie 14		03
3548W	Itża	Itża	ul. Przy Malenie 14	04	
3548W	Itża	Jedlanka Stara	posesja nr 20		05
3548W	Itża	Jedlanka Stara	posesja nr 20	06	
3548W	Itża	Jedlanka Stara	posesja nr 55 /remiza OSP		07
3548W	Itża	Jedlanka Stara	posesja nr 55 /remiza OSP	08	
3548W	Itża	Jedlanka Stara	posesja nr 77		09
3548W	Itża	Jedlanka Stara	posesja nr 77	10	
3548W	Itża	Jedlanka Stara	stara szkoła		11
3548W	Itża	Jedlanka Stara	stara szkoła	12	
3548W	Itża	Jedlanka Nowa	posesja nr 25		13
3548W	Itża	Jedlanka Nowa	posesja nr 25	14	
3548W	Itża	Jedlanka Nowa	posesja nr 57		15
3548W	Itża	Jedlanka Nowa	posesja nr 57	16	
3548W	Itża	Jedlanka Nowa	posesja nr 92		17
3548W	Itża	Jedlanka Nowa	posesja nr 92	18	
<b>Chwałowice - Rzecznów - Ludwików</b>					
3549W	Itża	Chwałowice	posesja nr 238		01
3549W	Itża	Chwałowice	posesja nr 238	02	
3549W	Itża	Prędocin-Kolonia	PGR		03
3549W	Itża	Prędocin-Kolonia	PGR	04	
3549W	Itża	Prędocin	posesja nr 2 / Szkoła		05
3549W	Itża	Prędocin	posesja nr 2 / Szkoła	06	
3549W	Itża	Prędocin	posesja nr 58		07
3549W	Itża	Prędocin	posesja nr 58	08	
3549W	Itża	Prędocin	posesja nr 126		09
3549W	Itża	Prędocin	posesja nr 126	10	
<b>Itża - Rybiczyna - Grabowiec</b>					
3550W	Itża	Błaziny Górne	posesja nr 37		01
3550W	Itża	Błaziny Górne	posesja nr 37	02	
3550W	Itża	Błaziny Górne	posesja nr 88		03
3550W	Itża	Błaziny Górne	posesja nr 88	04	
3550W	Itża	Maziarze Nowe	posesja nr 65		05
3550W	Itża	Maziarze Nowe	posesja nr 65	06	
<b>Nowe Maziarze - Podkońce</b>					
3568W	Itża	Maziarze Stare	posesja nr 3		01
3568W	Itża	Maziarze Stare	posesja nr 3	02	
3568W	Itża	Maziarze Stare	szkoła		03
3568W	Itża	Maziarze Stare	szkoła	04	
3568W	Itża	Maziarze Stare	posesja nr 74		05
3568W	Itża	Maziarze Stare	posesja nr 74	06	
3568W	Itża	Maziarze Stare	posesja nr 93		07
3568W	Itża	Maziarze Stare	posesja nr 93	08	
<b>Błaziny Dolne - Piotrowe Pole</b>					
3551W	Itża	Błaziny Dolne	posesja nr 37 / szkoła		01
3551W	Itża	Błaziny Dolne	posesja nr 37 / szkoła	02	
3551W	Itża	Błaziny Dolne	posesja nr 163		03
3551W	Itża	Błaziny Dolne	posesja nr 163	04	
<b>Jasieniec Itżecki Górny - Maziarze - Jasieniec Itżecki Dolny - Jasieniec Itżecki Górny</b>					
3552W	Itża	Jasieniec- Maziarze	posesja nr 1		01
3552W	Itża	Jasieniec- Maziarze	posesja nr 1	02	
3552W	Itża	Jasieniec- Maziarze	posesja nr 85		03

3552W	Itża	Jasieniec- Maziarze	posesja nr 76	04	
3552W	Itża	Jasieniec Itżecki Dolny	kościół		05
3552W	Itża	Jasieniec Itżecki Dolny	kościół	06	
<b>Gr. woj. - Jasieniec Itżecki Górny - Pastwiska</b>					
3553W	Itża	Jasieniec Itżecki Górny	Kościół		01
3553W	Itża	Jasieniec Itżecki Górny	Kościół	02	
3553W	Itża	Jasieniec Itżecki Górny	posesja nr 166		03
3553W	Itża	Jasieniec Itżecki Górny	posesja nr 162	04	
3553W	Itża	Jasieniec Itżecki Górny	Szkoła		05
3553W	Itża	Jasieniec Itżecki Górny	Szkoła	06	
3553W	Itża	Nowy Jasieniec Itżecki	posesja nr 63		07
3553W	Itża	Nowy Jasieniec Itżecki	posesja nr 65	08	
3553W	Itża	Nowy Jasieniec Itżecki	posesja nr 32 /figurka		09
3553W	Itża	Nowy Jasieniec Itżecki	posesja nr 32 /figurka	10	
3553W	Itża	Pastwiska	skrzyżowanie z DK 9		11
3553W	Itża	Pastwiska	skrzyżowanie z DK 9	12	
<b>Gr. woj. - Seredzice - Itża</b>					
3554W	Itża	Seredzice	posesja nr 476		01
3554W	Itża	Seredzice	posesja nr 476	02	
3554W	Itża	Seredzice	posesja nr 412		03
3554W	Itża	Seredzice	posesja nr 412	04	
3554W	Itża	Seredzice	posesja nr 344		05
3554W	Itża	Seredzice	posesja nr 333	06	
3554W	Itża	Seredzice	posesja nr 240		07
3554W	Itża	Seredzice	posesja nr 235	08	
3554W	Itża	Seredzice	posesja nr 120 /szkoła		09
3554W	Itża	Seredzice	posesja nr 120 /szkoła	10	
3554W	Itża	Seredzice	posesja nr 30		11
3554W	Itża	Seredzice	posesja nr 30	12	
3554W	Itża	Kolonia Seredzice	posesja nr 17		13
3554W	Itża	Kolonia Seredzice	posesja nr 17	14	
3554W	Itża	Itża	ul. Bodzentyńska szkoła		15
3554W	Itża	Itża	ul. Bodzentyńska szkoła	16	
<b>Gr. woj. - Pakosław - Itża</b>					
3555W	Itża	Pakosław	posesja nr 2 /bloki/		01
3555W	Itża	Pakosław	posesja nr 2 /bloki/	02	
3555W	Itża	Pakosław	posesja nr 51		03
3555W	Itża	Pakosław	posesja nr 51	04	
3555W	Itża	Pakosław	Pakosław I		05
3555W	Itża	Pakosław	Pakosław I	06	
<b>Wierzbica – Zbijów - gr. województwa</b>					
3556W	Wierzbica	Wierzbica-Kolonia	Skrzyżowanie z DG		01
3556W	Wierzbica	Wierzbica-Kolonia	Skrzyżowanie z DG	02	
<b>Kowala - Ruda Wielka - Wierzbica</b>					
3557W	Kowala	Ruda Mała	Skrzyżowanie z DP 4010W do Dąbrówki Zabłotniej		01
3557W	Kowala	Ruda Mała	Skrzyżowanie z DP 4010W do Dąbrówki Zabłotniej	02	
3557W	Kowala	Ruda Mała	posesja nr 71		03
3557W	Kowala	Ruda Mała	posesja nr 71	04	
3557W	Wierzbica	Ruda Wielka	Skrzyżowanie z DP 4011W, Ośrodek zdrowia		05
3557W	Wierzbica	Ruda Wielka	Skrzyżowanie z DP 4011W Ośrodek zdrowia	06	
3557W	Wierzbica	Ruda Wielka	Skrzyżowanie z DG		07
3557W	Wierzbica	Ruda Wielka	Skrzyżowanie z DG	08	
3557W	Wierzbica	Rzeczaków	Skrzyżowanie z DG		09
3557W	Wierzbica	Rzeczaków	Skrzyżowanie z DG	10	
3557W	Wierzbica	Rzeczaków	Zjazd na DG		11
3557W	Wierzbica	Rzeczaków	Zjazd na DG	12	
<b>Młodocin - Kowala</b>					
3559W	Kowala	Młodocin Mniejszy	posesja nr 54		01
3559W	Kowala	Młodocin Mniejszy	posesja nr 54	02	
3559W	Kowala	Rożki	posesja nr 22		03
3559W	Kowala	Rożki	posesja nr 22	04	

3559W	Kowala	Rożki	posesja nr 29B		05
3559W	Kowala	Rożki	posesja nr 29B	06	
3559W	Kowala	Rożki	posesja nr 38a / Odlewnia		07
3559W	Kowala	Rożki	posesja nr 38a / Odlewnia	08	
3559W	Kowala	Kowala	posesja nr 116		09
3559W	Kowala	Kowala	posesja nr 116	10	
3559W	Kowala	Kowala	posesja nr 103 /PSP		11
3559W	Kowala	Kowala	posesja nr 103 /PSP	12	
<b>Orońsko - Dąbrówka Zabłotnia - Ruda Mała</b>					
4010W	Kowala	Ruda Mała	Figurka		01
4010W	Kowala	Ruda Mała	Figurka	02	
<b>Ruda Wielka - Dąbrówka Warszawska</b>					
3560W	Kowala	Ruda Mała	posesja nr 71		01
3560W	Kowala	Ruda Mała	posesja nr 71	02	
<b>Radom - Augustów</b>					
3564W	Kowala	Kosów	posesja nr 31		01
3564W	Kowala	Kosów	posesja nr 31	02	
3564W	Kowala	Kosów	posesja nr 34A		03
3564W	Kowala	Kosów	posesja nr 34A	04	
<b>Brzóza - Radom</b>					
1715W	Jastrzębia	Lewaszówka	Przy posesji nr 8 / pętla	02	
1715W	Jastrzębia	Mąkosy Stare	Przy posesji 127		01
1715W	Jastrzębia	Mąkosy Stare	Przy posesji 127	04	
1715W	Jastrzębia	Mąkosy Stare	skrzyżowanie z DP 3518W		03
1715W	Jastrzębia	Mąkosy Stare	skrzyżowanie z DP 3518W	06	
1715W	Jastrzębia	Mąkosy Nowe	posesja nr 3, 4 (sklep)		05
1715W	Jastrzębia	Mąkosy Nowe	posesja nr 3, 4 (sklep)	08	
1715W	Jastrzębia	Mąkosy Nowe	posesja nr 20, 22 /tartak		07
1715W	Jastrzębia	Mąkosy Nowe	posesja nr 20, 22 /tartak	10	
1715W	Jastrzębia	Dąbrowa Jastrzębska	posesja nr 52/ Jodł.		09
1715W	Jastrzębia	Dąbrowa Jastrzębska	posesja nr 52/ Jodł.	12	
1715W	Jastrzębia	Dąbrowa Jastrzębska	Masarnia		11
1715W	Jastrzębia	Dąbrowa Jastrzębska	Masarnia	14	
1715W	Jastrzębia	Dąbrowa Jastrzębska	posesja nr 22, 24 (sklep)		13
1715W	Jastrzębia	Dąbrowa Jastrzębska	posesja nr 22, 24 (sklep)	16	
1715W	Jastrzębia	Jastrzębia	Zjazd na DG (Komorniki Jastrz.)		15
1715W	Jastrzębia	Jastrzębia	Zjazd na DG (Komorniki Jastrz.)	18	
1715W	Jastrzębia	Jastrzębia	Remiza OSP		17
1715W	Jastrzębia	Jastrzębia	Remiza OSP	20	
1715W	Jastrzębia	Wojciechów	Skrzyżowanie z DP 3517W do Rajca		19
1715W	Jastrzębia	Wojciechów	Skrzyżowanie z DP 3517W do Rajca	22	
1715W	Jastrzębia	Kolonia Lesiów	pos. 8, skrzyżowanie z DG		21
1715W	Jastrzębia	Kolonia Lesiów	pos. 8, skrzyżowanie z DG	24	
1715W	Jastrzębia	Lesiów	Skrzyżowanie z DG		23
1715W	Jastrzębia	Lesiów	Skrzyżowanie z DG	26	
<b>Brzóza – Przejazd – do drogi nr 737</b>					
1716W	Pionki	Przejazd	granica powiatu / Przejazd		01
<b>Wolanów - Chronówek - Guzów</b>					
3563W	Wolanów	Garno	posesja nr 20		01
3563W	Wolanów	Garno	przy ul. Leśnej	02	

## Załącznik C. Kwestionariusz – badanie zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców Powiatu Radomskiego w 2013 r.

Miejsce.....	Data: .....	Ankieter .....
--------------	-------------	----------------

### 1. Zwyczaje dotyczące codziennych podróży

#### 1.1. Jakimi środkami transportu najczęściej Pan/Pani podróżuje?

Maksymalnie 3 odpowiedzi. Zaznaczyć kolejność wymienienia poprzez wpisanie liczby: 1,2,3,4,5,6.

- a) \_\_\_ samochodem (służbowym lub prywatnym – jako pasażer lub jako kierowca)  
 b) \_\_\_ autobusem, c) \_\_\_ pociągiem,  
 d) \_\_\_ rowerem, e) \_\_\_ pieszo, f) \_\_\_ innym (jakim? .....

#### 1.2. Dlaczego najczęściej wybiera Pan/Pani ten środek transportu do podróży? (maksymalnie 2 odpowiedzi)

- a) jest szybszy b) jest tańszy c) jest bardziej komfortowy  
 d) umożliwia mi dotarcie na miejsce bez konieczności dokonania przesiadek  
 e) wybieram ze względu na zdrowie f) jest bardziej przyjazny środowisku  
 g) jest niezależny od warunków ruchu drogowego (nie stoi w korkach)  
 h) z innego powodu (jakiego?) .....

#### 1.3. Jak często podróżuje Pan/Pani komunikacją zbiorową (czyli autobusem, pociągiem)?

- a) 6-7 dni w tygodniu b) 4-5 dni w tygodniu c) 2-3 dni w tygodniu d) 1 dzień w tygodniu  
 e) rzadziej niż raz w tygodniu f) rzadziej niż raz w miesiącu

#### 1.4. Jaki jest najczęstszy cel Pana/Pani podróży komunikacją zbiorową (czyli autobusem, pociągiem)?

- a) praca, b) szkoła/uczelnia; c) zakupy; d) lekarz ; e) inne

#### 1.5. Iloza środkami komunikacji publicznej musi Pan/Pani dojeżdżać z domu do pracy/szkoły? .....

#### 1.6. Czy na Pana/Pani codziennej/regularnej trasie dojazdów powinny zostać uruchomione jakieś dodatkowe połączenia kolejowe / autobusowe (lokalne bądź dalekobieżne)?

- a) tak: ..... ponieważ .....  
 b) nie

#### 1.7. Jak ocenia Pan/Pani jakość obecnej oferty komunikacji zbiorowej na Pana/Pani codziennej/regularnej trasie?

- a) bardzo dobrze b) dobrze c) ani dobrze, ani źle  
 d) **źle, ponieważ** (zakreślić maks. 2 argumenty):  
 1. niska częstotliwość, 2. niepunktualność, 3. zatłoczenie w godz. szczytu, 4. długi czas przejazdu, 5. cena biletu, 6. zła informacja pasażerska, 7. złe warunki oczekiwania na przystankach, 8. duża liczba przesiadek,  
 9. brak ułatwień dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej.  
 f) (nc!) nie jestem w stanie ocenić

#### 1.8. Jakie działania powinny zostać podjęte, aby lepiej ocenił/-a Pan/Pani jakość usług transportu publicznego?

- a) zmniejszyć zatłoczenie b) zwiększyć częstotliwość kursowania c) poprawić punktualność  
 d) poprawić estetykę (czystość) wnętrza pociągów i stacji / autobusów  
 e) poprawić bezpieczeństwo w pociągach / autobusach i na stacjach / na przystankach  
 f) na trasie, którą podróżuję powinny zostać wprowadzone ułatwienia dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Podać trasę (i/lub nr linii) .....  
 g) inne (jakie?) .....

### 9. Metryczka

#### 9.1. Płeć: a) mężczyzna b) kobieta

#### 9.2. Status zawodowy

- a) osoba pracująca b) własna działalność gospodarcza c) emeryt/rencista  
 d) uczeń szkoły podstawowej e) uczeń gimnazjum f) uczeń szkoły średniej  
 g) student h) osoba bezrobotna

#### 9.3. Wykształcenie?

- a) podstawowe b) gimnazjalne c) zawodowe d) średnie e) wyższe

**Spis tabel**

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie.....	7
Tabela 2. Zestawienie najważniejszych sugestii zawartych w dokumencie.....	9
Tabela 3. Charakterystyka Powiatu Radomskiego.....	10
Tabela 4. Największe zbiorniki retencyjne na terenie Powiatu Radomskiego.....	11
Tabela 5. Stopa bezrobocia w Powiecie Radomskim.....	15
Tabela 6. Wykaz samochodów osobowych w Powiecie Radomskim stan na dzień 31.12.2012r. ....	16
Tabela 7. Wykaz samochodów osobowych zarejestrowanych w latach 2004 – 2012.....	16
Tabela 8. Sieć drogowa w Powiecie Radomskim i w całym województwie mazowieckim w roku 2011 .....	17
Tabela 9. Linie komunikacji miejskiej w Radomiu wyjeżdżające poza teren miasta.....	26
Tabela 10. Wybrane połączenia z sąsiednimi powiatami .....	27
Tabela 11. Szczegółowe zestawienie zezwoleń wydanych dla przewoźników autobusowych.....	28
Tabela 12. Czynne drogi kolejowe w Powiecie Radomskimi i w całym województwie mazowieckim .....	33
Tabela 13. Pociągi spółki Koleje Mazowieckie – linia komunikacyjna: Radom – Pionki – Dęblin .....	34
Tabela 14. Pociągi Kolei Mazowieckich – linia komunikacyjna: Radom – Skarżysko-Kamienna.....	34
Tabela 15. Pociągi Kolei Mazowieckich – linia komunikacyjna: Radom – Warszawa .....	34
Tabela 16. Pociągi Kolei Mazowieckich - – linia komunikacyjna: Radom – Przysucha.....	34
Tabela 17. Pociągi pozostałych przewoźników.....	35
Tabela 18. Struktura demograficzna gminy Gózd w latach 2010 - 2012 .....	40
Tabela 19. Ruch naturalny ludności w 2010 r.....	41
Tabela 20. Wybrane zakłady pracy w gminie Gózd .....	41
Tabela 21. Charakterystyka gminy Gózd .....	41
Tabela 22. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Gózd.....	42
Tabela 23. Struktura demograficzna gminy Iłża w latach 2010 - 2012 .....	45
Tabela 24. Ruch naturalny ludności w 2010 r.....	46
Tabela 25. Wybrane zakłady pracy w gminie Iłża .....	46
Tabela 26. Charakterystyka gminy Iłża .....	46
Tabela 27. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Iłża .....	48
Tabela 28. Struktura demograficzna gminy Jastrzębia w latach 2010 - 2012.....	52
Tabela 29. Ruch naturalny ludności w 2010 r.....	53
Tabela 30. Wybrane zakłady pracy w gminie Jastrzębia.....	53
Tabela 31. Charakterystyka gminy Jastrzębia.....	53
Tabela 32. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Jastrzębia .....	55
Tabela 33. Zabytkowe parki wiejskie na terenie gminy wpisane do rejestru zabytków .....	58
Tabela 34. Podstawowe informacje n/t rolnictwa .....	59
Tabela 35. Wybrane zakłady pracy w gminie Jedlińsk.....	59
Tabela 36. Charakterystyka gminy Jedlińsk .....	59
Tabela 37. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Jedlińsk .....	61
Tabela 38. Struktura demograficzna gminy Jedlnia-Letnisko w latach 2010 - 2012.....	64
Tabela 39. Ruch naturalny ludności w 2010 r.....	65
Tabela 40. Wybrane zakłady pracy w gminie Jedlnia-Letnisko.....	65
Tabela 41. Charakterystyka gminy Jedlnia-Letnisko .....	65
Tabela 42. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Jedlnia-Letnisko .....	66
Tabela 43. Użytkowanie gruntów w gminie Kowala.....	69
Tabela 44. Podstawowe dane demograficzne.....	70
Tabela 45. Wskaźnik obciążenia demograficznego .....	71
Tabela 46. Wybrane zakłady pracy w gminie Kowala.....	71
Tabela 47. Charakterystyka gminy Kowala.....	71
Tabela 48. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Kowala .....	73
Tabela 49. Struktura demograficzna miasta Pionki w latach 2010 - 2012.....	77
Tabela 50. Struktura bezrobocia w mieście Pionki.....	78
Tabela 51. Wybrane zakłady pracy w mieście Pionki .....	78
Tabela 52. Charakterystyka Miasta Pionki.....	78
Tabela 53. Kursy przewoźników autobusowych na terenie Miasta Pionki .....	80
Tabela 54. Struktura obszarowa gminy Pionki .....	83
Tabela 55. Struktura demograficzna gminy Pionki w latach 2010-2012.....	85

Tabela 56. Ruch naturalny ludności w 2010 r. na tle powiatu.....	85
Tabela 57. Wybrane zakłady pracy w gminie Pionki.....	85
Tabela 58. Charakterystyka gminy Pionki.....	86
Tabela 59. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Pionki .....	87
Tabela 60. Parametry zbiornika wodnego w Domaniowie .....	90
Tabela 61. Ludność wg płci .....	90
Tabela 62. Udział ludności wg ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem .....	90
Tabela 63. Wybrane zakłady pracy w gminie Przytyk.....	91
Tabela 64. Charakterystyka gminy Przytyk.....	91
Tabela 65. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Przytyk .....	92
Tabela 66. Struktura demograficzna gminy Skaryszew w latach 2010 - 2012 .....	95
Tabela 67. Ruch naturalny ludności w 2010 r.....	96
Tabela 68. Wybrane zakłady pracy w gminie Skaryszew .....	96
Tabela 69. Charakterystyka gminy Skaryszew .....	96
Tabela 70. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Skaryszew .....	98
Tabela 71. Udział lasów w ogólnej powierzchni .....	102
Tabela 72. Wybrane zakłady pracy w gminie Wierzbica.....	103
Tabela 73. Charakterystyka gminy Wierzbica.....	103
Tabela 74. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Wierzbica .....	105
Tabela 75. Ruch naturalny i migracje w gminie Wolanów.....	108
Tabela 76. Większe zakłady pracy w gminie Wolanów .....	108
Tabela 77. Charakterystyka gminy Wolanów .....	109
Tabela 78. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Wolanów.....	110
Tabela 79. Podstawowe dziedziny działalności produkcyjnej i usługowej w gminie .....	112
Tabela 80. Wybrane zakłady pracy w gminie Zakrzew .....	113
Tabela 81. Charakterystyka gminy Zakrzew .....	113
Tabela 82. Kursy przewoźników autobusowych na terenie gminy Zakrzew.....	114
Tabela 83. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w Powiecie Radomskim .....	117
Tabela 84. Sumy emisji zanieczyszczeń przemysłowych w 2011 roku (wg jednolitych kryteriów w skali kraju, zgodnych z kryteriami UE) .....	132
Tabela 85. Sumy emisji zanieczyszczeń przemysłowych w 2011 roku.....	135
Tabela 86. Sumy emisji zanieczyszczeń związanych z komunikacją samochodową w 2011 roku .....	135
Tabela 87. Sumy emisji zanieczyszczeń związanych z indywidualnym ogrzewaniem domów w 2011 roku.....	135
Tabela 88. Wielkości antropogenicznej emisji substancji z obszaru powiatu radomskiego oraz udziały emisji substancji z poszczególnych kategorii w sumie emisji w 2011 roku .....	136
Tabela 89. Liczba przystanków autobusowych w Powiecie Radomskim .....	145
Tabela 90. Liczby samochodów osobowych rejestrowanych w poszczególnych latach w Powiecie Radomskim .....	150
Tabela 91. Dane historyczne i prognoza zmiany liczby samochodów osobowych w Powiecie Radomskim.....	151
Tabela 92. Postulaty przewozowe.....	163
Tabela 93. Ocena realizacji postulatów przewozowych .....	165
Tabela 94. Analiza SWOT.....	167
Tabela 95. Wielkość dopłat płaconych przez gminy w latach 2012 i 2013. ....	171
Tabela 96. Mierniki realizacji postulatów zawartych w Planie Transportowym.....	183
Tabela A1. Drogi krajowe w Powiecie Radomskim.....	185
Tabela A2. Drogi wojewódzkie w Powiecie Radomskim.....	185
Tabela A3. Drogi powiatowe w Powiecie Radomskim.....	186
Tabela A4. Inwestycje drogowe w Powiecie Radomskim .....	188
Tabela B1. Przystanki zlokalizowane przy drogach krajowych .....	192
Tabela B2. Przystanki zlokalizowane przy drogach wojewódzkich .....	193
Tabela B3. Przystanki zlokalizowane przy drogach powiatowych .....	200

**Spis map**

Mapa 1. Położenie Powiatu Radomskiego i podział administracyjny .....	11
Mapa 2. Sieć dróg na terenie Powiatu Radomskiego .....	19
Mapa 3. Wielka Obwodnica Mazowska ogólnie i na terenie Powiatu Radomskiego .....	21
Mapa 4. Planowana zachodnia obwodnica Radomia .....	23
Mapa 5. Planowana obwodnica Iłży .....	24
Mapa 6. Sieć komunikacji autobusowej w granicach obszaru, na którym odbywa się przewóz o charakterze użyteczności publicznej na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Radomskiego, Marszałka Województwa Mazowieckiego i Świętokrzyskiego, Burmistrza Iłży, Pionek, Skaryszewa, Wójtów oraz Prezydenta Miasta Radomia. ....	27
Mapa 7. Przystanki kolejowe w Powiecie Radomskim .....	33
Mapa 8. Korytarze transportowe przewozów realizowanych przez Koleje Mazowieckie .....	36
Mapa 9. Sieć kolejowa z prędkościami rozkładowymi .....	38
Mapa 10. Gmina Gózd .....	39
Mapa 11. Gmina Iłża .....	44
Mapa 12. Gmina Jastrzębia .....	51
Mapa 13. Gmina Jedlińsk .....	57
Mapa 14. Gmina Jedlnia-Letnisko .....	63
Mapa 15. Gmina Kowala .....	69
Mapa 16. Miasto Pionki .....	76
Mapa 17. Gmina Pionki .....	83
Mapa 18. Kozienicki Park Krajobrazowy .....	84
Mapa 19. Gmina Przytyk .....	89
Mapa 20. Gmina Skaryszew .....	94
Mapa 21. Gmina Wierzbica .....	101
Mapa 22. Gmina Wolanów .....	107
Mapa 23. Gmina Zakrzew .....	111
Mapa 24. Planowany przebieg drogi ekspresowej S7 przez teren gminy Zakrzew .....	115
Mapa 25. Emisja pyłu PM10 w województwie mazowieckim .....	133
Mapa 26. Stężenia pyłu PM10 i pyłu PM2,5 w województwie mazowieckim .....	134
Mapa 27. Gęstość sieci przystanków autobusowych w Powiecie Radomskim .....	143
Mapa 28. Gęstość zaludnienia w Powiecie Radomskim .....	144
Mapa 29. Planowana sieć kolejowa w Krajowym Planie Transportowym .....	181
Mapa 30. Sieć użyteczności publicznej na terenie Powiatu Radomskiego (część graficzna Planu Transportowego) .....	184



**Spis rysunków**

Rysunek 1. Struktura użytkowania gruntów w Powiecie Radomskim .....	12
Rysunek 2. Prognoza ludności wg grup funkcjonalnych .....	14
Rysunek 3. Struktura obszarowa gminy Gózd. ....	40
Rysunek 4. Struktura obszarowa gminy Iłża. ....	45
Rysunek 5. Struktura obszarowa gminy Jastrzębia .....	52
Rysunek 6. Struktura użytkowania gruntów w Gminie Jedlińsk. ....	57
Rysunek 7. Zmiany w ekonomicznych grupach wieku w gminie Jedlińsk na przestrzeni 20 lat. ....	58
Rysunek 8. Struktura obszarowa gminy Jedlnia-Letnisko. ....	64
Rysunek 9. Kościół w Bardzicach .....	70
Rysunek 10. Podział podmiotów gospodarczych ze względu na rodzaj działalności .....	77
Rysunek 11. Wartość użytkowa gleb .....	89
Rysunek 12. Struktura obszarowa gminy Skaryszew .....	95
Rysunek 13. Struktura użytkowania gruntów .....	102
Rysunek 14. Użytkowanie gruntów w gminie Wolanów .....	107
Rysunek 15. Użytkowanie gruntów w gminie Zakrzew .....	111
Rysunek 16. Dane historyczne i prognoza zmian liczby mieszkańców Powiatu Radomskiego wg GUS .....	146
Rysunek 17. Dane historyczne i prognoza zmian liczby mieszkańców Powiatu Radomskiego wg GUS – udział poszczególnych grup wiekowych .....	147
Rysunek 18. Obecna struktura wiekowa mieszkańców Powiatu Radomskiego (rok 2013). ....	148
Rysunek 19. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców Powiatu Radomskiego w roku 2027. ....	148
Rysunek 20. Współczynnik dzietności na świecie i w Polsce. ....	149
Rysunek 21. Porównanie piramidy wieku krajów młodych i krajów starzejących się .....	150
Rysunek 22. Status zawodowy respondentów .....	155
Rysunek 23. Wykształcenie respondentów .....	156
Rysunek 24. Płeć respondentów .....	156
Rysunek 25. Preferencje komunikacyjne – częstość podróżowania .....	157
Rysunek 26. Preferencje komunikacyjne – cel podróży .....	157
Rysunek 27. Preferencje komunikacyjne – wybór środków transportu .....	158
Rysunek 28. Preferencje komunikacyjne – przyczyny wyboru środka transportu .....	159
Rysunek 29. Ocena jakości komunikacji zbiorowej .....	160
Rysunek 30. Przyczyny złej oceny jakości komunikacji zbiorowej .....	161
Rysunek 31. Sugerowane działania w zakresie transportu publicznego .....	162

**11. Aktualizacja planu wrzesień 2015r.****Załącznik D. Wykaz zaktualizowanych tabel**

Lp.	Numer strony w planie	Co podlega aktualizacji	Uwagi
1	10	Tabela 3 – dane liczbowe	
2	14	Dane liczbowe	
3	15	Tabela 5 – dane liczbowe	
4	16	Opis :Sieć drogowa w powiecie , Tabela 6, Tabela 7 - dane liczbowe	
5	26	Tabela 9 – dane liczbowe	
6	28-32	Tabela 11 – aktualizacja wykazu zezwoleń	
7	34	Tabela 13, Tabela 14, Tabela 15, Tabela 16 – aktualizacja rozkładu jazdy	
8	35	Tabela 17 – aktualizacja rozkładu jazdy	
9	40	Tabela 18 – dane liczbowe	
10	41-42	Tabela 19, tabela 21 – dane liczbowe	
11	42-43	Tabela 22 – aktualizacja wykazu kursów przewoźników na terenie gm. Gózd	
12	45	Tabela 23 – dane liczbowe	
13	46	Tabela 24, Tabela 26 – dane liczbowe	
14	48-48	Tabela 27 - aktualizacja wykazu kursów przewoźników na terenie gm. Iłża	
15	52	Tabela 28 – dane liczbowe	
16	53	Tabela 29, Tabela 31 – dane liczbowe	
17	55	Tabela 32 - aktualizacja wykazu kursów przewoźników na terenie gm. Jastrzębia	
18	59	Tabela 36 – dane liczbowe	
19	61	Tabela 37 - aktualizacja wykazu kursów przewoźników na terenie gm. Jedlińsk	
20	64	Tabela 38 – dane liczbowe	
21	65	Tabela 39, Tabela 41 – dane liczbowe	
22	66-67	Tabela 42 - aktualizacja wykazu kursów przewoźników na terenie gm. Jedlnia - Letnisko	
23	70	Tabela 44 – dane liczbowe	
24	71	Tabela 45, Tabela 47 – dane liczbowe	
25	73	Tabela 48 - aktualizacja wykazu kursów przewoźników na terenie gm. Kowala	
26	77	Tabela 49 – dane liczbowe	
27	78	Tabela 50, Tabela 52 – dane liczbowe	
28	80	Tabela 53 - aktualizacja wykazu kursów przewoźników na terenie Miasta Pionki	
29	85	Tabela 55, Tabela 56 – dane liczbowe	
30	86	Tabela 58 – dane liczbowe	

<b>31</b>	87	Tabela 59 - aktualizacja wykazu kursów przewoźników na terenie gm. Pionki	
<b>32</b>	90	Tabela 61, Tabela 62 – dane liczbowe	
<b>33</b>	91	Tabela 64 – dane liczbowe	
<b>34</b>	92	Tabela 65 - aktualizacja wykazu kursów przewoźników na terenie gm. Przytyk	
<b>35</b>	95	Tabela 66 – dane liczbowe	
<b>36</b>	96	Tabela 67, tabela 69 – dane liczbowe	
<b>37</b>	98	Tabela 70 - aktualizacja wykazu kursów przewoźników na terenie gm. Skaryszew	
<b>38</b>	102	Tabela 1a – dane liczbowe	
<b>39</b>	103	Tabela 73 – dane liczbowe	
<b>40</b>	105	Tabela 74 - aktualizacja wykazu kursów przewoźników na terenie gm. Wierzbica	
<b>41</b>	108	Tabela 75 – dane liczbowe	
<b>42</b>	109	Tabela 77 – dane liczbowe, punkt B –aktualizacja liczby przystanków na drodze powiatowej	
<b>43</b>	110	Tabela 78 - aktualizacja wykazu kursów przewoźników na terenie gm. Wolanów	
<b>44</b>	113	Tabela 81 – dane liczbowe	
<b>45</b>	114	Tabela 82 - aktualizacja wykazu kursów przewoźników na terenie gm. Zakrzew	
<b>46</b>	145	Tabela 89 – aktualizacja przystanków autobusowych na terenie powiatu	
<b>47</b>	150	Tabela 90 – dane liczbowe	
<b>48</b>	200	Tabela B3 –aktualizacja przystanków zlokalizowanych przy drogach powiatowych	

**Załącznik E. Aktualizacja wrzesień 2015r. - Planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Powiatu Radomskiego (Plan Transportowy) stanowiącego załącznik NR E. do UCHWAŁA NR...../...../2015 RADY POWIATU W RADOMIU z dnia .....2015 roku**



STAROSTWO POWIATOWE W RADOMIU

# **Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Powiatu Radomskiego (Plan Transportowy - aktualizacja)**

---

ZAŁĄCZNIK NR.....DO UCHWAŁY.....

Dokument przygotowany 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](mailto:biuro@bobc.pl)

**aktualizacja wrzesień 2015 r.**

## SPIS TREŚCI

1. Przyczyny aktualizacji Planu transportowego .....	3
2. Sieć komunikacji autobusowej .....	3
3. Zgodność Planu z zapisami planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa mazowieckiego.....	5
4. Wybór operatora na liniach o charakterze użyteczności publicznej .....	6
5. Powiatowa sieć komunikacyjna na której planowane jest wykonywanie przewozów charakterze użyteczności publicznej .....	23
6. Wielkość popytu na liniach o charakterze użyteczności publicznej .....	25
7. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych na liniach o charakterze użyteczności publicznej.....	28
8. Podsumowanie .....	31

## **1. Przyczyny aktualizacji Planu transportowego**

Czynniki determinujące konieczność aktualizacji dokumentu:

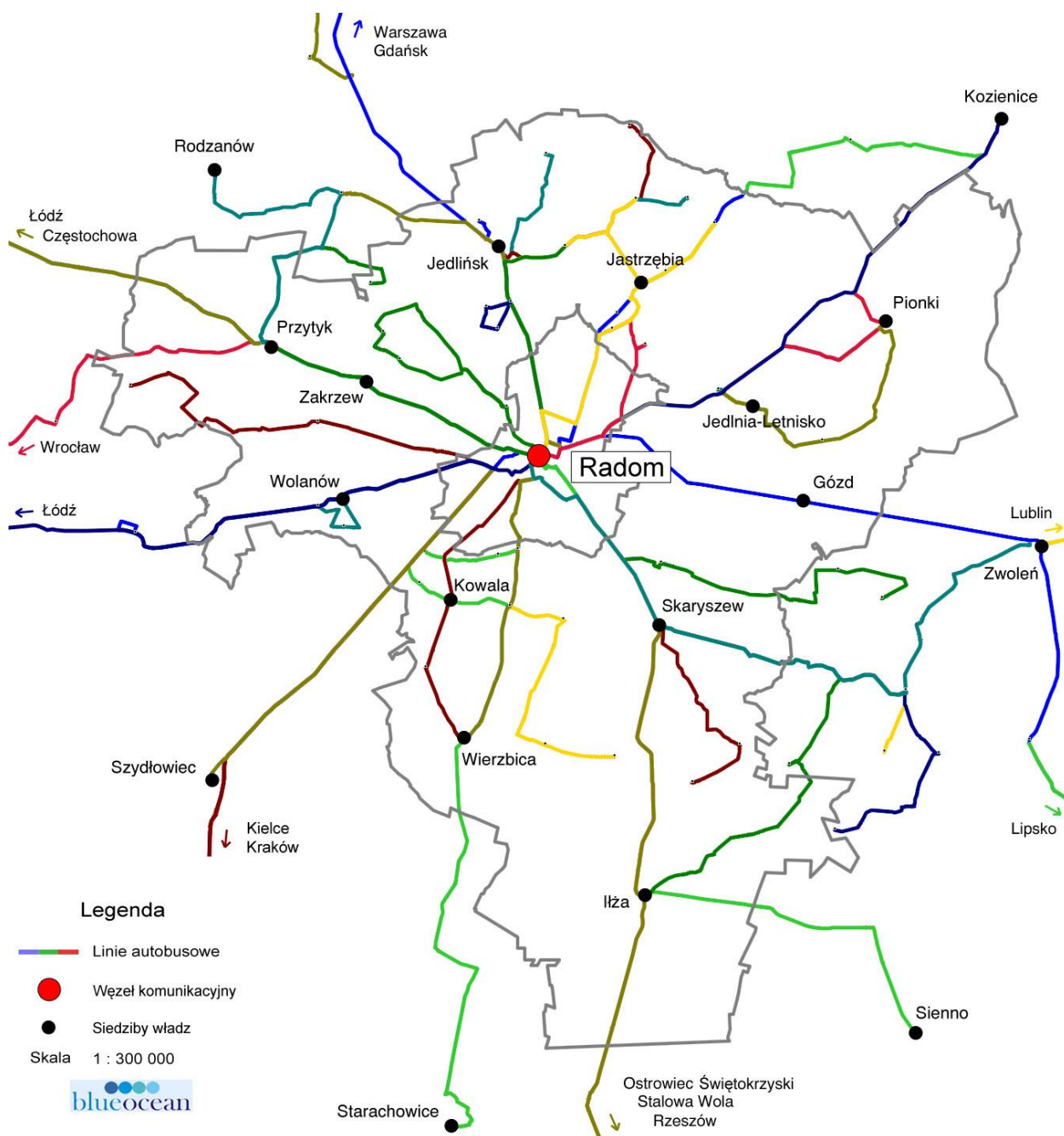
1. Brak wytyczenia linii o charakterze użyteczności w powiatowych przewozach pasażerskich w podstawowym dokumencie
2. Zabezpieczenie możliwości otrzymywania dopłat do ulgowych biletów po 1 stycznia 2017 roku na powiatowych liniach o charakterze użyteczności publicznej.
3. Konieczność określenia trybu wyboru operatora na liniach o charakterze użyteczności publicznej

## **2. Sieć komunikacji autobusowej**

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

Poniższa mapa przedstawia siatkę połączeń biegnących w obrębie powiatu oraz powiatów sąsiednich; mapa przedstawia kierunki docelowe połączeń dalekobieżnych. Mapa obejmuje następujące połączenia, na które zezwolenia wydali: Starosta Radomski, Marszałek Województwa Mazowieckiego i Świętokrzyskiego, Burmistrz Miasta i gminy Iłża, Burmistrz Miasta Pionki, Burmistrz Miasta i Gminy Skaryszew, Wójtowie oraz Prezydent Miasta Radomia.

**Mapa 31. Sieć komunikacyjna połączeń przebiegających przez teren powiatu Radomskiego oraz powiatów sąsiednich (zezwolenia wydane przez Starostę Radomskiego oraz pozostałe organy)**



**Tabela 4. Wybrane połączenia z sąsiednimi powiatami**

Trasa od	Trasa do
Pionki	Kozienice
Pionki	Zwoleń
Iłża	Lipsko
Iłża	Starachowice
Wierzbica	Szydłowiec



Sieć komunikacyjna linii przewoźników autobusowych (zilustrowana na powyższej mapie) pokazuje, że najważniejszym punktem przesiadkowym jest miasto Radom. Znaczna 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

### **3. Zgodność Planu z zapisami planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa mazowieckiego**

Plan Transportowy dla Województwa Mazowieckiego w celu stworzenia spójnego systemu identyfikacji linii komunikacyjnych tworzących sieć komunikacyjną zakłada podział obszaru województwa na makrorejony komunikacyjne.

Powiat Radomski znalazł się w makrorejonie komunikacyjnym R8 wraz z powiatami: lipskim, zwoleńskim, kozienickim, szydłowieckim, przysuskim, białobrzeskim, grójeckim oraz piaseczyńskim. Jest to jeden z pięciu podstawowych makrorejonów komunikacyjnych, które odnoszą się do wskazanego w przedmiotowym dokumencie Priorytetu I, który zakłada zapewnienie przez Marszałka Województwa Mazowieckiego połączeń komunikacyjnych ośrodków **regionalnych** (Płock, **Radom**) oraz subregionalnych (Ciechanów, Ostrołęka, Siedlce) z Warszawą.

Organizator tj. Marszałek Województwa Mazowieckiego uwzględnił w Planie Transportowym dla Województwa Mazowieckiego priorytetowość przewozów realizowanych transportem kolejowym.

**Zgodnie z powyższym organizator w ramach Priorytetu I zapewni połączenie o charakterze użyteczności publicznej Radomia z Warszawą wyłącznie z wykorzystaniem transportu kolejowego (R8).**

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa mazowieckiego wyznacza organizatorom niższego szczebla (w tym staroście Powiatu Radomskiego) zadanie skomunikowania swoich terenów z „*głównymi węzłami przesiadkowymi*” wyznaczonymi w Planie transportowym Marszałka, w tym zapewnienie połączeń z obszarów o niskiej dostępności komunikacyjnej.

Zakłada się również, że zapewnienie skomunikowania pomiędzy miastami powiatowymi będzie należało do zadań JST niższego szczebla, przy czym przyjęto, że połączenia te będą miały w przeważającej większości charakter linii dowozowych do węzłów przesiadkowych wyznaczonych przez dane JST – **na zasadzie stosownych porozumień pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego niższego szczebla.**

Przytoczone zapisy Planu Transportowego dla Województwa Mazowieckiego **nie wypełniają potrzeb przewozowych mieszkańców Powiatu Radomskiego.** Powodem tego stanu rzeczy jest brak uwzględnienia przez Marszałka Województwa Mazowieckiego połączeń drogowych przebiegających przez Powiat Radomski. Dodatkowo na obszarze powiatu nie znajduje się żaden z „*głównych węzłów przesiadkowych*”, wskazanych w Planie Transportowym dla Województwa.

Tym samym z przedmiotowego opracowania wynika, że Starosta Radomski poza przede wszystkim zapewnieniem połączeń między siedzibą Powiatu oraz siedzibami poszczególnych gmin został zobligowany do stworzenia linii komunikacyjnych dowożących do wyznaczonych w planie transportowym dla Powiatu Radomskiego węzłów przesiadkowych, umożliwiającą dalszą podróż do sąsiednich miast powiatowych.

#### 4. Wybór operatora na liniach o charakterze użyteczności publicznej

Zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (dalej „ustawa ptz”), która określa zasady organizacji rynku transportu publicznego, w tym zarządzanie usługami przewozowymi na tym rynku a także reguluje kwestie związane z finansowaniem transportu publicznego w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, organizator publicznego transportu zbiorowego, którym jest właściwa jednostka samorządowa albo minister właściwy do spraw transportu, musi zapewnić funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Jest to jeden z podstawowych celów nałożonych na organizatora przez ustawodawcę. Organizowanie publicznego transportu zbiorowego, w praktyce będzie realizowane poprzez umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierane z operatorem publicznego transportu zbiorowego, tj. samorządowym zakładem budżetowym oraz przedsiębiorcą uprawnionym do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu.

Zgodnie z w/w Ustawą wybór operatora i zawarcie umowy o świadczenie usług może nastąpić w trzech trybach tj:

- a) ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 223, poz. 1655, z późn. zm.),
- b) ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. Nr 19, poz. 101),
- c) umowy zawartej bezpośrednio zgodnie z art. 22 ustawy ptz

chyba, że organizator będzie realizował przewozy w formie samorządowego zakładu budżetowego.

Regulacje dotyczące umowy zawieranej bezpośrednio stanowią *lex specialis* w stosunku do przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych oraz ustawy o koncesji na roboty budowlane i usługi.

Do decyzji organizatora pozostawia się wybór trybu, w jakim będzie następować wskazanie operatora.

Poniżej zostaną omówione wszystkie tryby wyboru operatora z uwzględnieniem najważniejszych działań jakie należy podjąć w oparciu o ustawę o publicznym transporcie zbiorowym chcąc prawidłowo przeprowadzić procedurę wyboru operatora.

#### **ZAMÓWIENIA PUBLICZNE**

Tryb ustawy Prawo zamówień publicznych (dalej „ustawa pzp”) jest najczęściej stosowany przy wyborze operatora chociażby dlatego, że procedura jest przez organizatora znana i wielokrotnie stosowana przy zleceniu innych usług.

W przypadku zastosowania w celu wybrania operatora ustawy Prawo zamówień publicznych zamawiający ma do wyboru przede wszystkim dwa tryby podstawowe, tj. przetarg nieograniczony i przetarg ograniczony. Szczegółowe omawianie poszczególnych trybów w ramach ustawy pzp nie należy do przedmiotu niniejszego opracowania dlatego też zostaną wskazane jedynie najważniejsze aspekty odnoszące się do wyboru operatora, a wynikające z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Podmiot, który ubiega się o udzielenie zamówienia zobowiązany jest spełnić warunki udziału w postępowaniu opisane w ustawie pzp, tj. mieć wymagane uprawnienia (licencja na krajowy transport drogowy), posiadać niezbędną wiedzę i doświadczenie, dysponować odpowiednim potencjałem technicznym oraz osobami zdolnymi do wykonania zamówienia oraz znajdować się w odpowiedniej sytuacji ekonomicznej i finansowej.

Przepis art. 21 ustawy ptz wskazuje warunki i kryteria, jakie mogą się znaleźć w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, oraz które należy mieć na uwadze, dokonując oceny oferty przedsiębiorcy biorącego udział w przetargu. Zaliczono do nich normy jakości i powszechnej dostępności świadczonych usług, w tym:

– liczbę i rodzaj środków transportu, niezbędnych do realizacji usług wraz z odpowiednim personelem oraz zapleczem technicznym, zabezpieczającym ich obsługę (w tym m.in. dysponowanie personelem, posiadającym odpowiednie kwalifikacje, odpowiednią bazą transportową umożliwiającą postój pojazdów, naprawę czy

utrzymanie taboru w odpowiedniej czystości), które przedsiębiorca posiada w chwili składania oferty lub w których posiadaniu będzie najpóźniej w chwili rozpoczęcia świadczenia usług,

– rozwiązania techniczne zastosowane w środkach transportu służące zwłaszcza zapewnieniu ochrony środowiska (w szczególności spełnianie przewidywanych norm w zakresie ochrony środowiska) oraz dogodnej obsługi pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej (np. pojazdy niskopodłogowe, przewidujące dogodne rozwiązania w zakresie wsiadania do środka transportu i wysiadania z niego),

– standard wyposażenia środków transportu.

Przygotowując specyfikację istotnych warunków zamówienia w trybie ustawy o zamówieniach publicznych należy mieć też na uwadze art. 36 tej ustawy, który szczegółowo wskazuje jakie informacje powinny się tam znaleźć.

Specyfikacja jest podstawowym dokumentem przetargowym dlatego też należy pamiętać aby jednoznacznie i wyczerpująco przedstawiała wszystkie informacje niezbędne dla wykonawców do sporządzenia ofert odpowiadających potrzebom zamawiającego.

Jeśli chodzi o rodzaje dokumentów, jakich zamawiający może żądać od wykonawców, ustawa ptz nie przewiduje innych niż opisane w rozporządzeniu wykonawczym do ustawy Prawo zamówień publicznych. Zamawiający może więc żądać:

- a) oświadczenia wykonawcy, że posiada niezbędny potencjał finansowy, kadrowy, techniczny oraz doświadczenie niezbędne do realizacji zamówienia,
- b) oświadczenia, że wykonawca nie podlega wykluczeniu z postępowania na podstawie art. 24 PZP,
- c) aktualnego odpisu z rejestru albo zaświadczenie o wpisie do ewidencji działalności gospodarczej, wystawionego nie wcześniej niż 6 miesięcy przed upływem terminu składania ofert,
- d) aktualnego zaświadczenia naczelnika Urzędu Skarbowego oraz oddziału ZUS-u lub KRUS-u potwierdzającego brak zaległości w zapłacie podatków lub składek na ubezpieczenia społeczne,
- e) aktualną informację z Krajowego Rejestru Karnego o niekaralności.

Zamawiający może określić w SIWZ, iż świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na danej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są nierentowne, będzie się wiązało ze świadczeniem takich usług przez tego samego operatora na innej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są rentowne.

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 umożliwiała 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).

Przepisy ustawy ptz określają zawartość projektu umowy o świadczenie usług transportowych, do których zgodnie z art. 25 ust 3 ustawy ptz należą:

- 1) opis usług wynikających z zamówienia;
- 2) linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa;
- 3) czas trwania umowy;
- 4) warunki dotyczące norm jakości oraz podnoszenia jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

- 5) wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- 6) warunki zmiany opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli stroną umowy, której przysługują wpływy z tych opłat, jest operator;
- 7) warunki, na jakich jest dopuszczalne podwykonawstwo w realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 8) sposób rozpatrywania przez operatora skarg i reklamacji składanych przez pasażerów oraz przyznawania ewentualnych odszkodowań wynikających z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 9) częstotliwość składania sprawozdań z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym informacji dotyczących liczby pasażerów na danej linii komunikacyjnej;
- 10) zasady rozliczeń, w szczególności zasady podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania przez operatora ulg ustawowych oraz ulg ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora;
- 11) zasady rozliczeń za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie tych usług z przyczyn niezależnych od operatora;
- 12) stroną umowy, której przysługują wpływy z opłat, o których mowa w pkt 6;
- 13) stroną umowy, która jest zobowiązana do wykonania obowiązku, o którym mowa w art. 46 ust. 1 pkt 3, 6 oraz 9;
- 14) sposób dystrybucji biletów;
- 15) sposób, w jaki jest obliczana rekompensata;
- 16) stroną umowy, która obowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi;
- 17) warunki korzystania ze środków transportu organizatora, jeżeli są udostępnione operatorowi;
- 18) warunki wykorzystywania środków transportu w zależności od natężenia ruchu pasażerów;
- 19) warunki zakupu przez operatora środków transportu drogowego niezbędnych do realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 20) zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów;
- 21) w transporcie kolejowym – zakres korzystania z infrastruktury, w szczególności zakres przepustowości trasy oraz standard jakości dostępu będące przedmiotem umowy;
- 22) kary umowne;
- 23) warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

Warunki umowy oczywiście są dostosowywane do potrzeb organizatora transportu i przygotowywane indywidualnie.

Umowa zgodnie z art. 25 ust.2 ustawy ptz, jest zawierana na czas oznaczony, nie dłuższy niż:

- 1) 10 lat – w transporcie drogowym;
- 2) 15 lat – w transporcie kolejowym, z zastrzeżeniem art. 22 ust. 7;
- 3) 15 lat – w transporcie innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej.

W przypadku wykonywania przez operatora przewozów o charakterze użyteczności publicznej bez umowy, przewidziano karę pieniężną w wysokości 10 000 zł (art. 59 ust. 1 projektu).

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 (inaczej przy wyborze trybu koncesji).

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](http://www.uzp.gov.pl).

Ogłoszenie powinno zawierać co najmniej :

- 1) nazwę (firmę) i adres zamawiającego (organizatora);
- 2) określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia – warto rozważyć wskazanie dwóch trybów wyboru operatora (jako podstawowego – trybu przetargowego zapewniającego uczciwą konkurencję oraz jako warunkowego – bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego jako trybu, który będzie zastosowany przez organizatora wyłącznie w przypadku, gdy zostanie unieważnione postępowanie przetargowe).
- 3) określenie rodzaju transportu oraz linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy,
- 4) przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w tym trybie.

Dodatkowe wymagania w zakresie treści ogłoszenia, ze względu na specyfikę trybu określa również ustawa Prawo zamówień publicznych chociażby w art. 41 i 48. Te przepisy również należy uwzględnić przy formułowaniu ogłoszenia.

Kolejność etapów postępowania w przypadku wyboru operatora w trybie Ustawy Prawo zamówień publicznych (w przetargu nieograniczonym i ograniczonym) :

PRZETARG NIEOGRANICZONY

**FAZA WSTĘPNA:**

- I. OPIS PRZEDM. ZAMÓWIENIA**
- II. OSZACOWANIE PRZEDM. ZAMÓWIENIA,**
- III. OKREŚLENIE WARUNKÓW UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU**

**FAZA WŁAŚCIWA**

- I. PUBLIKACJA OGŁOSZENIA**
- II. SIWZ (NALEŻY DOŁĄCZYĆ WZÓR UMOWY (art. 21 ptz),**
- III. WYJAŚNIENIE I MODYFIKACJA TREŚCI SPECYFIKACJI,**
- IV. OTWARCIE OFERT I KWALIFIKACJA WYKONAWCÓW**
- V. BADANIE I WYBÓR NAJKORZYSTNIEJSZEJ OFERTY**
- VI. ZAWARCIE UMOWY**
- VII. PUBLIKACJA OGŁOSZENIA O UDZIELENIU ZAMÓWIENIA**

**PRZETARG OGRANICZONY**

**FAZA WSTĘPNA**

- I. OPIS PRZEDM. ZAMÓWIENIA**
- II. OSZACOWANIE PRZEDM. ZAMÓWIENIA,**
- III. OKREŚLENIE WARUNKÓW UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU**

**FAZA WŁAŚCIWA**

- I. PUBLIKACJA OGŁOSZENIA**
- II. WNIOSEK O DOPUSZCZENIE DO UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU (OPERATOR) – OŚWIADCZENIE O SPEŁNIENIU WARUNKÓW UDZIAŁU ORAZ DOKUMENTY POTWIERDZAJACE SPEŁNIENIE WARUNKÓW UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU)**
- III. ZAPROSZENIE DO SKŁADANIA OFERT (ORGANIZATOR) WRAZ Z SIWZ (NALEŻY DOŁĄCZYĆ WZÓR UMOWY (art. 21 ptz),**
- IV. OTWARCIE OFERT I KWALIFIKACJA WYKONAWCÓW**
- V. BADANIE I WYBÓR NAJKORZYSTNIEJSZEJ OFERTY**
- VI. ZAWARCIE UMOWY**
- VII. PUBLIKACJA OGŁOSZENIA O UDZIELENIU ZAMÓWIENIA**

**Konkluzja:**

Model zamówienia publicznego będzie wykorzystywany wszędzie tam, gdzie uwarunkowania lokalne związane przede wszystkim z liczbą odbiorców usług oraz ich gotowością do ponoszenia wydatków na dostęp do usług komunikacyjnych w powiązaniu z nakładami niezbędnymi na wykonanie przez podmiot prywatny powierzonego zadania, nie będą wskazywały na opłacalność ekonomiczną jego realizacji.

Nieraz ten tryb wyboru operatora będzie jedynym dostępnym dla organizatora. Z tego względu, że samorządy od lat stosują tryb udzielania zamówień w oparciu o PZP oraz od niedawna udzielają zamówień w myśl przepisów ustawy o koncesji.

**KONCESJA**

Wybór operatora może nastąpić także w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi i jest to postępowanie wszczynane w drodze publicznego ogłoszenia o koncesji, którego celem jest dokonanie przez koncesjodawcę (organizatora) wyboru zainteresowanego podmiotu, z którym zostanie zawarta umowa koncesji na usługi.

Ustawa o koncesji nie definiuje koncesji na roboty budowlane ani koncesji na usługi. Ustawodawca wskazuje natomiast różne formy wynagrodzenia (art. 1 Ustawy o koncesji) koncesjonariusza, co stanowi w koncesji na usługi – prawo do wykonywania usług (w tym pobierania pożytków) albo takie prawo wraz z płatnością koncesjodawcy. Zwraca się tym samym uwagę na szczególny charakter koncesji jako rodzaju zamówienia publicznego, która różni się od niego formą wynagrodzenia.

Z wynagrodzeniem koncesjonariusza wiążą się trzy główne pojęcia: płatność, nakłady oraz ryzyko ekonomiczne. **Płatność** - czyli świadczenie pieniężne koncesjodawcy na rzecz koncesjonariusza, które nie może prowadzić do odzyskania całości związanych z wykonywaniem koncesji nakładów poniesionych przez koncesjonariusza. Koncesjonariusz ponosi w zasadniczej części ryzyko ekonomiczne wykonywania koncesji (art. 1 ust. 3 Ustawy o koncesji). **Nakłady** można zdefiniować jako koszty, poniesione od momentu rozpoczęcia do momentu zakończenia danego działania (m.in. praca, pieniądze, energia, itd.)

W przypadku pokrycia przez koncesjodawcę całości albo istotnej części nakładów na realizację przedmiotu koncesji przez koncesjonariusza, ryzyko, związane z prowadzoną w ramach tego działalności bytoby żadne albo znikome. Nie może być wówczas mowy o spełnieniu warunków koncesji i poniesieniu ryzyka ekonomicznego przez koncesjodawcę

*Podstawową więc cechą koncesji jest wykonywanie uprawnień z niej wynikających na ryzyko koncesjonariusza (operatora), dlatego uprawnienie do uzyskania rekompensaty nie będzie przysługiwało operatorowi wybranemu w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi, chyba że strata wyniknie z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Taka część rekompensaty będzie stanowiła płatność koncesjodawcy, o której mowa w ww. ustawie. W sytuacji, gdy przewozy wykonywane przez operatora, wybranego w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 2 ustawy, zaczną przynosić straty z innego tytułu niż ulgi, nie może on ubiegać się o przyznanie rekompensaty, która może być przyznana wyłącznie operatorowi wybranemu w trybie art. 19 ust. 1 pkt 1 ustawy. Zaistnienie takiej sytuacji powinno powodować rozwiązanie umowy i przeprowadzenie nowej procedury przetargowej.*

Tryb koncesyjny sprowadza się do następujących czynności:

1. WSZCZĘCIE POSTĘPOWANIA
1. OGŁOSZENIE O KONCESJI,
2. DOPUSZCZENIE DO UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU
  - a) WNIOSEK O ZAWARCIE UMOWY
3. KWALIFIKACJA WYKONAWCÓW
4. ZAPROSZENIE DO NEGOCJACJI
5. NEGOCJACJE
6. ZAPROSZENIE DO ZŁOŻENIA OFERT
7. ZŁOŻENIE OFERT
8. BADANIE OFERT PRZEZ KONCESJODAWCĘ
9. WYBÓR OFERT
10. PRZEDŁOŻENIE DOKUMENTÓW POTWIERDZAJĄCYCH SPEŁNIENIE WARUNKÓW PRZEZ KONCESJOBORCĘ
11. ZAWARCIE UMOWY
12. SPORZADZENIE PROTOKOŁU Z POSTĘPOWANIA

Poniżej zostały opisane poszczególne etapy procedury wyboru operatora w trybie koncesji:

### **I. OGŁOSZENIE O KONCESJI**

Ogłoszenie zamieszcza się lub publikuje w miejscu publicznie dostępnym w siedzibie Zamawiającego oraz na jego stronie internetowej. Ogłoszenie o koncesji na usługi zamieszcza się w Biuletynie Zamówień Publicznych (Dz. U. z 2009 r., Nr 39, poz. 311)., co odbywa się drogą elektroniczną, za pomocą specjalnego formularza umieszczonego na stronie [www.uzp.gov.pl](http://www.uzp.gov.pl) według wzoru ogłoszenia określonego w rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 3 marca 2009 r. w sprawie wzoru ogłoszenia o koncesji na usługi.

Podobnie jak w procedurze ustawy Prawo zamówień publicznych organizator ma obowiązek publikowania, najpóźniej **1 rok** przed rozpoczęciem procedury przetargowej, informacji związanych z tym trybem, a w przypadku gdy umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma dotyczyć świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 50.000 kilometrów rocznie okres publikacji skrócono do **6 miesięcy**.

Opis potrzeb i wymagań czyli zakres przedsięwzięcia, usługi może być zamieszczony w ogłoszeniu lub stanowić odrębny dokument (forma dowolna).

Ogłoszenie powinno zawierać następujące elementy:

- 1) nazwę (firmę) i adres koncesjodawcy (organizatora),
- 2) określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia – warto rozważyć wskazanie dwóch trybów wyboru operatora (jako podstawowego – trybu przetargowego zapewniającego uczciwą konkurencję oraz jako warunkowego – bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego jako trybu, który będzie zastosowany przez organizatora wyłącznie w przypadku, gdy zostanie unieważnione postępowanie przetargowe),
- 3) określenie rodzaju transportu oraz linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy,
- 4) przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w tym trybie.

Ponadto zgodnie z zapisami ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi ogłoszenie ze względu na charakter trybu zamówienia powinno również zawierać:

- 1) określenie przedmiotu koncesji – należy podać nazwę przedmiotu koncesji oraz jego zwięzły opis. Szczegółowy zakres przedsięwzięcia opisywany jest w ramach opisu potrzeb i wymagań w ogłoszeniu albo w osobnym dokumencie.
- 2) wskazanie miejsca i terminu składania wniosków o zawarcie umowy koncesji - termin ten może ulec zmianie w odpowiedzi na prośby zainteresowanych podmiotów.
- 3) opis potrzeb i wymagań koncesjodawcy lub informację o sposobie uzyskania tego opisu - opis potrzeb i wymagań może być zawarty w ogłoszeniu albo zostać opracowany jako osobny dokument. W drugim przypadku w ogłoszeniu powinna zostać zawarta informacja, w jaki sposób można uzyskać opis potrzeb i wymagań;
- 4) termin wykonania przedmiotu koncesji, o ile jest to podyktowane specyfiką zawieranej umowy koncesji - termin wykonania koncesji może być z góry określony i może także być jednym z kryteriów oceny ofert.
- 5) warunki udziału oraz opis sposobu dokonywania oceny spełniania warunków udziału w postępowaniu
- 6) informację o dokumentach składanych przez oferenta, którego oferta zostanie uznana za najkorzystniejszą albo oferenta, który złoży najkorzystniejszą ofertę spośród pozostałych ofert, o którym



mowa w art. 21 ust. 3, w celu potwierdzenia spełniania warunków udziału w postępowaniu - koncesjonariusz może się posiłkować zapisami Rozporządzenia w sprawie rodzaju dokumentów.

- 7) informację na temat wadium, o ile jego wniesienie jest wymagane - kwota wadium może zostać ustalona w trakcie postępowania i zostać podana w opisie warunków koncesji
- 8) kryteria oceny ofert, jakimi koncesjodawca będzie się kierował przy wyborze oferty najkorzystniejszej oraz, o ile to możliwe, ich znaczenie - kryteria oceny ofert mogą zostać podane bez wag, które będą im przypisane w opisie warunków koncesji.
- 9) warunki uznania oferty za nieodpowiadającą wymaganiom koncesjodawcy, skutkujące niedopuszczeniem oferty do oceny i porównania,
- 10) okoliczności uzasadniające odwołanie postępowania.

## **II. ZŁOŻENIE WNIOSKU**

Wniosek o zawarcie umowy koncesji, składa zainteresowany podmiot. Wniosek ten zgodnie z art. 13 ustawy o koncesji powinien zawierać oświadczenie o zgłoszeniu udziału w postępowaniu oraz oświadczenie o spełnieniu opisanych w ogłoszeniu o koncesji warunków udziału dotyczących:

- 1) zdolności ekonomicznej i finansowej,
- 2) kwalifikacji technicznych lub zawodowych, w tym:
  - a) posiadania niezbędnej wiedzy i doświadczenia,
  - b) dysponowania potencjałem technicznym,
  - c) dysponowania osobami zdolnymi do wykonania przedmiotu koncesji.
- 3) uprawnień do wykonywania określonej działalności lub czynności, jeżeli ustawy nakładają obowiązek posiadania takich uprawnień,
- 4) niekaralności zainteresowanego podmiotu albo wspólnika, partnera, komplementariusza, członka zarządu zainteresowanego podmiotu, za przestępstwo popełnione w związku z postępowaniem o zawarcie umowy koncesji lub postępowaniem o udzielenie zamówienia publicznego, przestępstwo przeciwko prawom osób wykonujących pracę zarobkową, przestępstwo przekupstwa, przestępstwo przeciwko obrotowi gospodarczemu lub inne przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych, a także za przestępstwo skarbowe lub przestępstwo udziału w zorganizowanej grupie albo związku mających na celu popełnienie przestępstwa lub przestępstwa skarbowego.

Wniosek powinien zawierać również inne oświadczenia związane z wykonywaniem przedmiotu koncesji w przypadku, gdy wymóg taki został przewidziany w ogłoszeniu o koncesji.

W przypadku niezłożenia przez zainteresowany podmiot oświadczeń, o których mowa powyżej lub złożenia ich w niepełnym zakresie, koncesjodawca informuje go o nieprzyjęciu wniosku.

Termin złożenia wniosku: Jeżeli wartość zamówienia jest mniejsza niż kwoty określone na podstawie art. 11 ust. 8 Ustawy Pzp: - termin nie może być krótszy niż 21 dni od dnia odpowiednio zamieszczenia ogłoszenia o koncesji na usługi w Biuletynie Zamówień Publicznych. Jeżeli wartość zamówienia jest równa lub przekracza kwoty określone na podstawie art. 11 ust. 8 Ustawy Pzp: - termin nie może być krótszy niż 45 dni od dnia odpowiednio zamieszczenia ogłoszenia o koncesji na usługi w Biuletynie Zamówień Publicznych.

## **III. KWALIFIKACJA WYKONAWCÓW**

Jest to weryfikacja poszczególnych wniosków złożonych przez zainteresowanych. Informacja ta powinna być skierowana do wszystkich kandydatów, którzy złożyli wnioski o zawarcie umowy i powinna zawierać

oznaczenie kandydata, który złożył wniosek i informacje o przyjęciu bądź nieprzyjęciu wniosku.

#### **IV. ZAPROSZENIE DO NEGOCJACJI**

Do negocjacji powinni być zaproszeni wszyscy kandydaci, którzy złożyli wnioski zgodnie z art. 13 Ustawy o koncesji i winno zawierać w szczególności: dzień i godzinę negocjacji, miejsce negocjacji, cel i przedmiot negocjacji oraz agendę spotkania.

#### **V. NEGOCJACJE**

Ustawodawca nie określa procesu prowadzenia negocjacji nie mniej jednak chcąc dobrze wykorzystać ten etap postępowania warto wziąć pod uwagę elementy, które umożliwiają ich efektywne przeprowadzenie. Na początku należy precyzyjnie przygotować stanowisko negocjacyjne, które powinno zawierać między innymi warunki realizacji przedsięwzięcia, warunki organizacyjne, finansowe, techniczne, formalnoprawne, potencjalne kwestie sporne i sposoby ich rozwiązania, pytania od kandydatów, harmonogram przeprowadzenia negocjacji.

Zgodnie z art. 14 ust. 3 Ustawy o koncesji o zakończeniu negocjacji koncesjodawca informuje wszystkich kandydatów i jest sporządzany protokół z negocjacji. Protokół powinien odzwierciedlać przebieg i wyniki negocjacji oraz określać zakres merytorycznych ustaleń zapadłych w trakcie negocjacji. Po zakończeniu negocjacji protokół jest jawny.

Procedura negocjacji umożliwia ustalanie i negocjowanie warunków powierzenia z wybranymi w procesie kwalifikacji podmiotami. Organizator dysponuje trybem, który pozwala na wypracowanie rozwiązania najodpowiedniejszego z jego punktu widzenia. Prowadzenie szczegółowych dyskusji z potencjalnymi operatorami i porównanie prezentowanych przez nich założeń realizacji zadania na etapie ich kształtowania, pozwoli organizatorom w pełni skorzystać z doświadczeń i najlepszych praktyk oferowanych przez te podmioty. Należy przy tym pamiętać, że organizator powinien dysponować odpowiednio wykwalifikowaną kadrą, która będzie w stanie ocenić propozycje rozwiązań operatorów przy uwzględnieniu interesów organizatora. W tym celu zalecane jest skorzystanie z doradztwa technicznego, finansowego oraz prawnego obejmującego cały etap wyboru operatora. Procedura ta wymaga podobnie jak w trybie zamówień publicznych czasu – należy liczyć się z tym, że procedura wyboru operatora może trwać kilkanaście miesięcy i w dużym stopniu zależy od stopnia przygotowania przedsięwzięcia przez organizatora.

#### **IV. ZAPROSZENIE DO SKŁADANIA OFERT**

Zaproszenie do składania ofert może zostać przesłane w dowolnej pisemnej formie. Jego załącznikiem jest **Opis warunków koncesji**. Jest to ostateczny dokument w postępowaniu, który jest wiążący dla kandydatów w zakresie wymagań dotyczących realizacji przedsięwzięcia. Na podstawie opisu warunków koncesji składane są oferty.

Zgodnie z art. 15 Ustawy o koncesji, Opis warunków koncesji zawiera w szczególności:

- 1) nazwę (firmę) i adres koncesjodawcy;
- 2) opis przedmiotu koncesji;
- 3) wskazanie miejsca i terminu składania ofert;
- 4) termin związania ofertą;
- 5) termin wykonania przedmiotu koncesji, o ile jest to podyktowane specyfiką koncesji;
- 6) określenie opłat za korzystanie z przedmiotu koncesji przez koncesjonariusza lub podmioty trzecie lub sposób ich ustalania, o ile jest to podyktowane specyfiką koncesji;
- 7) warunki udziału oraz opis sposobu dokonywania oceny spełniania warunków udziału w postępowaniu;

- 8) informację o dokumentach składanych przez zainteresowany podmiot, którego oferta zostanie uznana za najkorzystniejszą, w celu potwierdzenia spełniania warunków udziału;
- 9) informację na temat wadium, o ile obowiązek jego wniesienia był przewidziany w ogłoszeniu o koncesji;
- 10) kryteria oceny ofert i ich znaczenie;
- 11) warunki uznania oferty za niespełniającą wymagań koncesjodawcy, skutkujące niedopuszczeniem oferty do oceny i porównania;
- 12) okoliczności uzasadniające odwołanie postępowania;
- 13) pouczenie o prawie do wniesienia skargi na czynności podejmowane przez koncesjodawcę w trakcie postępowania.

Większość elementów Opisu warunków pokrywa się z elementami ogłoszenia o koncesji. W Opisie warunków powinien jednak znaleźć się już dokładny opis przedmiotu koncesji (cechy techniczne, jakościowe, normy, aprobaty, specyfikacje techniczne itp.), a nie tylko jego ogólne określenie, a także termin związania ofertą (termin, w trakcie którego złożone oświadczenia woli wiążą oferenta), określenie opłat za korzystanie z przedmiotu koncesji przez koncesjonariusza lub osoby trzecie albo sposób ich ustalenia oraz pouczenie o prawie do wniesienia skargi na czynności podejmowane przez koncesjodawcę w toku postępowania.

Ponadto, Opis warunków może określać warunki wpłaty i wypłaty wadium, chociaż Ustawa o koncesji o tym nie stanowi. W tym kontekście można posiłkować się przepisami zawartymi w Ustawie Pzp.

Trzeba również pamiętać, że Opis warunków koncesji powinien zgodnie z ustawą ptz obejmować następujące elementy:

- liczbę i rodzaj środków transportu, niezbędnych do realizacji usług wraz z odpowiednim personelem oraz zapleczem technicznym, zabezpieczającym ich obsługę (w tym m.in. dysponowanie personelem, posiadającym odpowiednie kwalifikacje, odpowiednią bazą transportową umożliwiającą postój pojazdów, naprawę czy utrzymanie taboru w odpowiedniej czystości), które przedsiębiorca posiada w chwili składania oferty lub w których posiadaniu będzie najpóźniej w chwili rozpoczęcia świadczenia usług,
- rozwiązania techniczne zastosowane w środkach transportu służące zwłaszcza zapewnieniu ochrony środowiska (w szczególności spełnianie przewidywanych norm w zakresie ochrony środowiska) oraz dogodnej obsługi pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej (np. pojazdy niskopodłogowe, przewidujące dogodne rozwiązania w zakresie wsiadania do środka transportu i wysiadania z niego),
- standard wyposażenia środków transportu.

Do zaproszenia należy dołączyć projekt umowy.

## **V. ZŁOŻENIE OFERT**

Ofertę składa się pod rygorem nieważności w formie pisemnej albo, za zgodą Koncesjodawcy, w postaci elektronicznej, opatrzoną bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu.

Treść oferty powinna odpowiadać treści opisu warunków i winna być złożona w terminie wyznaczonym w opisie warunków.

Koncesjodawca wyznacza termin składania ofert, z uwzględnieniem czasu niezbędnego do przygotowania i złożenia oferty.

W tym czasie Koncesjodawca może żądać od oferentów złożenia wyjaśnień, sprecyzowania lub dopracowania złożonych ofert.

Wyjaśnienie, sprecyzowanie, dopracowanie lub dodatkowe informacje nie mogą prowadzić do zmiany oferty lub warunków zawartych w opisie warunków koncesji, która mogłaby prowadzić do naruszenia zasad uczciwej konkurencji lub mogłaby mieć charakter dyskryminacyjny

## **VI. BADANIE OFERT I WYBÓR OFERTY NAJKORZYSTNIEJSZEJ**

Koncesjodawca wybiera ofertę najkorzystniejszą spośród ofert spełniających wymagania określone w opisie warunków koncesji, na podstawie kryteriów oceny ofert określonych w tym opisie.

Koncesjodawca może prowadzić postępowanie także w przypadku, gdy wpłynęła tylko jedna oferta.

Kryteriami, na podstawie których koncesjodawca wybiera ofertę, mogą być w szczególności: czas trwania koncesji, wysokość współfinansowania przedmiotu koncesji ze środków oferenta, koszty użytkowania przedmiotu koncesji, wysokość opłaty za usługę świadczoną na rzecz osób trzecich korzystających z przedmiotu koncesji, jakość wykonania, wartość techniczna, właściwości estetyczne i funkcjonalne, aspekty środowiskowe, rentowność, termin wykonania przedmiotu koncesji.

Ostateczne ustalenie kryteriów oceny ofert wraz z przypisaniem im wagi możliwe będzie po przeprowadzonych negocjacjach i nastąpi w opisie warunków koncesji przekazywanym wraz z zaproszeniem do składania ofert.

Koncesjodawca informuje oferentów o wyborze oferty najkorzystniejszej podając uzasadnienie. Informacja o wyborze oferty najkorzystniejszej zawiera również powody niedopuszczenia ofert do oceny i porównania.

Ustawa o koncesji nie przewiduje ustawowego katalogu przesłanek uzasadniających niedopuszczenie ofert do oceny i porównania. Stąd możliwe jest wskazanie w szczególności poniższych okoliczności: brak złożenia oferty w terminie i miejscu wyznaczonym przez samorząd; niezgodność oferty z przepisami prawa; niezgodność oferty z treścią opisu warunków koncesji; złożenie oferty stanowi czyn nieuczciwej konkurencji w rozumieniu przepisów o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji; oferta jest rażąco niska; oferta została złożona przez podmiot niezaproponowany do składania ofert; oferta jest nieważna na podstawie odrębnych przepisów (np. wada oświadczenia woli – art. 82-87 Kodeksu cywilnego).

## **VII. PRZEDŁOŻENIE DOKUMENTÓW POTWIERDZAJĄCYCH SPEŁNIENIE WARUNKÓW**

Oferent, którego oferta została uznana za najkorzystniejszą, jest obowiązany w terminie wskazanym przez koncesjodawcę złożyć wskazane w opisie warunków koncesji dokumenty potwierdzające spełnianie warunków udziału w postępowaniu.

Jeżeli z jakiegokolwiek uzasadnionej przyczyny oferent, którego oferta została uznana za najkorzystniejszą, nie może przedstawić dokumentów wymaganych przez koncesjodawcę, może udowodnić swą sytuację ekonomiczną i finansową za pomocą każdego innego dokumentu, który koncesjodawca uzna za odpowiedni.

## **VIII. ZAWARCIE UMOWY**

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).

Jeżeli oferent, którego oferta została uznana za najkorzystniejszą, uchyla się od zawarcia umowy, w szczególności przez niezłożenie wymaganych dokumentów potwierdzających spełnianie warunków udziału w postępowaniu, koncesjodawca może zawrzeć umowę z oferentem, który złożył najkorzystniejszą ofertę spośród pozostałych ofert spełniających wymagania określone w opisie warunków koncesji.

Umowa koncesji wymaga formy pisemnej pod rygorem nieważności.

Poza wymaganiami w zakresie umowy wynikającymi z ustawy ptz, a które zostały wskazane w art. 25 ust. 3 ustawy

o publicznym transporcie zbiorowym, ustawa o koncesji mówi o dodatkowych elementach, które powinna taka umowa zawierać, a mianowicie:

- 1) określenie przedmiotu koncesji,
- 2) termin wykonania przedmiotu koncesji,
- 3) okres obowiązywania umowy koncesji,
- 4) sposób wynagrodzenia koncesjonariusza,
- 5) określenie płatności koncesjodawcy na rzecz koncesjonariusza,
- 6) wskazanie i podział ryzyka między koncesjodawcę a koncesjonariusza związanego z wykonywaniem przedmiotu koncesji,
- 7) normy jakościowe, wymagania i standardy stosowane przy wykonywaniu przedmiotu koncesji,
- 8) uprawnienia koncesjodawcy w zakresie kontroli wykonywania koncesji przez koncesjonariusza,
- 9) warunki przedłużenia lub skrócenia okresu obowiązywania umowy koncesji,
- 10) warunki i sposób rozwiązania umowy koncesji,
- 11) warunki i zakres odpowiedzialności stron z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy koncesji,
- 12) warunki i zakres ubezpieczeń wykonywania przedmiotu koncesji,
- 13) wykaz dokumentów, jakie strony umowy koncesji są obowiązane uzyskać lub dostarczyć w celu realizacji umowy wraz z podaniem terminów, w jakich powinno to nastąpić,
- 14) tryb i warunki rozwiązywania sporów związanych z realizacją umowy koncesji.

W umowie koncesji, jeżeli wynika to z przedmiotu koncesji, mogą być zawarte, w szczególności, postanowienia dotyczące:

- 1) warunków i sposobu udostępnienia koncesjonariuszowi składników majątkowych niezbędnych do wykonania przedmiotu koncesji,
- 2) opłat lub sposobu ustalania ich wysokości, pobieranych przez koncesjonariusza od osób trzecich z tytułu korzystania z przedmiotu koncesji,
- 3) warunków dopuszczalności podwykonawstwa.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć:

- 1) linii komunikacyjnej albo
- 2) linii komunikacyjnych albo
- 3) sieci komunikacyjnej.

Umowa zgodnie z art. 25 ust.2 ustawy ptz, jest zawierana na czas oznaczony, nie dłuższy niż:

- 1) 10 lat – w transporcie drogowym;
- 2) 15 lat – w transporcie kolejowym, z zastrzeżeniem art. 22 ust. 7;
- 3) 15 lat – w transporcie innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej.

## **IX. SPORZADZENIE PROTOKOŁU Z POSTĘPOWANIA**

Koncesjodawca sporządza protokół z postępowania zawierający w szczególności:

- 1) określenie daty wszczęcia postępowania oraz miejsca, w którym opublikowano ogłoszenie o koncesji,
- 2) określenie przedmiotu koncesji,
- 3) wskazanie kandydatów, z którymi koncesjodawca prowadził negocjacje, oraz przyczyn niezaproszenia do negocjacji innych kandydatów,

- 4) streszczenie oceny i porównania ofert,
- 5) informację o ofercie najkorzystniejszej oraz informację dotyczącą oceny kolejnych złożonych ofert, poczynając od oferty ocenionej najwyżej,
- 6) okoliczności uzasadniające niedopuszczenie do oceny i porównania oferty,
- 7) okoliczności uzasadniające odwołanie postępowania

Protokół, jest jawny.

#### **Konkluzja:**

Ustawa o koncesji przewiduje daleko idącą elastyczność w prowadzeniu postępowania, która przejawia się przede wszystkim w możliwości negocjowania wszystkich warunków koncesji, a nawet zmiany warunków brzegowych określonych pierwotnie, jeśli zmiana ta jest efektem prowadzonych negocjacji (art. 14 ust. 4 Ustawy o koncesji).

Wybór operatora w tym trybie jest równoznaczne z zachowaniem zasady równości, niedyskryminowania uczestników postępowania, przejrzystości postępowania i uczciwej konkurencji. Tryb ten daje również możliwość negocjacji co ułatwia wybór najlepszego operatora spełniającego wszystkie wymagania organizatora. Procedura jest elastyczna i obciążona mniejszym ryzykiem pomyłek niż np. w zamówieniach publicznych gdzie pomyłki niejednokrotnie skutkują poważnymi konsekwencjami łącznie z rozpoczęciem procedury przetargowej od początku.

Zaletą trybu koncesji jest również przeniesienie ryzyka ekonomicznego przy realizacji umowy z organizatora na operatora, które to ryzyko należy rozumieć jako niepewność operatora czy pożytki związane ze świadczeniem usługi zapewnią mu rentowność.

W trybie koncesji operatorowi nie przysługuje rekompensata ani rozsądny zysk. Przyznanie operatorowi rozsądnego zysku skutkowałoby bowiem utratą przez umowę charakteru koncesji na rzecz zamówień publicznych ponieważ prowadzona przez operatora działalność polega na osiągnięciu zysku w wyniku pobierania pożytków z działalności i ponoszeniu ryzyka ekonomicznego świadczonych usług.

Tryb koncesyjny jest wprawdzie długotrwałym procesem ale nie dłuższym niż procedura zamówień publicznych, która jest stosowana powszechnie, szczególnie jeśli zostanie dobrze przygotowany i sprawnie przeprowadzony.

#### **TRYB UMOWY ZAWARTEJ BEZPOŚREDNIO**

W art. 22 ustawy wprowadzono możliwość bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Organizator publicznego transportu zbiorowego może skorzystać z prawa do bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem. Po jej zawarciu będzie on świadczył usługi transportowe na podległym organizatorowi terenie. Pominięcie procedur dotyczących udzielania zamówień publicznych lub koncesji to tryb wyjątkowy i wymaga spełnienia przesłanek określonych w przepisach ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

**Zgodnie z przepisami ustawy ptz** organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku gdy:

- 1) średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300.000 kilometrów rocznie albo
- 2) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo
- 3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo

4) wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio 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 powyżej.

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, który szczegółowo został omówiony powyżej ale o charakterystyczną cechą 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.

Przepisy UPTZ w odniesieniu do bezpośredniego zawarcia umowy odsyłają do rozporządzenia 1370/2007. Artykuł 22 ust. 6 UPTZ wprost stanowi, że „w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, stosuje się art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007”. W artykule 5 ust. 2 rozporządzenia 1370/2007 uregulowano zasady bezpośredniego udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych z podmiotem wewnętrznym.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym w żadnym czasie nie definiuje, czym jest „podmiot wewnętrzny”. W celu uznania, że operator, z którym właściwy organ chce zawrzeć umowę, jest podmiotem wewnętrznym, konieczne jest spełnienie przesłanki określonej w definicji podmiotu wewnętrznego zawartej w rozporządzeniu 1370/2007. W myśl art. 2 (j) rozporządzenia 1370/2007, „podmiot wewnętrzny oznacza odrębną prawnie jednostkę podlegającą kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami”.

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.

Ustawa ptz wprost stanowi, że do umowy zawieranej bezpośrednio nie stosuje się ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r.

– Prawo zamówień publicznych, z wyłączeniem art. 35, oraz ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi.

Nie mniej jednak dokonując wyboru operatora w oparciu o tryb umowy bezpośredniej należy również kierować się dobrem nie tylko organizatora ale przede wszystkim pasażerów stąd też wybór powinien być najlepszy i spełniający wszystkie niezbędne parametry także techniczne.

Ustawa nie wskazuje obowiązku przygotowania przez organizatora dodatkowej dokumentacji jednak dobrą praktyką jest określenie szczegółowo wymagań jakie powinien spełniać potencjalny operator, skierowanie oferty do kilku potencjalnych operatorów i dokonanie najlepszego wyboru, zawiadamiając o tym operatora (wskazuje na to art. 25 ust. 1 ustawy ptz), a zgodnie z ustawą ptz do trybu zawarcia umowy w sposób bezpośredni stosuje się ten przepis i pozostałe odnoszące się do umowy.

Czynności, które należy wykonać w przypadku zawarcia umowy bezpośrednio w trybie art. 22 ustawy ptz:

1. Ogłoszenie,
2. Zawarcie umowy

## I. OGŁOSZENIE

Organizator publikuje ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w tym trybie w terminie nie krótszym niż:

- 1) jeden rok,
- 2) sześć miesięcy – w przypadku gdy umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma dotyczyć świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 50.000 kilometrów rocznie.

Organizator zamieszcza ogłoszenie w Biuletynie Informacji Publicznej, a następnie w miejscu powszechnie dostępnym w swojej siedzibie oraz na swojej stronie internetowej.

Ogłoszenie, zawiera w szczególności:

- 1) nazwę i adres właściwego organizatora,
- 2) określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia,
- 3) określenie rodzaju transportu oraz linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy,
- 4) przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie bezpośredniego zawarcia umowy.

## II. ZAWARCIE UMOWY

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.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierana w przypadku gdy wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio 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 ustawie ptz może być zawarta na okres 12 miesięcy i w uzasadnionych przypadkach może ulec przedłużeniu, z tym że łączny okres obowiązywania przedłużonej umowy nie może przekroczyć 2 lat.



W innych wypadkach stosuje się zapisy ustawy, które stanowią, że umowa, jest zawierana na czas oznaczony, nie dłuższy niż:

- 1) 10 lat – w transporcie drogowym;
- 2) 15 lat – w transporcie kolejowym, z zastrzeżeniem art. 22 ust. 7;
- 3) 15 lat – w transporcie innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej.

Ustawa ptz stanowi również o tym co powinna zawierać umowa zawarta z operatorem, o czym zostało wspomniane powyżej przy omawianiu pozostałych trybów wyboru operatora (art. 25 ust. 3 ustawy ptz).

**Konkluzja:** Stosowanie trybów wyjątkowych, a takim jest bezpośrednio udzielenie zamówienia, wymaga od organizatora ostrożności, aby organ nadzoru nie miał wątpliwości co do tego, że wybrany tryb był dopuszczalny w świetle przepisów prawa.

Z drugiej strony pozwala na skrócenie procedur udzielania zamówień.

Jest to szczególnie dobra forma wyboru operatora w odniesieniu do udzielania zamówienia podmiotowi wewnętrznemu, np. przez gminy lub powiaty.

Przy wykorzystaniu umowy można zobowiązać operatora do wykonywania usług o określonej jakości i na określonym obszarze, w zamian za co będzie przysługiwała mu rekompensata (z wyjątkiem umowy zawartej bezpośrednio w formie koncesji). Takie rozwiązanie pozwoli ograniczyć ewentualne dotacje przyznawane dla spółek należących w 100 proc. do jednostek samorządu terytorialnego i wykonujących usługi publiczne, ale bez konkretnej umowy określającej ich prawa i obowiązki oraz wynagrodzenie, jakie za świadczenie tych usług im przysługuje.

## **REKOMENDACJE**

W celu określenia najbardziej pożądanego trybu wyboru operatora poniżej przedstawiono w sposób syntetyczny wady i zalety możliwych do zastosowania trybów w powiecie Radomskim.

### **Bezpośrednie zawarcie umowy**

Zgodnie z art. 22 UPTZ organizator może zawrzeć bezpośrednio umowę z operatorem w następującym przypadku:

1. gdy średnia roczna wartość umowy nie przekracza 1 000 000 euro, lub świadczenie nie przekracza usług w wymiarze 300 000 kilometrów rocznie;

W przypadku umowy z małymi i średnimi operatorami dysponującymi mniej niż 23 środkami transportu, podane wartości mogą być podwojone (2 000 000 euro lub 600 000 km);

W przypadku powiatu w Radomiu ilość hipotetycznie realizowanych przewozów na trzech zaproponowanych liniach o charakterze użyteczności publicznej nie przekroczy minimalnego wymaganego poziomu 300.000 km rocznie

### ***Zalety:***

- ✓ Szybkość i łatwość wyłonienia operatora
- ✓ Mało skomplikowany proces
- ✓ Bezpośredni wpływ na wybór operatora

### ***Wady***

- ✓ Brak porównania konkurencyjnych ofert
- ✓ Mała liczba wozokilometrów realizowana w ramach tej procedury

### **Podmiot wewnętrzny (w mniejszym zakresie)**

#### **Zalety**

- ✓ Możliwość realizacji długofalowej polityki transportowej powiatu
- ✓ Większy wpływ na zmiany oferty przewozowej
- ✓ Większa jakość usługi przewozowej
- ✓ Stabilność funkcjonowania operatora
- ✓ Większe możliwości inwestycyjne operatora

#### **Wady**

- ✓ Większe ryzyko finansowe
- ✓ Dodatkowe środki finansowe potrzebne na dopłaty do rekompensaty pokrywającej różnicę między kosztami a przychodami plus „rozsądny zysk”
  - Możliwość działalności operacyjnej na terenie jedynie powiatu
  - Brak możliwości startowania w przetargach na wybór operatora w innych jednostkach samorządu terytorialnego

### **Koncesja**

#### **Zalety**

- ✓ Ryzyko operacyjne i finansowe w całości przechodzi na operatora
- ✓ Możliwość negocjowania wszystkich warunków koncesji
- ✓ Przejrzystość procedury
- ✓ Możliwość wyboru najbardziej konkurencyjnej oferty
- ✓ Mniejsze zaangażowanie operacyjne w bieżący nadzór i zarządzanie transportem publicznym starostwa

#### **Wady**

- ✓ Ryzyko nie wybrania operatora
- ✓ Mniejszy wpływ na kształtowanie oferty przewozowej na terenie powiatu
- ✓ Mniejsza jakość świadczonych usług przewozowych
- ✓ Ryzyko rezygnacji operatora w trakcie realizacji umowy

Każde z powyżej omawianych ścieżek wyboru operatora przez Powiat Radomski jest dopuszczalne ale powinny przeważać te elementy które są najważniejsze w realizowanej polityce władz powiatowych. **Natomiast biorąc pod uwagę dostępność, ryzyko ekonomiczne, skomplikowanie procedur oraz wielkość potrzebnych nakładów finansowych Starostwa wydaje się, że wybór operatora w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi lub bezpośrednio zawarcie umowy za czym przemawia fakt mieszczącego się w minimalnym progu 300 000 km przewozów rocznie na planowanych liniach o charakterze użyteczności publicznej jest najbardziej optymalnym rozwiązaniem.**

## 5. Powiatowa sieć komunikacyjna na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Na podstawie obecnej sieci połączeń komunikacyjnych można określić różne możliwe warianty sieci transportu autobusowego do objęcia użytecznością publiczną. Podstawowymi kryteriami, którymi należy kierować się przy określaniu tej sieci są:

- Wielkość obecnych potoków pasażerskich
- Zapewnienie połączeń na poziomie powiatowym tj. między siedzibą powiatu i siedzibami gmin (tam gdzie te połączenia istnieją)
- Dodatkowo: zapewnienie wzajemnych połączeń pomiędzy poszczególnymi miejscowościami powiatu (tam gdzie te połączenia istnieją)

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

**Uwzględniając aktualną i przewidywaną sieć komunikacyjną wskazuje się na Skaryszew, Miasto 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 oraz Zakrzew 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. Obligatoryjnym warunkiem dalszego funkcjonowania takiej linii w nowym układzie będzie konieczność dalszego jej współfinansowania przez zainteresowaną jednostkę.

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

**Tabela 5. Linie o charakterze użyteczności publicznej na terenie powiatu radomskiego**

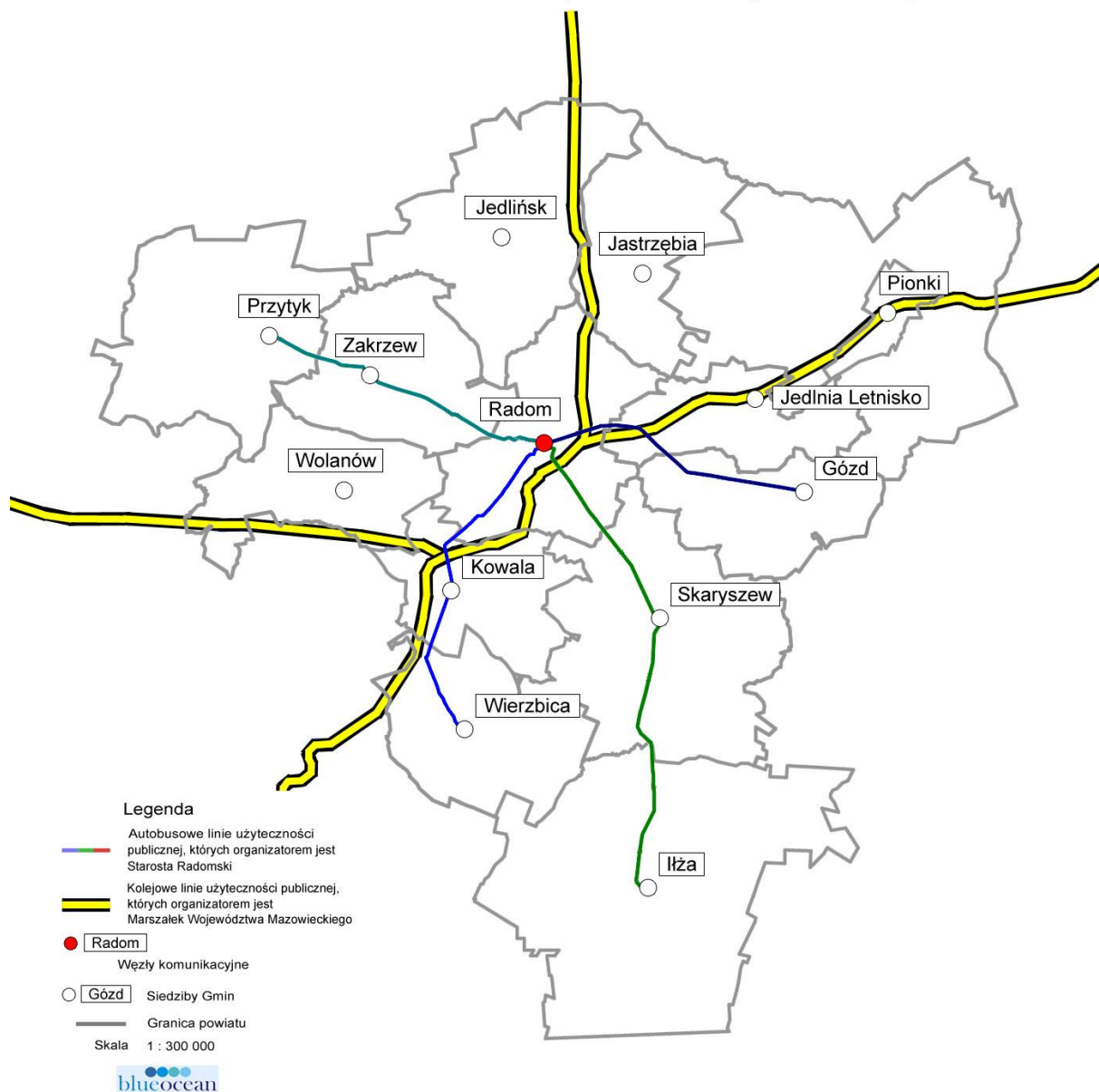
L.p.	Od	Do	Przez
1	Wierzbica	Radom	Kowala
2	Iłża	Radom	Skaryszew
3	Przytyk	Radom	Zakrzew
4	Gózd	Radom	Niemianowice, Klwatka Królewska, Kiedrzyn, Lasowice, Rajec Szlachecki

**Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Radomiu**

Poniższa mapa jako część graficzna niniejszego planu przedstawia całościową sieć połączeń o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu Radomskiego.

Mapa 32. Sieć o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu Radomskiego (część graficzna Planu Transportowego).

## Linie o charakterze użyteczności publicznej



## 6. Wielkość popytu na liniach o charakterze użyteczności publicznej

Jak wspomniano w rozdziale nr 5 jednym z podstawowych kryteriów wyznaczania sieci linii o charakterze użyteczności publicznej jest wielkość obecnych potoków pasażerskich tj. wielkość popytu w roku bazowym.

Jednocześnie mając na uwadze pozostałe kryteria, w tym zapewnienie połączeń na poziomie powiatowym, które dzisiaj w znacznym stopniu realizowane są na podstawie porozumień pomiędzy MZDiK w Radomiu, a poszczególnymi gminami (Gózd, Jastrzębia, Jedlnia-Letnisko, Kowala, Skaryszew, Zakrzew) proponowana sieć połączeń o charakterze użyteczności publicznej stanowi zatem uzupełnienie bazowej oferty przewozowej na obszarze powiatu radomskiego.

W celu weryfikacji zaproponowanej sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej w dniach 3 lipca (piątek), 6 lipca (poniedziałek oraz 7 lipca (wtorek) wykonawca przeprowadził badania napełnień pojazdów (prezentowane wyniki stanowił uśredniony wynik z trzech dni pomiarowych) oraz dodatkowo zbadał motywację podróży pasażerów w ramach poszczególnych przejazdów i zweryfikował punktualność wykonywanych przewozów w ramach uruchamianych obecnie połączeń na każdej z proponowanych linii do objęcia użytecznością publiczną.

Tabela 6. Średni poziom napełnienia w okresie pomiarowym

L.p.	Od	Do	Przez	średni % napełnienia
1	Wierzbica	Radom	Kowala	29,58%
2	Iłża	Radom	Skaryszew	31,14%
3	Przytyk	Radom	Zakrzew	37,32%
4	Gózd	Radom	Niemianowice, Klwatka Królewska, Kiedrzyn, Lasowice, Rajec Szlachecki	41,77%

Powyższa tabela wskazuje, że największy popyt na przewozy istnieje aktualnie na proponowanej linii Gózd- Radom, gdzie średni poziom napełnienia w okresie pomiarowym wyniósł 41,77 proc. Nieznacznie gorszy wynik odnotowano na trasie Przytyk-Radom, gdzie ten sam wskaźnik osiąga 37,32 proc. Gorsze wyniki odnotowano w relacjach Wierzbica-Radom oraz Iłża-Radom, gdzie zanotowano odpowiednio 29,58 proc. oraz 31,14 proc.

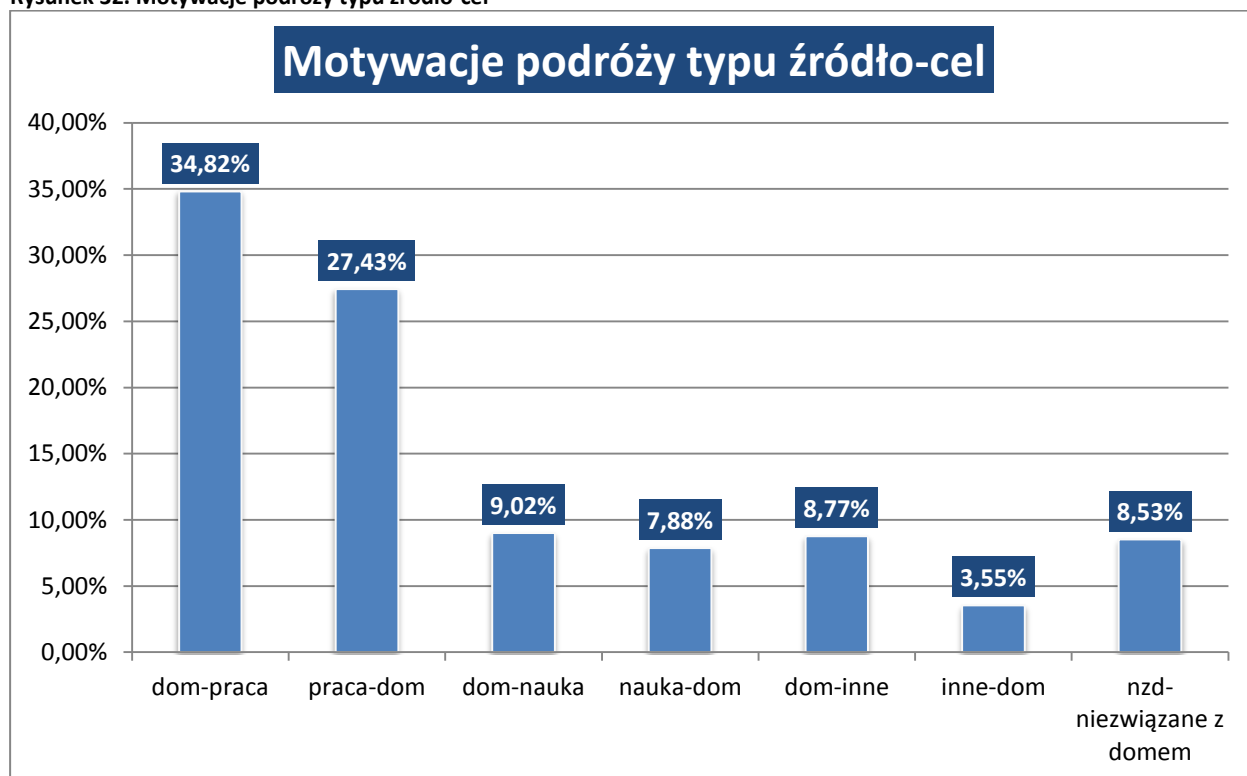
Podczas badań napełnień, które prowadzone były metodą wewnątrzpojazdową, ankieterzy pytali pasażerów o motywację podróży według poniższego wzoru:

**Jakie jest Pana/Pani źródło i cel podróży w ramach wskazanej w pkt. 1.1. trasy przejazdu?**

- a)** dom-praca, **b)** praca-dom **c)** dom-nauka **d)** nauka-dom **e)** dom-inne  
**f)** inne-dom **g)** nzd – niezwiązane z domem

Poniżej prezentujemy wyniki dla poniższego zapytania:

Rysunek 32. Motywacje podróży typu źródło-cel

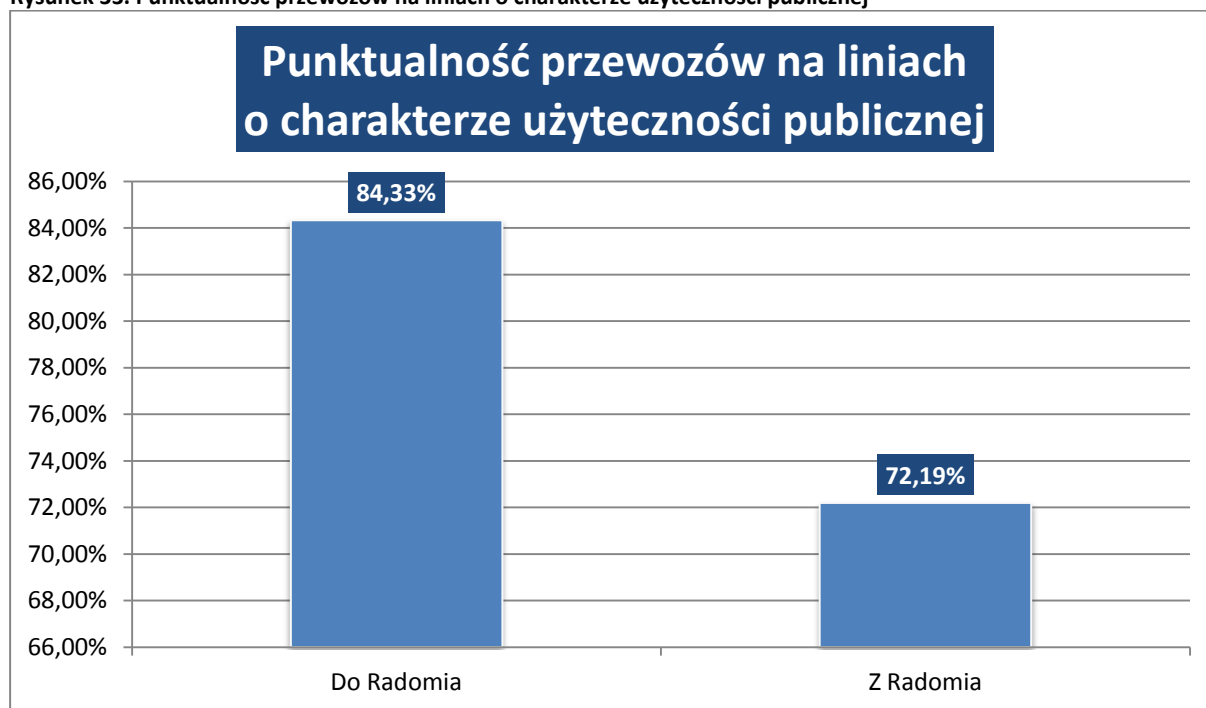


Dominującym wskazaniem były motywacje podróży związane przemieszczaniem się z domu do pracy, bądź z pracy do domu, które łącznie stanowią ponad 60 proc. wszystkich wskazań. Należy zwrócić szczególną uwagę na fakt, że badania prowadzone były w okresie wakacyjnym, co w pierwszej kolejności rzutuje na spadek popytu na każdej z analizowanych linii, a co za tym idzie na motywacje podróży w relacji dom-nauka oraz nauka-dom, które zebrały łącznie niespełna 17 proc. wszystkich odpowiedzi. Warto zwrócić uwagę, że niemal co dziesiąty respondent wskazywał odpowiedź „nzd”, co jest bardzo pozytywnym sygnałem dla władz powiatu. Odnotowany wynik wskazuje na skuteczną realizację idei zrównoważonego transportu wśród mieszkańców powiatu. Wskazywać to może na rosnący trend w wyborze publicznego transportu zbiorowego, jako alternatywy dla transportu indywidualnego.

Ostatnim elementem składowym prowadzonych badań była inwentaryzacja stopnia punktualności przewozów realizowanych na czterech analizowanych liniach. Wykonywane kursy rozróżniono ze względu na kierunek jazdy – z oraz do Radomia.

Na potrzeby tego opracowania i wskazanej analizy autorzy uznali przejazd punktualny, jako taki, podczas którego odjazd z miejsca postoju nastąpił maksymalnie na trzy minuty przed planowanym odjazdem bądź też trzy minuty po nim.

Rysunek 33. Punktualność przewozów na liniach o charakterze użyteczności publicznej



Jak wynika z powyższego wykresu wyraźnie wyższy wskaźnik punktualności odnotowuje się w przypadku kursów realizowanych do Radomia. Współczynnik ten osiąga poziom 84,33 proc. Kursy w odwrotnym kierunku realizowane są z punktualnością gorszą o ponad 12 pkt. procentowych tj. 72,19 proc.

Z przeprowadzonych badań wynika, że wytyczona sieć czterech linii o charakterze użyteczności publicznej dobrze uzupełnia siatkę powiatowych przewozów pasażerskich. Dodatkowo wynika z nich, że pomimo okresu wakacyjnego, kiedy to prowadzone były badania, mieszkańcy powiatu starają korzystać się z publicznego transportu zbiorowego. Wskazują na to zarówno same wyniki badań napełnień, gdzie średni poziom napełnienia na wszystkich liniach ogółem wyniósł 34,95 proc., ale również analizy motywacji podróży ankietowanych równoległe respondentów. Wysoki wskaźnik odpowiedzi dla podróży niezwiązanych z motywacją „niezwiązane z domem” wskazuje, że mieszkańcy powiatu radomskiego są w stanie w obecnym układzie przewozowo-drogowym traktować transport zbiorowy, jako alternatywę dla transportu indywidualnego. Tym co należy poprawić i wyegzekwować od operatora/operatorów na wskazanych liniach jest znacznie wyższy wskaźnik punktualności, szczególnie dla kursów realizowanych z Radomia. Z wszelkich materiałów studialnych jasno wynika, że jednym z najważniejszych postulatów przewozowych wśród mieszkańców korzystających z powiatowych drogowych przewozów pasażerskich jest postulat punktualności.

## 7. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych na liniach o charakterze użyteczności publicznej

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 wskazaną kategorię, 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 sobót w skali roku: 52
- Określono następującą liczbę dni wolnych od pracy w skali roku: 61
- Dni nauki szkolnej potraktowano jako dni robocze

Ponadto założono, że w wariantcie planowanym roczny przebieg, liczba kursów oraz liczba środków transportu odpowiadać będzie 80 proc. obecnego zapotrzebowania na przewozy pasażerskie mieszkańców powiatu radomskiego.

Wyniki inwentaryzacji zezwoleń na liniach, które wskazano, jako linie o charakterze użyteczności publicznej przedstawiono w tabelach 4-7 (indywidualnie dla każdej linii). Tabela nr 8 zawiera porównanie zbiorcze każdej z czterech linii.

Tabela 7. Linia Wierzbica-Radom

	stan planowany
liczba kursów w dni robocze	36
liczba kursów w dni wolne od pracy	12
Liczba kursów w soboty	16
liczba środków transportu w dni robocze	4
liczba środków transportu w pozostałe dni	3
liczba środków transportu w soboty	3
Przybliżony roczny przebieg (dni robocze)	205 934,4
Przybliżony roczny przebieg (dni wolne od pracy)	16 616,4
Przybliżony roczny przebieg (soboty)	18 886,4



Tabela 8. Linia Iłża-Radom

	stan planowany
liczba kursów w dni robocze	22
liczba kursów w dni wolne od pracy	8
Liczba kursów w soboty	14
liczba środków transportu w dni robocze	3
liczba środków transportu w pozostałe dni	2
liczba środków transportu w soboty	2
Przybliżony roczny przebieg (dni robocze)	185 724
Przybliżony roczny przebieg (dni wolne od pracy)	16 348
Przybliżony roczny przebieg (soboty)	24 388

Tabela 9. Linia Przytyk-Radom

	stan planowany
liczba kursów w dni robocze	30
liczba kursów w dni wolne od pracy	12
Liczba kursów w soboty	12
liczba środków transportu w dni robocze	4
liczba środków transportu w pozostałe dni	3
liczba środków transportu w soboty	3
Przybliżony roczny przebieg (dni robocze)	207 900
Przybliżony roczny przebieg (dni wolne od pracy)	20 130
Przybliżony roczny przebieg (soboty)	17 160

Tabela 10. Linia Gózd-Radom

	stan planowany
liczba kursów w dni robocze	24
liczba kursów w dni wolne od pracy	8
Liczba kursów w soboty	10
liczba środków transportu w dni robocze	3
liczba środków transportu w pozostałe dni	2
liczba środków transportu w soboty	2
Przybliżony roczny przebieg (dni robocze)	108 864
Przybliżony roczny przebieg (dni wolne od pracy)	8 784
Przybliżony roczny przebieg (soboty)	9 360

Tabela 11. Porównanie zbiorcze

	Wierzbica-Radom	Iłża-Radom	Przytyk-Radom	Gózd-Radom	łącznie
<b>liczba kursów w dni robocze</b>	36	22	30	24	112
<b>liczba kursów w dni wolne od pracy</b>	12	8	12	8	40
<b>Liczba kursów w soboty</b>	16	14	12	10	52
<b>Liczba kursów (ogółem)</b>	64	44	54	42	204
<b>liczba środków transportu w dni robocze</b>	4	3	4	3	14
<b>liczba środków transportu w pozostałe dni</b>	3	2	3	2	10
<b>liczba środków transportu w soboty</b>	3	2	3	2	10
<b>roczny przebieg (dni robocze)</b>	205 934,4	185 724	207 900	108 864	708 422,4
<b>roczny przebieg (dni wolne od pracy)</b>	16 616,4	16 348,0	20 130	8 784	61 878,4
<b>roczny przebieg (soboty)</b>	18 886,4	24 388	17 160	9 360	69 794,4
<b>Roczny przebieg (ogółem)</b>	241 437,2	226 460	245 190	127 008	840 095,2

Z przeprowadzonych analiz wynika, że największe zapotrzebowanie na przewozy można zaobserwować na liniach Przytyk-Radom oraz Wierzbica Radom. Linie te charakteryzują się największą liczbą realizowanych kursów, co ma bezpośrednie przełożenie na osiągnięte roczne przebiegi w ujęciu ogólnym. Linia Przytyk-Radom generuje obecnie przebieg na poziomie blisko 245 tys. km. Niewiele mniejszy można odnotować na linii Wierzbica-Radom, gdzie jest o niespełna 4 tys. km mniejszy.

Przy założeniu, że popyt na przewozy nie uległby w najbliższych latach zmianie, łączny przebieg na czterech wskazanych w planie transportowych liniach o charakterze użyteczności publicznej powinien oscylować ok. 840 tys. km w skali roku.

Przy obecnej łącznej liczbie kursów (204) oraz wskazanym powyżej łącznym przebiegu (840 095 tys. km) średnia długość kursu wyniosłaby 25,42 km. Do obsługi wszystkich czterech linii szacuje się, że potrzeby taborowe wyniosłyby ok. 34 pojazdów.

## 8. Podsumowanie

Nie jest wykluczone, iż mając na uwadze preferencje mieszkańców powiatu radomskiego, ich potrzeby przewozowe oraz rentowność linii komunikacyjnych w chwili rozpoczęcia organizowania przez powiat przewozów

o charakterze użyteczności publicznej przeprowadzona zostanie modyfikacja istniejącej sieci komunikacyjnej. Linie komunikacyjne zapewniające zaspakajanie powiatowych potrzeb transportowych nie muszą kończyć się w relacjach powiatowych, ale mogą wybiegać do sąsiednich powiatów. W takich przypadkach, zależnie od przyjętego modelu organizacyjnego, Powiat radomski może nie być jedynym organizatorem tych połączeń, może też nie być nim w ogóle, będzie jednak zabiegać o jak najlepszą integrację tych połączeń z pozostałą siecią powiatową. W tym celu wskazane byłoby zawarcie porozumień z sąsiednimi powiatami.