

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU GARWOLIŃSKIEGO

Projekt do konsultacji społecznych

Warszawa, 14.03.2016

Dokument opracowany przez zespół
ekspertów Blue Ocean Business Consulting
ds. transportu publicznego



SPIS TREŚCI

1. WSTĘP	4
1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY	4
1.2. METODOLOGIA TWORZENIA PLANU	7
1.3. SŁOWNIK POJĘĆ UŻYWANYCH W DOKUMENCIE	8
2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM	9
2.1. CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA POWIATU GARWOLIŃSKIEGO	9
2.2. CHARAKTERYSTYKA POSZCZEGÓLNYCH GMIN WCHODZĄCYCH W SKŁAD POWIATU GARWOLIŃSKIEGO	13
3. SYSTEM TRANSPORTOWY W POWIECIE GARWOLIŃSKIM	27
3.1. SIEĆ DROGOWA W POWIECIE	27
3.2. SIEĆ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ	32
3.2.1. STRUKTURA ZEZWOLEŃ WYDANYCH PRZEZ STAROSTĘ GARWOLIŃSKIEGO	33
3.2.2. TABOR WYKORZYSTYWANY W PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM	40
3.3. SIEĆ KOLEJOWA W POWIECIE	47
4. OCENA I PROGNOZA ZAPOTRZEBOWANIA NA POWIATOWE PRZEWOZY PASAŻERSKIE O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W PERSPEKTYWIE DO 2025 R.	50
4.1. OKREŚLENIE OBSZARÓW O NAJWIĘKSZYM POTENCJALNYM ZAPOTRZEBOWANIU NA PRZEWOZY	50
4.1. DOMINUJĄCE KIERUNKI PRZEMIESZCZANIA SIĘ MIESZKAŃCÓW POWIATU GARWOLIŃSKIEGO	55
4.2. POPYT NA POWIATOWE PRZEWOZY PASAŻERSKIE	58
4.3. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA	74
5. PREFERENCJE KOMUNIKACYJNE MIESZKAŃCÓW	77
5.1. ZAGADNIENIA OGÓLNE	77
5.2. ANALIZA BADAŃ ANKIETOWYCH	79
6. ZASADY ORGANIZACJI RUNKU PRZEWOZÓW	92
6.1. ORGANIZATOR PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	92
6.2. FUNKCJE ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	94
6.3. PRZEWIDYWANY TRYB WYBORU OPERATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	95
6.4. WYZNACZENIE SIECI POŁĄCZEŃ O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	96
6.5. WĘZŁY PRZESIADKOWE	102
7. FINANSOWANIE PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	104
7.1. FORMY FINANSOWANIA TRANSPORTU PUBLICZNEGO	104
7.2. WPŁYW TRYBU WYBORU OPERATORA NA FINANSOWANIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO	105
8. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH	108

9. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE GARWOLIŃSKIM.....	113
10. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W PERSPEKTYWIE DO 2025 ROKU..	121
11. ZAŁĄCZNIK NR I – LISTA SZKÓŁ I ZAKŁADÓW PRACY OBJĘTYCH BADANIAMi ANKIETOWYMI	125
12. ZAŁĄCZNIK NR II - CZĘŚĆ GRAFICZNA PLANU TRANSPORTOWEGO	131
SPIS MAP	132
SPIS RYSUNKÓW	132
SPIS TABEL.....	132
SPIS WYKRESÓW.....	133

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, związek powiatowo-gminny, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym¹ (zwana dalej Ustawą) powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art.8):

- a. planowanie rozwoju transportu,
- b. organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
- c. 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:

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;
- C. Związek międzygminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;

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

¹ Dz. U. Z 2011 r., nr 5, poz. 13 z późn. zm.

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;

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:

1. W pierwszej kolejności plan transportowy powinien opracować minister właściwy do spraw transportu.
2. Marszałek województwa opracowuje plan transportowy dla swojego obszaru uwzględniając ogłoszony plan transportowy ministra.
3. Opracowując plan transportowy dla powiatu (lub związku powiatów) uwzględnia się plan transportowy opracowany i ogłoszony przez marszałka.
4. 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 osiągany poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

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

1.2. METODOLOGIA TWORZENIA PLANU

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu garwolińskiego został opracowany zgodnie z zapisami art. 12 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Niniejsze rozporządzenie wskazuje, że plan transportowy składa się z części graficznej oraz tekstowej. Jednocześnie w ramach struktury dokumentu należy wyróżnić:

- **komponent diagnostyczny**, na który składa się analiza uwarunkowań demograficznych, społecznych i gospodarczych badanego obszaru, charakterystyka aktualnej oferty przewozowej oraz całego systemu transportowego, ocena i prognoza potrzeb przewozowych, uwzględniająca zachowania i preferencje komunikacyjne mieszkańców,
- **komponent planistyczny**, na który składa się określenie sieci komunikacyjnej, na której organizator zamierza uruchamiać przewozy pasażerskie, przewidywanego finansowania usług przewozowych, pożądanego standardu usług przewozowych, zasad organizacji rynku przewozów oraz wskazanie kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze wskazanego podmiotu

Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu, jego autorzy korzystali z materiałów źródłowych udostępnionych przez Starostwo Powiatowe w Garwolinie, Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, poszczególnych przewoźników działających na terenie powiatu garwolińskiego oraz literatury specjalistycznej poświęconej publicznemu transportowi zbiorowemu.

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: 1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej; 2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych; 3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych; 4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; 5. Zasady organizacji rynku przewozów; 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; 7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera; 8. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
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 garwolińskim w zakresie przewozów powiatowych jest Starosta Garwoliński.
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.

2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM

2.1. CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA POWIATU GARWOLIŃSKIEGO

Powiat garwoliński położony jest na pograniczu historycznego Mazowsza (Ziemia Czerska) obejmującego północą część regionu wraz z miastami Garwolin i Piława. Zachodnią granicę powiatu stanowi Wisła. Północna część regionu wchodzi w skład Równiny Garwolińskiej, wschodnia należy do Wysoczyzny Żelechowskiej, zachodnia do Dolin Środkowej Wisły. Sąsiaduje z pięcioma powiatami województwa mazowieckiego: siedleckim, mińskim, otwockim, grójeckim i kozienickim oraz z dwoma powiatami z województwa lubelskiego: ryckim i łukowskim. Powiat garwoliński posiada niską gęstość zaludnienia, wynoszącą 84,5 osoby na 1 km². W skład powiatu wchodzi:

Gminy miejskie

- Garwolin
- Łaskarzew

Gminy miejsko-wiejskie

- Piława
- Żelechów

Gminy wiejskie

- Borowie
- Garwolin
- Górzno
- Łaskarzew
- Maciejowice
- Miastków Kościelny
- Parysów
- Sobolew
- Trojanów
- Wilga

Poniższa mapa pokazuje powiat garwoliński w podziale na gminy.

Mapa 1. Powiat garwoliński



Źródło: Google.pl

Powiat garwoliński to dynamicznie rozwijające się tereny w województwie mazowieckim, o ogromnym potencjale gospodarczym, oferujący inwestorom krajowym jak i zagranicznym doskonałe warunki do rozwoju biznesu. Bliskość wielkiej aglomeracji jaką jest Warszawa to niewątpliwie atut. Garwolin- stolica powiatu, leży w odległości 60 km od Warszawy, 70 km od Siedlec i 100 km od Lublina.

Możliwości dla rozwoju przedsiębiorczości stwarza min. przecinająca powiat droga krajowa nr 17 o charakterze tranzytowym, prowadząca z Warszawy przez Lublin do przejścia w Hrebennem na granicy Polski z Ukrainą. W ciągu drogi krajowej nr 17 znajduje się obwodnica Garwolina. Jest ona jednym z etapów przebudowy drogi krajowej nr 17 do parametrów drogi ekspresowej.

Trasa obwodnicy przecina przebiegającą przez powiat drogę krajową nr 76 (Wilga- Garwolin- Stoczek Łukowski- Łuków). Dobrą dostępność komunikacyjną z powiatem zapewniają drogi wojewódzkie: nr 801 (Warszawa- Karczew- Wilga- Maciejowice- Dęblin- Puławy) tzw. „Nadwiślanka” oraz nr 805 i 807, a także linie kolejowe Warszawa- Lublin i Łuków- Skierniewice.

Z myślą o przyszłych inwestorach w granicach administracyjnych miasta Garwolin, powiat utworzył „Garwolińską Strefę Aktywności Gospodarczej”. Obszar ten przeznaczony jest pod realizację działalności produkcyjnej, usługowej oraz magazynowo- logistycznej. Na terenach GSAG działają już: Centrum Logistyczne „LECHPOL LOGISTICS PARK”, stacja paliw SHELL oraz restauracja sieci „McDonald`s”.

W poniższej tabeli przedstawiono podstawowe informacje statystyczne.

Tabela 2. Powierzchnia i ludność powiatu (stan na rok 2013)

Powierzchnia w km ²	% województwa	Ludność	% województwa	Gęstość zaludnienia na 1 km ²
1284,29	3,6%	108 562	2%	84,5

źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

W kolejnej tabeli przedstawiono długości dróg przebiegających przez teren powiatu.

**Tabela 3. Drogi powiatowe, wojewódzkie i krajowe o ulepszonej nawierzchni
na terenie powiatu garwolińskiego**

Drogi	Powiatowe	Wojewódzkie	Krajowe
Długość (km)	548,958	100,285	86,043

źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Powiat garwoliński ze względu na strukturę osadniczą jest powiatem miejsko-wiejskim. Gęstość zaludnienia wynosi 84,5 osoby na km². Natomiast w województwie mazowieckim gęstość zaludnienia wynosi 148,6 osób na km².

Tabela 4. Ludność w Powiecie Garwolińskim

Lata	powiat garwoliński		
	ogółem	w miastach	na wsi
2003	106272	28804	77468
2004	106442	29073	77369
2005	106310	29136	77174
2006	106265	29262	77003
2007	106423	29553	76870
2008	106745	29743	77002
2009	106927	29993	76934
2010	108446	30396	78050
2011	108528	30465	78063
2012	108592	30602	77990
2013	108562	30579	77983

źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Na podstawie tabeli można zaobserwować niewielki wzrost liczby ludności w powiecie. Warto zauważyć, że wzrost liczby ludności w miastach na przestrzeni 10 lat jest większy niż na wsiach.

Powiat garwoliński jest w niskim stopniu zurbanizowany, wskaźnik zurbanizowania wynosi 27,3%. Wskaźnik zurbanizowania to stosunek liczby ludności mieszkającej w mieście do liczby ludności mieszkającej na wsi. Niski wskaźnik zurbanizowania oznacza niewielką liczbę ludności mieszkającej w miastach do stosunkowo dużej liczby ludności mieszkającej na wsi. W porównaniu do powiatów sąsiadujących powiat garwoliński jest drugim najmniej zurbanizowanym powiatem. Województwo mazowieckie charakteryzuje się wskaźnikiem na poziomie 64,7%.

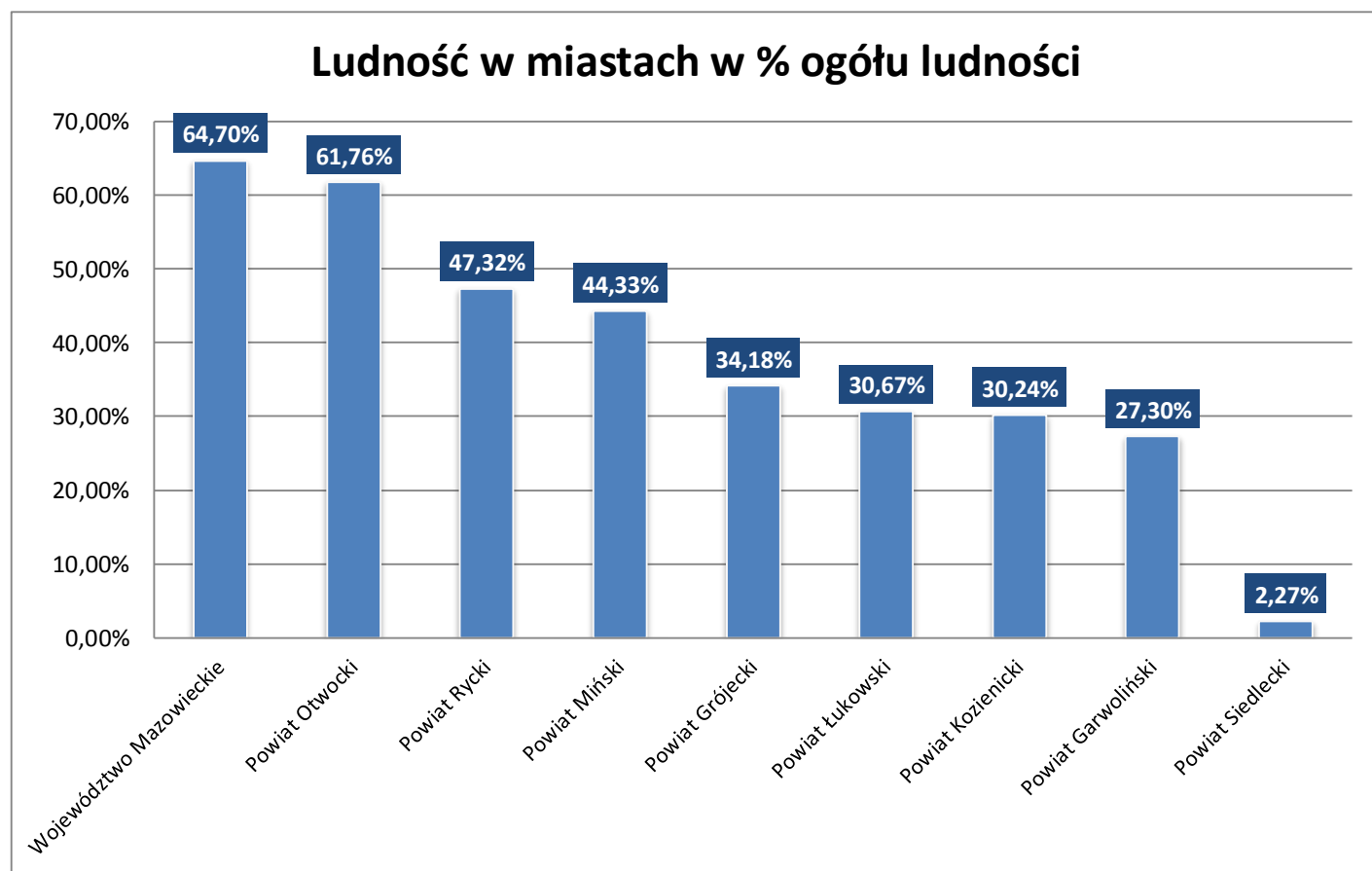
Tabela 5. Ludność w miastach w % ogółu ludności

Jednostka terytorialna	Ludność w miastach w % ogółu ludności
województwo mazowieckie	64,70%
powiat garwoliński	27,30%
powiat siedlecki	2,27%
powiat miński	44,33%
powiat otwocki	61,76%
powiat grójecki	34,18%
powiat kozienicki	30,24%
powiat rycki	47,32%
powiat łukowski	30,67%

źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Niski wskaźnik zurbanizowania określa charakter struktury osadniczej, jako rozproszony i jednocześnie nierównomierny. Determinuje ona określony typ popytu na usługi transportu zbiorowego, jako nisko-intensywny i niskoskoncentrowany.

Wykres 1. Ludność w miastach w % ogółu ludności



Analiza rynku przewozów transportu publicznego musi uwzględniać tendencje w zakresie liczby mieszkańców, jego struktury oraz naturalnego ruchu. Niewielki wzrost liczby mieszkańców w powiecie, ponad 2% przewaga liczby kobiet nad mężczyznami a także ujemne saldo migracji wewnętrznych dają podstawę do przekonania, że popyt na transport publiczny będzie utrzymywał się na stałym poziomie.

Tabela 6. Migracje w województwie mazowieckim i powiecie garwolińskim

Jednostka terytorialna	Zakres przedmiotowy	Liczba osób
województwo mazowieckie	Migracje wewnętrzne na pobyt stały - napływ	55 701
powiat garwoliński	migracje wewnętrzne na pobyt stały - napływ	409
województwo mazowieckie	migracje wewnętrzne na pobyt stały - odpływ	42 244
powiat garwoliński	migracje wewnętrzne na pobyt stały - odpływ	594

źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

2.2. CHARAKTERYSTYKA POSZCZEGÓLNYCH GMIN WCHODZĄCYCH W SKŁAD POWIATU GARWOLIŃSKIEGO

MIASTO GARWOLIN

Miasto Garwolin jest siedzibą władz powiatowych. Jest to gmina miejska, którą otacza gmina wiejska Garwolin. Od wschodu sąsiaduje z gminą Górzno.

Miasto zajmuje powierzchnię 22 km² i liczy 17 146 mieszkańców.

Tabela 7. Struktura ludności miasta Garwolin wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	17 146
Wiek przedprodukcyjny	3 654
Wiek produkcyjny	10 645
Wiek poprodukcyjny	2 847

źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Garwolin leży przy trasie Warszawa-Lublin, w odległości 60 km od stolicy. W bliskim sąsiedztwie tego miasta znajduje się szlak kolejowy Warszawa-Dęblin.

Do największych zakładów pracy, znajdujących się na terenie miasta, które generują popyt na transport na poziomie powiatu należy zaliczyć:

1. AVON OPERATIONS POLSKA Sp. z o.o.
2. "OCHNIK" Sp. z o.o.
3. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Garwolinie S.A.
4. Zespół Lecznictwa Szpitalnego

5. Erca Poland Sp. z o.o.
6. Custo Pol S.A.
7. Meliorant Tadeusz Zając i Spółka sp.k.
8. Amis Sp. z o.o.
9. Kazimierz Dziubak Huta Szkła
10. Zakład Masarski H i B Wiśniccy - Bogdan Wiśnicki
11. Krzysztof Kułakowski "PRETTY ONE"
12. REMBUD Kazimierz Jasiński
13. "SPOŁEM" Powszechna Spółdzielnia Spożywców w Garwolinie
14. Zespół Lecznictwa Ambulatoryjnego
15. Agencja Celna „OLMAX
16. P. H. U. PERFECT Agencja Celna- Danuta Fidryk
17. Bank Spółdzielczy w Garwolinie
18. Getin Noble Bank S.A.
19. Bank Pekao S.A.
20. Bank Zachodni WBK S.A.
21. Meritum Bank
22. PKO Bank Polski S.A.
23. Alior Bank S.A.
24. Bank BGŻ S.A.
25. Bank BPH S.A.
26. Santander Consumer Bank
27. Eurobank
28. Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o.
29. Hipermarket Biedronka (x3)
30. Sklep LIDL
31. Hipermarket TESCO
32. Hipermarket KAUF LAND



33. Sklep NETTO
34. Supermarket TOPAZ
35. Media Markt
36. Rossmann

Na terenie miasta znajdują się następujące instytucje użyteczności publicznej:

1. Starostwo Powiatowe
2. Urząd Miasta
3. Sąd Rejonowy
4. Urząd Skarbowy
5. Komenda Powiatowa Policji
6. Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej
7. Centrum Sportu i Kultury
8. Zakład Ubezpieczeń Społecznych
9. Urząd Pracy
10. Kasa Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego
11. Urząd Gminy Garwolin
12. Powiatowa Inspekcja Sanitarno-Weterynaryjna

Na terenie miasta znajdują się następujące szkoły ponadgimnazjalne:

1. Zespół Szkół im. Marszałka Józefa Piłsudskiego,
2. Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 1 im. Bohaterów Westerplatte,
3. Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 2 CKUiP im. Tadeusza Kościuszki,
4. Katolickie Liceum Ogólnokształcące i Gimnazjum Przymierza Rodzin.

Przez teren miasta przebiega:

- Droga krajowa nr 17 i 76

GMINA GARWOLIN

Gmina Garwolin to gmina wiejska położona w północno-zachodniej części powiatu garwolińskiego. Sąsiaduje z gminami: Borowie, Garwolin, Górzno, Łaskarzew, Osieck, Parysów, Pilawa, Sobienie-Jeziory, Wilga.

Gmina zajmuje powierzchnię 136 km² i liczy 12820 mieszkańców.

Tabela 8. Struktura ludności gminy Garwolin wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	12820
Wiek przedprodukcyjny	3062
Wiek produkcyjny	7919
Wiek poprodukcyjny	1839

źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Do największych zakładów pracy, znajdujących się na terenie gminy, które generują popyt na transport na poziomie powiatu należy zaliczyć:

1. OSM Garwolin w Woli Rębkowskiej
2. Lechpol Logistics Park Polska
3. Interdruk S.A.
4. PAKMAR Sp. z o.o.
5. Zeller Plastik Polska Sp. z o.o.
6. Nadleśnictwo Garwolin w Miętne
7. Zakład Masarski "TUR" Leonard Sierakiewicz i Paweł Sierakiewicz S.C.
8. "KOSBUD" Michał Kostrzewa
9. PROLECH R. i S. LESZEK Sp. J.
10. ALVENA Sp. z o.o.
11. Biuro Powiatowe Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa w Garwolinie ZS. w Miętne

Na terenie gminy znajdują się następujące szkoły ponadgimnazjalne:

1. Zespół Szkół Rolniczych CKU i CKP.

Siedzibą władz gminy jest miasto Garwolin. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Budy Uśniackie, Czystków, Ewelina, Górki, Izdebnik, Jagodne, Krystyna, Lucin Natalia, Miętne, Niecieplin, Nowy Puznów, Parcele Rębków, Rębków, Ruda Talubska, Sławiny, Stara

Huta, Stary Puznów, Stoczek, Sulbiny, Taluba-Feliksin, Unin Kolonia, Uśniaki, Wilkowyja, Władysławów, Wola Rębkowska, Wola Władysławowska, Zakęcie.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa nr 17,
- Droga krajowa nr 76,
- Linia kolejowa nr 7.

Stacja kolejowa pod nazwą Garwolin znajduje się w miejscowości Wola Rębkowska.

MIASTO ŁASKARZEW

Miasto Łaskarzew jest położone 15 km od Garwolina. Wokół Łaskarzewa rozciągają się tereny gminy Łaskarzew i gminy Sobolew.

Zajmuje 15,35 km² powierzchni i liczy 4 914 mieszkańców.

Tabela 9. Struktura ludności miasta Łaskarzew wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	4 914
Wiek przedprodukcyjny	945
Wiek produkcyjny	3 217
Wiek poprodukcyjny	752

źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Do największych zakładów pracy, znajdujących się na terenie miasta, które generują popyt na transport na poziomie powiatu należy zaliczyć:

2. Fabryka Opakowań Kosmetycznych "POLLENA" S.A.
3. Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowo-Produkcyjne "K.W.S.Żabczyńscy" Sp.j.
4. "Carinii" Zakład Produkcji Obuwia Grzegorz Urawski
5. Bambosz S.C. Art. Do produkcji obuwia Jarząbek M. Józwicki F.

Na terenie miasta znajdują się następujące szkoły ponadgimnazjalne:

1. Liceum Ogólnokształcące Nr 1,
2. Zespół Szkół Zawodowych Nr 2.

Przez teren miasta Łaskarzew przebiega linia kolejowa nr 7. Stacja kolejowa znajduje się w mieście Łaskarzew.

GMINA ŁASKARZEW

Gmina Łaskarzew jest położona w centralnej części powiatu garwolińskiego. W jej obrębie znajduje się miasto Łaskarzew. Sąsiaduje z gminami: Garwolin, Górzno, Łaskarzew, Maciejowice, Sobolew, Wilga.

Gmina Łaskarzew obejmuje obszar 87,53 km² i liczy 5 467 mieszkańców.

Tabela 10. Struktura ludności gminy Łaskarzew wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	5 467
Wiek przedprodukcyjny	1 199
Wiek produkcyjny	3 460
Wiek poprodukcyjny	808

źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Do największych zakładów pracy, znajdujących się na terenie gminy, które generują popyt na transport na poziomie powiatu należy zaliczyć:

1. Zakład Produkcji Obuwia "LUXBUT" S.C. JAN PAŁYSKA, PAWEŁ PAŁYSKA
2. Usługi Transportowe "JADWIGA" Jadwiga Chojnacka
3. "MIL-MAR" Mirosław Parzyszek
4. WIŚNIEWSKI & TOMASZEWSKI Sp. J.
5. Zakład Mięśny Stanisław Grzeszczak
6. Z.P.O. "KRIMEN" Hanna Paziewska
7. "LEMAR" Kamil Leszek
8. P.P.H.U. "PLASTOMA" Marianna Nowak
9. Zakład Produkcji Obuwia "ACORD"
10. Pracownia Zdobienia Opakowań Hubert Nowak
11. Młodzieżowy Ośrodek Wychowawczy w Woli Rowskiej

Siedzibą władz gminy jest miasto Łaskarzew. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Aleksandrów, Budel, Budy Krępskie, Celinów, Dąbrowa, Dąbrowa Kolonia, Grabina, Izdebno, Izdebno- Kolonia, Kacprówek, Krzywdą, Ksawerynów, Leokadia, Lewików, Lipniki, Melanów, Nowy Helenów, Stary Helenów, Nowy Pilczyn, Rowy, Sośninka, Stary Pilczyn, Uścieniec, Wanaty, Wola Łaskarzewska, Wola Rowska, Zygmunt.

Przez teren gminy przebiega:

1. Droga krajowa nr 17,
2. Linia kolejowa nr 7.

GMINA PILAWA

Pilawa to gmina miejsko-wiejska położona w północno-zachodniej części powiatu garwolińskiego. Sąsiaduje z gminami: Garwolin, Parysów, Kołbiel, Osieck, Siennica.

Gmina zajmuje 77,25 km² powierzchni i liczy 10 850 mieszkańców.

Tabela 11. Struktura ludności gminy Pilawa wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	10 850
Wiek przedprodukcyjny	2 349
Wiek produkcyjny	6 901
Wiek poprodukcyjny	1 600

źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Do największych zakładów pracy, znajdujących się na terenie gminy, które generują popyt na transport na poziomie powiatu należy zaliczyć:

1. Oddział Spółki AKZO NOBEL DECORATIVE PAINTS Sp. z o.o. z siedzibą w Pilawie,
2. Huta Szkła "CZECHY" S.A.,
3. Przedsiębiorstwo Poligraficzne RAGUS J.RAGUS M. RAGUS Sp. j.

Siedzibą władz gminy jest miasto Pilawa. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Gocław, Jaźwiny, Kalonka, Lipówki, Łucznicza, Niesadna, Niesadna- Przecinka, Puznówka, Trąbki, Wygoda, Żelazna.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa nr 17,
- Droga wojewódzka nr 805,
- Linia kolejowa nr 7

Stacja kolejowa znajduje się w Pilawie.

GMINA BOROWIE

Gmina Borowie to gmina wiejska położona w północno-wschodniej części powiatu garwolińskiego. Sąsiaduje z gminami: Garwolin, Górzno, Latowicz, Miastków Kościelny, Parysów, Stoczek Łukowski, Wodynie.

Gmina zajmuje 80,41 km² powierzchni i liczy 5 217 mieszkańców.

Tabela 12. Struktura ludności gminy Borowie wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	5 217
Wiek przedprodukcyjny	1 138
Wiek produkcyjny	3 117
Wiek poprodukcyjny	902

źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Do największych zakładów pracy, znajdujących się na terenie gminy, które generują popyt na transport na poziomie powiatu należy zaliczyć:

1. ARTON EFFECT LIGHTS Arkadiusz Baranek
2. Stowarzyszenie MONAR Ośrodek Leczenia, Terapii i Rehabilitacji Uzależnień w Głoskowie
3. Młodzieżowy Ośrodek Wychowawczy w Borowiu.

Siedzibą władz gminy jest miejscowość Borowie. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Borowie, Brzuskowola, Chromin, Dudka, Filipówka, Głosków, Gościewicz, Gózd, Iwowe, Jażwiny, Kamionka, Laliny, Łętów, Łopacianka, Nowa Brzuza, Stara Brzuza, Słup Pierwszy, Słup Drugi, Wilchta.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa nr 76,
- Droga wojewódzka nr 805,
- Linia kolejowa nr 12.

GMINA GÓRZNO

Gmina Górzno to gmina wiejska położona w centralnej części powiatu garwolińskiego. Sąsiaduje z gminami: Borowie, Garwolin, Garwolin, Łaskarzew, Miastków Kościelny, Sobolew, Żelechów.

Gmina zajmuje 90,84 km² powierzchni i liczy 6 317 mieszkańców.

Tabela 13. Struktura ludności gminy Górzno wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	6317
Wiek przedprodukcyjny	1408
Wiek produkcyjny	3927
Wiek poprodukcyjny	982

źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Do największych zakładów pracy, znajdujących się na terenie gminy, które generują popyt na transport na poziomie powiatu należy zaliczyć:

1. Zakład Odzieżowy "COREX" Sp. z o.o.,
2. Przedsiębiorstwo Konfekcyjne "EMMA" Sp. J.,
3. Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowe HETMAN Sp. z o.o. - Zakład Utylizacji Odpadów Zwierzęcych w Uninie,
4. Zakład Otwartego Lecznictwa w Wólce Ostrożeńskiej.

Siedzibą władz gminy jest miejscowość Górzno. W jej skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Chęciny, Gąsów, Goździk, Górzno, Górzno-Kolonia, Józefów, Kobyla Wola, Łąki, Mierzączka, Piaski, Potaszniki, Reducin, Samorządki, Samorządki -Kolonia, Unin, Wólka Ostrożeńska.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa nr 17.

GMINA MACIEJOWICE

Gmina Maciejowice to gmina wiejska położona w południowo-zachodniej części powiatu garwolińskiego. Sąsiaduje z gminami: Kozienice, Łaskarzew, Magnuszew, Sobolew, Stężycza, Trojanów, Wilga.

Gmina zajmuje powierzchnię 172,67 km² i liczy 7188 mieszkańców.

Tabela 14. Struktura ludności gminy Maciejowice wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	7188
Wiek przedprodukcyjny	1400
Wiek produkcyjny	4471
Wiek poprodukcyjny	1317

źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Do największych zakładów pracy, znajdujących się na terenie gminy, które generują popyt na transport na poziomie powiatu należy zaliczyć:

1. Spółdzielnia Usługowo-Produkcyjna "METROL",
2. Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Usługowo-Handlowe "STAWEX" Sp. J.

Siedzibą władz gminy jest miejscowość Maciejowice. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Antoniówka Świerżowska, Antoniówka Wilczkowska, Bączki, Budy Podłęskie, Domaszew, Kawęczyn, Kępa Podwierzbiańska, Kobylnica, Kochów, Kępa, Kraski Dolne, Kraski Górne, Leonów, Maciejowice, Malamówka, Nowe Kraski, Oblin, Oblin-Grądk, Oronne, Ostrów, Pasternik, Podłęż, Podoblin, Podstolice, Podwierzbie, Podzamcze, Pogorzelec, Polik, Przewóz, Samogoszcz, Strych, Tyrzyn, Uchacze, Wróble-Wargocin.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga wojewódzka nr 801,
- Droga wojewódzka nr 807.

GMINA MIASTKÓW KOŚCIELNY

Gmina Miastków Kościelny to gmina wiejska, położona w północno-wschodniej części powiatu garwolińskiego. Sąsiaduje z gminami: Borowie, Górzno, Stoczek Łukowski, Wola Mysłowska, Żelechów.

Gmina Miastków Kościelny zajmuje powierzchnię 85,24 km² i liczy 4 977 mieszkańców.

Tabela 15. Struktura ludności gminy Miastków Kościelny wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	4 977
Wiek przedprodukcyjny	1 036
Wiek produkcyjny	3 046
Wiek poprodukcyjny	895

źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Do największych zakładów pracy, znajdujących się na terenie gminy, które generują popyt na transport na poziomie powiatu należy zaliczyć:

1. "NOWIX" Przedsiębiorstwo Tworzyw Sztucznych, Grzegorz Paduch,
2. Usługi Transportowe Janusz Wołoszka, Miastków Kościelny,
3. Pol Argos. Zakład produkcyjny w Oziemkówce .

Siedzibą władz gminy jest Miastków Kościelny. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Brzegi, Glinki, Kruszówka, Kujawy, Miastków Kościelny, Oziemkówka, Przykory, Ryczyska, Stary Miastków, Wola Miastkowska, Zabruzdy, Zabruzdy-Kolonia, Zasiadały, Zgórze, Zwola, Zwola Poduchowna.

GMINA PARYSÓW

Gmina Parysów jest położona w północno-wschodniej części powiatu garwolińskiego. Sąsiaduje z gminami: Borowie, Garwolin, Latowicz, Pilawa, Siennica.

Gmina Parysów zajmuje powierzchnię 64,31 km² i liczy 4055 mieszkańców.

Tabela 16. Struktura ludności gminy Parysów wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	4 055
Wiek przedprodukcyjny	940
Wiek produkcyjny	2 499
Wiek poprodukcyjny	666

źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Do największych zakładów pracy, znajdujących się na terenie gminy, które generują popyt na transport na poziomie powiatu należy zaliczyć:

1. FLIPSY Sp. z o.o. w upadłości likwidacyjnej,
2. Firma Handlowo-Usługowa OSKROBA Jolanta Oskroba.

Siedzibą władz gminy jest miejscowość Parysów. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Choiny, Kozłów, Łukówiec, Parysów, Poschła, Słup, Starowola, Stodzew, Wola Starogrodzka, Żabieniec.

Przez teren gminy Parysów przebiega:

- Droga wojewódzka nr 805.

GMINA SOBOLEW

Gmina Sobolew leży w środkowo-południowej części powiatu garwolińskiego. Sąsiaduje z gminami: Górzno, Łaskarzew, Maciejowice, Trojanów, Żelechów.

Gmina Sobolew zajmuje powierzchnię 94,83 km² i liczy 8298 mieszkańców.

Tabela 17. Struktura ludności Gminy Sobolew wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	8 298
Wiek przedprodukcyjny	1 820
Wiek produkcyjny	5 122
Wiek poprodukcyjny	1 356

źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Do największych zakładów pracy, znajdujących się na terenie gminy, które generują popyt na transport na poziomie powiatu należy zaliczyć:

1. Sante A. Kowalski S.J. - Zakład Produkcyjny,
2. Sewim Sp. z o.o.,
3. Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowe "SOGAR" Z.W. WIŚNICCY Sp. J.,

4. MET-BUD GOŃCZYCE Sp. z o.o.

Na terenie gminy znajdują się następujące szkoły ponadgimnazjalne:

1. Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych im. Tadeusza Kościuszki,
2. Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Sobolewie.

Siedzibą władz gminy jest miejscowość Sobolew. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Anielów, Chotynia, Godzisz, Gończyce, Grabniak, Kaleń Drugi, Kaleń Pierwszy, Kobusy, Kownacica, Nowa Krępa, Ostrożeń Drugi, Ostrożeń Pierwszy, Przyłęk, Sobolew (sołectwa: Sobolew I, Sobolew II i Sobolew III), Sokół, Trzcianka.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa nr 17,
- Droga wojewódzka nr 807,
- Linia kolejowa nr 7.

Stacja kolejowa znajduje się w Sobolewie.

GMINA TROJANÓW

Gmina Trojanów leży w południowo-wschodniej części powiatu garwolińskiego. Sąsiaduje z gminami: Kłoczew, Maciejowice, Ryki, Sobolew, Stężyca, Żelechów.

Gmina Trojanów obejmuje obszar 151,01 km² oraz liczy 7 509 mieszkańców.

Tabela 18. Struktura ludności gminy Trojanów wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	7 509
Wiek przedprodukcyjny	1 528
Wiek produkcyjny	4 539
Wiek poprodukcyjny	1 442

źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Do największych zakładów pracy, znajdujących się na terenie gminy, które generują popyt na transport na poziomie powiatu należy zaliczyć:

1. Waldemar Kwas „Zakład Produkcyjno-Handlowy Kwas”,
2. "URJON" Sp. z o.o.,
3. "PAWELEC-GALON" Sp. z o.o.,
4. Adam Dąbrowa Usługi, Logistyka, Spedycja, Transport Krajowy.

Siedzibą władz gminy jest miejscowość Trojanów. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Babice, Budziska, Damianów, Derlatka, Dębówka, Dudki, Elżbietów, Jabłonowiec, Komory, Korytnica, Kozice, Kruszyna, Majdan, Mroków, Nowiny Życkie, Ochodne, Piotrówek, Podebłocie, Prandocin, Ruda, Skruda, Trojanów, Więcków, Wola Korycka Dolna, Wola Korycka Górna, Wola Życka, Żabianka, Życzyn.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa nr 17,
- Linia kolejowa nr 7.

Na terenie gminy znajdują się stacja i przystanek kolejowy w Życzynie i Mice.

GMINA WILGA

Gmina Wilga leży w zachodniej części powiatu garwolińskiego. Sąsiaduje z gminami: Garwolin, Łaskarzew, Maciejowice, Magnuszew, Sobienie-Jeziory.

Gmina Wilga zajmuje powierzchnię 119,13 km² i liczy 5 369 mieszkańców.

Tabela 19. Struktura ludności gminy Wilga wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	5 369
Wiek przedprodukcyjny	1 065
Wiek produkcyjny	3 315
Wiek poprodukcyjny	1 016

źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Do największych zakładów pracy, znajdujących się na terenie gminy, które generują popyt na transport na poziomie powiatu należy zaliczyć:

1. Bruggen Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, Zakład Produkcyjny w Wildze.
2. Polskie Sady Fruit Processing Sp. z o.o.,
3. ALZHEIMER Zbigniew Lasota,
4. "BRICK" Sp. z o.o.,
5. "ALPINA MRÓZ" Mróz Leszek,
6. DMB Tomasz Dembczyński,
7. Ośrodek Socjoterapeutyczny "WSPÓLNY DOM" w Wildze,
8. Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy im. Marii Konopnickiej w Trzciance,

Siedzibą władz gminy jest miejscowość Wilga. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Celejów, Cyganówka, Goźlin Górny, Goźlin Mały, Holendry, Mariańskie Porzeczce, Nieciecz, Nowe Podole, Nowy Żabieniec, Ostyrbór, Ruda Tarnowska, Skurcza, Stare Podole, Stary Żabieniec, Tarnów, Trzcianka, Uścieniec-Kolonia, Wicie, Wilga, Wólka Gruszczyńska, Zakrzew.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa nr 76,
- Droga wojewódzka nr 801.

GMINA ŻELECHÓW

Gmina Żelechów to gmina miejsko-wiejska położona we wschodniej części powiatu garwolińskiego. Sąsiaduje z gminami: Górzno, Kłoczew, Miastków Kościelny, Sobolew, Trojanów, Wola Mysłowska. Gmina zajmuje powierzchnię 87 km² i liczy 8408 mieszkańców.

Tabela 20. Struktura ludności gminy Żelechów wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	8408
Wiek przedprodukcyjny	1 838
Wiek produkcyjny	5287
Wiek poprodukcyjny	1 283

źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Do największych zakładów pracy, znajdujących się na terenie gminy, które generują popyt na transport na poziomie powiatu należy zaliczyć:

1. Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowo-Usługowe "PIECHUR BIS" BYTNIOWSCY & JÓZWICKA Sp. J.,
2. WARYŃSKI ORIGIN Sp. z o.o.,
3. KOGER Sp. z o.o.

Na terenie gminy znajdują się następujące szkoły ponadgimnazjalne:

1. Zespół Szkół nr 1 w Żelechowie,
2. Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych im. Ignacego Wyssogoty Zakrzewskiego w Żelechowie.

Siedzibą władz gminy jest miasto Żelechów. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Gąsiory, Gózek, Huta Żelechowska, Janówek, Kalinów, Kotłówka, Łomnica, Nowy Goniwilk, Nowy Kębtów, Piastów, Sokolniki, Stary Goniwilk, Stary Kębtów, Stefanów, Władysławów I, Władysławów II, Wola Żelechowska, Zakrzówek.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga wojewódzka nr 807.

3. SYSTEM TRANSPORTOWY W POWIECIE GARWOLIŃSKIM

3.1. SIEĆ DROGOWA W POWIECIE

Drogi przebiegające przez teren powiatu garwolińskiego to drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne.

Drogi krajowe administrowane są przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie, Rejon w Garwolinie, Al. Legionów 9, 08-400 Garwolin.

Drogi wojewódzkie administrowane są przez Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie, Rejon Otwock - Piaseczno, ul. Górna 18, 05-400 Otwock.

Drogi powiatowe administrowane są przez Powiatowy Zarząd Dróg w Garwolinie, ul. Przemysłowa 45, 08-410 Wola Rębkowska.

Drogi gminne administrowane są przez Wójtów oraz Burmistrzów.

Do dróg krajowych należą:

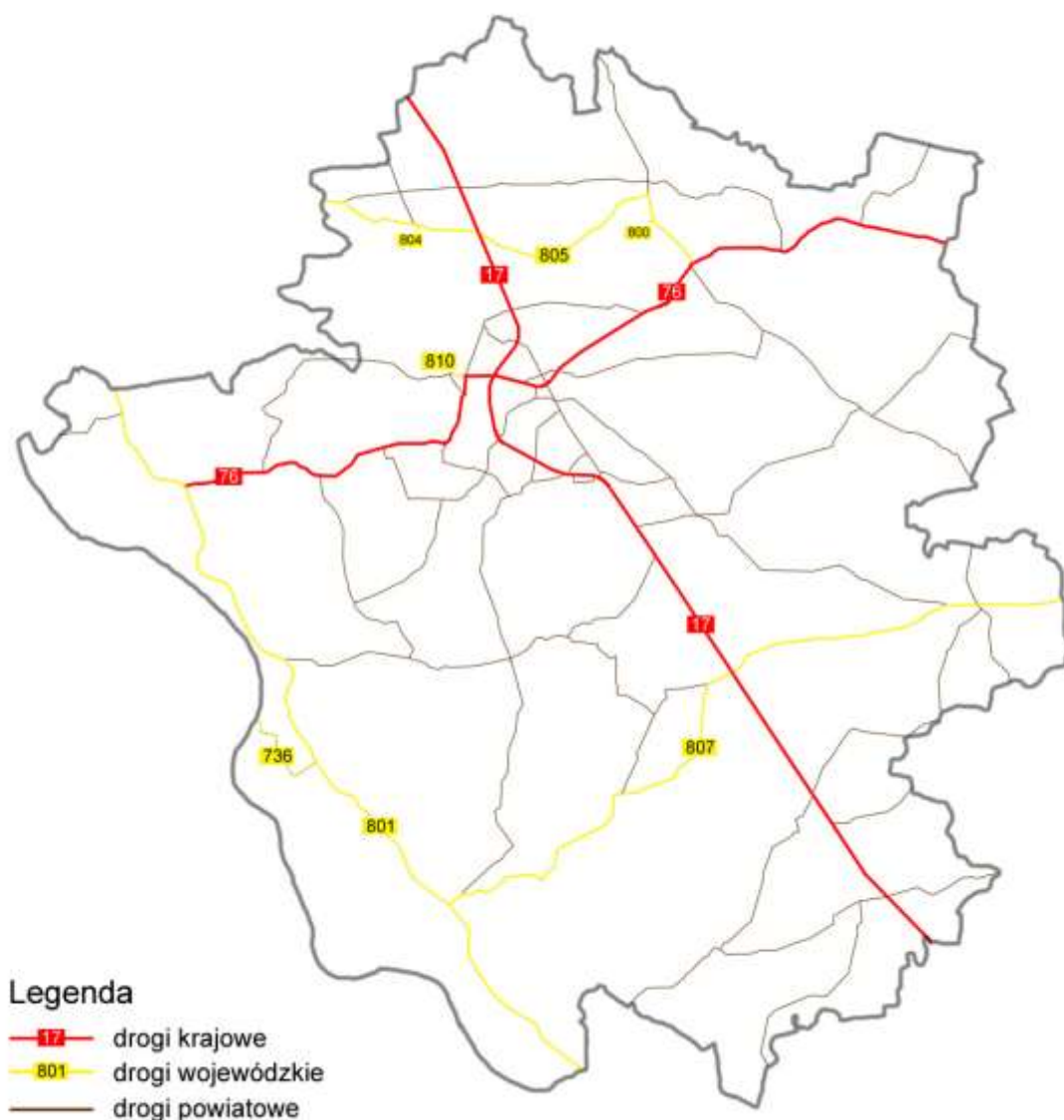
- Droga krajowa nr 17: (Warszawa) Zakręt - Garwolin - Ryki - Kurów - Lublin - Piaski - Krasnystaw - Zamość - Tomaszów Lubelski - Hrebenne - Granica Państwa;
- Droga krajowa nr 76: Wilga - Garwolin - Stoczek Łukowski – Łuków.

Do dróg wojewódzkich należą:

- Droga wojewódzka nr 800: stacja kolejowa Parysów - droga Wojewódzka nr 805;
- Droga wojewódzka nr 801: Warszawa - Karczew - Wilga – Maciejowice (prom Antoniówka-Świerże Górne, który umożliwia transport samochodów osobowych z Maciejowic do Kozienic) - Dęblin - Puławy;
- Droga wojewódzka nr 804: stacja kolejowa Pilawa - droga wojewódzka nr 805 ;
- Droga wojewódzka nr 805: Warszawice - Osieck - Pilawa - Parysów - Wilchta;
- Droga wojewódzka nr 807: Maciejowice - Sobolew - Żelechów - Łuków;
- Droga wojewódzka nr 810: stacja kolejowa Garwolin - droga krajowa nr 76.

Mapa 2. Sieć połączeń drogowych w powiecie

Sieć połączeń drogowych



Źródło: opracowanie własne

Tabela 21. Wykaz dróg powiatowych na terenie powiatu garwolińskiego

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Długość (km)
1	1301W	Stara Prawda - Jemielne - Iwowe	2,8
2	1302W	Podborek - Wysoczyn - Mariańskie Porzecze	3,3
3	1303W	Piwonin - Śniadków - Mariańskie Porzecze	2,9
4	1304W	Celejów - Stare Podole - Wicie - Podole Nowe	9,3
5	1305W	Wola Celejowska (od drogi nr 801) - Skurcza (droga nr 801)	8,2
6	1306W	Wola Łaskarzewska - Trzcianka	9,9
7	1307W	Stoczek - Uśniaki - Wola Władysławowska - granica powiatu	7,3
8	1308W	Wola Rębkowska - Budy Uśniackie - Wola Władysławowska	9,9
9	1309W	Wola Rębkowska - objazd awaryjny wiaduktu w ciągu drogi nr 76	0,3
10	1310W	Wola Rębkowska - Krystyna ~ Stara Huta - Pod Kościeliskami	8,3
11	1311W	Wola Władysławowska- Łucznicza -Pilawa	5,6
12	1312W	Żelazna - Kalonka - Starogród	6,2
13	1313W	od drogi nr 36 268 (Stara Wieś-Parysów) - Wola Starogrodzka-Puznówka	9,5
14	1314W	Parysów - Puznówka - Jażwiny- do drogi nr 805	13,5
15	1315W	Jażwiny - Augustówka	1,6
16	1316W	Parysów - Kozłów - Latowicz	5,3
17	1317W	Parysów - Gózd - Borowie	8,2
18	1318W	Parysów - objazd awaryjny w ciągu drogi nr 805	0,4
19	1319W	Wola Rębkowska - Miętne - Stary Puznów	9,7
20	1320W	Garwolin - Górki - Izdebnik	8,1
21	1321W	Stoczek - Wilkowyja	2,0
22	1322W	Izdebnik - Wilkowyja - Żabieniec	5,9
23	1323W	Rębków - Izdebnik - Krzywda - Uścieniec	9,5
24	1324W	Budel - Izdebnik	2,5
25	1325W	Garwolin - Ruda Talubska - Łaskarzew - Polik - Maciejowice	24,6
26	1326W	Wola Rowska - Nowy Pilczyn	4,4
27	1327W	Ruda Talubska - Taluba - Kobyła Wola - do drogi nr 17	6,9
28	1328W	Garwolin - Reducin - Górzno - Samorządki - Żelechów	21,0
29	1329W	Górzno - do drogi nr 17	2,6
30	1330W	Garwolin - Oziemkówka - Miastków Kościelny - Zwola Poduchowna - Żelechów - Dudki - Trojanów	36,1
31	1331W	Głusków - Unin - Reducin	7,9
32	1332W	Wilchta - Oziemkówka	4,5
33	1333W	Borowie - Wola Miastkowska - Miastków Kościelny	12,7
34	1334W	Miastków Kościelny - Jagodne - Prawda	6,0

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Długość (km)
35	1335W	Zwola Poduchowna - Ciechomin	1,0
36	1336W	Żelechów - Huta Żelechowska - Bród	5,1
37	1337W	Miastków Kościelny - Ryczyska - Gózddek	7,8
38	1338W	Brzezi- Kalinów - Goniwilk	9,1
39	1339W	Górzno - Brzezi - Miastków Kościelny	9,2
40	1340W	Przykory - Miastków Kościelny	6,1
41	1341W	Od drogi nr 17 - Mierzączka - Reducin - Chęciny - Łąki	8,3
42	1342W	droga przez wieś Piastów	3,0
43	1343W	Gończyce - Chotynia - Wólka Ostrożeńska - Piastów	8,5
44	1344W	Chęciny - Górzno	3,4
45	1345W	Od drogi nr 17 - Pilczyn - Łaskarzew - Krupa - do drogi nr 801	19,5
46	1346W	Korytnica - Sokół - Przyłęk - Nowy Pilczyn	14,5
47	1347W	Sobolew - Kownacica - Gończyce	7,0
48	1348W	Wola Łaskarzewska - Budy Krępskie - Sobolew	11,8
49	1349W	Samogąszcz - Kraski - Podstolice - Podoblin	11,3
50	1350W	Maciejowice - Przewóz - Antoniówka	5,7
51	1351W	Antoniówka - Podstolice	4,2
52	1352W	Kobylnica - Wróble - do drogi 801	9,1
53	1353W	Uchacze - Strych - Małamówka - Mościska	11,0
54	1354W	(Paprotnia) - gr. woj. - Mościska - Wola Życka - Kozice - Trojanów	11,8
55	1355W	Godzisz - Oronne	2,8
56	1356W	Sobolew - Godzisz - Wola Życka - Podeblotcie	13,1
57	1357W	Sobolew - Grabniak - Damianów	7,5
58	1358W	Życzyn - Korytnica - do drogi nr 17	8,6
59	1359W	Trojanów - Korytnica	4,3
60	1360W	Trojanów- Piotrówek - Podeblotcie - gr. woj.	11,2
61	1361W	(Zielonka) gr. woj. - Więcków - Piotrówek	2,4
62	1362W	Trojanów - Babice - Kłoczew	5,2
63	1363W	od drogi nr 17 - Mroków - Stare Zadybie	7,4
64	1364W	Anielów - Stefanów	5,2
65	1365W	Żelechów - Mroków	7,0
66	1366W	(Ryki) - Kłoczew - gr. woj. - Żelechów	3,7
67	1367W	Babice - Stare Zadybie	2,2
68	1368W	Przez wieś Budy Uśniackie	1,5
69	1369W	Żelechów - Huta Zadybska - Okrzeja	3,9
70	1370W	(Garwolin) ul. 3 Maja i ul Stawki	0,8

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Długość (km)
71	1371W	(Garwolin) ul. Jana Pawła II	0,6
72	1372W	(Garwolin) ul. Mazowiecka	0,6
73	1373W	(Garwolin) ul. J. Stachowskiego	0,3
74	1374W	(Garwolin) ul. Targowa	0,9
75	1375W	(Pilawa) ul. Przemysłowa	1,6
76	2234W	Oleksianka - Iwowe - Laliny - Chromin	5,4
77	2235W	Redzyńskie - Laliny	1,1
78	2246W	Stara Wieś- Wólka Dłużewska - Parysów	6,8
79	2747W	Osieck - Natolin - Stara Huta	0,9
Razem			549,0

źródło: Starostwo Powiatowe w Garwolinie

łączna długość dróg powiatowych na obszarze powiatu garwolińskiego wynosi 548 958 km.

Na obszarze miast znajdują się 32,722 km dróg powiatowych, w tym:

- Drogi o nawierzchni bitumicznej - 32,429 km,
- Drogi o nawierzchni z kostki brukowej - 0,293 km.

Poza obszarem miast znajdują się 516,236 km dróg powiatowych, w tym:

- Drogi o nawierzchni bitumicznej - 444,688 km,
- Drogi o nawierzchni z kostki brukowej - 0,130 km,
- Drogi o nawierzchni betonowej - 1,881 km,
- Drogi o nawierzchni brukowcowej - 8,989 km,
- Drogi o nawierzchni tłuczniowej - 5,479 km,
- Drogi o nawierzchni gruntowej - 55,069 km.

Stan techniczny dróg powiatowych jest zróżnicowany. Znajdują się na terenie powiatu zarówno drogi w stanie bardzo dobrym, jak również średnim i bardzo złym.

Zniszczenie nawierzchni jest spowodowane głównie obciążeniem wynikającym z ruchu samochodowego, a zwłaszcza pojazdów ciężarowych o bardzo dużym tonażu, jak również działaniem czynników atmosferycznych. Systematycznie, w miarę posiadanych środków finansowych wykonywane są zabiegi konserwacyjne, takie jak regeneracja nawierzchni, powierzchniowe utrwalenia, remonty cząstkowe oraz kapitalne remonty dróg.

Jednym z czynników prowadzących do degradacji nawierzchni jest brak odpowiedniego odwodnienia wielu dróg powiatowych.

W powiecie garwolińskim w roku 2013 na 100 km² przypada 38,03 km dróg powiatowych o twardej nawierzchni, co jest wskaźnikiem wyższym niż średnia wartość krajowa. W roku 2000 na 100 km przypadało 34,74 km dróg powiatowych o nawierzchni twardej.

Na drogach powiatowych w powiecie garwolińskim znajdują się 52 obiekty mostowe.

Poniżej przedstawiono najważniejsze planowane inwestycje drogowe, które pozytywnie wpłyną na czas dojazdu do miejscowości wojewódzkich takich jak Warszawa i Lublin oraz poprawią atrakcyjność terenów w Powiecie Garwolińskim.

W latach 2014 - 2018 mają zostać wybudowane odcinki drogi ekspresowej S17 od granicy z powiatem otwockim do obwodnicy Garwolina (węzeł Miętne) oraz od obwodnicy Garwolina (węzeł Sulbiny) do granicy z powiatem ryckim.

Na lata 2015 - 2018 planowana jest również przebudowa linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia - Dorohusk przebiegająca przez teren powiatu garwolińskiego.

3.2. SIEĆ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ

Sieć komunikacyjna to układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru (Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r.o publicznym transporcie zbiorowym art. 4. 1 pkt. 16).

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

Linie regularnej komunikacji autobusowej można ogólnie podzielić następująco:

- linie miejskie, tj. linie w obrębie miast z ewentualnym przekroczeniem granic miasta do najbliższej strefy ciężenia o długości od 5 do 10 km,
- linie podmiejskie, tj. linie w granicach do 50-60 km łączące osiedla wiejskie z ośrodkami gminnymi powiatowymi i wojewódzkimi,
- linie regionalne, tj. linie w granicach od 50-60 km do 160 km obejmujące obszar kilku stycznych województw, łączące ośrodki gminne i mniejsze miasta z ważniejszymi ośrodkami miejsko przemysłowymi regionu,
- linie dalekobieżne, tj. linie powyżej 160 km obejmujące swym zasięgiem obszar dwóch lub więcej regionów, łączące miasta wojewódzkie oraz ważniejsze ośrodki przemysłowe, kulturalne i turystyczno-uzdrowiskowe z dużymi aglomeracjami miejsko-przemysłowymi kraju,
- linie międzynarodowe, tj. linie wybiegające poza granice państwa.

3.2.1. STRUKTURA ZEZWOLEŃ WYDANYCH PRZEZ STAROSTĘ GARWOLIŃSKIEGO

W poniższej tabeli przedstawiono dane sieci komunikacyjnej przewoźników autobusowych według zezwoleń zgodnych ze stanem na dzień 31 grudnia 2015 r.

Tabela 22. Zezwolenia wydane przez Starostę Garwolińskiego (stan na dzień 31 grudnia 2015 r.)

Lp.	Nr zezw.	Od	Przez	Do	Przewoźnik
1	96	Garwolin	Garwolin- Subliny- Górzno- Potaszniki- Gąsów- Wólka Ostrożeńska- Gończyce- Sokół- Walerków- Sobolew- Godzisz- Oronne- Podzamcze- Maciejowice- Powiśle- Przewóz- Antoniówka Świerżowska	Antoniówka Świerżowska	PKS w Garwolinie S.A.
2	95	Sulbiny	Sulbiny- Garwolin- Miętne- Lipówki- Trąbki- Lipówki- Pilawa	Pilawa	PKS w Garwolinie S.A.
3	94	Garwolin	Garwolin- Wola Rębkowska- Miętne- Garwolin	Garwolin	PKS w Garwolinie S.A.
4	93	Garwolin	Garwolin- Unin Kolonia- Unin- Gózdziak- Przykory- Oziemkówka- Kamionka- Dudka- Wilchta- Słup Pierwszy- Borowie- Jażwiny k. Borowia- Gózd k. Borowia- Chrominek- Chromin- Laliny- Iwowe	Iwowe	PKS w Garwolinie S.A.
5	92	Garwolin	Garwolin- Niecieplin- Stary Puznów- Głusków- Dudka- Wilchta- Słup Pierwszy- Borowie- Jażwiny k. Borowia- Gózd k. Borowia- Chrominek- Chromin- Laliny- Iwowe	Iwowe	PKS w Garwolinie S.A.
6	91	Garwolin	Garwolin- Sulbiny- Górzno- Górzno Kolonia- Samorządki Kolonia- Samorządki- Piastów- Kalinów- Goniwilk- Wola Żelechowska- Żelechów	Żelechów	PKS w Garwolinie S.A.
7	90	Garwolin	Garwolin- Czystków- Czystków Kolonia- Górki- Izdebnik	Izdebnik	PKS w Garwolinie S.A.
8	89	Garwolin	Garwolin Dw.- Garwolin Kościuszki- Garwolin Technikum- Miętne Kolonia- Miachalówka- Lipówki-Trąbki-Wygoda- Puznówka- Niesadna- Puznówka- Poschła- Łukowiec- Parysów	Parysów	PKS w Garwolinie S.A.
9	88	Garwolin	Garwolin Dw.- Aleksandrówka- Lucin- Natalia- Sulbiny Kolonia- Sulbiny Dolne- Ruda Talubska szkoła- Feliksin- Taluba- Wola Rowska- Łaskarzew- Łaskarzew Rynek	Łaskarzew	PKS w Garwolinie S.A.

10	87	Garwolin	Garwolin Dw.- Garwolin Staszica- Leszczyny- Unin Kolonia- Unin- Goździk- Przykory- Zgórze- Huta Miastkowska- Rudnik- Miastków Kościelny- Zabruzdy- Kruszówka- Wola Miastkowska- Trojanki- Kujawy- Miastków Kościelny- Rudnik- Huta Miastkowska- Zgórze- Przykory- Goździk- Unin- Unin Kolonia- Leszczyny- Garwolin Dw.	Garwolin	PKS w Garwolinie S.A.
11	84	Garwolin	Garwolin Dw.- Garwolin Stacyjna- Wola Rębkowska- Rębków- Rębków Borki- Stoczek- Wilkowyja- Marianów- Żabiniec- Trzcianka- Cyganówka- Polewicz- Wilga- Celejów- Zakrzew- Nowe Podole- Podole- Stare Podole- Tartaczysko- Wicie- Mariańskie Porzecze- Wola Celejowska- Celejów- Wilga- Polewicz- Cyganówka- Trzcianka- Żabiniec	Żabiniec Stary	PKS w Garwolinie S.A.
12	82	Miastków Kościelny	Miastków Kościelny- Miastków PGR- Rudnik I II- Huta Miastkowska- Zgórze- Przykory Kolonia- Przykory- Goździk- Unin I, II, III- Leszczyny- Garwolin	Garwolin	Usługi Transportowe Janusz Wołoszka, Miastków Kościelny
13	80	Garwolin	Garwolin Dw.- Garwolin Kościuszki- Garwolin Technikum- Miętne Kolonia- Michałówka- Lipówki- Trąbki- Wygoda- Poschła- Puznówka- Gocław- Żelazna- Gocław- Kalonka	Kalonka	PKS w Garwolinie S.A.
14	79	Garwolin	Garwolin Dw.- Garwolin Sobieskiego- Sławiny- Reducin- Górzno- Piaski- Łąki- Chęciny- Łąki- Brzegi- Zasiadały- Brzegi- Miastków Kościelny	Miastków Kościelny	PKS w Garwolinie S.A.
15	78	Garwolin	Garwolin Dw.- Garwolin Polska- Garwolin Stacyjna- Wola Rębkowska- Rębków- Stoczek- Trzcianka- Cyganówka- Polewicz- Wilga- Skurcza- Tarnów- Wanaty- Wola Łaskarzewska- Łaskarzew- Izdebno Kolonia- Ruda Talubska- Sulbiny- Natalia- Lucin- Garwolin Dw.	Garwolin	PKS w Garwolinie S.A.
16	75	Iwowe	Iwowe- Laliny- Chromin- Chrominek- Borowie- Nowa Brzuza- Stara Brzuza- Gościewicz- Brzuskowola- Filipówka- Stara Brzuza- Nowa Brzuza- Borowie- Słup Pierwszy- Wilchta- Dudka- Głusków- Stary Puznów- Niecieplin- Garwolin Staszica- Garwolin Dw.	Garwolin	PKS w Garwolinie S.A.

17	74	Garwolin	Garwolin Dw.- Garwolin PKS- Garwolin Działki- Sulbiny- Garwolin Szpital- Sulbiny- Mierzączka- Górzno skrz.- Potaszniki- Gasów- Wólka Ostrożeńska- Gończyce- Anielów- Trzcianka- Wola Korycka Górna- Korytnica- Mroków- Trojanów- Kozice- Piotrówek- Życzyn PKP- Stasin- Wola Życka- Jabłonowiec	Jabłonowiec	PKS w Garwolinie S.A.
18	70	Łaskarzew	Łaskarzew- Łaskarzew Działki- Romanów- Izdebno- Izdebno Kolonia- Żebrak- Ruda Talubska- Sulbiny Dolne- Sulbiny Kolonia- Natalia- Garwolin	Garwolin	Usługi Autokarowe i Pośrednictwo handlowe Jacek Książek, Łaskarzew
19	69	Garwolin	Garwolin Dworzec- Garwolin Działki- Sulbiny- Mierzączka- Górzno- Potaszniki- Gąsów- Wólka Ostrożeńska- Gończyce- Kownacica- Sokół- Walerków- Sobolew- Godzisz Kolonia- Godzisz- Oronne- Podzamcze- Maciejowice- Powiśle- Przewóz- Antoniówka Świerżowska	Antoniówka Świerżowska	PKS w Garwolinie S.A.
20	97	Garwolin	Niecieplin, Stary Puznów, Głosków, Dudka, Wilchta, Słup Pierwszy, Borowie, Nowa Brzuza, Stara Brzuza, Gościewicz Kolonia, Gościewicz, Brzuszkowola, Wola Miastkowska, Filipówka, Słup E, Parysów	Garwolin	PKS w Garwolinie S.A.
21	98	Garwolin	Wola Rębkowska, Rębków, Ewelina, Rębków Borki, Stoczek, Wilkowyja, Marianów, Trzcianka	Stary Żabieniec	PKS w Garwolinie S.A.
22	99	Garwolin	Niecieplin, Stary Puznów, Głosków, Dudka, Wilchta, Słup Pierwszy, Borowie, Chrominek, Chromin, Laliny	Iwowe	PKS w Garwolinie S.A.
23	100	Garwolin	Wola Rębkowska, Rębków, Stoczek, Trzcianka, Cyganówka, Polewicz, Wilga, Celejów, Zakrzew, Nowe Podole	Garwolin	PKS w Garwolinie S.A.
24	101	Garwolin	Wola Rębkowska, Rębków, Stoczek, Trzcianka, Cyganówka, Polewicz, Wilga, Celejów, Wola Celejowska	Mariańskie Porzeczce	PKS w Garwolinie S.A.
25	102	Stary Żabieniec	Marianów, Wilkowyja, Izdebnik, Górki, Ruda Talubska, Sulbiny, Natalia, Lucin	Garwolin	PKS w Garwolinie S.A.
26	103	Garwolin	Rębków	Wola Rębkowska	PKS w Garwolinie S.A.
27	104	Garwolin	Wola Rębowska	Krystyna	PKS w Garwolinie S.A.

28	105	Garwolin	Wola Rębkowska, Rębków, Stoczek, Trzcianka, Cyganówka, Wilga, Celejów, Zakrzew, Nowe Podole, Podole, Stare Podole, Wicie, Mariańskie Porzeczce	Garwolin	PKS w Garwolinie S.A.
29	106	Sulbiny	Garwolin, Miętne, Lipówki, Trąbki, Pilawa, Puznówka, Gocław	Kalonka	PKS w Garwolinie S.A.
30	107	Wilga	Celejów, Wola Celejowska, Mariańskie Porzeczce, Wice, Stare Podole, Podole, Nowe Podole, Zakrzew, Cyganówka, Trzcianka, Nowy Żabieniec, Stary Żabieniec, Marianów, Wilkowyja, Stoczek, Rębków, Wola Rębkowska	Garwolin	PKS w Garwolinie S.A.
31	108	Garwolin	Sulbiny, Górzno, Piaski, Łąki, Brzegi, Zasiadały, Miastków Kościelny, Glinki,	Ryczyska	PKS w Garwolinie S.A.
32	109	Garwolin	Sławiny, Reducin, Górzno, Piaski, Łąki, Chęciny, Brzegi, Zasiadały, Miastków Kościelny, Glinki	Ryczyska	PKS w Garwolinie S.A.
33	110	Garwolin	Sławiny, Reducin, Górzno, Piaski, Łąki, Chęciny	Garwolin	PKS w Garwolinie S.A.
34	111	Garwolin	Miętne, Michałówka, Jagodne, Nowy Puznów, Stary Puznów, Niecieplin	Garwolin	PKS w Garwolinie S.A.
35	112	Garwolin	Sulbiny, Górzno, Piaski, Łąki, Chęciny, Brzegi, Miastków Kościelny, Glinki, Ryczyska	Ryczyska	PKS w Garwolinie S.A.
36	114	Garwolin	Sulbiny, Górzno, Potaszniaki, Gąsów, Wólka Ostrożeńska, Gończyce, Anielów, Trzcianka, Wola Korycka Górna	Korytnica	PKS w Garwolinie S.A.
37	115	Garwolin	Unin Kolonia, Unin, Goździk, Przykory, Oziemkówka, Stary Miastków, Miastków Kościelny, Zwola	Suchowola	PKS w Garwolinie S.A.
38	116	Garwolin	Unin Kolonia, Unin, Goździk, Przykory, Oziemkówka, Stary Miastków, Miastków Kościelny, Kujawy	Wola Miastkowska	PKS w Garwolinie S.A.
39	117	Garwolin	Unin Kolonia, Unin, Goździk, Przykory, Zgórze, Brzegi, Miastków Kościelny, Zabruzdy	Kruszówka	PKS w Garwolinie S.A.
40	118	Garwolin	Sulbiny, Górzno, Potaszniaki, Gąsów, Wólka Ostrożeńska, Gończyce, Sokół, Ostrożeń Drugi, Gąsiory, Stefanów, Wola Żelechowska	Żelechów	PKS w Garwolinie S.A.
41	119	Garwolin	Lucin, Natalia, Sulbiny, Ruda Talubska, Izdebno, Izdebno Kolonia, Helenów, Budy Krępskie, Ksawerynów, Pogorzelec, Polik, Maciejowice, Uchacze, Kobylnica, Strych	Wróble	PKS w Garwolinie S.A.

42	120	Garwolin	Lucin, Natalia, Sulbiny, Ruda Talubska, Izdebnio, Izdebnio Kolonia, Budel, Grabina, Krzywda, Uścienieć, Uścienieć Kolonia, Dąbrowa, Wola Łaskarzewska, Sośninka, Łaskarzew, Nowy Pilczyn, Stary Pilczyn, Kacprówek, Górzno	Garwolin	PKS w Garwolinie S.A.
43	121	Garwolin	Niecieplin, Stary Puznów, Głusków, Dudka, Wilchta, Słup, Parysów, Wola Starogrodzka, Kozłów, Stodzew	Stodzew Kolonia	PKS w Garwolinie S.A.
44	122	Garwolin D.A.	Sulbiny	Garwolin Szpital	PKS w Garwolinie S.A.
45	123	Żelechów	Wola Żelechowska, Piastów, Gąsior, Ostrożeń, Gończyce, Sokół, Sobolew, Godzisz, Oronne, Podzamcze, Maciejowice, Powiśle, Przewóz	Antoniówka Świerżowska	PKS w Garwolinie S.A.
46	125	Garwolin	Niecieplin, Stary Puznów, Głusków, Dudka, Wilchta, Słup, Parysów, Choiny, Żabieniec, Trąbki, Lipówki, Miętne	Garwolin	PKS w Garwolinie S.A.
47	126	Garwolin	Lucin, Natalia, Sulbiny, Ruda Talubska, Feliksin, Taluba, Wola Rowska, Górki	Izdebnik	PKS w Garwolinie S.A.
48	127	Garwolin	Wola Rębkowska, Rębków, Stoczek, Trzcianka, Cyganówka, Polewicz, Wilga, Celejów, Wola Celejowska, Mariańskie Porzecze, Wicie, Stare Podole, Nowe Podole, Zakrzew	Stary Żabieniec	PKS w Garwolinie S.A.
49	128	Maciejowice	Podzamcze, Oronne, Godzisz, Sobolew, Sokół, Gończyce, Chotynia, Gąsów, Potaszniki, Górzno, Sulbiny	Garwolin	Usługi Transportowe Janusz Wołoszka, Miastków Kościelny
50	129	Garwolin	Miętne, Trąbki, Lipówki, Pilawa, Żabieniec, Choiny, Parysów	Wola Starogrodzka	PKS w Garwolinie S.A.
51	130	Garwolin	Miętne, Lipówki, Trąbki, Choiny, Parysów	Wola Starogrodzka	PKS w Garwolinie S.A.
52	131	Garwolin	Niecieplin, Stary Puznów, Głusków, Dudka, Wilchta, Słup, Parysów, Choiny, Żabieniec, Trąbki, Lipówki	Pilawa	PKS w Garwolinie S.A.
53	132	Pilawa	Lipówki, Wygoda, Trąbki, Michałówka, Miętne	Garwolin	Usługi Transportowe Janusz Wołoszka,

					Miastków Kościelny
54	133	Garwolin	Sulbiny, Górzno, Piaski, Łąki, Chęciny, Reducin, Sławiny	Garwolin	PKS w Garwolinie S.A.
55	134	Sobolew	Sokół, Kownacica, Gończyce, Wólka Ostrożeńska, Samorządki, Górzno, Reducin, Mierzączka, Sulbiny	Garwolin	PKS w Garwolinie S.A.
56	139	Garwolin	Sulbiny, Górzno, Potaszники, Gąsów, Wólka Ostrożeńska, Gończyce, Sokół, Walerków, Sobolew, Godzisz, Oronne, Podzamcze, Maciejowice, Podoblin, Domaszew, Podłęż, Samogoszcz, Bączki, Ruda Tarnowska, Tarnów, Skurcza, Wilga, Polewicz, Cyganówka, Trzcianka, Stoczek, Rębków, Wola Rębkowska	Garwolin	PKS w Garwolinie S.A.
57	124/1	Borowie	Jaźwiny, Gózd, Starowola, Parysów, Słup, Wilchta, Głosków, Stary Puznów, Niecieplin	Garwolin	Usługi Transportowe Janusz Wołoszka, Miastków Kościelny
58	135	Garwolin	Sławiny, Reducin, Górzno, Samorządki, Piastów, Kalinów, Nowy Goniwilk, Wola Żelechowska	Żelechów	PKS w Garwolinie S.A.
59	136	Garwolin	Niecieplin, Stary Puznów, Głosków, Dudka, Wilchta, Słup, Słup Drugi, Słup Pierwszy, Borowie, Nowa Brzuza, Filipówka, Brzuskowola	Gościewicz	PKS w Garwolinie S.A.
60	137	Garwolin	Wola Rębkowska, Rębków, Stoczek, Trzcianka, Cyganówka, Polewicz, Wilga, Celejów, Zakrzew, Nowe Podole, Wicie, Stare Podole, Stary Żabieniec	Garwolin	PKS w Garwolinie S.A.
61	138	Maciejowice	Podoblin, Domaszew, Podłęż, Samogoszcz, Bączki	Ruda Tarnowska	PKS w Garwolinie S.A.

Źródło: Starostwo Powiatowe w Garwolinie

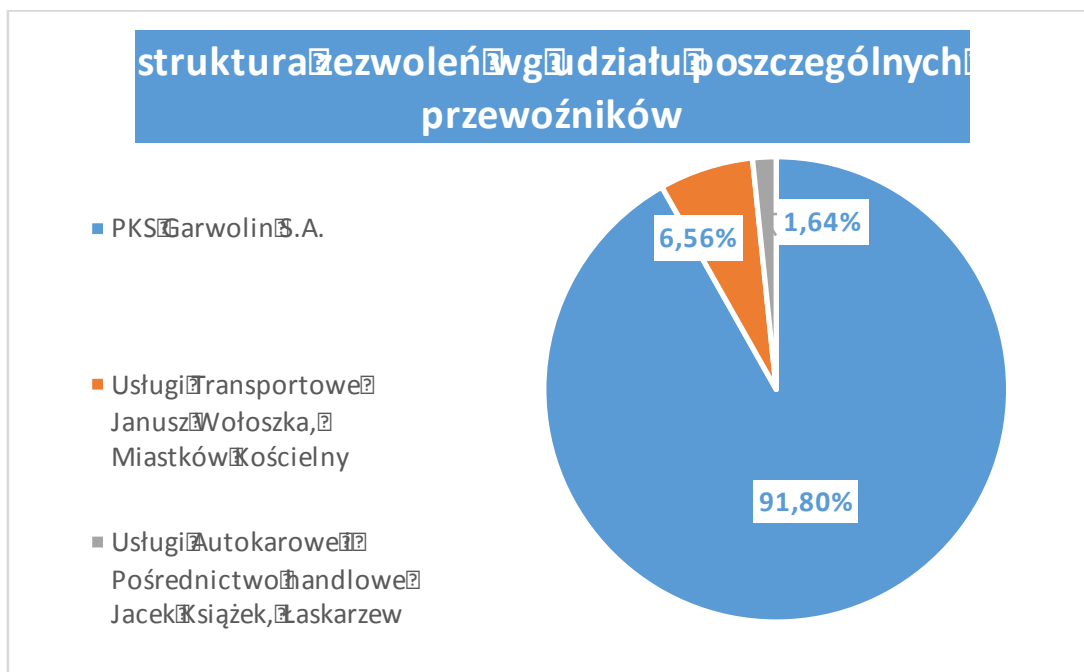
Dominującym przewoźnikiem na terenie powiatu garwolińskiego jest PKS Garwolin S.A, który obsługuje 56 powiatowych linii komunikacyjnych. W ramach pięciu innych zezwoleń usługi świadczą „Usługi Transportowe Janusz Wołoszka” oraz „Usługi Autokarowe i Pośrednictwo handlowe Jacek Książek”.

Tabela 23. Przewoźnicy wg liczby posiadanych zezwoleń

w powiatowych przewozach pasażerskich

Przewoźnik	Liczba wydanych zezwoleń (aktualnych)
PKS Garwolin S.A.	56
Usługi Transportowe Janusz Wołoszka, Miastków Kościelny	4
Usługi Autokarowe i Pośrednictwo handlowe Jacek Książek, Łaskarzew	1

Wykres 2. struktura zezwoleń wg udziału poszczególnych przewoźników



3.2.2. TABOR WYKORZYSTYWANY W PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM

Poniżej została przedstawiona charakterystyka taboru wszystkich przewoźników działających na obszarze powiatu garwolińskiego.

PKS W GARWOLINIE S.A.

Dominującym przewoźnikiem autobusowym operującym w Powiecie Garwolińskim jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Garwolinie S.A., którego tabor jest przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 24. Charakterystyka taboru autobusowego

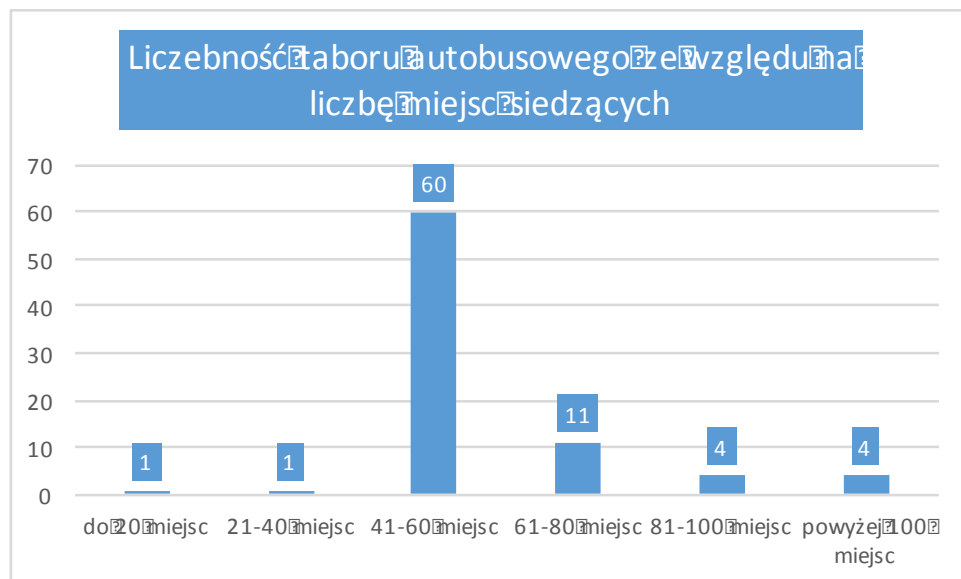
L.p.	Marka i typ pojazdu	Rok produkcji	Eksplatacja od	Liczba miejsc
1	AUTOSAN H9-21	1988	1988	51
2	AUTOSAN H9-21	1988	1988	51
3	AUTOSAN H9-21	1988	1988	51
4	AUTOSAN H9-21	1988	1988	51
5	AUTOSAN H9-21	1992	1992	51
6	AUTOSAN H9-21	1988	1988	51
7	AUTOSAN H9-21	1988	1988	51
8	AUTOSAN H9-21	1989	1989	51
9	AUTOSAN H9-21	1993	1993	51
10	AUTOSAN H9-21	1993	1993	51
11	AUTOSAN H9-21	1993	1993	51
12	AUTOSAN H9-21	1987	1987	51
13	AUTOSAN H9-21	1994	1994	51
14	AUTOSAN H9-21	1994	1994	51
15	AUTOSAN H9-21	1994	1994	51
16	AUTOSAN H9-21	1986	1986	51
17	AUTOSAN H9-21	1996	1996	51
18	AUTOSAN H9-21	1996	1996	51
19	AUTOSAN H9-21	1988	1988	51
20	AUTOSAN H9-21	1996	1996	51
21	AUTOSAN H9-21	1996	1996	51
22	AUTOSAN H9-21	1996	1996	51
23	AUTOSAN H9-21	1995	1995	51
24	AUTOSAN H9-21	1997	1997	51
25	AUTOSAN H9-21	1995	1995	51
26	AUTOSAN H9-21	1995	1995	51
27	AUTOSAN H9-21	1988	1988	51
28	AUTOSAN H9-21	1985	1985	51

29	AUTOSAN H9-21	1988	1988	51
30	AUTOSAN H9-21	1985	1985	51
31	AUTOSAN H9-21	1990	1990	51
32	AUTOSAN H9-21	1991	1991	51
33	AUTOSAN H9-21	1986	1986	51
34	AUTOSAN H9-21	1986	1986	51
35	AUTOSAN H9-21	1986	1986	51
36	AUTOSAN H9-21	1987	1987	51
37	AUTOSAN H9-21	1987	1987	51
38	AUTOSAN H9-21	1988	1988	51
39	AUTOSAN H9-21	1988	1988	51
40	AUTOSAN H9-21	1988	1988	51
41	AUTOSAN H9-21	1988	1988	51
42	AUTOSAN H9-21	2000	2000	51
43	AUTOSAN H9-21	2001	2001	51
44	AUTOSAN H9-21	2001	2001	51
45	AUTOSAN H9-21	1990	1990	51
46	JELCZ-T - 120	2000	2000	50
47	AUTOSAN H10 - 10.02A	2002	2002	46
48	AUTOSAN H10 - 10.02A	2002	2002	46
49	AUTOSAN H9-21	2003	2003	51
50	AUTOSAN H9-21	2003	2003	51
51	AUTOSAN H9-21	2003	2003	51
52	MERCEDES O 350	1997	2005	55
53	MAN NL 202	1993	2007	93
54	SETRA S 215 HR	1993	2007	59
55	MERCEDES O 350	1996	2005	55
56	MAN 469 L	1994	2008	60
57	MAN UEL 292	1995	2009	97
58	MERCEDES 0404-15R	1996	2009	63
59	SETRA S-215	1994	2009	100
60	SETRA S-215	1993	2009	102
61	SETRA S-215	1992	2009	100
62	SETRA S-215	1992	2009	101
63	SETRA S-215 UL	1993	2010	108
64	SETRA SG 221 UL	1994	2011	140
65	PONTICELLI LR 20	1998	2013	70

66	MERCEDES 814 D	2001	2013	70
67	RENAULT SFR	2001	2013	56
68	PONTICELLI LR 2010 PP	1999	2013	60
69	MERCEDES BENZ 0345	1999	2013	79
70	RENAULT R332A1	1997	2013	79
71	PONTICELLI LR210PPB	1999	2014	68
72	RENAULT CARRIER	1998	2014	55
73	RENAULT CARRIER	1998	2014	55
74	TEMSA	2006	2014	35
75	RENAULT FR1	1995	2014	77
76	PONTICELLI LR 210 PA	1997	2014	70
77	RENAULT ILIADE SFR 115	2000	2014	62
78	IVECO	1998	2014	80
79	RENAULT SFR 112	1998	2014	69
80	RENAULT CARRIER	1999	2015	8
81	RENAULT CARRIER	2001	2015	58

źródło: opracowanie własne na podstawie informacji przekazanych przez PKS Garwolin S.A.

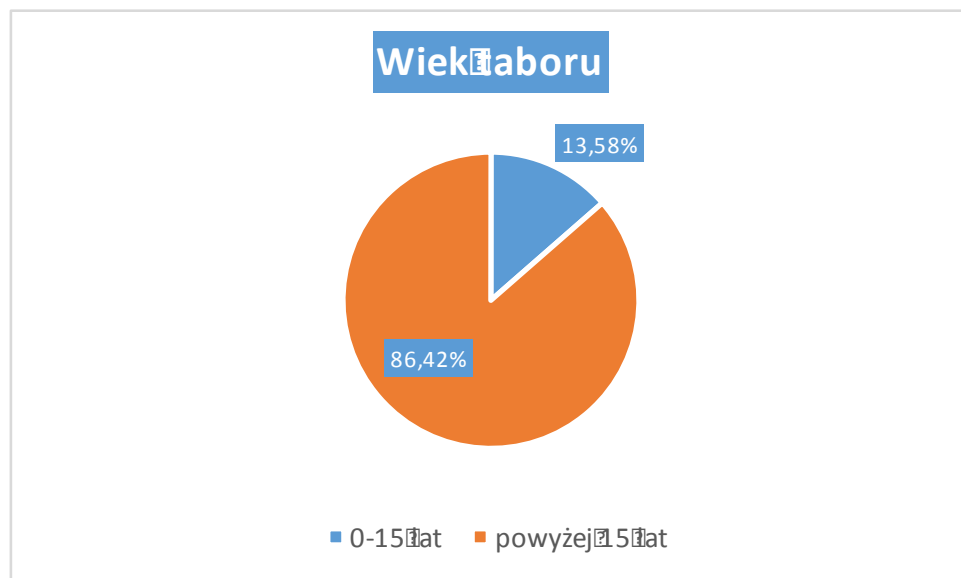
Wykres 3. Liczebność taboru autobusowego ze względu na liczbę miejsc (PKS w Garwolinie S.A.)



źródło: opracowanie własne na podstawie informacji przekazanych przez PKS Garwolin S.A.

Wśród taboru PKS-u w Garwolinie jest najwięcej autobusów o pojemności 41-60 miejsc, które stanowią 74,07 proc. całej floty. Spory odsetek stanowią też pojazdy o pojemności 61-80 miejsc, których udział w całym posiadanym taborze to 13,58 proc.

Wykres 4. Wiek taboru (PKS w Garwolinie S.A.)



źródło: opracowanie własne na podstawie informacji przekazanych przez PKS Garwolin S.A.

Tabor należący do PKS-u został podzielony na dwie grupy: autobusy mające od 0-15 lat i autobusy mające powyżej 15 lat. W strukturze taboru zauważa się, że dominują jednostki taborowe powyżej 15 lat, które stanowią 86,42 proc. Niespełna 14 proc. stanowią te, których wiek nie przekracza 15 lat. Średni wiek taboru wynosi 22 lata, a średni okres eksploatacji 17 lat.

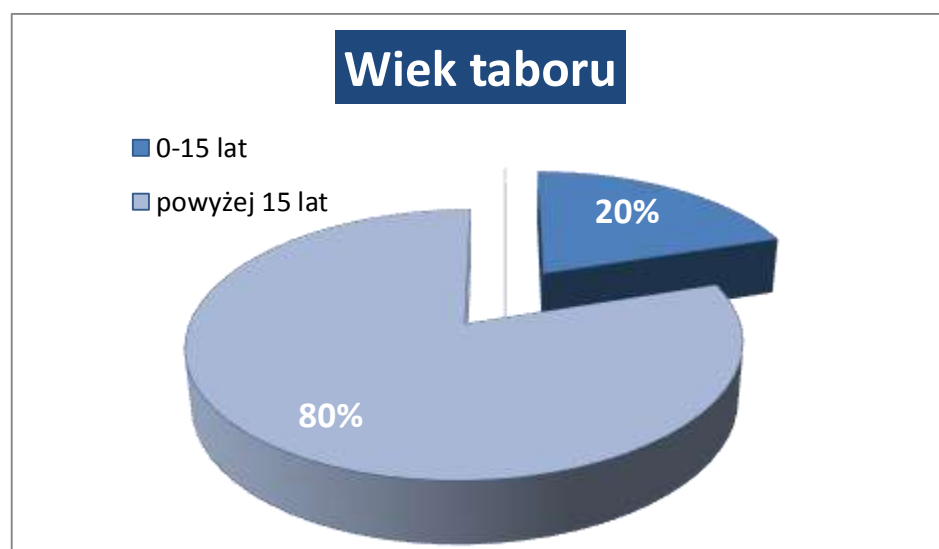
USŁUGI AUTOKAROWE I POŚREDNICTWO HANDLOWE JACEK KSIĄŻEK, ŁASKARZEW

20 % taboru przewoźnika stanowią nowe autobusy. Natomiast 80 % to tabor powyżej 15 lat, najstarszy z tej grupy autobus ma 22 lata.

Tabela 25. Wykaz taboru przewoźnika (Przewoźnik Jacek Książek)

Marka i model	Rok produkcji
Mercedes Sprinter WG 36168	1996
Neoplan WG 51305	1992
Renault FR1 WG 80260	1994
Renault Iliade WG 73636	1998
Renault Trafic WG 62424	2009

Wykres 5. Wiek taboru (Przewoźnik Jacek Książek)



źródło: opracowanie własne na podstawie informacji przekazanych przez Starostwo Powiatowe w Garwolinie

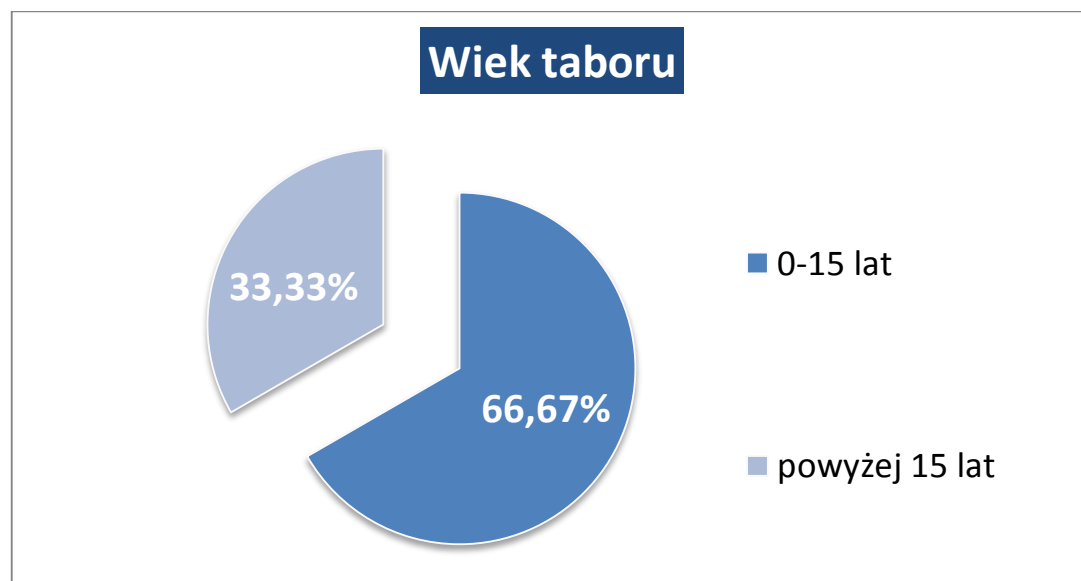
USŁUGI TRANSPORTOWE JANUSZ WOŁOSZKA, MIASTKÓW KOŚCIELNY

Tabela 26. Wykaz taboru przewoźnika (Przewoźnik Janusz Wołoszka)

L.p.	Marka	Model	Rok produkcji	Liczba miejsc
1	BOVA FHM	FHM 12-290	1989	57
2	SPRINTER	SPRINTER 412 D	1998	17
3	AUTOSAN	H10	1994	50
4	MERCEDES	O404	1994	37
5	MERCEDES	MAGO	2000	32
6	MERCEDES	MAGO	1998	28

L.p.	Marka	Model	Rok produkcji	Liczba miejsc
7	MERCEDES	MEDIO	2002	29
8	MERCEDES	MEDIO	2001	31
9	MERCEDES	TRAVEGO	2002	52
10	MERCEDES	SPRINTER 519	2010	21
11	MERCEDES	MEDIO	2001	30
12	EVOBUS	O 4704-10R	2000	49
13	EVOBUS	TOURINIO 0510	2005	32
14	SETRA	S 315 HD	1996	51
15	SETRA	S415 HD	2001	52
16	BOVA	FHD 12 340	1997	51
17	MERCEDES	O 815	2003	27
18	VOLKSWAGEN	CRAFTER	2008	21
19	MERCEDES	818	2005	27
20	BOVA	FHD 12-340	1997	63
21	SETRA	S 315 GT HD	2004	57
22	MERCEDES	O 815	2000	33
23	MERCEDES	O 818	2004	29
24	MERCEDES	O 815 D	2003	27
25	BOVA	FHD 13.380	2006	53
26	MERCEDES	SPRINTER	2013	21
27	MERCEDES	SPRINTER 616 CDI	2005	21
28	SETRA	315 GT 441	1997	57
29	SETRA	315 GT 441 N	1997	57
30	SETRA	S 516 HD/2	2014	55

Wykres 6. Wiek taboru (Przewoźnik Janusz Wołoszka)



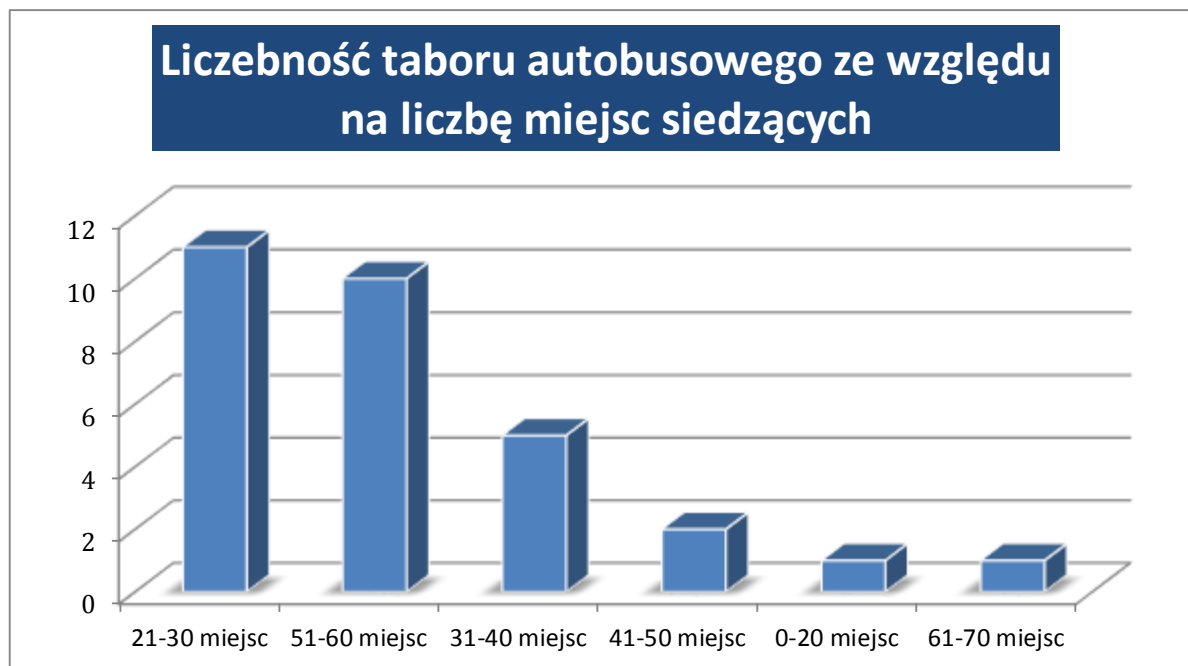
źródło: opracowanie własne na podstawie informacji przekazanych przez Starostwo Powiatowe w Garwolinie

Tabor tego przewoźnika wypada najlepiej pod względem wieku, co należy podkreślić- jest to tabor młody. Najmłodszy z autobusów został wyprodukowany w 2014 roku.

Tabela 27. Liczebność taboru autobusowego ze względu na liczbę miejsc siedzących (Przewoźnik Janusz Wołoszka)

Liczba miejsc	Ilość
21-30 miejsc	11
51-60 miejsc	10
31-40 miejsc	5
41-50 miejsc	2
0-20 miejsc	1
61-70 miejsc	1

Wykres 7. Liczebność taboru autobusowego ze względu na liczbę miejsc siedzących (Przewoźnik Janusz Wołoszka)



źródło: opracowanie własne na podstawie informacji przekazanych przez Starostwo Powiatowe w Garwolinie

Wśród taboru tego przewoźnika przeważają autobusy klasy MINI- stanowią one 63 % całego taboru. Natomiast autobusy klasy MIDI stanowią 37 %. Taki stan taboru jest w pełni dostosowany do popytu na transport w powiecie garwolińskim.

3.3. SIEĆ KOLEJOWA W POWIECIE

Województwo Mazowieckie charakteryzuje się średnią gęstością sieci linii kolejowych, wynoszącą 5,0 km linii/100 km² powierzchni.

Przez powiat przechodzi:

- linia kolejowa nr 7 Warszawa Wschodnia - Dorohusk, po której kursują pociągi pasażerskie i towarowe.
- Przez północną część powiatu przebiega również linia kolejowa nr 12: Skierniewice - Łuków, po której kursują pociągi pasażerskie i towarowe.

Mapa 3. Sieć kolejowa w Powiecie Garwolińskim



źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Na teren powiatu garwolińskiego wjeżdżają pociągi następującego przewoźnika kolejowego:

- Koleje Mazowieckie,
- PKP Intercity S.A.,
- Przewozy Regionalne.

Tabela 28. Liczba zatrzymań pociągów na poszczególnych stacjach i przystankach kolejowych w powiecie (stan na dzień 9.09.2014)

Stacje kolejowe i przystanki	Rodzaj	Łączna liczba zatrzymań pociągu w ciągu doby	Połączenia regionalne	Połączenia dalekobieżne	Połączenia dalekobieżne międzynarodowe
Garwolin	stacja kolejowa	30	30	0	0
Leokadia	przystanek kolejowy	30	30	0	0
Łaskarzew	stacja kolejowa	30	30	0	0
Mika	przystanek kolejowy	30	30	0	0
Pilawa	stacja kolejowa	65	38	26	1
Ruda Talubska	stacja kolejowa	30	30	0	0
Sobolew	stacja kolejowa	30	30	0	0
Wola Rowska	przystanek kolejowy	30	30	0	0
Wygoda	przystanek kolejowy	30	30	0	0
Życzyn	stacja kolejowa	30	30	0	0

Stacja kolejowa w Pilawie jest jedynym przystankiem w całym powiecie garwolińskim, gdzie zatrzymują się pociągi dalekobieżne. Z 65 składów zatrzymujących się właśnie na tej stacji, aż 26 to połączenia dalekobieżne (24 połączeń marki TLK – PKP Intercity, 2 połączenia marki InterRegio – Przewozy Regionalne). Tym samym zatrzymanie pociągów dalekobieżnych stanowią dokładnie 40 proc. wszystkich pociągów zatrzymujących się na stacji kolejowej w Pilawie.

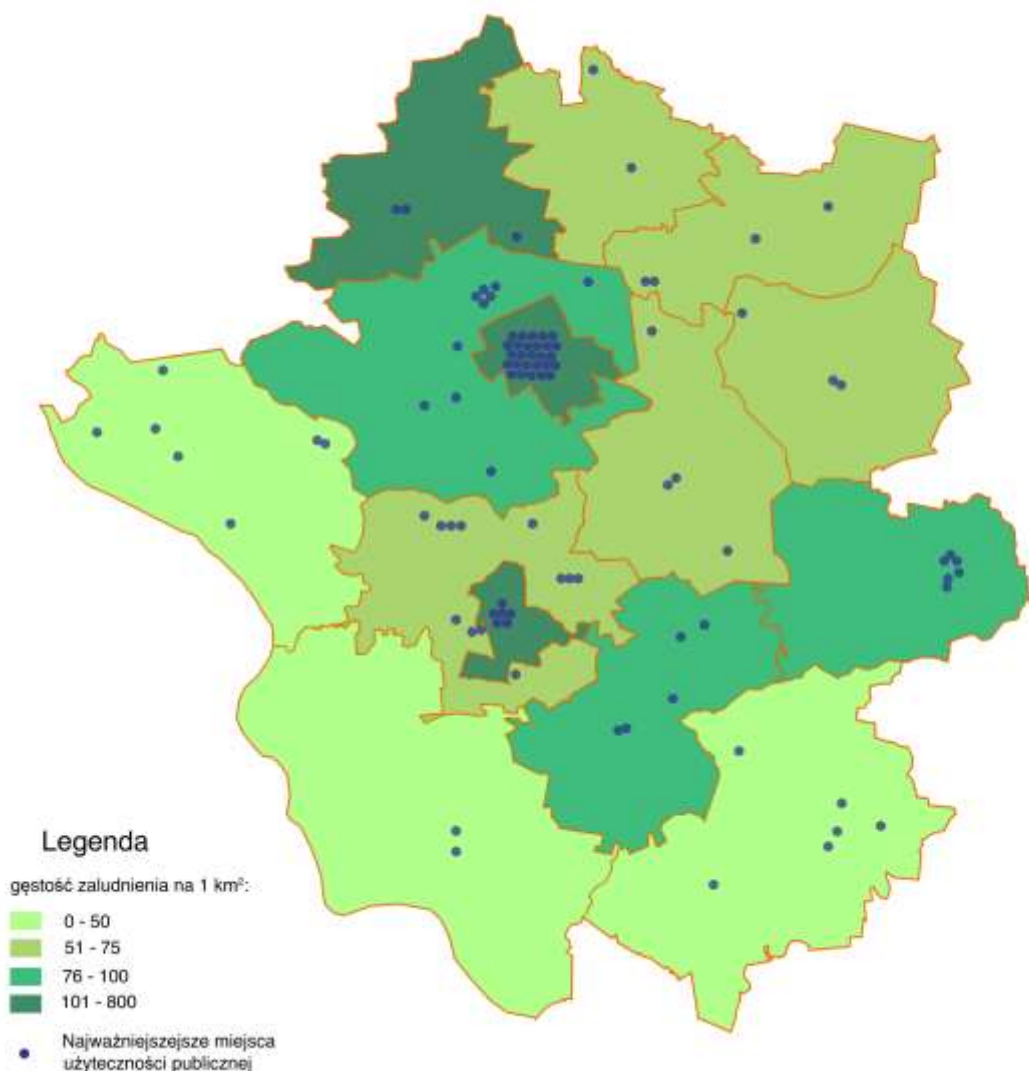
Na bazie aktualnej liczby połączeń, zarówno regionalnych i dalekobieżnych, obsługiwanych przez stację kolejową w Pilawie oraz w oparciu o liczne grono podróżnych dojeżdżających codziennie prywatnymi samochodami do tej stacji, postuluje się wybudowanie parkingu w systemie Park&Ride w jej bezpośrednim sąsiedztwie.

4. OCENA I PROGNOZA ZAPOTRZEBOWANIA NA POWIATOWE PRZEWOZY PASAŻERSKIE O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W PERSPEKTYWIE DO 2025 R.

4.1. OKREŚLENIE OBSZARÓW O NAJWIĘKSZYM POTENCJALNYM ZAPOTRZEBOWANIU NA PRZEWOZY

Najważniejsze dla mieszkańców są połączenia, które wykonują najczęściej, czyli połączenia wykonywane na trasie dom - praca i dom - szkoła, dopiero później dom - inne. Pierwsze dwie relacje charakteryzują się regularnością a trasa ich przebiegu oraz lokalizacja celu i źródła nie ulega częstym zmianom. Dzięki czemu łatwo można dostosować publiczny transport zbiorowy do potoków pasażerskich generowanych przez wspomniane miejsca. Na liniach obsługujących szkoły i zakłady pracy podróżuje najwięcej osób, dlatego z punktu widzenia sieci komunikacyjnej istotne znaczenie ma lokalizacja tzw. „sypialni” i ich odległość od docelowych punktów podróży.

Mapa 4. Najważniejsze miejsca użyteczności publicznej na tle gęstości zaludnienia w powiecie garwolińskim



źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Jak już wcześniej wspomniano, powiat garwoliński nie należy do gęsto zaludnionych (84,5 na km²). Najgęściej zaludnionym obszarem, na którym również występuje największe potencjalne zapotrzebowanie na przewozy, jest najbliższe otoczenie miasta Garwolin - gminy ościenne, a wśród nich największe znaczenie ma, poza miastem Garwolin, gmina Garwolin. Duża gęstość zaludnienia występuje również w mieście Łaskarzew oraz w Gminie Pilawa. Najmniej mieszkańców przypadających na 1 km² posiadają Gmina Wilga, Gmina Maciejowice oraz Gmina Trojanów, tam też występuje najniższe zapotrzebowanie na przewozy powiatowe, co potwierdza obecny kształt sieci komunikacyjnej opisany w poprzednim rozdziale, który odzwierciedla potrzeby mieszkańców.

W związku z prognozami demograficznymi opracowanymi przez Główny Urząd Statystyczny należy prognozować, że gęstość zaludnienia w całym powiecie będzie malała. Nie przewiduje się natomiast znaczących zmian co do rozmieszczenia natężenia zaludnienia.

Warto w tym miejscu wskazać, że znaczącym generatorem ruchu jest miasto Warszawa, do którego dojeżdża wielu mieszkańców powiatu. Analizując mapę administracyjną powiatu można zauważyć, że wszystkie największe miejscowości, generujące największe potoki pasażerskie, leżą wzdłuż głównych ciągów drogowych powiatu, zwłaszcza przy drogach krajowych nr 17 i 76 oraz drogach wojewódzkich: 804, 805, 800, 810 i 807.

Ze względu na niewielkie zaludnienie kilkudziesięciu miejscowości powiatu, które liczą często poniżej 200 mieszkańców, należy rozważyć uzasadnienie kierowania do nich linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej, których organizatorem ma być Starosta Garwoliński. Duże rozproszenie poszczególnych wsi, duże odległości do większych ośrodków urbanistycznych i wysoki wskaźnik motoryzacji indywidualnej sprawiają, że w wielu przypadkach mieszkańcy ci polegają na transporcie indywidualnym (samochody, motocykle i rowery) lub przemieszczają się pieszo. Należy również podkreślić, iż w przypadku niektórych miejscowości, ze względów logistycznych i finansowych, wielu użytkowników transportu publicznego opłaca się we własnym zakresie pokonywać odległości rzędu 3-4 km do najbliższego przystanku i dystans ten bywa dla nich akceptowalny.

Potrzeby komunikacyjne mieszkańców związane są przede wszystkim z położeniem zakładów pracy. Najważniejszą rolę w generowaniu ruchu na terenie powiatu odgrywa miasto i gmina Garwolin w tym Wola Rębkowska, miasto i gmina Łaskarzew oraz miasto Pilawa, co zostało przedstawione na powyższej mapie.

Do największych zakładów pracy działających na wyżej wskazanych obszarach należą:

1. AVON OPERATIONS POLSKA Sp. z o.o. w Garwolinie;
2. "OCHNIK" Sp. z o.o. w Garwolinie;
3. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Garwolinie S.A.;
4. Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Garwolinie;
5. Kazimierz Dziubak Huta Szkła w Garwolinie;
6. Firma LECHPOL w Miętne;
7. Fabryka Opakowań Kosmetycznych "POLLENA" S.A. w Łaskarzewie;
8. "Carinii" Zakład Produkcji Obuwia Grzegorz Urawski w Łaskarzewie;
9. Bambosz S.C. Art. Do produkcji obuwia Jarząbek M. Jóźwicki F. w Łaskarzewie;

10. Zakład Produkcji Obuwia "LUXBUT" S.C. JAN PAŁYSKA, PAWEŁ PAŁYSKA;
11. Usługi Transportowe "JADWIGA" Jadwiga Chojnacka;
12. "MIL-MAR" Mirosław Parzyszcz;
13. Zakład Produkcji Obuwia "ACORD"
14. Oddział Spółki AKZO NOBEL DECORATIVE PAINTS Sp. z o.o. z siedzibą w Pilawie,
15. Huta Szkła "CZECHY" S.A.,
16. Przedsiębiorstwo Poligraficzne RAGUS J.RAGUS M. RAGUS Sp.
17. OSM Garwolin w Woli Rębkowskiej
18. Zeller Plastik Polska Sp. z o.

W poszczególnych gminach powiatu garwolińskiego liczba zakładów pracy przedstawia się następująco:

Tabela 29. Liczba największych zakładów pracy w poszczególnych gminach

Gmina/Miejscowość	Liczba zakładów pracy
Gmina Borowie	4
Miasto Garwolin	32
Gmina Garwolin	9
Gmina Górzno	4
Miasto Łaskarzew	4
Gmina Łaskarzew	13
Gmina Maciejowice	2
Gmina Miastków Kościelny	3
Gmina Parysów	2
Miasto i Gmina Pilawa	3
Gmina Sobolew	4
Gmina Trojanów	6
Gmina Wilga	8
Miasto Żelechów	3

Na podstawie powyższych informacji powiat garwoliński można podzielić na obszary o różnym znaczeniu gospodarczym:

GŁÓWNE CENTRA GOSPODARCZE POWIATU STANOWIĄ MIASTO I GMINA GARWOLIN

Największa liczba zakładów pracy, w tym szkół (4 szkoły ponadgimnazjalne na terenie miasta i jedna na terenie gminy) znajduje się na tym terenie. Większość obiektów o charakterze użyteczności publicznej zlokalizowana jest w mieście Garwolin. Z uwagi na duże znaczenie gospodarcze obszaru, ważne jest jego odpowiednie skomunikowanie.

Wola Rębkowska znajdująca się w gminie Garwolin, bezpośrednio granicząca z miastem Garwolin, posiada stosunkowo dużą ilość zakładów pracy zlokalizowanych na niewielkim obszarze.

Cały obszar posiada dobrze rozwiniętą sieć dróg. Dodatkową zaletą jest linia kolejowa nr 7, która przebiega południkowo przez wspomniane wyżej jednostki administracyjne. Niestety jej potencjał nie może być w pełni wykorzystany z powodu oddalenia stacji i przystanków kolejowych od centrów gospodarczych.

CENTRA GOSPODARCZE O ŚREDNIM ZNACZENIU DLA POWIATU ZNAJDUJĄ NA OBSZARZE GMINY I MIASTA ŁASKARZEW ORAZ GMIN PILAWA, SOBOLEW, ŻELECHÓW, MACIEJOWICE I WILGA.

Na terenie wyżej wymienionych gmin znajdują się zarówno zakłady pracy jak i szkoły, które mają strategiczne znaczenie dla mieszkańców tych terenów, dlatego też ważnym elementem jest zapewnienie siatki połączeń, która będzie odpowiadała potrzebom osób zamieszkujących i pracujących na tym obszarze. Należy także zapewnić skomunikowanie z miastem Garwolin.

Na terenie miasta Łaskarzew zlokalizowanych jest ponad 49% zakładów oraz dwie szkoły ponadgimnazjalne.

W mieście Żelechów znajdują się dwie szkoły ponadgimnazjalne, natomiast na terenie gminy Sobolew jedna szkoła ponadgimnazjalna. Brak szkół ponadgimnazjalnych w pozostałych gminach graniczących może generować ruch na poziomie międzygminnym.

Wyżej wspomniany obszar ma średnio rozwiniętą sieć dróg. Gmina i Miasto Łaskarzew oraz Gminy Sobolew i Pilawa mają dostęp do linii kolejowej nr 7, stacje kolejowe znajdują się w centrach miejscowości.

W przypadku powyższego obszaru komunikacja publiczna powinna być oparta na transporcie drogowym a w przypadku miejscowości Łaskarzew, Sobolew i Pilawa dodatkowo na transporcie kolejowym.

CENTRA GOSPODARCZE O MAŁYM ZNACZENIU DLA POWIATU ZNAJDUJĄ SIĘ NA OBSZARZE GMIN TROJANÓW, GÓRZNO, MIASTKÓW KOŚCIELNY, BOROWIE I PARYSÓW.

Na obszarach wyżej wymienionych gmin znajdują się zakłady pracy o znaczeniu lokalnym, których niewielka liczba powoduje konieczność połączenia wyżej wymienionych gmin z miastem Garwolin, aby zwiększyć szanse miejscowej ludności na poprawę swojej sytuacji ekonomicznej.

Zaletą opisywanego obszaru jest dobrze rozwinięta sieć dróg, z uwagi na co komunikacja publiczna powinna być oparta na transporcie drogowym. Przez gminę Trojanów przebiega linia kolejowa nr 7, która może stanowić alternatywę dla transportu drogowego.

Dużą grupę podróżujących komunikacją zbiorową stanowią uczniowie, dlatego z punktu widzenia mieszkańców powiatu istotne znaczenie będzie miało zapewnienie dojazdu komunikacją publiczną do takich szkół jak:

- Zespół Szkół im. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Garwolinie;
- Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 1 im. Bohaterów Westerplatte w Garwolinie;
- Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 2 CKUiP im. Tadeusza Kościuszki w Garwolinie;
- Zespół Szkół Rolniczych CKU i CKP im. Stanisława Staszica w Miętnej;
- Zespół Szkół im. Tadeusza Kościuszki w Sobolewie;
- Zespół Szkół nr 1 w Żelechowie,
- Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych im. Ignacego Wyssogoty Zakrzewskiego w Żelechowie.
- Katolickie Liceum Ogólnokształcące i Gimnazjum Przymierza Rodzin w Garwolinie;
- Liceum Ogólnokształcące Nr 1 w Łaskarzewie;
- Zespół Szkół Zawodowych Nr 2 w Łaskarzewie.

Kolejną, coraz większą grupę mieszkańców stanowią osoby starsze, dlatego bardzo ważne jest zapewnienie przez transport publiczny odpowiedniej obsługi wszystkich placówek służby zdrowia. Duże potoki podróżnych obserwuje się również w kierunku punktów handlowych, w których skupione są duże supermarkety. Komunikacja publiczna powinna także zapewnić dostęp do różnych urzędów oraz innych punktów usługowych, handlowych, kulturalnych czy sportowych.

Podsumowując:

- Głównym celem i generatorem ruchu na poziomie powiatu jest miasto i gmina Garwolin.
- Rozkład sieci drogowej w powiecie garwolińskim zapewnia wszystkim gminom połączenie z miastem Garwolin.
- Ważne jest zachowanie obecnej siatki połączeń ponieważ odpowiada ona podstawowym potrzebom transportowym mieszkańców powiatu.
- Południkowy przebieg linii kolejowej nr 7 stwarza alternatywę dla połączeń drogowych dla mieszkańców takich gmin jak: Garwolin, Łaskarzew, Pilawa, Sobolew, Trojanów.

4.1. DOMINUJĄCE KIERUNKI PRZEMIESZCZANIA SIĘ MIESZKAŃCÓW POWIATU GARWOLIŃSKIEGO

Analiza rozkładu przestrzennego ruchu w podróżach wewnętrznych i zewnętrznych mieszkańców powiatu garwolińskiego możliwa była na podstawie badania „Dojazdy do pracy –NSP 2011”, które zrealizowane zostało na potrzeby Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2011. Badanie zrealizowano dla ogółu pracujących na podstawie danych rejestrowych, pozyskanych przez statystykę publiczną. Co za tym idzie, badanie to pozwala na określenie kierunków przepływów związanych z pracą.

Inwentaryzacja udostępnionych danych pozwoliła na określenie liczby wykonywanych podróży wewnętrznych i zewnętrznych zarówno mieszkańców powiatu garwolińskiego, jak również innych osób, których miejscem pracy był powiat garwoliński.

Przepływy międzygminne na terenie powiatu przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 30. Macierz podróży wewnątrzpowiatowych – przepływy pracy

OD/DO	Garwolin**	Miastków Kościelny	Pilawa - obszar wiejski	Łaskarzew	Borowie	Parysów	Pilawa - miasto	Sobolew	Wilga	Żelechów - miasto	Maciejowice	Żelechów - obszar wiejski	łącznie
Borowie	181	13	16	*	*	*	*	*	*	*	*	*	210
Garwolin	868	22	74	82	17	17	90	25	38	11	*	*	1244
Górzno	411	14	10	17	*	*	*	*	*	*	*	*	452
Łaskarzew	328	*	*	137	*	*	*	21	*	*	*	*	486
Maciejowice	61	*	*	20	*	*	*	10	10	*	*	*	101
Miastków Kościelny	249	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	249
Parysów	105	*	37	*	*	*	19	*	*	*	*	*	161
Pilawa - miasto	115	*	16	*	*	*	*	*	*	*	*	*	131
Pilawa - obszar wiejski	186	*	*	*	*	*	104	*	*	*	*	*	290
Sobolew	187	*	*	39	*	*	*	*	*	*	22	*	248
Trojanów	80	*	*	12	*	*	*	12	*	*	*	*	104
Wilga	86	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	86
Żelechów - miasto	82	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	21	103
Żelechów - obszar wiejski	72	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	109	181
łącznie	3011	49	153	307	17	17	213	68	48	11	22	130	4046

* wyniki badania uwzględniają wyłącznie przepływy powyżej 9 osób, ** dane źródłowe nie rozróżniały gminy miejskiej i wiejskiej Garwolin

źródło: opracowanie własne na podstawie „Dojazdy do pracy –NSP 2011”,

Największe przepływy pracy w podróżach wewnętrznych mieszkańców powiatu występują w podróżach do gminy miejskiej i wiejskiej Garwolin. Podróże z innych gmin powiatu garwolińskiego do Garwolina stanowiły 74,42 proc. wszystkich podróży wewnętrznych mieszkańców powiatu. Spore przepływy pracy występują również w podróżach do Łaskarzewa oraz gminy miejskiej Piława, które stanowią odpowiednio 7,59 proc. oraz 5,26 proc. podróży wewnętrznych mieszkańców.

Tabela 31. Macierz podróży wewnętrznych i zewnętrznych (powiat zamieszkania – powiat garwoliński)

rozkład przestrzenny podróży powiat zamieszkania - powiat garwoliński	powiat garwoliński
powiat garwoliński	4046 (podróże wewnętrzne)
powiat kozienicki	10
powiat m. st. Warszawa	4358
powiat m. Lublin	40
powiat m. Siedlce	33
powiat miński	32
powiat otwocki	1240
powiat piaseczyński	196
powiat rycki	90
powiat sokołowski	25
łącznie	10 070 (w tym 6024 podróży zewnętrznych)

źródło: opracowanie własne na podstawie „Dojazdy do pracy –NSP 2011”,

W rozkładzie przestrzennym ruchu dla powiatu garwolińskiego (jako miejsca zamieszkania), odsetek podróży wewnętrznych stanowi 40,18 proc., podczas gdy ten zewnętrzne to 59,82 proc.

Ponad 2/3 podróży zewnętrznych wykonywanych jest do Warszawy (72,34 proc.). Ten sam wskaźnik, przy uwzględnieniu również podróży wewnętrznych stanowi 43,28 proc. wszystkich wykonywanych podróży.

W przypadku odwrócenia sytuacji tj. gdy, potraktujemy powiat garwoliński, jako miejsce pracy, okazuje się, że podróże wewnętrzne stanowią 93,16 proc., a podróże zewnętrzne 6,84 proc. 44,78 proc. podróży zewnętrznych wykonywanych jest z obszaru powiatu ryckiego. Co za tym idzie zdecydowana większość popytu na przewozy generowana jest obszarze powiatu (przy założeniu powiatu garwolińskiego, jako miejsca pracy).

Tabela 32. Macierz podróży wewnętrznych i zewnętrznych (powiat pracy – powiat garwoliński)

rozkład przestrzenny podróży (powiat pracy - powiat garwoliński)	powiat garwoliński
powiat garwoliński	4046
powiat łukowski	42
powiat m. st. Warszawa	80
powiat m. Lublin	11
powiat otwocki	31
powiat rycki	133
łącznie	4343

źródło: opracowanie własne na podstawie „Dojazdy do pracy – NSP 2011”,

4.2. POPYT NA POWIATOWE PRZEWOZY PASAŻERSKIE

POPYT NA PRZEWOZY W 2015 ROKU

Popyt na przewozy w 2015 roku został określony na podstawie przekazanych przez przewoźników danych dot. struktury liczby sprzedanych biletów. PKS Garwolin S.A. przewiózł łącznie w tym okresie 1 178 735 podróżnych, z czego 28,31 proc. stanowiły bilety jednorazowe, a 71,69 proc. bilety miesięczne.

Tabela 33.liczba sprzedanych biletów przez przewoźnika PKS Garwolin S.A. (2015 r.)

L.p.	Nazwa linii komunikacyjnej	nr zezw.	nr linii	łączny roczny przebieg (km)	łączna roczna liczba przewiezionych pasażerów (liczba sprzedanych biletów)		
					jednorazowe	miesięczne	łącznie
1	Sobolew-Garwlin przez Wólkę Ostrożeńską	114	3	2170	229	2 200	2 429
2	Garwolin-Garwolin Szpital przez Sulbiny	122	4	2032	1 249	-	1 249
3	Garwolin-Ryczyska przez Chęciny	112	18	80726	15 182	32 184	47 366
4	Garwolin-Łaskarzew przez Wolę Rowską	88	21	7749	679	7 260	7 939
5	Wilga-Garwolin przez Stary Żabieniec, Marianów	107	22	11844	3 373	-	3 373
6	Garwolin-Izdebnik przez Wolę Rowską	126	23	3969	94	-	94
7	Garwolin-Wola Rębkowska OSM	103	25	2028	392	132	524
8	Stary Żabieniec-Garwolin przez Izdebik, Ruda Talubska	102	26	7560	1 010	20 372	21 382
9	Garwolin-Stodzew Kolonia przez Parysów	121	29	27378	4 778	5 104	9 882
10	Garwolin-Pilawa przez Parysów	131	32	23036	5 085	10 696	15 781
11	Garwolin-Garwolin przez Jagodne, Stary Puznów	111	34	22560	5 051	33 352	38 403
12	Garwolin-Iwowe przez Borowie	99	35	19845	1 287	8 599	9 886
13	Iwowe-Gościewicz-Garwolin	75	36	7560	18	17 711	17 729
14	Garwolin-Garwolin przez Borowie, Gościewicz	97	37	63342	12 414	61 138	73 552
15	Garwolin- Kruszówka przez Zgórze, Miastków Kościelny	117	39	17994	7 375	25 238	32 613
16	Garwolin-Wola Miastkowska przez Oziemkówka	116	41	11340	4 238	-	4 238
17	Garwolin-Garwolin przez Miętne	94	48	46275	11 398	13 294	24 692
18	Maciejowice-Ruda Tarnowska	138	49	180	10	-	10
19	Garwolin-Garwolin przez Sobolew, Maciejowice, Wilgę	139	50	64228	13 585	52 278	65 863
20	Żelechów-Antoniówka Świerżowska przez Sobolew	123	52	13986	2 470	11 484	13 954

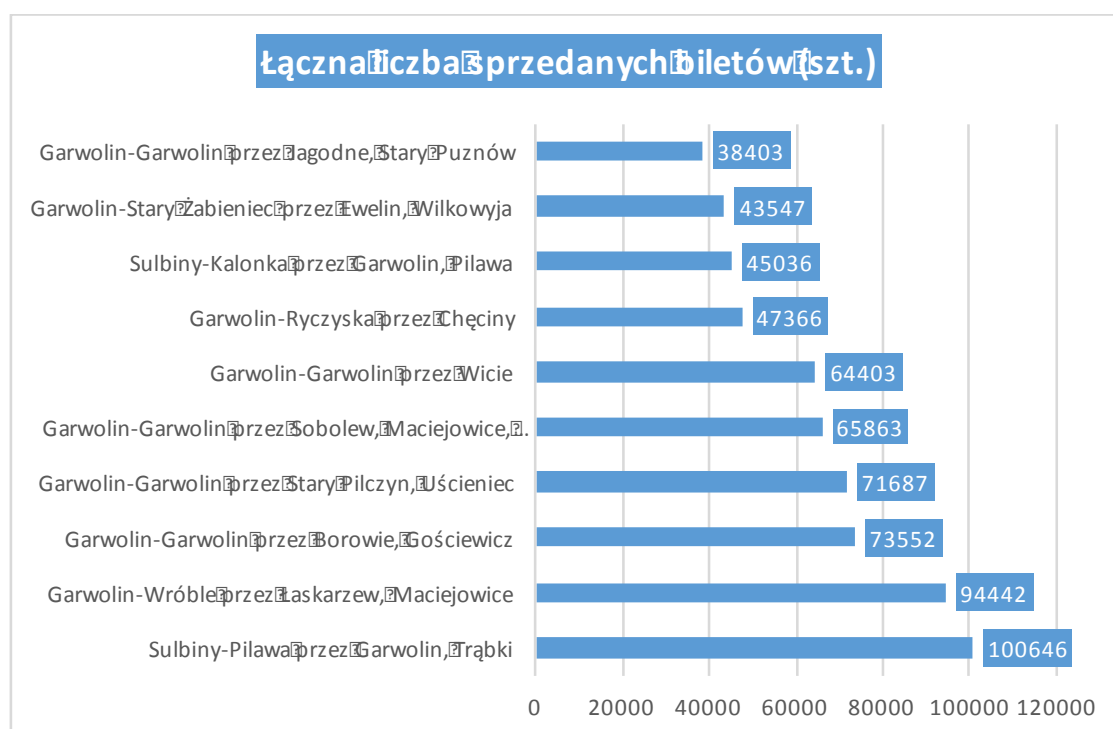
21	Garwolin-Krystyna przez Wolę Rębkowską	104	53	23490	8 425	17 644	26 069
22	Garwolin-Zwola-Suchowola przez Miastków Kościelny	115	55	4725	1 101	836	1 937
23	Garwolin-Żelechów przez Reducin	135	56	13344	4 419	11 649	16 068
24	Wola Stargardzka-Garwolin przez Parysów	130	65	4725	784	17 116	17 900
25	Garwolin-Pilawa-Parysów	50	66	2500	216	220	436
26	Garwolin-Życzyn PKP-Jabłonowiec	74	67	11808	2 712	2 304	5 016
27	Sulbiny-Pilawa przez Garwolin, Trąbki	95	75	90480	56 414	44 232	100 646
28	Garwolin-Wróble przez Łaskarzew, Maciejowice	119	77	150491	28 924	65 518	94 442
29	Garwolin-Garwolin przez Wicie	100	80	42048	6 184	58 219	64 403
30	Garwolin-Garwolin przez Stary Pilczyn, Uścieniec	120	81	135754	24 118	47 569	71 687
31	Garwolin-Stary Żabieniec przez Wicie	127	82	9450	1 165	-	1 165
32	Garwolin-Garwolin przez Parysów, Trąbki	125	84	40024	6 360	26 796	33 156
33	Garwolin-Antoniówka Świerżowska przez Sobolew	96	85	11864	1 918	4 180	6 098
34	Garwolin-Żelechów przez Gończyce	118	91	43902	7 987	431	8 418
35	Garwolin-Izdebnik przez Czystków	90	94	5103	30	4 048	4 078
36	Garwolin-Ryczyska przez Zasiadały	108	98	5859	1 051	3 388	4 439
37	Garwolin-Garwolin przez Chęciny	133	100	9828	1 850	6 032	7 882
38	Garwolin-Garwolin przez Reducin, Chęciny	110	101	8505	1 717	1 490	3 207
39	Garwolin-Reducin-Zasiadały-Miastków Kościelny	79	107	7338	1 114	2 420	3 534
40	Garwolin-Stary Żabieniec przez Ewelina, Wilkowyja	98	109	40001	6 455	37 092	43 547
41	Sulbiny-Kalonka przez Garwolin, Pilawa	106	114	46555	11 652	33 384	45 036
42	Garwolin-Stary Pilczyn-Maciejowice	62	119	1519	172	10 196	10 368
43	Garwolin-Wola Stargardzka przez Pilawę, Parysów	129	125	17388	2 900	22 088	24 988
44	Garwolin-Mariańskie Porzeczce przez Wilgę	101	128	3668	974	-	974
45	Garwolin-Korytnica przez Gończyce	114	129	4536	793	-	793
46	Garwolin-Parysów przez Wygodę, Niesadna	89	133	8127	2 218	32 780	34 998
47	Garwolin-Gościewicz przez Borowie	136	135	7560	1 473	484	1 957
48	Garwolin-Iwowe przez Gózd	92	137	15309	2 024	5 192	7 216
49	Garwolin-Górzno- Wólka Ostrożeńska-Garwolin	53	138	2149	350	7 304	7 654
50	Garwolin-Garwolin przez Mariańskie Porzeczce	105	139	16197	2 816	792	3 608
51	Garwolin-Garwolin przez Wicie, Stary Żabieniec	137	141	20203	4 139	20 887	25 026
52	Garwolin-Stary Żabieniec-Łaskarzew-Garwolin	78	144	21924	2 900	22 460	25 360
53	Garwolin-Trąbki-Niesadna-Gocław-Kalonka	80	145	11718	1 941	968	2 909
54	Garwolin-Iwowe przez Kamionka, Gózd	93	146	20034	1 863	11 824	13 687
55	Garwolin-Maciejowice-Antoniówka Świerżowska	69	155	82638	15 226	6 688	21 914
56	Garwolin-Żelechów przez Górzno	91	158	71859	17 668	3 664	21 332

57	Żabieniec	84	168	10962	925	3 168	4 093
58	Garwolin-Ryczyska przez Chęciny, Zasiadały	109	169	8636	1 325	-	1 325
59	Wola Miastkowska - Garwolin	87	172	45804	9 496	10 914	20 410
ogółem					333 716	845 019	1 178 735

źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez PKS Garwolin S.A.

W zakresie linii z największym popytem wskazać należy następujących 10 linii komunikacyjnych. Ich udział w łącznej liczbie sprzedanych biletów przez PKS Garwolin S.A w 2015 roku stanowił 54,72 proc.

Wykres 8. 10 linii komunikacyjnych z największym popytem na przewozy pasażerskie



źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez PKS Garwolin S.A.

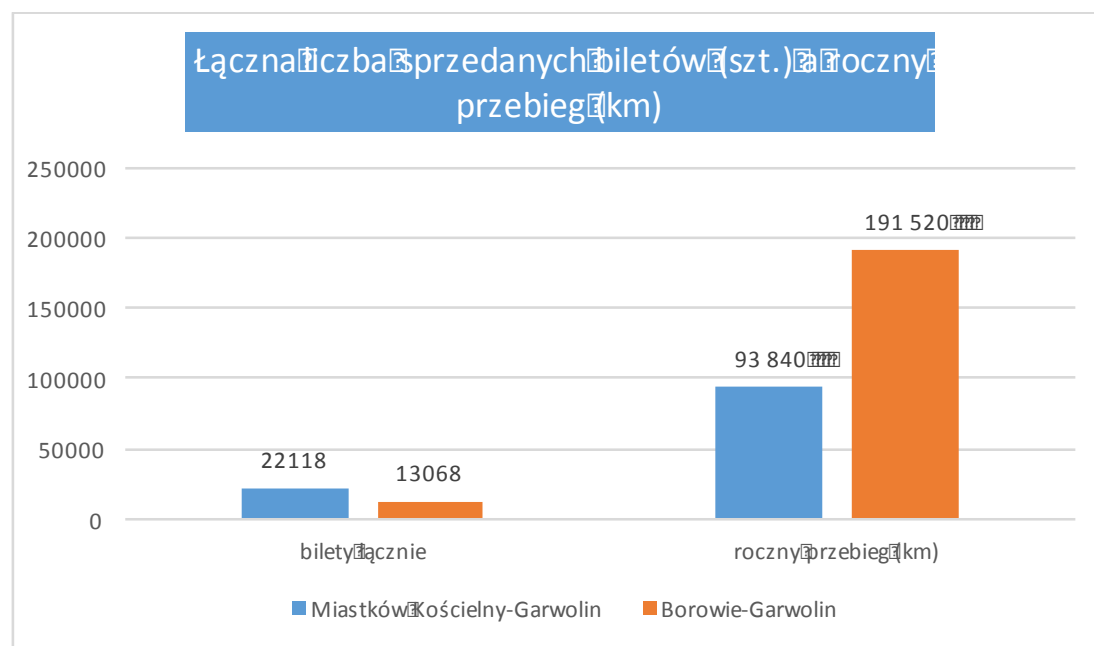
W przypadku przewoźnika „Usługi Transportowe Janusz Wołoszka” sprzedanych w 2015 roku zostało 63 132 biletów w ramach dwóch zezwoleń wydanych przez Starostę Garwolińskiego. W odniesieniu do popytu na usługi PKS Garwolin S.A. (1178735 szt. sprzedanych biletów) udział tego pierwszego stanowi 5,36 proc. w liczbie sprzedanych biletów drugiego podmiotu. Szczegółowe zestawienie prezentuje poniższa tabela oraz wykres nr 9, na którym zaprezentowany jest również roczny przebieg dla poszczególnych linii na tle liczby sprzedanych biletów.

Tabela 34. liczba sprzedanych biletów oraz roczny przebieg przewoźnika Usługi Transportowe Janusz Wołoszka

nr zezw.	OD	PRZEZ	DO	bilety jednorazowe (szt.)	bilety miesięczne (szt.)	łączna liczba sprzedanych biletów (szt.)	roczny przebieg (km)
82	Miastków Kościelny	Miastków Kościelny- Miastków PGR- Rudnik I II- Huta Miastkowska- Zgórze- Przykory Kolonia- Przykory- Goździk- Unin I, II, III- Leszczyny- Garwolin	Garwolin	21 489	22 118	43 607	93 840
124/1	Borowie	Jażwiny, Gózd, Starowola, Parysów, Słup, Wilchta, Głosków, Stary Puznów, Niecieplin	Garwolin	6 457	13 068	19 525	191 520

źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Usługi Transportowe Janusz Wołoszka

Wykres 9. łączna liczba sprzedanych biletów (szt.) a roczny przebieg (km)



źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Usługi Transportowe Janusz Wołoszka

W przypadku ostatniego przewoźnika tj. „Usługi Autokarowe i Pośrednictwo Handlowe Jacek Książek” na jednej uruchamianej przez tego przewoźnika powiatowej linii komunikacyjnej zakupionych zostało łącznie 28 449 biletów. Wykonanych zostało 2648 kursów, a roczny przebieg wyniósł 79 620 km. Szczegółowe zestawienia zaprezentowano w poniższych tabelach.

Tabela 35. Liczba przewiezionych pasażerów „Usługi Autokarowe i Pośrednictwo Handlowe Jacek Książek”

Struktura biletowa	Liczba przewiezionych osób
bilet jednorazowy	28 031
miesięczny	48
miesięczny szkolny	370

źródło: „Usługi Autokarowe i Pośrednictwo Handlowe Jacek Książek”

Tabela 36. Liczba wykonanych kursów „Usługi Autokarowe i Pośrednictwo Handlowe Jacek Książek”

typ dnia	liczba wykonanych kursów
dni robocze	2 304
soboty	344
niedziele i święto	0

źródło: „Usługi Autokarowe i Pośrednictwo Handlowe Jacek Książek”

Tabela 37. Roczny przebieg „Usługi Autokarowe i Pośrednictwo Handlowe Jacek Książek”

typ dnia	Roczny przebieg (km)
dni robocze	69 120
soboty	10 500
niedziele i święto	-

źródło: „Usługi Autokarowe i Pośrednictwo Handlowe Jacek Książek”

POPYT NA PRZEWOZY W LATACH UBIEGŁYCH

NARZĘDZIE BADAWCZE

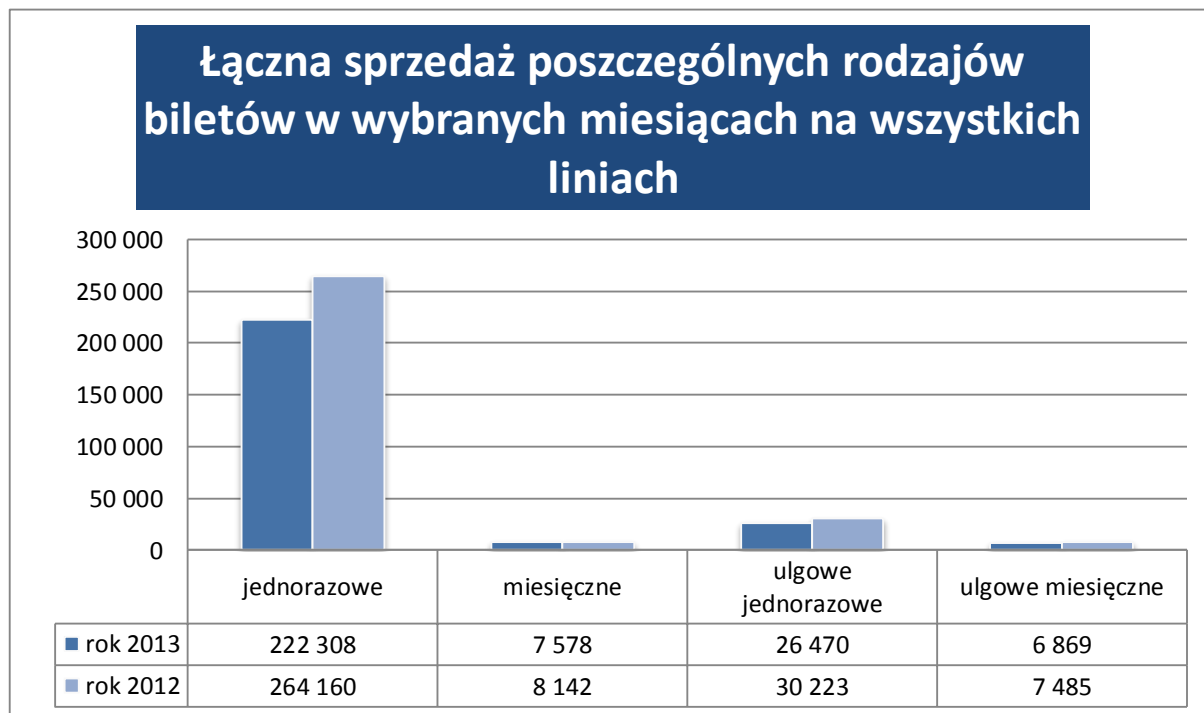
Wykonawca przeprowadził analizę badań napełnień autobusów w powiecie garwolińskim w oparciu o ilość sprzedanych biletów na poszczególne linie przez PKS w Garwolinie. W celu zagwarantowania rzetelności i miarodajności przeprowadzonej analizy pod uwagę wzięto aktualne wyniki sprzedażowe przewoźnika (liczba sprzedanych biletów na poszczególne linie) w latach **2012 i 2013 wyłącznie** za miesiące: **styczeń, kwiecień, lipiec oraz październik**. Dodatkowo

Dane poddane analizie pochodzą bezpośrednio od przewoźnika tj. PKS-u w Garwolinie.

SPRZEDAŻ BILETÓW OGÓŁEM

W 2013 roku PKS w Garwolinie zanotował spadek o **15,09 proc.** liczby sprzedanych biletów ogółem, w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego. W ten sposób w roku 2012 sprzedano 310 010 biletów, przy 263 225 w 2013 roku. Największy spadek zanotowano przy sprzedaży biletów jednorazowych (**15,84 proc.**). W 2012 roku sprzedano aż 264 160 biletów jednorazowych, podczas gdy w 2013 roku było to już tylko 222 308 biletów. Spadek r/r biletów ulgowych jednorazowych wyniósł **12,42 proc.** Mniej gwałtowne obniżenie liczby sprzedanych biletów miało miejsce w przypadku biletów miesięcznych oraz ulgowych miesięcznych, gdzie spadek wyniósł odpowiednio **6,93 proc.** oraz **8,23 proc.**

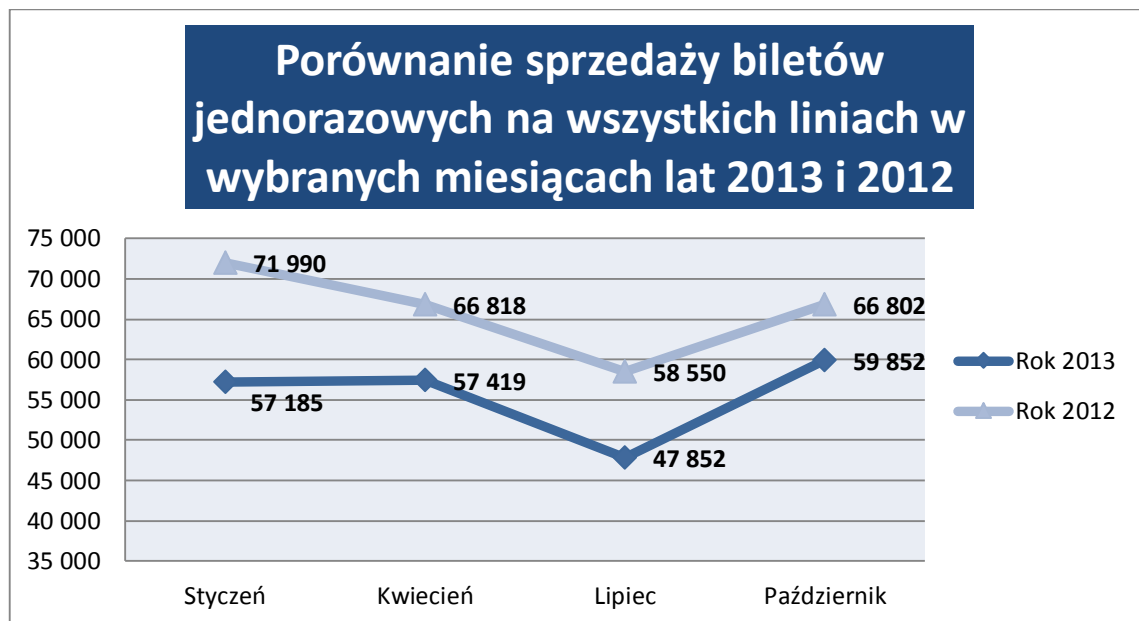
Wykres 10. Łączna sprzedaż poszczególnych rodzajów biletów na wszystkich liniach



źródło: opracowanie własne na podstawie informacji przekazanych przez PKS w Garwolinie S.A.

W każdym z badanych miesięcy 2013 roku zanotowano spadek sprzedaży biletów jednorazowych w porównaniu z analogicznym okresem 2012 roku. Największe spadki zanotowano w miesiącach styczniu (20,57 proc.) oraz lipcu (18,27 proc.). Najlepiej na tym tle wypada miesiąc październik oraz kwiecień, gdzie liczba sprzedanych biletów zmniejszyła się odpowiednio tylko o 10,40 proc. i 14,07 proc.

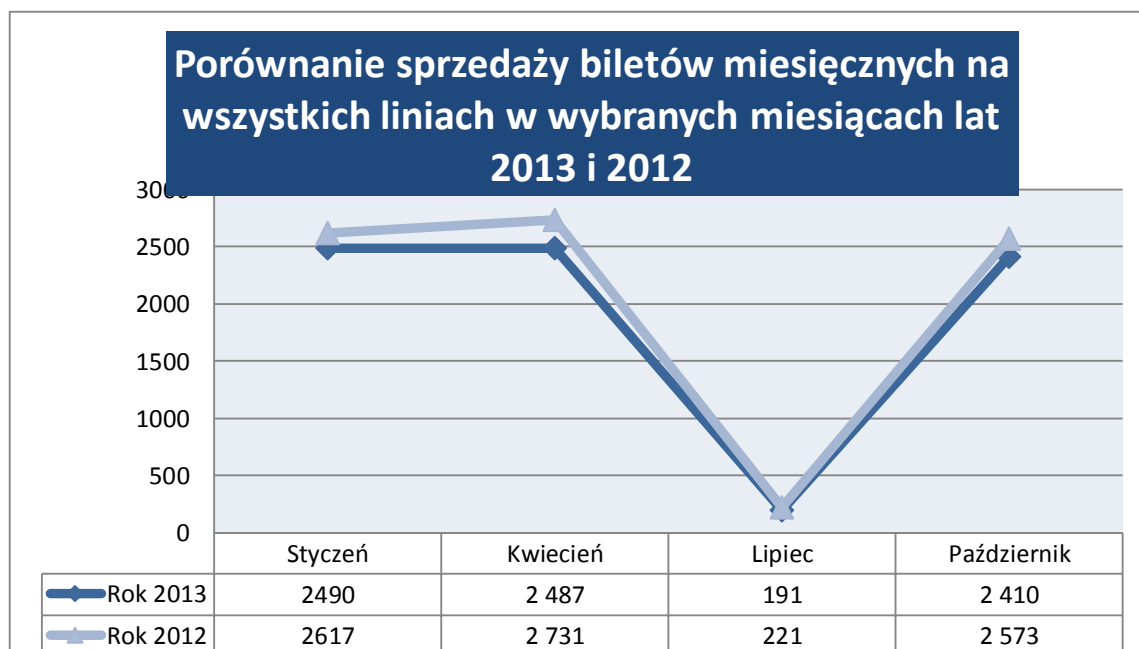
Wykres 11. Porównanie sprzedaży biletów jednorazowych w latach 2013 i 2012



źródło: opracowanie własne na podstawie informacji przekazanych przez PKS w Garwolinie S.A.

W każdym z badanych miesięcy 2013 roku zanotowano spadek sprzedaży biletów miesięcznych w porównaniu z analogicznym okresem 2012 roku. Największe spadki zanotowano w miesiącach lipcu (13,57 proc.) oraz kwietniu (8,93 proc.). Najlepiej na tym tle wypada miesiąc styczeń i październik, gdzie liczba sprzedanych biletów zmniejszyła się odpowiednio tylko o 4,85 proc. i 6,34 proc.

Wykres 12. Porównanie sprzedaży biletów miesięcznych w latach 2013 i 2012

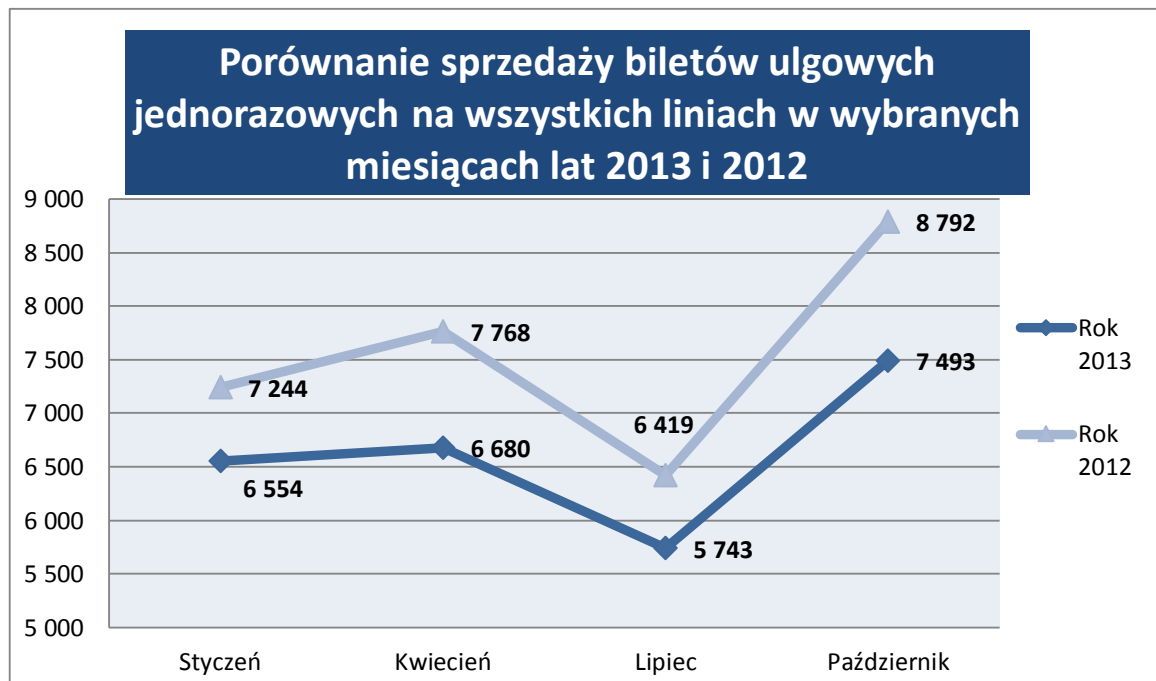


źródło: opracowanie własne na podstawie informacji przekazanych przez PKS w Garwolinie S.A.

W każdym z badanych miesięcy 2013 roku zanotowano spadek sprzedaży biletów miesięcznych w porównaniu z analogicznym okresem 2012 roku. Zbliżone spadki sprzedaży biletów zanotowano w styczniu i lipcu. W tych miesiącach odpływ klientów wyniósł odpowiednio

9,53 proc. oraz 10,53 proc. Gorsze wyniki przypadły na miesiące kwiecień i październik. W analizowanych okresach spadki były bardziej wyraźne i ukształtowały się na poziomie odpowiednio 14,01 proc. i 14,77 proc.

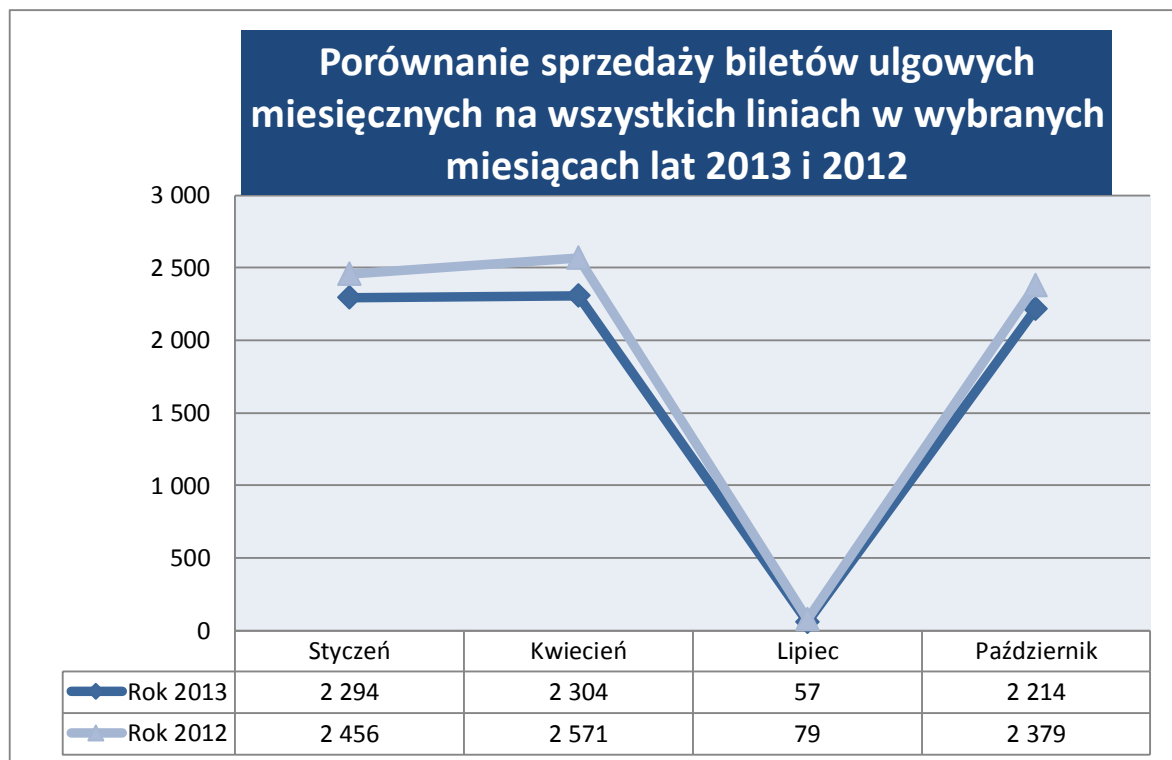
Wykres 13. Porównanie sprzedaży biletów ulgowych jednorazowych w latach 2013 i 2012



źródło: opracowanie własne na podstawie informacji przekazanych przez PKS w Garwolinie S.A.

W każdym z badanych miesięcy 2013 roku zanotowano spadek sprzedaży biletów miesięcznych w porównaniu z analogicznym okresem 2012 roku. Fatalny wynik zanotowano przede wszystkim w okresie wakacyjnym, gdzie liczba sprzedanych biletów zmniejszyła się aż o 27,85 proc. Co dziesiąty podróżny (10,39 proc.) zrezygnował z zakupu tego rodzaju biletu w kwietniu 2013 roku w porównaniu z tym samym miesiącem roku poprzedniego. Najmniejszy odpływ klientów zanotowano w styczniu oraz w październiku. Było to odpowiednio 6,60 proc. oraz 6,94 proc.

Wykres 14. Porównanie sprzedaży biletów ulgowych miesięcznych w latach 2013 i 2012



źródło: opracowanie własne na podstawie informacji przekazanych przez PKS w Garwolinie S.A.

LICZBA SPRZEDANYCH BILETÓW OGÓŁEM NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH

W poniższej tabeli przedstawiono listę linii uruchomionych w poszczególnych latach przez PKS w Garwolinie wraz z liczbą sprzedanych biletów. Z zestawienia wynika, że w 2013 roku 16 linii z 51 odnotowało **wzrost** sprzedaży ogółem w porównaniu z rokiem 2012. Pozostałe 35 linii odnotowało **spadek** liczby sprzedanych biletów.

Tabela 38. Liczba sprzedanych biletów ogółem na poszczególnych liniach

L.p.	Linia	2013	2012	Zmiana %
1	Garwolin-Stodzew Kolonia	1 143	831	37,55%
2	Okrzeja-Garwolin	630	531	18,64%
3	Trąbki-Kalonka	89	77	15,58%
4	Garwolin-Parysów	1 274	1 109	14,88%
5	Garwolin-Szymanowice	2 415	2 108	14,56%
6	Garwolin-Wola Władysławowska	301	263	14,45%
7	Garwolin-Stoczek Łukowski	2 418	2 123	13,90%
8	Garwolin-Suchowola	472	415	13,73%
9	Garwolin-Kalonka	6 056	5 350	13,20%
10	Warszawa Wschodnia- Żelechów	23 495	21 185	10,90%
11	Garwolin-Stary Żabieniec	1 041	954	9,12%

L.p.	Linia	2013	2012	Zmiana %
12	Garwolin-Sobienie Jezioro	1 646	1 552	6,06%
13	Garwolin-Krystyna	3 108	2 932	6,00%
14	Garwolin-Korytnica Wieś	304	291	4,47%
15	Mierzączka Wieś-Pilawa	675	662	1,96%
16	Garwolin-Iwowe	2 723	2 676	1,76%
17	Garwolin-Wróble Wieś	15 829	15 831	-0,01%
18	Garwolin-Sobienie Biskupie	3 547	3 561	-0,39%
19	Wola Starogrodzka-Garwolin	552	562	-1,78%
20	Garwolin-Jabłonowiec	2 335	2 383	-2,01%
21	Garwolin-Żelechów	17 499	18 517	-5,50%
22	Garwolin-Antoniówka Świerżowska	8 244	8 768	-5,98%
23	Warszawa Wschodnia - Stare Zadybie	655	706	-7,22%
24	Garwolin-Wola Starogrodzka	1 354	1 470	-7,89%
25	Garwolin-Garwolin Szpital	498	553	-9,95%
26	Garwolin-Ryczyska	7 551	8 441	-10,54%
27	Garwolin-Łaskarzew	424	485	-12,58%
28	Garwolin-Miastków Kościelny	2 007	2 307	-13,00%
29	Garwolin-Wola Miastkowska	1 489	1 732	-14,03%
30	Sulbiny-Pilawa	21 390	25 010	-14,47%
31	Warszawa Wschodnia-Maciejowice	7 954	9 430	-15,65%
32	Garwolin-Starogród	3 152	3 763	-16,24%
33	Garwolin-Uśniaki	5 925	7 123	-16,82%
34	Warszawa Wschodnia - Garwolin	38 227	46 435	-17,68%
35	Żelechów-Okrzeja	230	282	-18,44%
36	Garwolin-Ryki	14 774	18 512	-20,19%
37	Garwolin-Maciejowice	64	81	-20,99%
38	Warszawa Wschodnia- Łuków	12 623	16 463	-23,33%
39	Warszawa Wschodnia- Ryki D.A.	28 338	37 640	-24,71%
40	Garwolin-Pilawa	1 774	2 364	-24,96%
41	Garwolin-Kienkówka	347	482	-28,01%
42	Garwolin-Kruszówka	2 701	4 096	-34,06%
43	Izdebnik-Garwolin	173	287	-39,72%
44	Siedlce-Garwolin	11 590	19 585	-40,82%
45	Borowie-Iwowe	47	84	-44,05%
46	Garwolin-Mińsk Mazowiecki	2 709	4 885	-44,54%

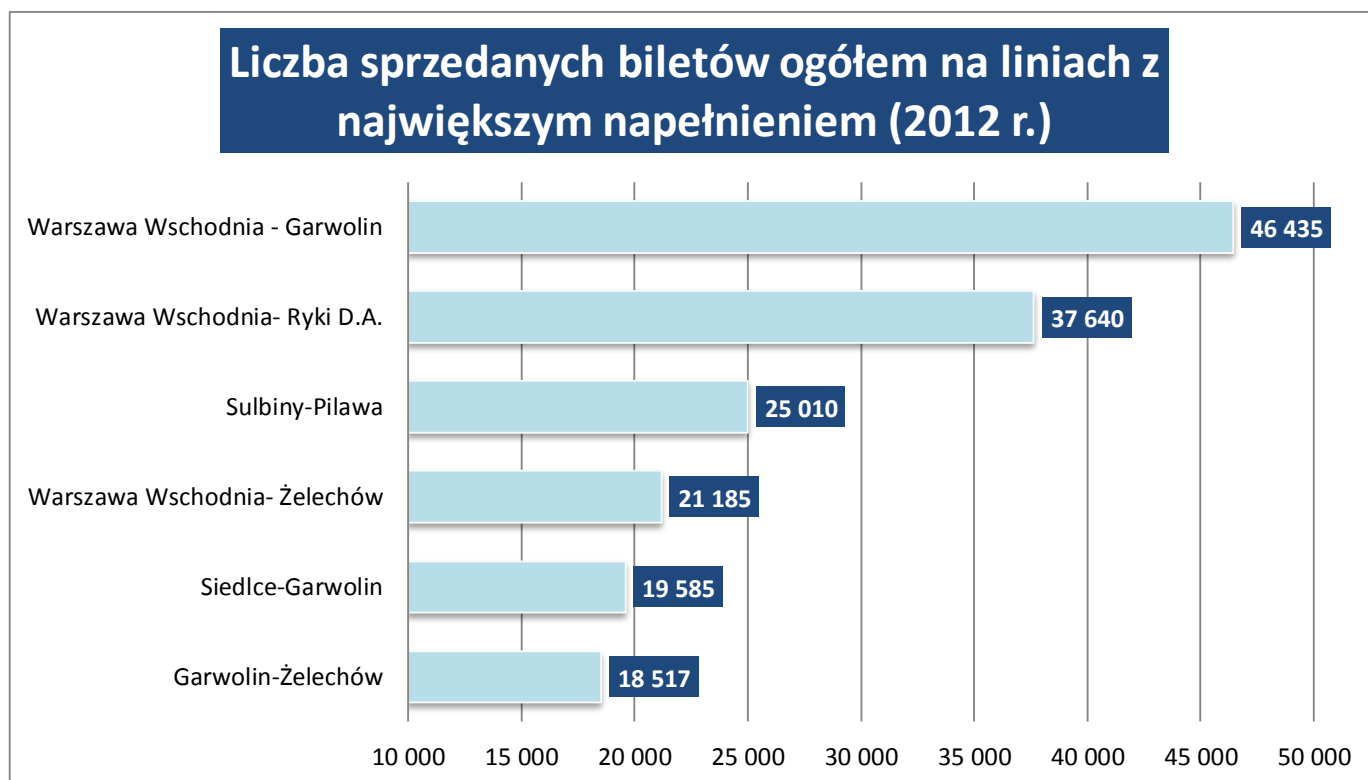
L.p.	Linia	2013	2012	Zmiana %
47	Żelechów-Antoniówka Świerżowska	1 073	2 519	-57,40%
48	Garwolin-Osieck	343	1 194	-71,27%
49	Łaskarzew-Siedlce	0	225	-100,00%
50	Żelechów-Ryki	0	464	-100,00%
51	Garwolin-Wilga	0	683	-100,00%

* zestawienie obejmuje linie, na które sprzedano minimum 50 biletów w jakimkolwiek z dwóch badanych lat

LINIE Z NAJWIĘKSZYM NAPEŁNIENIEM

W 2012 roku mieszkańcy powiatu garwolińskiego najczęściej korzystali z usług PKS-u w Garwolinie dojeżdżając do Warszawy. Linia Garwolin - Warszawa Wschodnia okazała się być linią z największą liczbą sprzedanych biletów ogółem (46 435 sprzedanych biletów). W dalszej kolejności korzystano z linii Warszawa Wschodnia - Ryki (woj. Lubelskie, powiat rycki; przez Garwolin) oraz Sulbiny - Pilawa. Z tych dwóch linii w wybranych miesiącach 2012 roku skorzystało odpowiednio 37 640 podróżnych i 25 010 podróżnych. Sporą popularnością cieszyły się też linie Warszawa Wschodnia - Żelechów, Siedlce - Garwolin oraz Garwolin - Żelechów.

Wykres 15. Liczba sprzedanych biletów ogółem na liniach z największym napełnieniem (2012 r.)



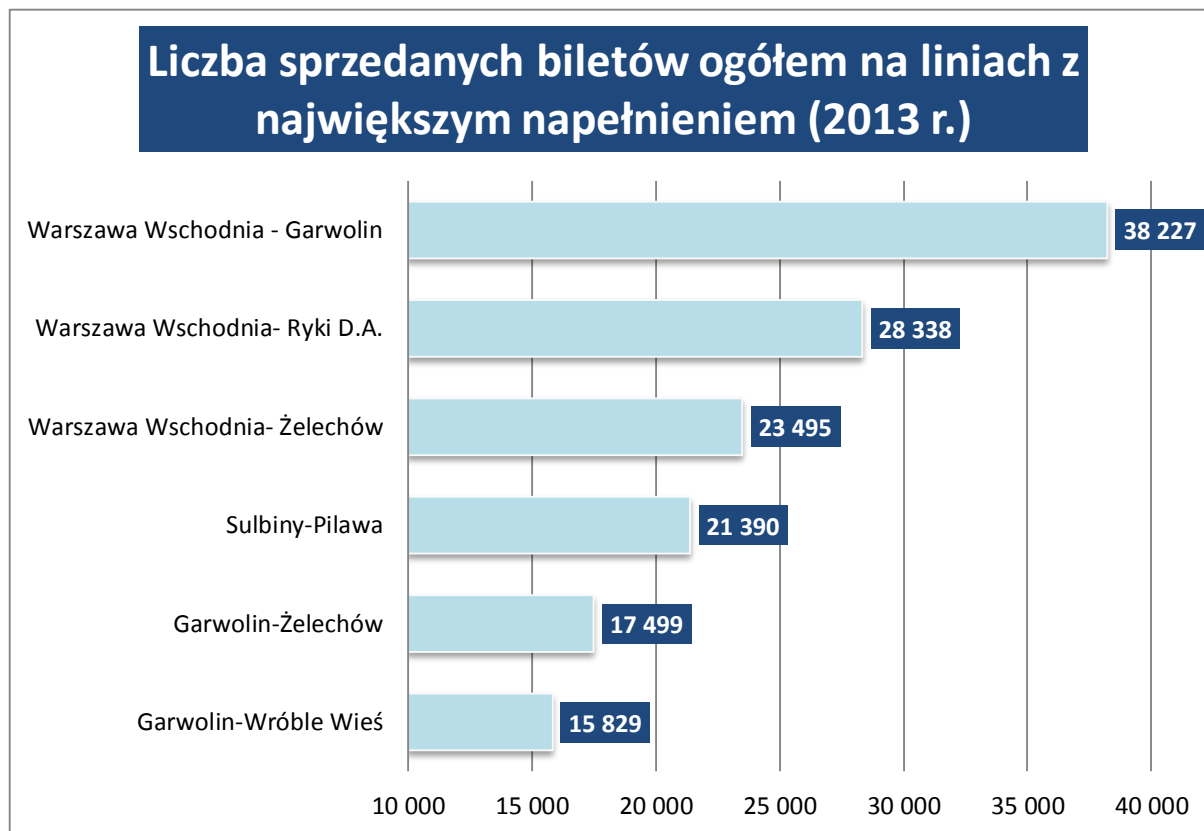
źródło: opracowanie własne na podstawie informacji przekazanych przez PKS w Garwolinie S.A.

W 2013 roku, podobnie jak w 2012 roku mieszkańcy powiatu garwolińskiego najczęściej korzystali z usług PKS-u w Garwolinie dojeżdżając do Warszawy. Linia Garwolin-Warszawa Wschodnia okazała się być linią z największą liczbą sprzedanych biletów ogółem

(38 227 sprzedanych biletów). W dalszej kolejności korzystano z linii Warszawa Wschodnia - Ryki (woj. lubelskie, powiat rycki; przez Garwolin) oraz Warszawa Wschodnia - Żelechów. Z tych dwóch linii w wybranych miesiącach 2013 roku skorzystało odpowiednio 28 338 podróżnych i 23 495 podróżnych.

W porównaniu z 2013 rokiem w zestawieniu pojawiła się linia Garwolin - Wróble Wieś, a zniknęła linia Siedlce - Garwolin.

Wykres 16. Liczba sprzedanych biletów ogółem na liniach z największym napełnieniem (2013 r.)

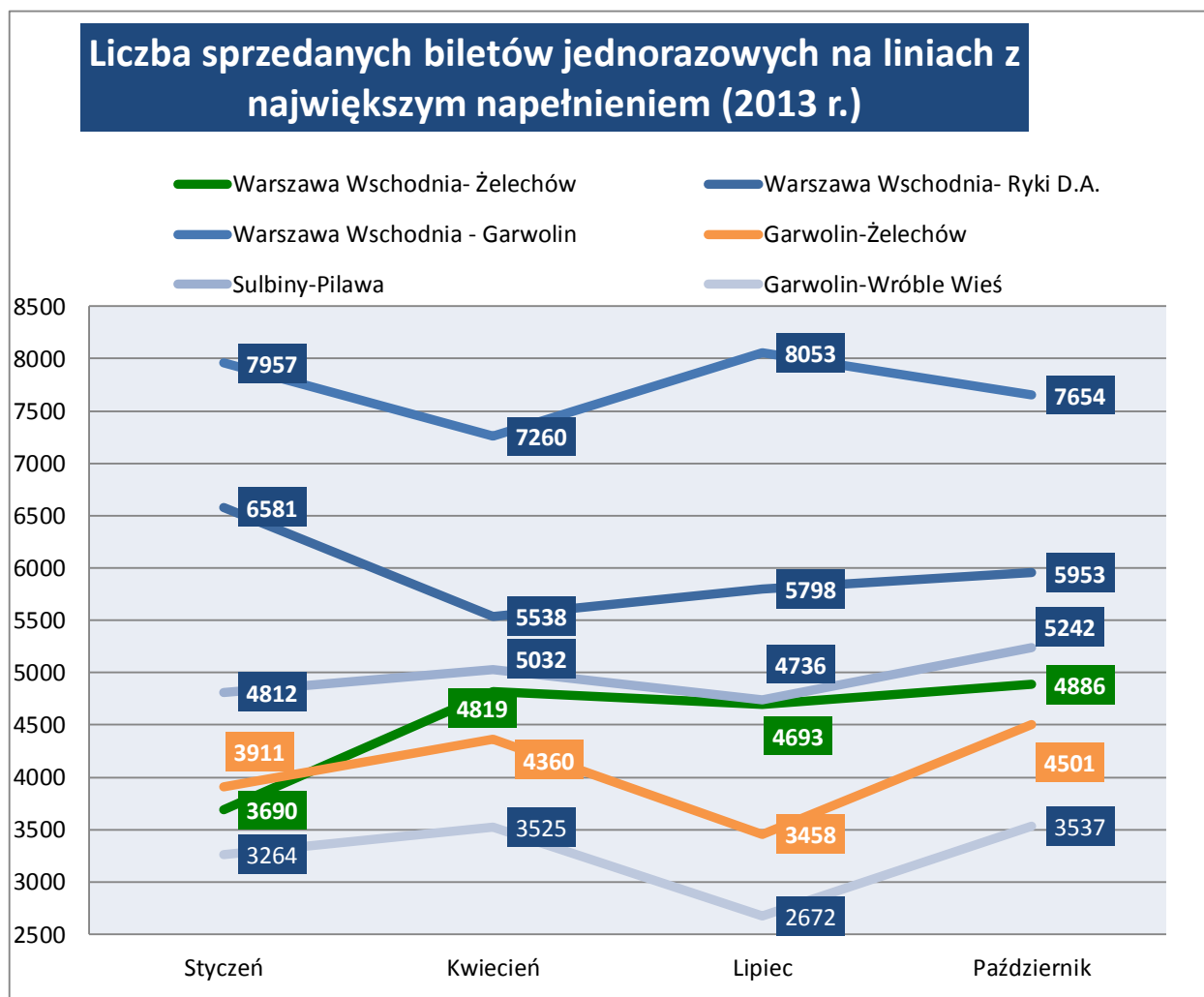


źródło: opracowanie własne na podstawie informacji przekazanych przez PKS w Garwolinie S.A.

Spośród sześciu linii charakteryzujących się największą sprzedażą biletów jednorazowych warto wyróżnić dwie: 1. Warszawa Wschodnia - Ryki, 2. Warszawa Wschodnia - Garwolin, które jako jedyne odnotowały wzrost w lipcu 2013 roku w porównaniu z wynikami sprzedażowymi z kwietnia 2013 roku. Pierwszej z nich udało się nawet zwiększyć liczbę obsłużonych podróżnych z 5 798 w lipcu do 5 953 podróżnych w październiku.

Z kolei pozostałe linie nie oparły się spadkowemu, letniemu trendowi. Wśród nich najgorszy wynik odnotowano na linii Garwolin - Wróble Wieś, gdzie w lipcu przewieziono na niej 2 672 pasażerów, przy 3 525 w kwietniu tego samego roku. Stanowi to spadek aż o 24,20 proc.. Warto zwrócić także uwagę, że każda z linii, która w okresie wakacyjnym zanotowała spadki w sprzedaży biletów jednorazowych, w październikowym zestawieniu liczby sprzedanych biletów powróciła co najmniej do stanu z kwietnia, a w przypadku linii Sulbiny-Pilawa odnotowano wzrost o 4,17 proc. w porównaniu z wynikami za kwiecień tego samego roku.

Wykres 17. Liczba sprzedanych biletów jednorazowych na liniach z największym napętnieniem (2013 r.)



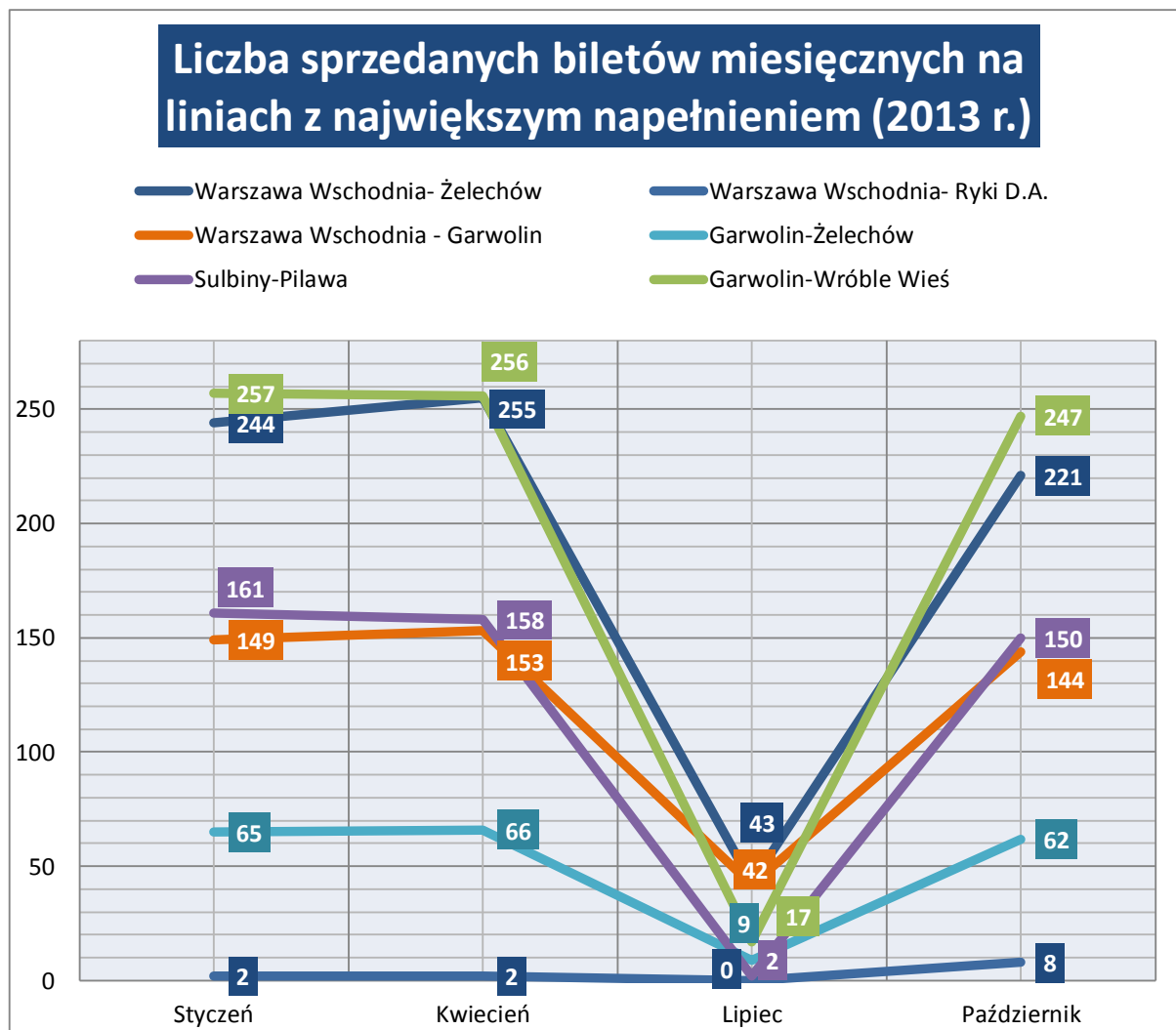
źródło: opracowanie własne na podstawie informacji przekazanych przez PKS w Garwolinie S.A.

Analiza wyników sprzedaży biletów miesięcznych na sześciu najczęściej przez podróżnych wybieranych liniach wskazuje na wyraźne załamanie popytu na ten rodzaj biletu w okresie wakacyjnym. Na linii Warszawa Wschodnia - Garwolin zanotowano spadek sprzedaży o 72,55 proc. w porównaniu z kwietniem, ale w odniesieniu do pozostałych pięciu linii jest to wciąż najlepszy wynik. Najgorzej było na linii Sulbiny-Pilawa, gdzie w kwietniu sprzedano 158 biletów miesięcznych, podczas gdy w lipcu zaledwie dwa, co stanowi spadek aż o 98,73 proc. Pod uwagę nie brano linii Warszawa Wschodnia - Ryki, gdzie kwietniu sprzedano 2 bilety, podczas gdy w lipcu nie znaleziono nawet pojedynczego klienta.

Negatywnie wyróżniła się raz jeszcze linie Sulbiny - Pilawa oraz Garwolin - Wróble Wieś, gdzie zanotowano spadek sprzedaży w kwietniu w porównaniu z styczniem tego samego roku, co nie miało miejsca w przypadku innych linii.

Niemal na każdej linii zauważa się wyraźny trend spadkowy.

Wykres 18. Liczba sprzedanych biletów miesięcznych na liniach z największym napełnieniem (2013 r.)



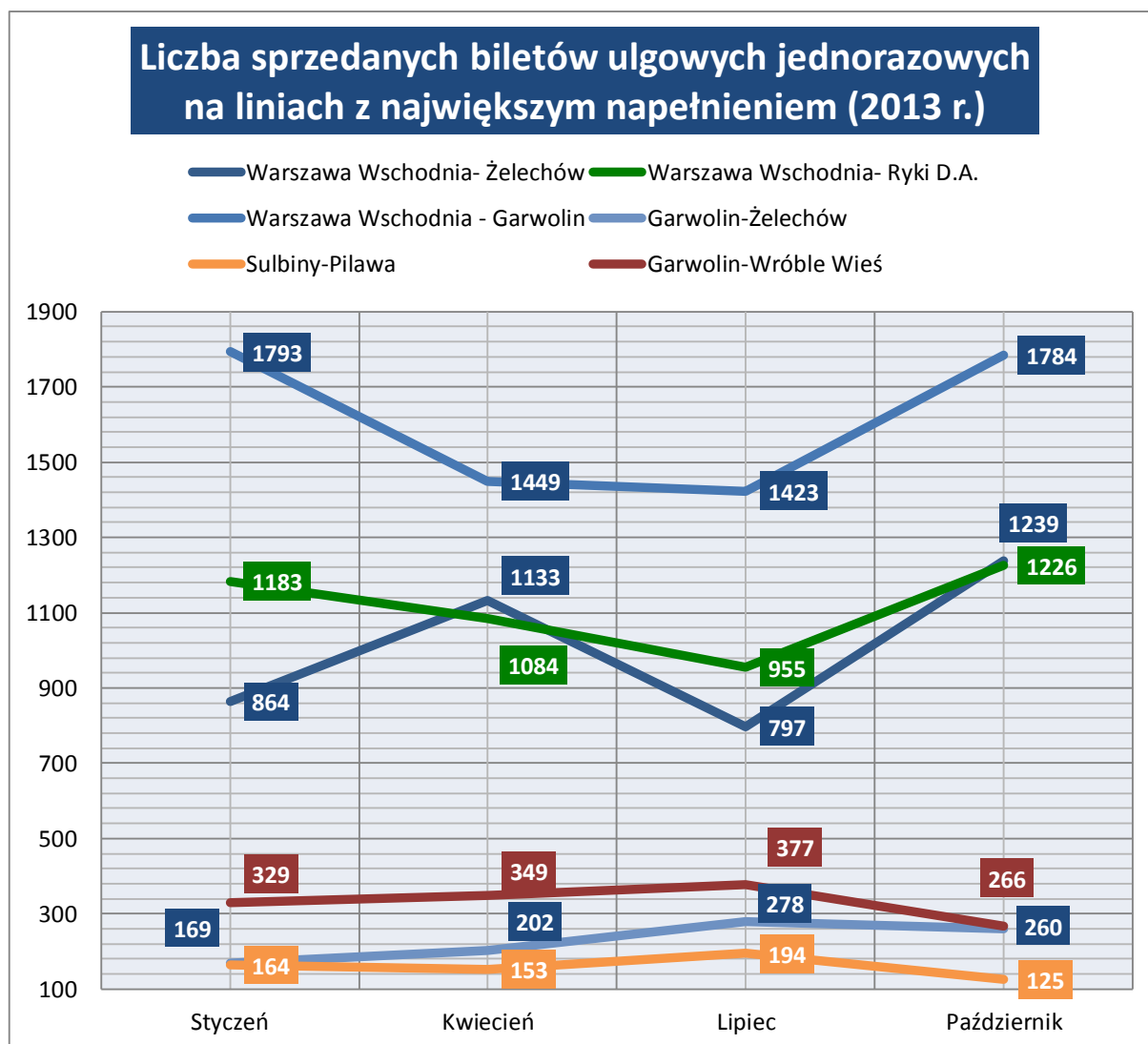
źródło: opracowanie własne na podstawie informacji przekazanych przez PKS w Garwolinie S.A.

Spośród sześciu linii charakteryzujących się największą sprzedażą biletów ulgowych jednorazowych, jedyną linią, która okazała się nie być odporna na wakacyjne załamanie popytu była linia Warszawa Wschodnia - Żelechów, gdzie liczba przewiezionych podróżnych zmniejszyła się o 336 podróżnych w porównaniu z kwietniem. Stanowi to spadek aż o 29,66 proc., co w praktyce oznacza, że niemal co trzecia osoba zrezygnowała w tym okresie z usług garwolińskiego przewoźnika autobusowego.

Pozostałe linie w omawianym okresie zachowały status quo (linia Warszawa Wschodnia - Garwolin), zaliczyły niewielkie spadki (linia Warszawa Wschodnia - Ryki) albo wzrost liczby sprzedanych biletów, jak miało to miejsce w przypadku trzech linii: Garwolin - Żelechów, Sulbiny - Pilawa oraz Garwolin - Wróble Wieś.

Niestety dwie ostatnie w wynikach sprzedażowych za październik odnotowały wyniki gorsze zarówno od tych z lipca, jak i kwietnia. Spadek sprzedaży biletów w październiku w porównaniu do okresu z kwietnia tego samego roku na tych dwóch liniach wyniósł odpowiednio 18,30 proc. oraz 23,78 proc.

Wykres 19. Liczba sprzedanych biletów ulgowych jednorazowych na liniach z największym napełnieniem (2013 r.)



źródło: opracowanie własne na podstawie informacji przekazanych przez PKS w Garwolinie S.A.

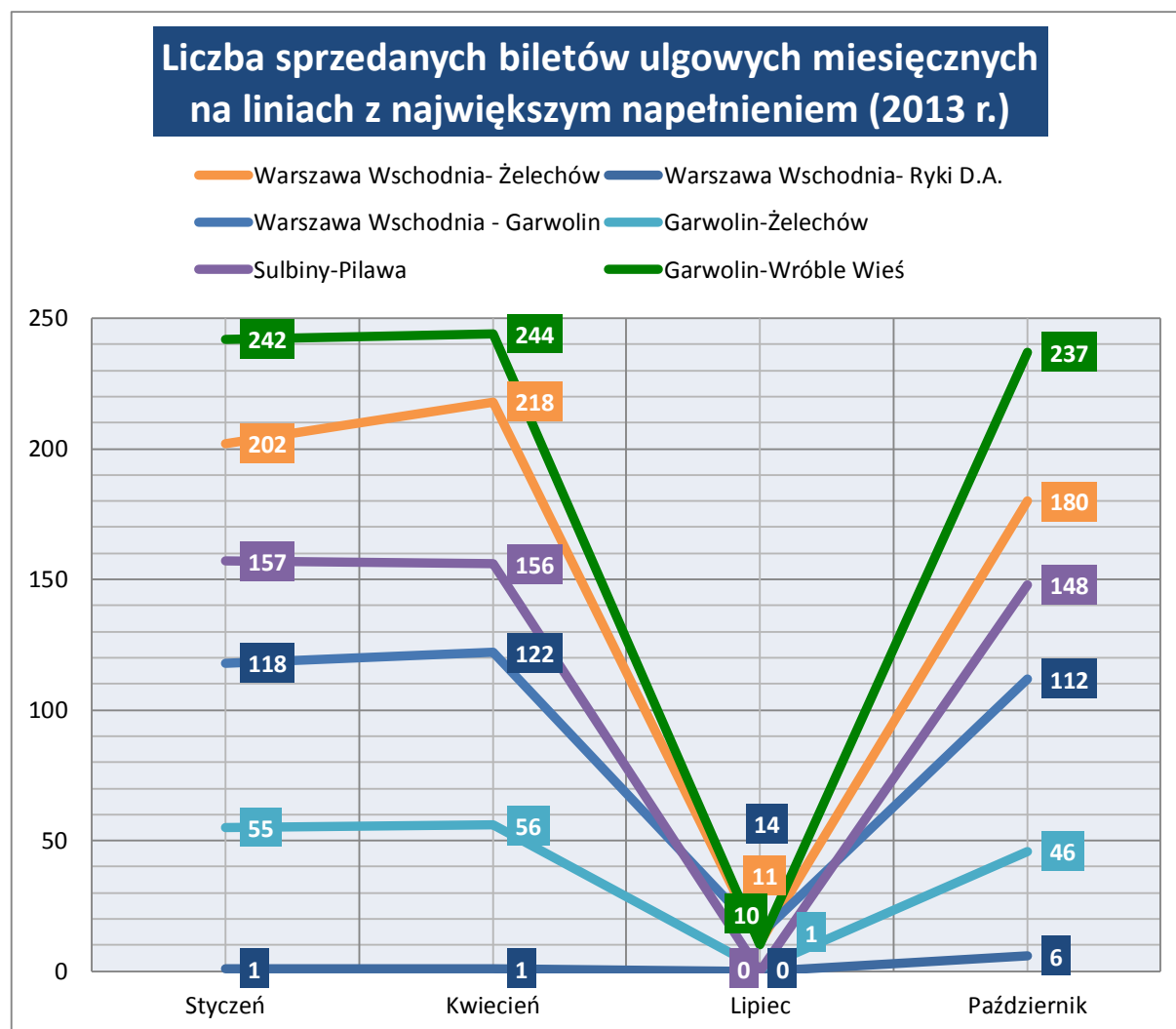
Analiza wyników sprzedaży biletów ulgowych miesięcznych na sześciu najczęściej przez podróżnych wybieranych liniach potwierdza, podobnie jak w przypadku biletów miesięcznych wyraźne załamanie popytu na ten rodzaj biletu w okresie wakacyjnym.

Na każdej z sześciu linii zanotowano głębokie spadki sprzedaży ulgowych biletów miesięcznych. Najbardziej dotkliwie było to widać na linii Sulbiny - Pilawa, gdzie w kwietniu 2013 roku sprzedano 156 biletów tego rodzaju, podczas gdy w lipcu nie sprzedano ani jednego.

Za pozytywną informację należy uznać powrót w październiku do wyników sprzedażowych z kwietnia tego samego roku. Niemniej w każdym z przypadków zanotowano minimalny spadek liczby sprzedanych biletów ulgowych miesięcznych. Największy zanotowano na linii Warszawa Wschodnia - Żelechów, gdzie spadek wyniósł już niepojęcie 17,43 proc.

W analizie nie wzięto pod uwagę linii Warszawa Wschodnia - Ryki, na której sprzedaż ulgowych biletów miesięcznych stanowi niezauważalny odsetek.

Wykres 20. Liczba sprzedanych biletów ulgowych miesięcznych na liniach z największym napełnieniem (2013 r.)



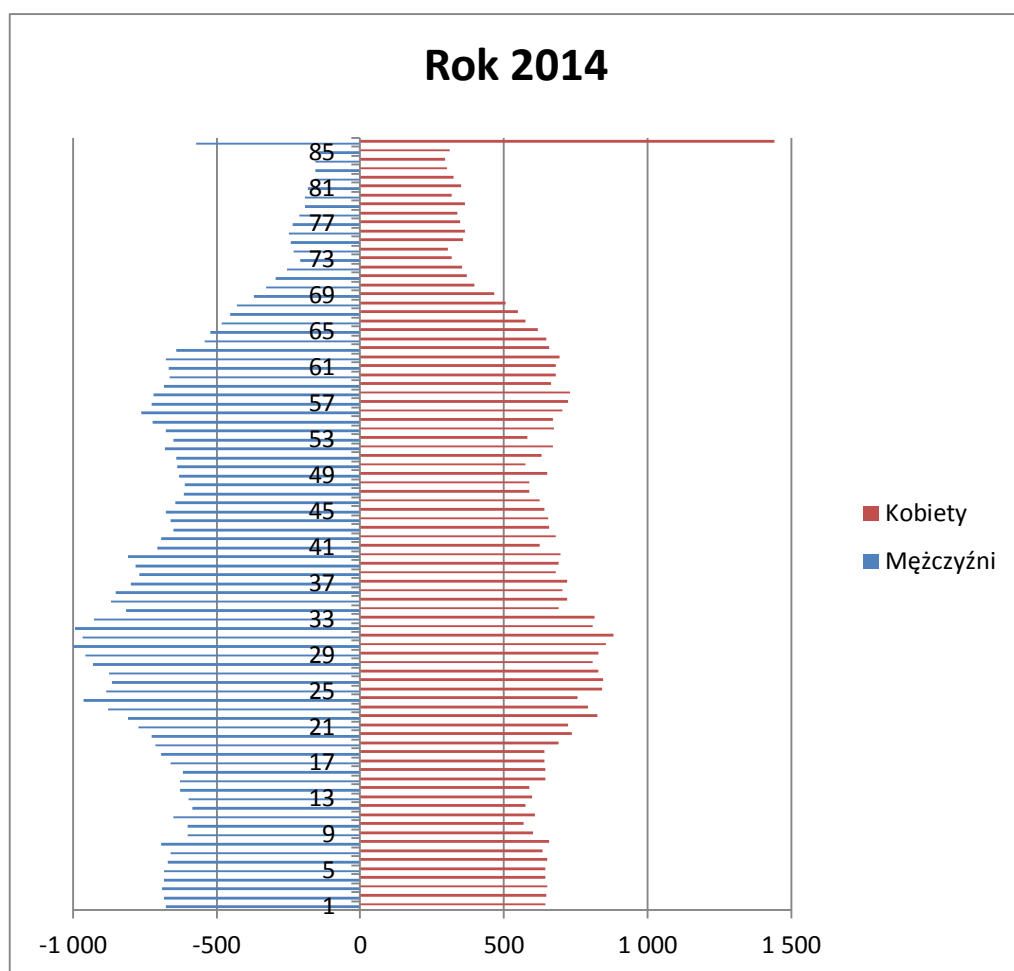
źródło: opracowanie własne na podstawie informacji przekazanych przez PKS w Garwolinie S.A.

4.3. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA

Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego kształtowany jest kilkoma czynnikami. Do najważniejszych zaliczyć trzeba czynniki demograficzne. Można powiedzieć, że struktura pasażerów komunikacji publicznej odzwierciedla problemy demograficzne danej społeczności. Zależy ona przede wszystkim od ogólnej liczby mieszkańców oraz od liczby poszczególnych grup wiekowych. Wzajemne relacje poszczególnych grup wiekowych oraz w kolejnych latach będą miały wpływ na poziom dofinansowywania do transportu publicznego. Z drugiej strony zmiany, jakie będą następowały w strukturze grup ekonomicznych ludności będą wymagały dostosowania transportu publicznego zwłaszcza do potrzeb osób starszych.

Poniższe prognozy demograficzne zostały sporządzone na podstawie danych lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego.

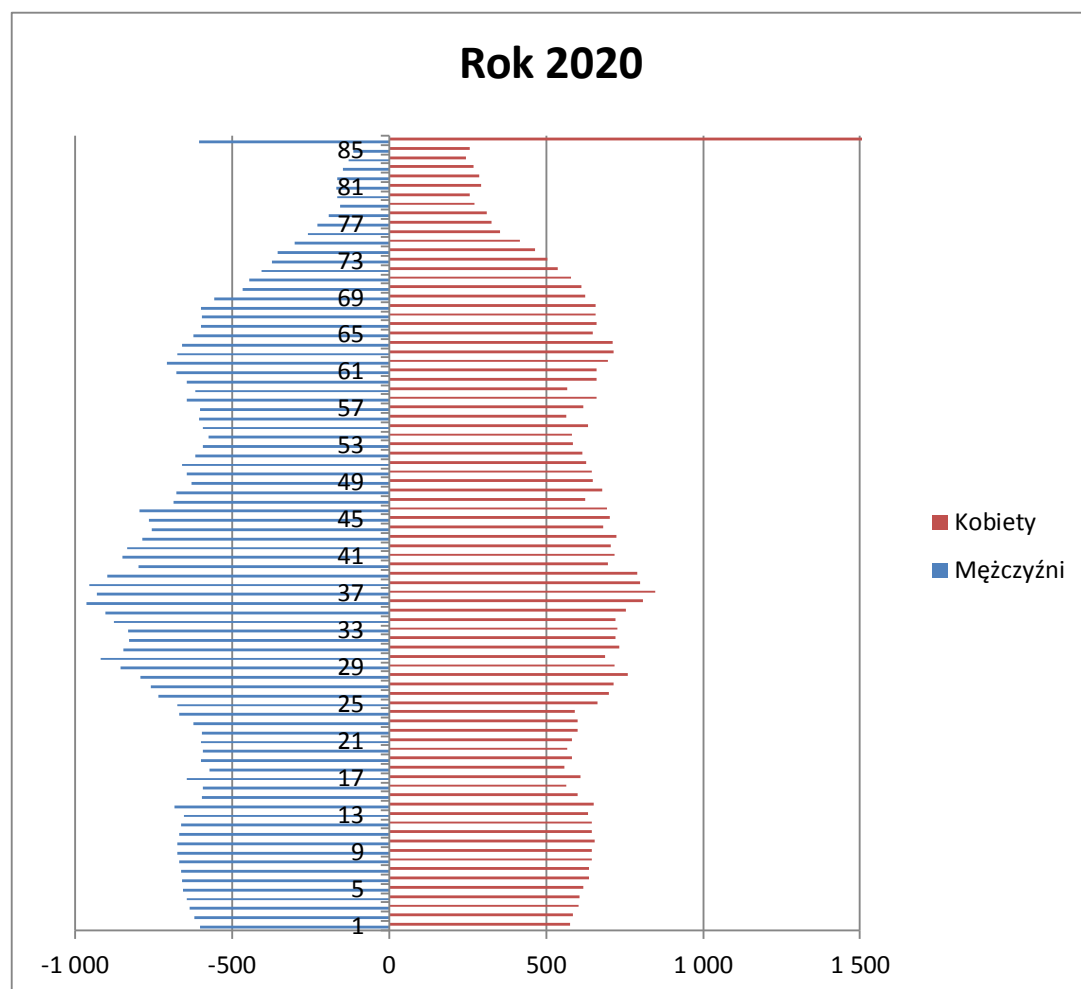
Wykres 21. Stan ludności wg wieku i płci (rok 2014)



źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Powyższy rysunek przedstawia strukturę wiekową ludności powiatu w roku bieżącym. Największą grupę stanowi ludność w wieku produkcyjnym. W wieku poprodukcyjnym widać przewagę liczby kobiet nad liczbą mężczyzn. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym nadal jest większa od liczby ludności w wieku poprodukcyjnym.

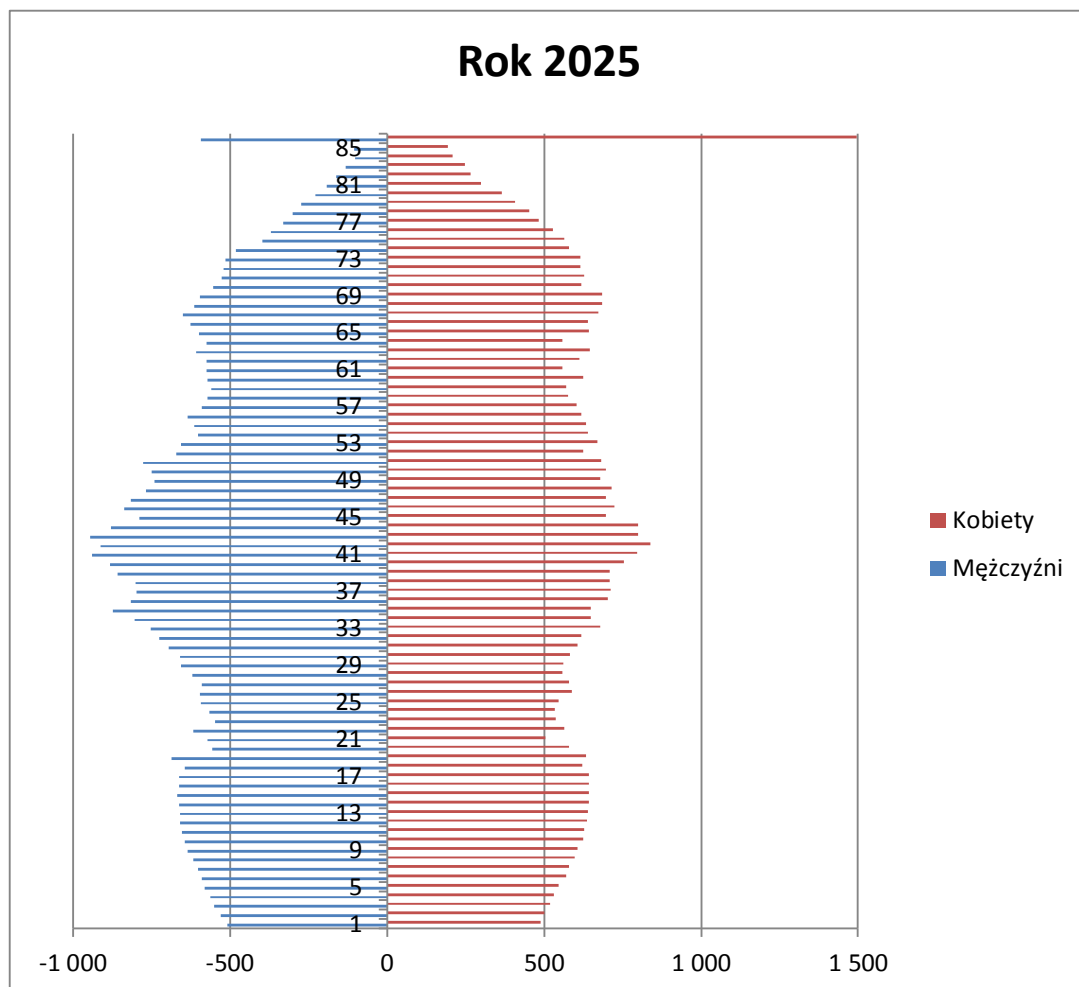
Wykres 22. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2020)



źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Zgodnie z powyższą prognozą w 2020 roku teren powiatu będzie zamieszkiwany przez 105 747 osób. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym będzie wynosić 22 685, w porównaniu do roku 2014 stanowi to spadek o 1,33 punktu procentowego. Dla grupy w wieku produkcyjnym prognozowany jest spadek o 4,34 punktu procentowego w porównaniu do roku 2014. Liczba ludności będzie wynosić 63 735. Liczba ludności w wieku poprodukcyjnym wzrośnie w porównaniu do 2014 roku o 12,90 punkty procentowe i będzie wynosić 19 327. Na podstawie tej prognozy można zaobserwować powoli zachodzący proces starzenia się społeczeństwa.

Wykres 23. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2025)



źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

W 2025 roku liczba ludności w Powiecie Garwolińskim będzie wynosić 104 387. Ludność w wieku przedprodukcyjnym spadnie w porównaniu do 2014 roku o 5,35 punktu procentowego i będzie wynosić 21 762. Natomiast liczba osób w wieku produkcyjnym 61 261 co oznacza spadek o 8,05 punktu procentowego w porównaniu do 2014 roku. Ludność w wieku poprodukcyjnym wzrośnie o 26,92 punkty procentowe w porównaniu do 2014 roku i będzie wynosić 21 364 osoby.

Zgodnie z powyższymi prognozami proces starzenia się społeczeństwa będzie się pogłębiał. Zmniejszająca się liczba osób czynnych zawodowo może wpłynąć na rentowność wielu linii oraz na potrzebę coraz większych refundacji z tytułu sprzedaży biletów ulgowych.

Wyzwaniem dla transportu publicznego będzie z jednej strony potrzeba zaspokojenia potrzeb osób starszych oraz osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych, tak aby transport na poziomie przewozów powiatowych stał się przyjazny dla tej grupy osób. Z drugiej strony, istotne jest dotarcie do osób kupujących bilety pełnopłatne, aby było to możliwe oferta transportu publicznego powinna być konkurencyjna w stosunku do komunikacji indywidualnej.

Pewną szansą na zatrzymanie tych negatywnych tendencji może być nasilająca się w ostatnich latach imigracja z terytorium Ukrainy i Białorusi.

5. PREFERENCJE KOMUNIKACYJNE MIESZKAŃCÓW

5.1. ZAGADNIENIA OGÓLNE

Podział zadań transportowych w powiecie jest wyrazem polityki transportowej. Wynika ona z prowadzonych systemowych działań w zakresie wykorzystania środków lokomocji i organizacji transportu publicznego, a także z poziomu rozwoju społeczno-ekonomicznego, rozwoju struktur funkcjonalno-przestrzennych oraz uwarunkowań lokalnych, które są specyficzne dla każdego powiatu.

Podział ten zależy od kosztów transportu związanych z dostępem do układu transportowego i charakterystykami właściwymi im sieci transportowych.

System transportu w Powiecie Garwolińskim tworzą trzy podsystemy:

- **System komunikacji indywidualnej**- samochód jest najczęściej wybieranym środkiem transportu. Wynika to z dobrze rozwiniętej sieci drogowej, szybkości, ceny i braku konieczności dokonywania przesiadek. Warto zaznaczyć, że przewaga transportu indywidualnego nad kołowym transportem zbiorowym w powiecie wynosi 5,07%.
- **System komunikacji autobusowej**- jest drugim najczęściej wybieranym środkiem transportu. Wynika to z układu sieci drogowej i transportowej w Powiecie.
- **System połączeń kolejowych**- jego znaczenie dla mieszkańców powiatu jest marginalne z uwagi na duże oddalenie stacji i przystanków kolejowych od centrów poszczególnych miejscowości.

Obecny podział zadań przewozowych w 50% należy do transportu zbiorowego, pozostałe 50% do transportu indywidualnego.

Postanowienia polityki transportowej mogą wpłynąć na wybór środka transportu. Przy planowaniu należy uwzględniać zasady zrównoważonego rozwoju.

Polityka zrównoważonego rozwoju transportu jest rozwiązaniem pośrednim pomiędzy polityką promującą transport indywidualny i ograniczającą transport zbiorowy do realizacji funkcji socjalnej a ideą zmniejszenia ruchu samochodowego. Zrównoważony rozwój transportu zakłada optymalny podział zadań pomiędzy transport indywidualny i zbiorowy.

Władze powiatu powinny tak uatrakcyjnić ofertę przewozową, aby mieszkańcy tam, gdzie to możliwe zrezygnowali z transportu indywidualnego i przesiadli się na transport zbiorowy. Realizacja tego założenia jest wskazana w miastach powiatu i stolicach poszczególnych gmin, co korzystnie wpłynie na płynność ruchu komunikacyjnego na wyżej wymienionych obszarach.

Potrzeby i oczekiwania społeczne są coraz wyższe, natomiast możliwości finansowe oraz taborowe za nimi nie nadążają. Większość tych problemów wynika więc z ograniczonych środków budżetowych.

Potencjalny podróżny ma do wyboru: podróż środkiem prywatnym, albo środkiem publicznym. Na jego wybór wpłynie różnica, w jakości podróżowania oraz relacja pomiędzy kosztami obu tych możliwości.

Jakość podróżowania samochodem osobowym jest wyższa, niż podróżowanie transportem publicznym. Wyraża się to przede wszystkim:

- większą prędkością komunikacyjną,

- możliwością wyboru momentu rozpoczęcia podróży bez konieczności dostosowywania się do rozkładów jazdy ustalonych przez przewoźnika,
- większym komfortem podróżowania: zachowaniem prywatności, zajmowaniem wygodnego miejsca, bezpieczeństwem osobistym, przejazdem „od drzwi do drzwi”,
- możliwościami wygodnego przewiezienia bagażu.

Ponadto, koszt przejazdu samochodem osobowym (pomiędzy gminami, na trasie dom-praca), w porównaniu z przejazdem środkiem transportu publicznego jest często korzystniejszy dla tego pierwszego, zwłaszcza jeśli podróżuje nim kilka osób.

Jednym ze sposobów poprawy warunków funkcjonowania transportu publicznego jest podniesienie jakości przejazdu jego środkami. Jakość ta nie zawsze jest na odpowiednim poziomie, co wynika m. in.:

- ze złego stanu infrastruktury transportowej (drogi, przystanki, stary tabor),
- z długiego oczekiwania na przystankach,
- z braku usług typu „od drzwi do drzwi”,
- z braku bezpieczeństwa osobistego oraz prywatności.

Poprawę warunków funkcjonowania transportu publicznego należy więc starać się osiągnąć innymi metodami, np. poprzez nadanie jego pojazdom priorytetu w ruchu drogowym. Można to zrealizować m.in. poprzez dostosowanie sterowania ruchem do potrzeb tego transportu.

Spadek przewozów w godzinach wieczornych nie musi oznaczać likwidacji nierentownych kursów, obsługiwanych często przez autobus klasy maxi. Jednym z rozwiązań jest zastosowanie w tych godzinach autobusów typu mini. Wówczas autobusy typu maxi lub midi kursowałyby w godzinach największej frekwencji, np. do 18, czy do 20, a po tej godzinie linie te w tych obszarach obsługiwane byłyby poprzez autobusy typu mini.

Utrzymanie i rozwój systemu transportowego są niezbędne również ze względu na jego rolę społeczną: umożliwia przejazdy, a więc - pracę, zakupy, rekreację oraz realizację innych potrzeb mniej zamożnym grupom społecznym. System ten obejmuje połączone ze sobą podsystemy, oparte na jednym ustawodawstwie i korzystające ze wspólnej infrastruktury, stąd należy traktować łącznie problemy infrastruktury transportowej, organizacji transportu publicznego, organizacji ruchu czy polityki transportowej. W tym celu konieczne jest łączne wykorzystywanie przez zarządcę transportu wszystkich będących w dyspozycji składników zarządzania:

- uprawnień i kompetencji,
- majątku, przeznaczonego do realizacji zadań transportowych,
- środków finansowych, możliwych do przeznaczenia na te zadania,
- istniejących struktur organizacyjnych,
- wiedzy i doświadczenia.

Biorąc pod uwagę układ sieci transportowej w Powiecie Garwolińskim widać, że najlepiej rozwiniętą siecią jest sieć drogowa, która zaspokaja potrzeby mieszkańców wszystkich gmin, dlatego też publiczny transport zbiorowy w powiecie powinien opierać się właśnie na sieci drogowej i w jak największym stopniu wykorzystywać jej możliwości.

Badania ankietowe w Powiecie garwolińskim pokazały, że najczęściej wybieranym środkiem transportu przez mieszkańców powiatu jest samochód. Respondenci uzasadnili swój wybór bezpośredniością połączenia, szybkością dojazdu i ceną, dlatego też należy podjąć działania mające na celu upowszechnienie komunikacji kołowej i dostosowanie jej do potrzeb pasażerów po to by autobus stał się najczęściej wybieranym środkiem transportu w Powiecie. Jednym z nich jest zachowanie obecnej siatki połączeń i odpowiednia synchronizacja rozkładów jazdy w całym powiecie, a w szczególności w miejscach, gdzie znajdują się strategiczne węzły przesiadkowe. Należy też pamiętać o roli jaką odgrywa cena biletu w momencie wyboru środka transportu. Jeśli podwyżka cen jest nieunikniona należy przełożyć ją na jakość taboru i częstotliwość kursowania. Wszystkie wymienione wyżej działania przełożą się na większą konkurencyjność transportu kołowego, co korzystnie wpłynie na sytuację transportową powiatu.

5.2. ANALIZA BADAŃ ANKIETOWYCH

OBSZAR BADANIA I NARZĘDZIA BADAWCZE

Badania ankietowe przeprowadzane były na terenie powiatu garwolińskiego w miesiącach czerwcu i lipcu 2014 roku.

Wykonawca w porozumieniu z Zamawiającym wykonał badania w następujących miejscach:

- zakłady pracy
- komunikacja zbiorowa
- szkoły gimnazjalne i ponadgimnazjalne

Łącznie pozyskano 560 ankiet (stan na 3 września 2014 r.).

Lista zakładów pracy i szkół ponadgimnazjalnych objętych badaniami ankietowymi została przedstawiona w **Załączniku nr 1**.

Wykonawca w celu sprawnego przeprowadzenia badań przygotował ankietę, która składała się z pytań dotyczących zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców powiatu garwolińskiego:

- Jakimi środkami transportu najczęściej Pan/Pani podróżuje?
- Dlaczego najczęściej wybiera Pan/Pani ten środek transportu do podróży?
- Jak często podróżuje Pan/Pani komunikacją zbiorową?
- W jakich godzinach korzysta Pan/Pani najczęściej z przejazdów autobusami komunikacji publicznej?
- Jaki jest najczęstszy powód Pana/Pani podróży komunikacją zbiorową ?
- Iloma środkami komunikacji publicznej musi Pan/Pani dojeżdżać z domu do pracy/szkoły?
- Na jakim przystanku Pan/Pani zwykle wsiada/ wysiada ?

Narzędzie badawcze składało się również z pytań o oczekiwania i preferencje podróżnych. Miały one charakter zamknięty. Ankietowani, przy użyciu prostej pięciostopniowej skali ocen (od 1 do 5) wyrażali swój poziom oczekiwań oraz oceniali jakość wykonywanych usług w odniesieniu do 11 cech jakości lokalnego transportu zbiorowego w Powiecie Garwolińskim, a tym samym wskazywali, który z postulatów przewozowych jest najważniejszy, a który najmniej znaczący.

Ocenie pasażerów poddano niżej wymienione postulaty przewozowe, będące jednocześnie kryteriami jakości usług przewozowych.

Tabela 30. Zestawienie cech usług przewozu

L.p.	Cecha usługi przewozu	Poziom oczekiwań	Ocena jakości usług
1.	Punktualność kursowania pojazdów		
2.	Częstotliwość kursowania pojazdów		
3.	Bezpieczeństwo podróży		
4.	Warunki podróżowania		
5.	Warunki oczekiwania na przystankach		
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej		
7.	Cena biletu		
8.	Bezpośredniość połączenia		
9.	Kultura kierujących		
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)		
11.	Kontrola biletowa		

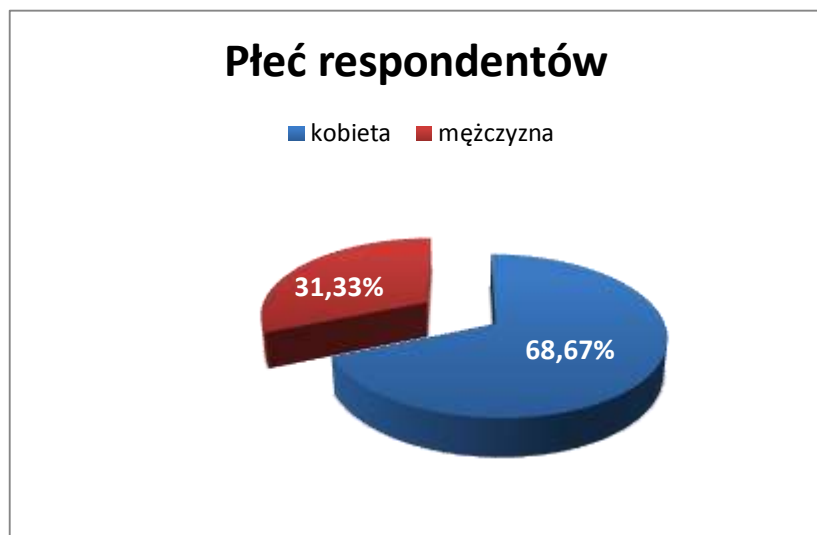
Zastosowana pięciostopniowa skala ocen zarówno poziomu oczekiwań jak i jakości usług transportowych oznacza, że w przypadku oceny „5” respondent uważa, że dana cecha jest najważniejsza dla niego i w pełni zaspakaja jego potrzebę w tym zakresie, natomiast ocena „1” oznacza, że dana cecha nie ma znaczenia dla niego, a w ocenie jakości uważa, że jest realizowana na bardzo niskim poziomie.

CHARAKTERYSTYKA BADANYCH

Konstrukcja kwestionariusza zawierająca metryczkę umożliwia przedstawienie respondentów ze względu na płeć, wiek, status zawodowy, wykształcenie. Poniżej przedstawione są statystyki charakteryzujące próbę statystyczną pasażerów.

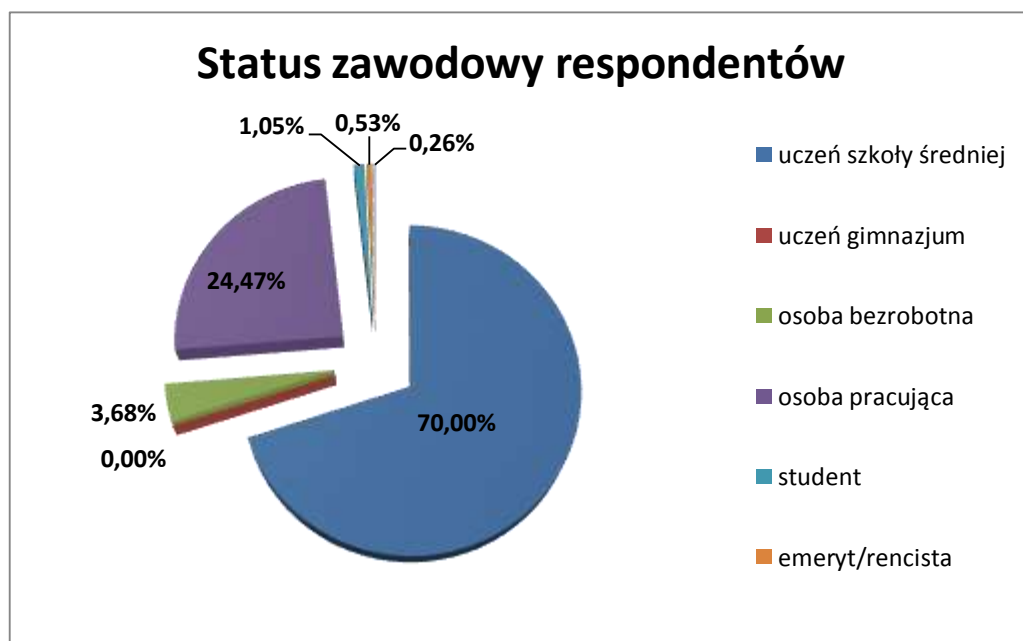
Profil płci respondentów nie do końca odpowiada profilowi płci mieszkańców powiatu (kobiety - 50,42%, mężczyźni - 49,58%, stan na koniec 2009 r.). Powodem takiego stanu rzeczy była ogólna niechęć mężczyzn do udzielania odpowiedzi w prowadzonych badaniach.

Wykres 24. Płeć respondentów



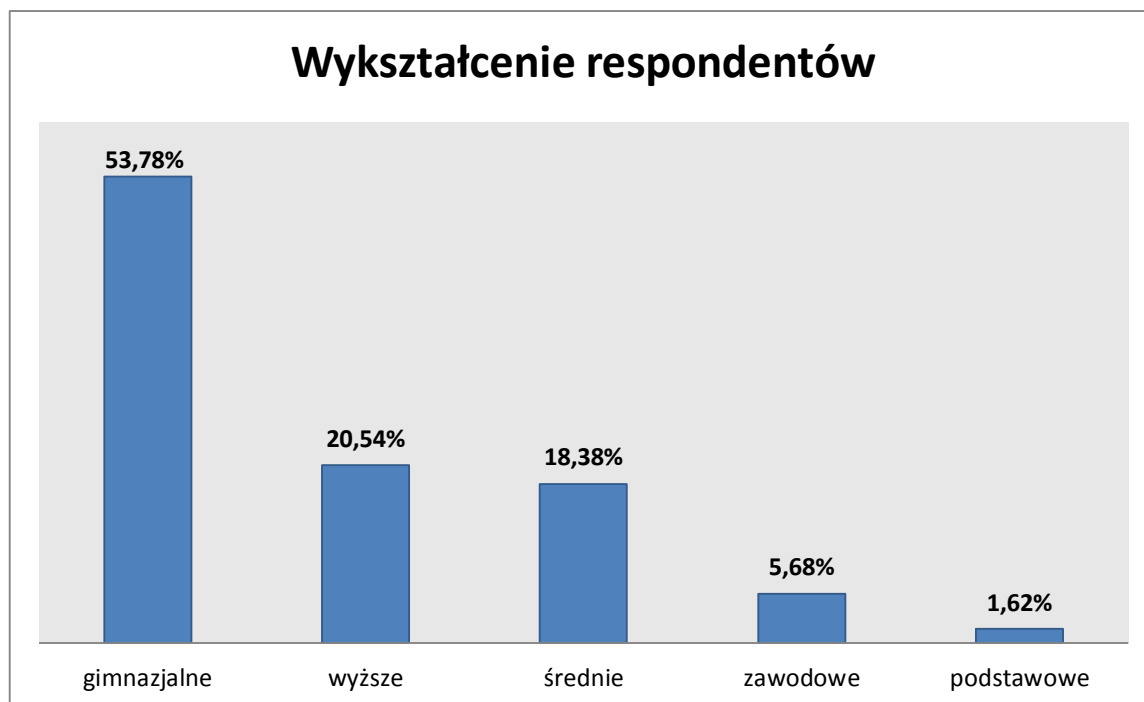
Wśród badanych dominują uczniowie szkół średnich (70,00%) oraz osoby pracujące, które stanowią drugą największą grupę badanych (24,47%). Niespełna 4 proc. osób stanowią bezrobotni. Marginalny jest odsetek studentów, emerytów i rencistów, oraz osób prowadzących własną działalność gospodarczą. Stanowią oni niewiele ponad 1,5 proc. wszystkich osób biorących udział w badaniu.

Wykres 25. Status zawodowy respondentów



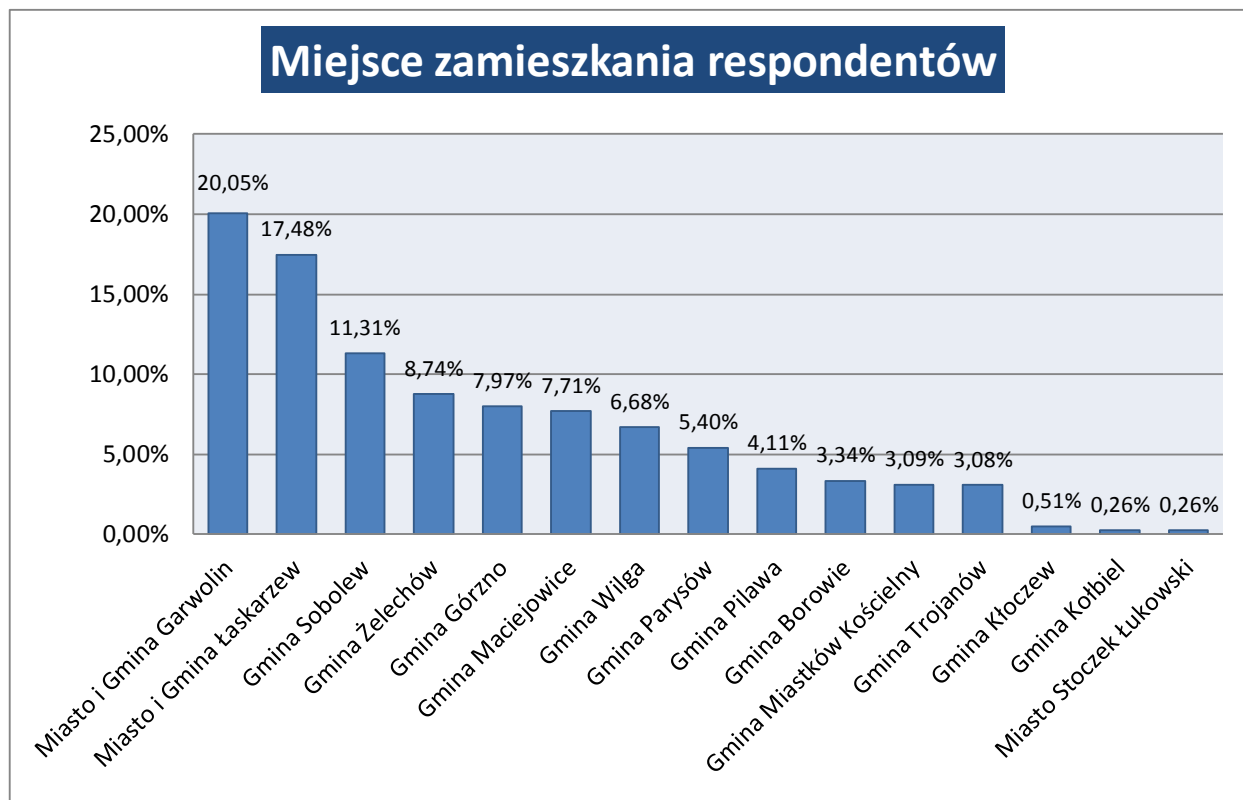
Struktura wykształcenia respondentów powiatu charakteryzuje się wysokim poziomem osób z wykształceniem gimnazjalnym (53,78%), co spowodowane jest dużym napływem kwestionariuszy ze szkół. Więcej niż, co piąta osoba deklaruje wyższe wykształcenie (20,54%), a mniej niż co piąta (18,38%) legitymuje się wykształceniem średnim. Osoby z wykształceniem zawodowym i podstawowym, w tym przypadku stanowią niewiele ponad 7 % tj. odpowiednio 5,58% i 1,62%.

Wykres 26. Wykształcenie respondentów



Z przeprowadzonych badań można wywnioskować, że najwięcej respondentów tj. 20,05% pochodzi z miasta i gminy Garwolin. Spora grupa ankietowanych zamieszkuje także miasto i gminę Łaskarzew, Sobolew, Żelechów, Górzno, Maciejowice, Wilgę oraz Parysów. Łącznie mieszkańcy tych miejscowości stanowią ponad 3/5 całej grupy respondentów (65,29%). Mieszkańcy pozostałych miejscowości stanowią w zestawieniu niespełna 15 proc.

Wykres 27. Miejsce zamieszkania respondentów

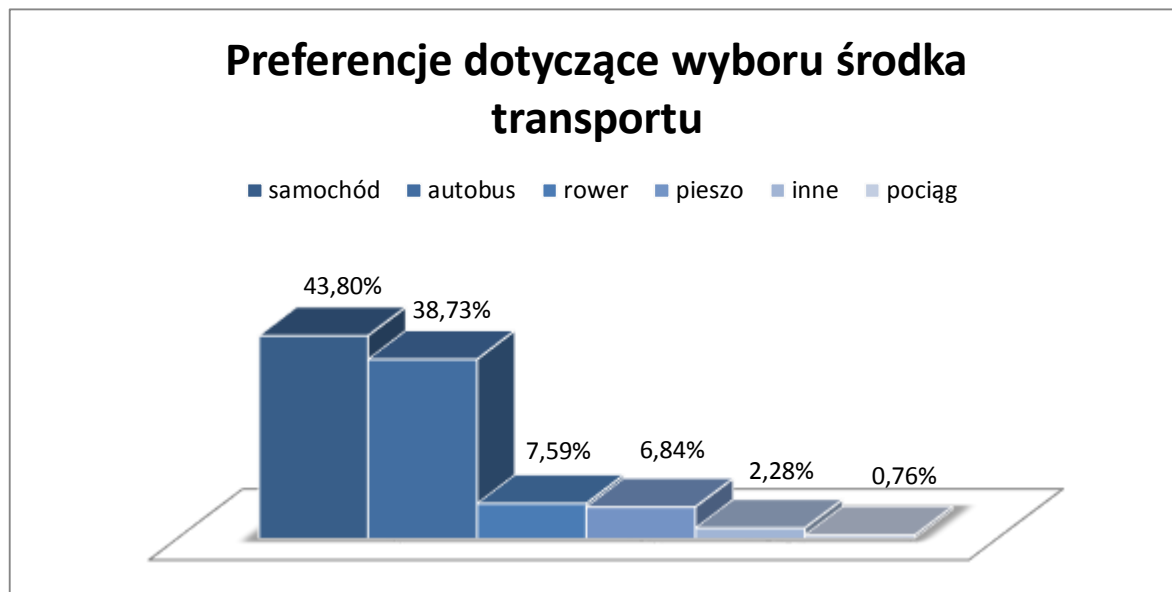


WYBÓR ŚRODKA TRANSPORTU

Najczęściej wybieranym środkiem transportu przez respondentów okazał się samochód. Wskaźnik ten osiąga tak wysoki poziom (43,80%) ze względu na dość przeciętną sieć połączeń kolejowych na terenie powiatu. Wymusza to na osobach dojeżdżających do pracy albo szkoły wybór pomiędzy takimi środkami transportu, jak samochód bądź autobus. Nie dziwi zatem duży odsetek osób wybierających także tę drugą możliwość (38,73%). Nadspodziewanie często wybieranym środkiem transportu okazał się rower, na który wskazało 7,59 proc. osób biorących udział w badaniu. Świadczyć to może m.in. o skuteczności inwestycji władz lokalnych w ścieżki rowerowe, jak również działań propagujących wybór tego rodzaju transportu w codziennych podróżach respondentów.

Warto odnotować, że 2,28% ankietowanych, jako preferowany środek transportu wybrało odpowiedź „inne”, gdzie wskazywali takie środki transportu, jak skuter, motocykl, a nawet taksówkę.

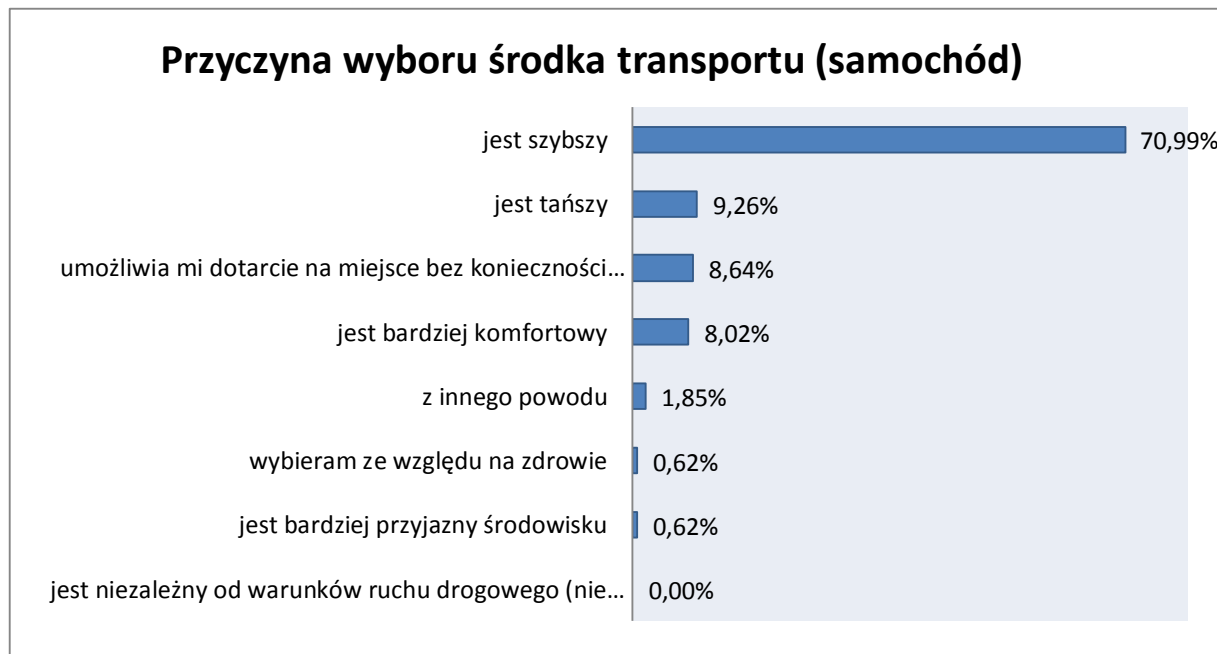
Wykres 28. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu



PRZYCZYNA WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU

Respondenci wskazujący samochód, jako podstawowy środek transportu najczęściej podawali, że decydują się na niego, przede wszystkim ze względu na to, że jest szybszy (70,99%). Dla niemal co dziesiątej osoby ankietowanej było to również rozwiązanie tańsze. 8,64 proc. ankietowanych dzięki samochodowi dociera na miejsce przeznaczenia bez dokonywania przesiadek, a 8,02 proc. uważa ten środek transportu za bardziej komfortowy. Niewiele spośród osób ankietowanych swoją decyzję opiera na przesłankach zdrowotnych (0,62%) oraz środowiskowych (0,62%).

Wykres 29. Przyczyna wyboru środka transportu (samochód)

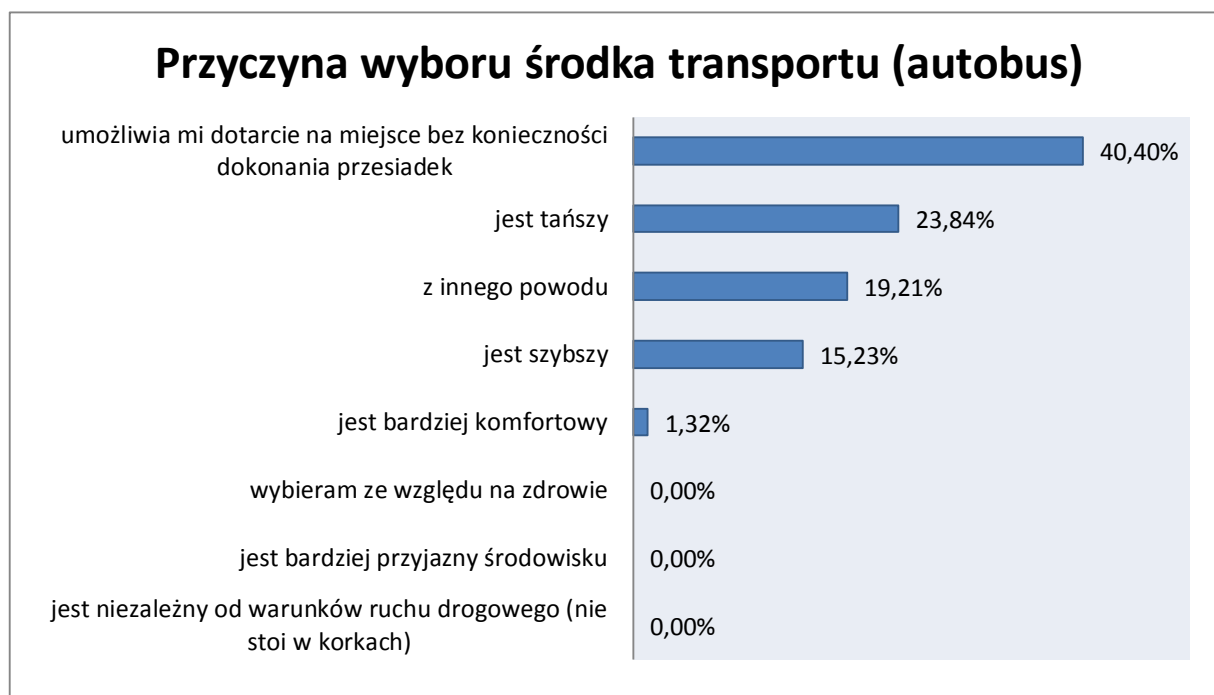


Respondenci wskazujący autobus, jako podstawowy środek transportu najczęściej podawali, że decydują się na niego, przede wszystkim ze względu na to, że umożliwia im dotarcie na miejsce bez konieczności dokonywania przesiadek. Takie wskazanie zadeklarowało ponad 40 proc. respondentów.

Dla niemal co czwartej osoby ankietowanej było to również rozwiązanie tańsze. Z kolei blisko co czwarta wskazywała na „inny powód”, a 15,23 proc. uważa ten środek transportu za szybszy.

Pozostałe odpowiedzi cieszyły się marginalnym zainteresowaniem ankietowanych.

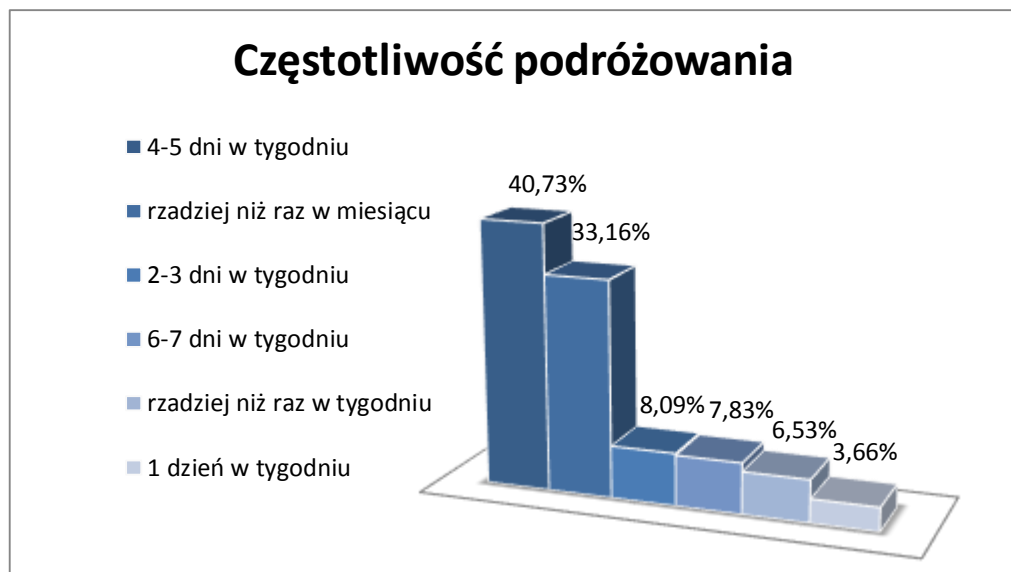
Wykres 30. Przyczyna wyboru środka transportu (samochód)



CHARAKTERYSTYKA PODRÓŻY

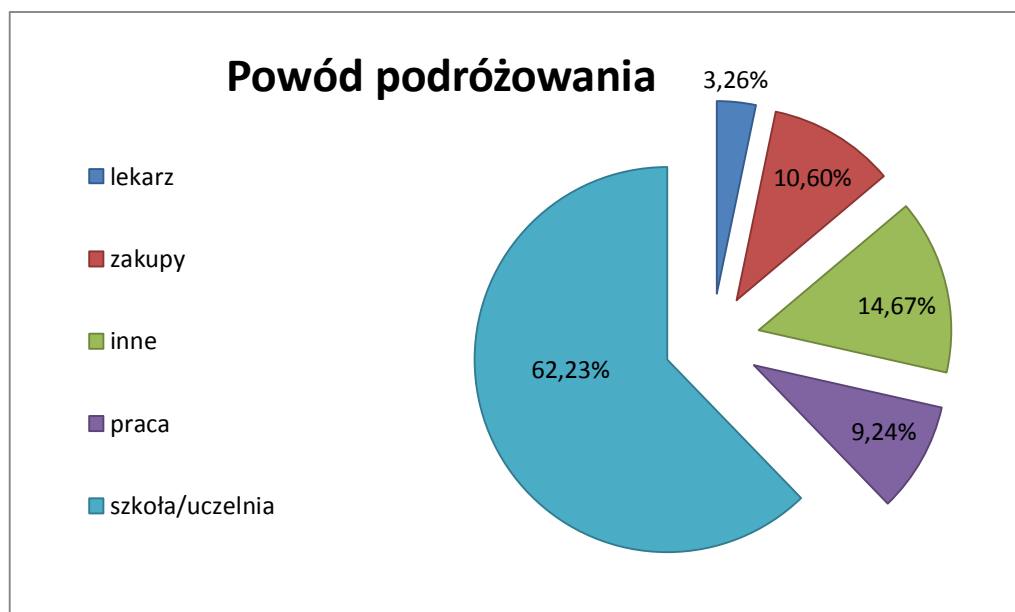
Respondenci powiatu garwolińskiego podróżują komunikacją publiczną najczęściej 4-5 razy w tygodniu, aby dotrzeć do szkoły lub pracy. Co ciekawe niewiele mniejsza liczba osób (33,16%) deklaruje, że korzysta z komunikacji zbiorowej rzadziej niż raz w miesiącu. 8,09 proc. ankietowanych podaje z kolei, że korzysta z niej 2-3 dni tygodniu, a 7,83 proc. 6-7 dni w tygodniu. Rzadziej niż raz w tygodniu z komunikacji publicznej korzysta 6,53 proc. osób biorących udział w badaniu. Najrzadziej wybieraną odpowiedzią było wskazanie „1 dzień w tygodniu”, które wybrało 3,66 proc. ankietowanych.

Wykres 31. Częstotliwość podróżowania



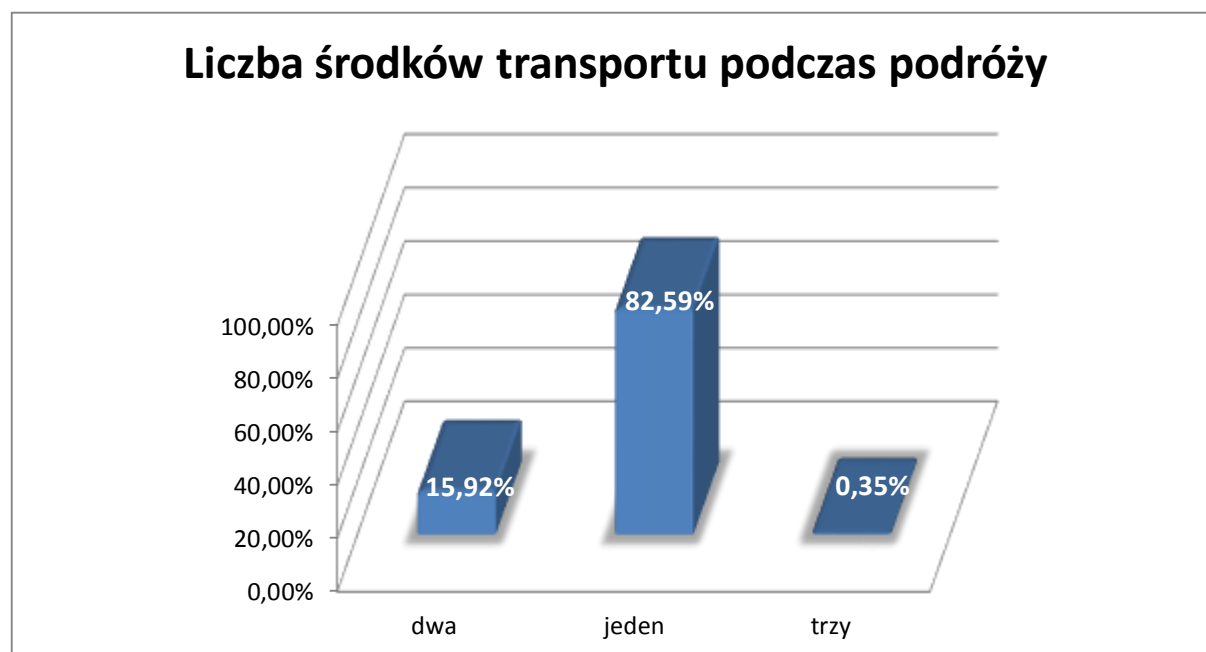
Powód podróżowania jest silnie skorelowany ze statusem zawodowym i częstością podróżowania. Cel podróży uczniów i osób pracujących jest oczywisty, natomiast emeryci jeżdżą głównie na zakupy lub do lekarza.

Wykres 32. Powód podróżowania



Wśród respondentów ponad 82 % korzysta z jednego środka transportu. Przesiada się raz, blisko 16% zapytanych o zwyczaj podróżowania. Mniej niż jedna osoba na dwie musi przesiadać się dwukrotnie.

Wykres 33. Liczba środków transportu podczas podróży



PREFERENCJE PASAŻERÓW

Preferencje pasażerów korzystających z publicznego transportu pasażerskiego przedstawiono w poniższej tabeli:

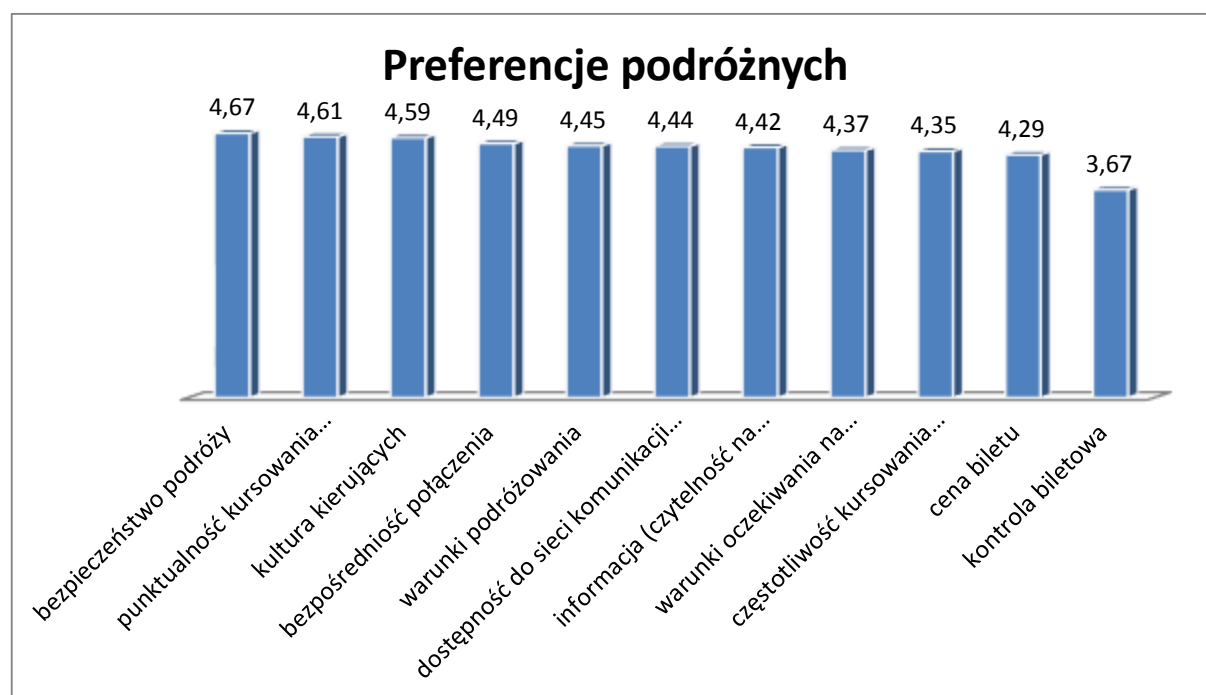
Tabela 39. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji

I.p.	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji	Znaczenie/Ranga cechy
1.	Bezpieczeństwo podróży	4,67	1
2.	Punktualność kursowania pojazdów	4,61	6
3.	Kultura kierujących	4,59	4
4.	Bezpośredniość połączenia	4,49	2
5.	Warunki podróżowania	4,45	7
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	4,44	8
7.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	4,42	5
8.	Warunki oczekiwania na przystankach	4,37	10

9.	Częstotliwość kursowania pojazdów	4,35	9
10.	Cena biletu	4,29	11
11.	Kontrola biletowa	3,67	3
Średni poziom preferencji		4,40	

Pasażerowie uczestniczący w badaniu ankietowym za najważniejszą cechę uznali bezpieczeństwo podróży (4,67), na drugim miejscu znalazła się punktualność kursowania pojazdów (4,61) natomiast za najbardziej nieistotną cechę uznano cenę biletu (4,29) i kontrolę biletową (3,67).

Wykres 34. Preferencje podróży



OCENA JAKOŚCI USŁUG

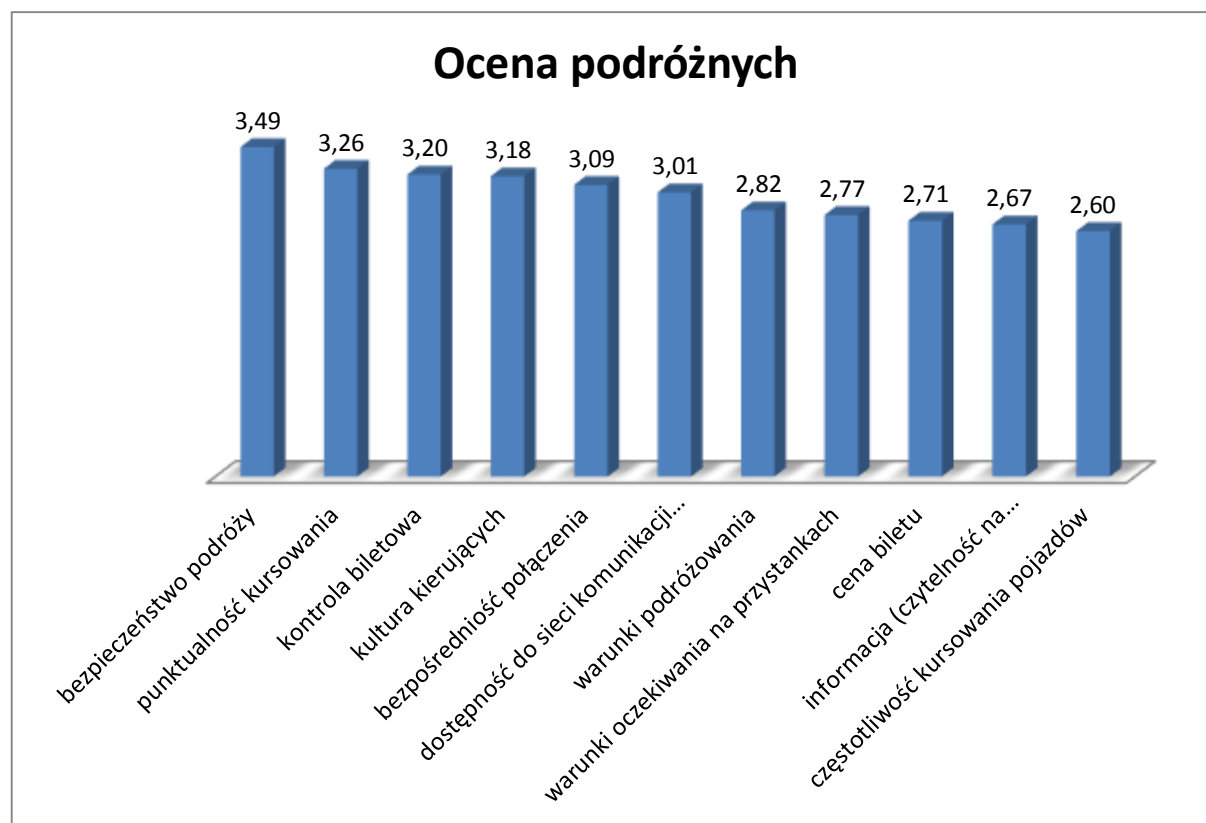
Respondenci wyrazili także swój stopień satysfakcji ze świadczonych usług przewozowych w Powiecie Garwolińskim.

Tabela 40. Wyniki w zakresie ocen poziomu jakości usług

I.p.	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji	Znaczenie/Ranga cechy
1.	Bezpieczeństwo podróży	3,47	1
2.	Punktualność kursowania pojazdów	3,26	6
3.	Kontrola biletowa	3,20	3
4.	Kultura kierujących	3,18	4
5.	Bezpośredniość połączenia	3,09	2
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	3,01	8
7.	Warunki podróżowania	2,82	7
8.	Warunki oczekiwania na przystankach	2,77	10
9.	Cena biletu	2,71	11
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	2,67	5
11.	Częstotliwość kursowania pojazdów	2,60	9
Średni poziom oceny jakości usług		2,98	

Podróżni uczestniczący w badaniu ankietowym najwyżej ocenili bezpieczeństwo podróży i punktualność kursowania pojazdów. Stosunkowo najniżej zostały ocenione częstotliwość kursowania pojazdów oraz informacja biletowa.

Wykres 35. Ocena podróży



LUKI JAKOŚCIOWE, PREFERENCJE VERSUS OCENY RESPONDENTÓW

Zastosowane narzędzie badawcze dało możliwość oszacowania luk jakościowych względnej i bezwzględnej:

- luka jakościowa względna stanowi różnicę pomiędzy rzeczywistymi oczekiwaniami respondentów a ich odnotowanymi w trakcie badań ocenami usług transportowych,
- luka jakościowa bezwzględna stanowi różnicę pomiędzy maksymalnymi, wzorcowymi na najwyższym poziomie (5) oczekiwaniami respondentów a rzeczywistymi ich oczekiwaniami.

Tabela 41. Luki jakościowe

L.p.	Cecha usługi przewozu	Preferencje maksymalne	Preferencje rzeczywiste podróży	Ocena jakości usług	Względna luka jakościowa	Bezwzględna luka jakościowa
1	Punktualność kursowania pojazdów	5	4,61	3,26	1,35	1,74
2	Częstotliwość kursowania pojazdów	5	4,35	2,6	1,75	2,4
3	Bezpieczeństwo podróży	5	4,67	3,49	1,18	1,51
4	Warunki podróżowania	5	4,45	2,82	1,63	2,18
5	Warunki oczekiwania na przystankach	5	4,37	2,77	1,6	2,23
6	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	5	4,44	3,01	1,43	1,99
7	Cena biletu	5	4,29	2,71	1,58	2,29
8	Bezpośredniość połączenia	5	4,49	3,09	1,4	1,91
9	Kultura kierujących	5	4,59	3,18	1,41	1,82
10	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	5	4,42	2,67	1,75	2,33
11	Kontrola biletowa	5	3,67	3,2	0,47	1,8

Największa luka jakościowa względna wystąpiła dla cech:

- Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach) (1,75)
- Częstotliwość kursowania pojazdów (1,75)

Najmniejsza luka jakościowa względna wystąpiła dla następujących cech:

- Bezpieczeństwo podróży (1,18)
- Kontrola biletowa (0,47)

Największa luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach) (2,30)
- Częstotliwość kursowania pojazdów (2,40)

Najmniejsza luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- Punktualność kursowania pojazdów (1,74)

- Bezpieczeństwo podróży (1,51)

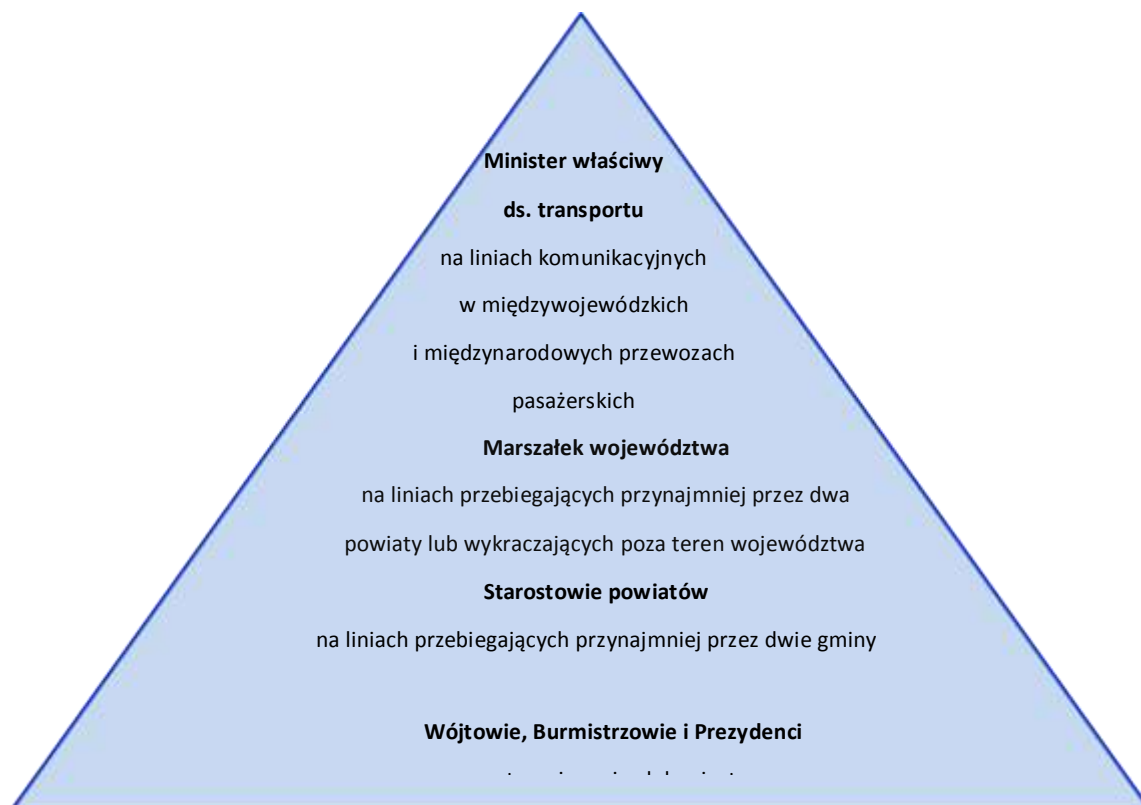
Jakkolwiek wyniki otrzymane w rezultacie przeprowadzonych badań w Powiecie Garwolińskim są sam w sobie cenne ze względu na właściwą metodę i zakres badawczy, to możliwość ich porównania z wynikami z innych lat może dać pełny obraz funkcjonowania operatorów publicznego transportu zbiorowego oraz oczekiwań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

6. ZASADY ORGANIZACJI RUNKU PRZEWOZÓW

6.1. ORGANIZATOR PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym definiuje pojęcie **organizatora publicznego transportu zbiorowego**. Jest nim właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze (art. 4 ust. 1 pkt 4). Na obszarze powiatu mogą funkcjonować linie komunikacyjne organizowane przez różne jednostki samorządu terytorialnego, zgodnie z zasadami przedstawionymi na poniższym schemacie.

Rysunek 1. Organizacja rynku przewozów



Powiat jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego, zwanym dalej „organizatorem”, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów:

- a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
- b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami - a na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie.

Określone w ustawie zadania organizatora wykonuje w przypadku powiatu - Starosta.

Starosta Powiatu Garwolińskiego może być organizatorem przewozów na liniach komunikacyjnych pomiędzy miejscowościami przebiegającymi przynajmniej przez obszar dwóch gmin, pod warunkiem, że gminy te nie zawarły stosownego porozumienia międzygminnego albo nie utworzyły związku międzygminnego. W takim przypadku kompetencje Starosty będą wyłączone, ponieważ nie będą to już przewozy powiatowe ale gminne. Właściwym organizatorem będzie wójt, burmistrz bądź prezydent wskazany przez gminy.

Obowiązkiem Starosty jest zatem zaspokajanie niezbędnych potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu, które mają charakter ponadgminny. Każda gmina ma bowiem obowiązek zaspokajania potrzeb przewozowych swoich mieszkańców, nawet jeśli nie jest zobligowana do sporządzenia planu transportowego. Potrzeby transportowe o charakterze ponadlokalnym każda gmina licząca mniej niż 50 tysięcy mieszkańców może zgłaszać odpowiednio do starosty albo do marszałka województwa (art. 13 ust. 4).

W praktyce takie stwierdzenie budzi jednak wiele wątpliwości interpretacyjnych. Z tego powodu Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej udzieliło odpowiedzi na interpelację poselską nr 903 w sprawie organizacji transportu zbiorowego w gminach i powiatach. W przytoczonej interpelacji znajduje się następujące stwierdzenie:

„Należy wyjaśnić, że w przypadku niezapewnienia przewozów gminnych przez gminę samodzielnie bądź też w wyniku zawarcia porozumienia, czy utworzenia związku międzygminnego powiat nie jest zobligowany do zorganizowania przewozów, których celem jest zaspokajanie potrzeb przewozowych poszczególnych gmin. W takiej sytuacji powiat nie ma również obowiązku dofinansowania przewozów w gminach, które nie zawarły porozumienia bądź nie przystąpiły do związku międzygminnego. Oznacza to, że w przypadku braku porozumienia między gminami obowiązek organizacji przewozów między gminami nie przechodzi z mocy prawa na powiaty i nie powstają w stosunku do samorządów powiatowych zobowiązania organizacyjne i finansowe w tym zakresie. Nie znajduje więc uzasadnienia pogląd, że przedmiotowa ustawa nakłada na powiaty obowiązek dofinansowania transportu w gminach, które nie utworzyły związku lub porozumienia.

Inną kwestią jest możliwość podjęcia przez jednostki samorządu terytorialnego różnego szczebla, np. gmin z powiatem, współdziałania w zakresie dofinansowania przewozów. Jednakże należy podkreślić, że to zagadnienie nie jest regulowane ustawą o publicznym transporcie zbiorowym. W tym zakresie zastosowanie mają w szczególności przepisy:

- a) ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym,
- b) ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym,
- c) ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2010 r. Nr 80, poz. 526, z późn. zm.),
- d) ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.).”

6.2. FUNKCJE ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Zgodnie z art. 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do zadań organizatora należy:

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

Podstawowym narzędziem służącym realizowaniu pierwszego zadania jest opracowywanie planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z zasadami ujętymi w Rozdziale 2 Ustawy.

Sposoby organizowania publicznego transportu zbiorowego zostały szczegółowo opisane w Rozdziale 3 Ustawy. Należą do nich m.in.:

- badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;
- zapewnienie 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;
- ustalenie 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;

- określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów;
- przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- ustalenie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe, za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Z kolei zarządzanie publicznym transportem zbiorowym powinno się odbywać z uwzględnieniem zasad zawartych w Rozdziale 4 Ustawy.

6.3. PRZEWIDYWANY TRYB WYBORU OPERATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Przepisy nowej ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym* rozróżniają pojęcia operatora i przewoźnika. Zgodnie z definicją ustawową **operatorem publicznego transportu zbiorowego** jest samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie. **Przewoźnikiem** jest natomiast 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.

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 8 ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym* do zadań organizatora (w naszym przypadku - Starosty Garwolińskiego) należy przygotowanie i przeprowadzenie postępowania zmierzającego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Sposób przeprowadzenia takiego postępowania regulują przepisy Oddziału 2 omawianej ustawy. Na podstawie art. 19 ust. 1 **wybór operatora** może nastąpić w jednym z trzech trybów opisanych w niniejszym dokumencie w rozdziale dotyczącym finansowania.

W przypadku powiatu garwolińskiego najbardziej korzystnym trybem wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego będzie wybór poprzez przyznanie koncesji na usługi z uwagi na to, iż ten tryb nie rodzi żadnych konsekwencji finansowych dla Starostwa.

Ustawa reguluje termin oraz sposób ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w przewidzianym trybie (art. 23).

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć:

- 1) linii komunikacyjnej albo
- 2) linii komunikacyjnych albo
- 3) sieci komunikacyjnej

określonych w planie transportowym.

Sama ustawa jedynie w sposób ogólny określa prawa i obowiązki organizatora i operatora. Ich szczególnym źródłem jest umowa, dlatego istotne jest odpowiednie przygotowanie postanowień tej umowy. Najważniejsze elementy umowy określa art. 25 ustawy. Projekt umowy powinien zostać dołączony do specyfikacji istotnych warunków zamówienia.

Od 1 stycznia 2017 r. po zawarciu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego organizator powinien wydać operatorowi zaświadczenie zgodnie z art. 28 ustawy. W przypadku przewoźników obowiązkowe będzie dokonanie zgłoszenia o zamiarze wykonywania przewozu osób. Przedsiębiorca będzie mógł wykonywać ten przewóz dopiero po otrzymaniu od organizatora potwierdzenia takiego zgłoszenia (art. 30 i n.). Do tego czasu obowiązują dotychczasowe przepisy dotyczące zezwoleń.

6.4. WYZNACZENIE SIECI POŁĄCZEŃ O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Sieć użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym to usługi:

- organizowane przez władze publiczne,
- mające znaczenie dla społeczeństwa, a w szczególności dla uboższych ekonomicznie warstw społecznych,
- dostępne dla wszystkich warstw społecznych.

Za przewozy o charakterze użyteczności publicznej uznaje się usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, wykonywane przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

Realizowanie celów użyteczności publicznej nie oznacza, że usługi transportu publicznego powinny być dostępne powszechnie, niezależnie od wartości postrzeganej przez społeczeństwo oraz od kosztów społecznych ich wytworzenia. Z punktu widzenia efektywności wydatków publicznych, organizowanie i finansowanie usług użyteczności publicznej powinno dotyczyć tej części usług dostępnych na rynku, które spełniają określone kryteria użyteczności publicznej, a ich realizacja powinna być poddana presji konkurencji na etapie ubiegania się o świadczenia usług na rzecz organizatora transportu publicznego i pasażerów tego transportu.

W przypadku powiatu garwolińskiego, to jak ukształtowana jest sieć komunikacyjna zdeterminowane jest przez potrzeby mieszkańców, bezpośrednio związane z przemieszczaniem się oraz możliwościami przewoźników działających na terenie powiatu, w tym przede wszystkim PKS-u w Garwolinie.

Jak wskazuje rozdział 4.1. niniejszego opracowania 74,42 proc. podróży związanych z pracą stanowią dojazdy z poszczególnych gmin do Garwolina. Dodatkowo bardzo duży odsetek stanowią podróże zewnętrzne związane z motywacją „praca”. Udział podróży zewnętrznych we wszystkich podróżach mieszkańców powiatu garwolińskiego to 59,82 proc., z czego zdecydowana większość mieszkańców powiatu podróżuje do Warszawy, bądź powiatu otwockiego. Co za tym idzie wyznaczając sieć komunikacyjną o charakterze użyteczności publicznej wzięto pod uwagę konieczność zapewnienia skomunikowania siedzib poszczególnych gmin z siedzibą powiatu garwolińskiego oraz możliwość skomunikowania powiatu garwolińskiego z ościennymi powiatami oraz Warszawą.

Planowana sieć zakłada utworzenie połączeń między siedzibą powiatu, a siedzibami gmin na terenie powiatu. W sytuacji wystąpienia uzasadnionych potrzeb przewozowych powiat garwoliński weźmie pod uwagę możliwość weryfikacji wyznaczonej sieci linii o charakterze użyteczności publicznej i rozszerzenie jej o nowe miejscowości bądź linie.

Podsumowując, przy wyznaczaniu sieci komunikacyjnej o charakterze użyteczności publicznej wzięto pod uwagę następujące kwestie:

1. zgodność z zapisami wynikającymi z planów wyższego rzędu (Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa mazowieckiego oraz krajowy plan transportowy),
2. uwarunkowania sieci transportowej na obszarze organizatora, w tym:
 - a. bieżący układ sieci kolejowej (obecnie system transportu kolejowego zapewnia odpowiednie skomunikowanie mieszkańcom gminy Trojanów w dojazdach do Łaskarzewa, Soboлева, a także mieszkańcom gminy Pilawa w podróżach do Parysowa,
 - b. Integracja transportu indywidualnego z transportem zbiorowym, poprzez odpowiednie skomunikowanie podróży do stacji i przystanków kolejowych w Pilawie, Woli Rębkowskiej, Rudzie Talubskiej, Łaskarzewie, Soboiewie oraz Podeblotciu (Życzynie),
 - c. Popyt na przewozy ze strony uczniów szkół ponadgimnazjalnych i odpowiednie skomunikowanie z placówkami w Miętnem, Garwolinie, Żelechowie, Soboiewie, Izdebnie oraz Trzciance,
3. Konieczność współfinansowania linii fakultatywnych przez poszczególne gminy z terenu powiatu zainteresowane ich utworzeniem (w przypadku jej uruchomienia linia fakultatywna stanowić będzie element linii obligatoryjnej),
4. Możliwość przedłużenia powiatowych linii o charakterze użyteczności publicznej do Łukowa, Dęblina, Siedlec, Mińska Mazowieckiego oraz Warszawy, w przypadku zawarcia stosownych porozumień

Na bazie powyższych założeń ustalono następujące kategorie linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej:

- linie obligatoryjne – linie łączące siedziby gmin z siedzibą powiatu (w przypadku zawarcia stosownych porozumień, linie te przedłużone zostaną do wskazanych w tabeli nr 41 miejscowości, które generują duże przepływy osób w podróżach zewnętrznych
- linie fakultatywne – linie, które stanowią uzupełnienie linii obligatoryjnych, a których uruchomienie zależne jest od partycypacji w kosztach jej funkcjonowania przez zainteresowane gminy z terenu powiatu garwolińskiego.

W poniższej tabeli przedstawiona została sieć komunikacyjna o charakterze użyteczności publicznej.

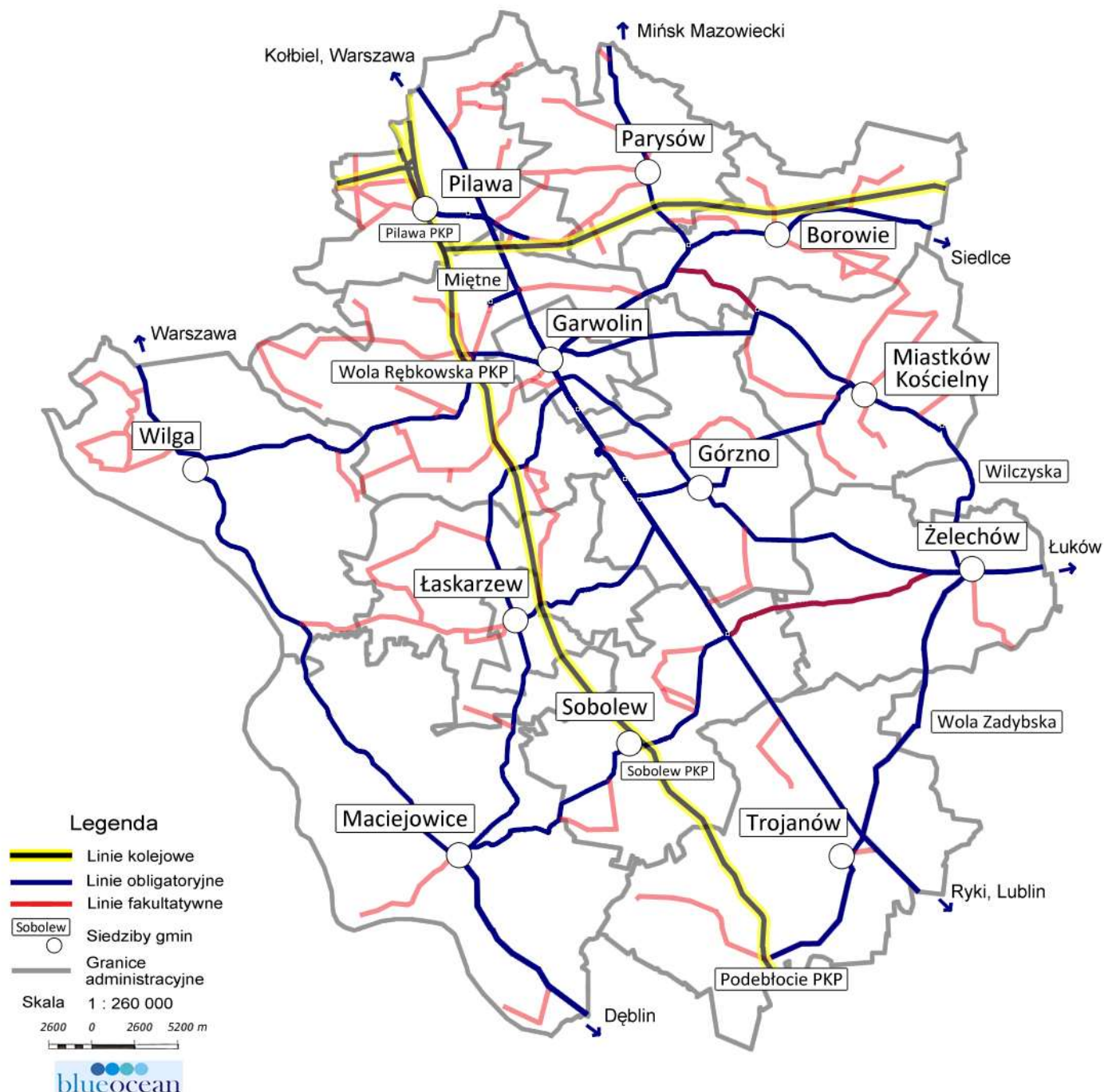
Tabela 42. Sieć komunikacyjna o charakterze użyteczności publicznej

Linia	Od	Przez	Do	Uwagi	Minimalna liczba par kursów w dni robocze	Minimalna liczba par kursów w pozostałe dni
1	Garwolin	Izdebno, Łaskarzew	Maciejowice		2	1
2	Garwolin	Wola Rębkowska, Trzcianka	Wilga do Warszawy	Linia zostanie przedłużona do Warszawy, w przypadku zawarcia stosownych porozumień	2	1
3	Garwolin	Reducin, Górzno, Samorządki	Żelechów do Łukowa	Linia zostanie przedłużona do Łukowa, w przypadku zawarcia stosownych porozumień	3	0
4	Garwolin	Gończyce	Trojanów		1	0
5	Garwolin	Unin, Oziemkówka, Miastków Kościelny, Zwola, Wilczyska	Żelechów	Zostanie uruchomiona w przypadku zawarcia stosownych porozumień (linia przechodzi przez Wilczyska - powiat łukowski)	3	1
6	Garwolin	Sulbiny, Górzno	Miastków Kościelny		1	1
7	Garwolin	Głusków	Borowie do Siedlec	Linia zostanie przedłużona do Siedlec, w przypadku zawarcia stosownych porozumień	2	1

8	Garwolin	Głusków	Parysów do Mińska Mazowieckiego	Linia zostanie przedłużona do Mińska Mazowieckiego, w przypadku zawarcia stosownych porozumień	1	1
9	Garwolin	Miętne, Trąbki, Lipówki	Pilawa		3	1
10	Garwolin	Sulbiny, Gończyce, Sobolew	Maciejowice		1	0
11	Garwolin		Miętne Szkoła		2	1
12	Garwolin	Sulbiny, Stary Pilczyn	Łaskarzew		2	0
13	Żelechów	Wola Zadybska, Trojanów	Podęblocie PKP	Zostanie uruchomiona w przypadku zawarcia stosownych porozumień (linia przechodzi przez Wolę Zadybską - powiat rycki)	1	0
14	Wilga	Droga wojewódzka nr 801	Maciejowice do Dębina	Linia zostanie przedłużona do Dębina, w przypadku zawarcia stosownych porozumień	2	1
15	Garwolin	Gończyce	Trojanów przez Ryki do Lublina	w przypadku zawarcia stosownych porozumień linia zostanie przedłużona do Lublina (przez Ryki)	1	1

16	Garwolin	Lipówki	Piława stacja PKP		2	0
17	Garwolin		Wola Rębkowska stacja PKP		2	1
18	Garwolin	Lipówki, Gocław, Kołbiel	Warszawa	Linia zostanie przedłużona do Warszawy w przypadku zawarcia stosownych porozumień	2	1

Mapa 5. Sieć komunikacyjna o charakterze użyteczności publicznej



źródło: opracowanie własne

6.5. WĘZŁY PRZESIADKOWE

Celem, do którego powinien dążyć powiat garwoliński powinno być stworzenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego umożliwiającego korzystanie ze wszystkich dostępnych środków transportu na tym obszarze. Celem pośrednim, aby doprowadzić do takiego stanu rzeczy jest stworzenie multimodalnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

W opisywanych węzłach dochodzi do integracji usług publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu tj. komunikacji kołowej (autobusowej, samochodowej, rowerowej) oraz kolejowej. Stąd też w pierwszej kolejności należy wyznaczać i tworzyć tego typu multimodalne centra przesiadkowe w sąsiedztwie czynnych dworców kolejowych **z dostępem do komunikacji kolejowej** – regionalnej i dalekobieżnej oraz dworców autobusowych. Pozwala to integrować ze sobą rozkłady jazdy oraz system informacji pasażerskiej.

W bezpośrednim sąsiedztwie węzłów przesiadkowych tworzy się również popularne szczególnie w większych aglomeracjach parkingi typu Park&Ride, Bike&Ride itp.

W rozdziale IV Planu Transportowego przedstawiono szczegółową rekomendację w tym zakresie dla stacji kolejowej w Pilawie.

W systemie transportu publicznego w Powiecie garwolińskim można wskazać dwa węzły przesiadkowe:

1. Dworzec autobusowy w Garwolinie
2. Stacja kolejowa w Pilawie.

Wymienione wyżej węzły przesiadkowe są strategiczne nie tylko ze względu na swoje położenie w powiecie, lecz także dlatego że w ich obrębie znajdują się szkoły, zakłady pracy i miejsca użyteczności publicznej, z których korzystają mieszkańcy powiatu. Z tego punktu widzenia istotne jest również posiadanie przez każdy z wyżej wymienionych węzłów połączeń, wychodzących poza obszar powiatu. Biorąc pod uwagę prognozy życia ludności (znajdujące się w rozdziale 2.1 Planu Transportowego) zamieszkującej teren powiatu garwolińskiego, wskazane wyżej węzły są wystarczające dla potrzeb i liczby osób korzystających z komunikacji publicznej.

Poniżej prezentujemy charakterystykę infrastruktury w wyznaczonych węzłach przesiadkowych:

Tabela 43. Infrastruktura dworcowa w powiecie

Miejscowość	Odległość PKP- PKS	Dworzec PKP		Dworzec PKS		Opis, uwagi dodatkowe
		Niepełno- sprawni	Kasy, informacja	Niepełnosprawni	Kasy, informacja, rozkłady jazdy	
Pilawa	Odległość: 600 metrów	Podjazd do budynku dworca dla wózków inwalidzkich.	Kasa biletowa, połączona z informacją. Biletomat	brak udogodnień dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej	Tylko rozkład jazdy.	Dworzec PKS w Pilawie to nie dworzec, ale jedynie główny przystanek autobusowy bez wiaty na ul. Dworcowej. Przy Dworcu PKP znajduje się parking dla samochodów.
Garwolin	Odległość: 4700 metrów	Podjazd do budynku dworca dla wózków inwalidzkich	Kasa biletowa, połączona z informacją. Brak biletomatu	brak udogodnień dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej	Czytelne tablice z rozkładami jazdy. Punkt informacyjny. Kasa biletów miesięcznych.	Stacja Kolejowa znajduje się w Woli Rębkowskiej. Posiada przejścia podziemne na poszczególne perony oraz parking dla samochodów.

źródło: opracowanie własne

7. FINANSOWANIE PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

7.1. FORMY FINANSOWANIA TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Zgodnie z art. 50 ust. 1 ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym* finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

1. POBIERANIU OPŁAT

Podstawowym sposobem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej jest **pobieranie opłat w związku z realizacją usług**. Chodzi tu przede wszystkim o wpływy uzyskane ze sprzedaży biletów i opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów a także z działalności dodatkowej.

W zależności od przyjętego modelu wpływy z tych opłat będą przysługiwały albo organizatorowi albo bezpośrednio operatorowi.

2. PRZEKAZANIU REKOMPENSATY

Drugi sposób finansowania polega na **przekazaniu rekompensaty**. Zgodnie z definicją ustawową są to środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 4 ust. 1 pkt. 15). Na tym m.in. polega różnica pomiędzy operatorem a przewoźnikiem. Przewoźnik, który świadczy usługi przewozowe prowadzi swoją działalność na własne ryzyko a jej koszty pokrywa jedynie z wpływów ze sprzedaży biletów i opłat dodatkowych oraz działalności dodatkowej. Operatorowi przysługuje natomiast dodatkowo rekompensata przyznawana na zasadach określonych w ustawie oraz w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007.

Zgodnie z artykułem 50 ustawy można rozróżnić rekompensatę z trzech tytułów. Inaczej mówiąc ustawa rozróżnia trzy rodzaje rekompensaty.

Pierwsze dwa rodzaje dotyczą rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem:

- ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów bądź,
- uprawnień do ulgowych przejazdów ustanowionych na obszarze danego organizatora.

Do dnia 31 grudnia 2016 r. wszystkie podmioty prowadzące działalność w zakresie krajowego regularnego przewozu osób są zobowiązane uwzględniać uprawnienia pasażerów do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (art. 87 Ustawy). Do tego czasu finansowanie ulgowych przejazdów odbywa się na dotychczasowych zasadach, co oznacza że zarówno operatorzy jak i przewoźnicy mają prawo do dofinansowania do tych ulg.

Sytuacja ulegnie zmianie od dnia 1 stycznia 2017 r. Od tego momentu obowiązek stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów będzie spoczywał tylko na operatorach. Wynika to również z zapisów ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. *o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego*, zgodnie z którymi uprawnienia do ulgowych przejazdów w komunikacji publicznej będą realizowane na liniach o charakterze użyteczności publicznej. W związku z realizacją tego obowiązku operatorom będzie przysługiwała rekompensata z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów. Wydatki na sfinansowanie tej straty są pokrywane z budżetu państwa (art. 56 ust. 1 Ustawy). **Taka część rekompensaty będzie przysługiwała każdemu operatorowi bez względu na tryb w jakim zostanie wybrany.**

Ulgi ustawowe wprowadza nie tylko ustawa *o uprawnieniach do ulgowych przejazdów*, lecz także inne ustawy szczególne.

Z kolei przewoźnicy komercyjni od 1 stycznia 2017 roku nie będą zobowiązani do stosowania ustawowych uprawnień do biletów ulgowych. Tacy przedsiębiorcy, którzy nie zostaną wybrani operatorami a będą chcieli świadczyć usługi przewozowe mogą wprowadzić różne ulgi na bilety (mogą również stosować ulgi ustawowe) ale będą to już tzw. ulgi komercyjne. Przewoźnikom nie będzie przysługiwała za to rekompensata, ponieważ prowadzą oni działalność na własne ryzyko finansowe.

Omówione wyżej ulgi przejazdowe zostały ustalone ustawowo, ponieważ podlegają rekompensacie ze środków budżetu państwa. Organizator może wprowadzać dodatkowe przywileje w zakresie kosztów przejazdu, musi jednak finansować je z innych środków, niż dotacje z budżetu państwa.

Na mocy ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym* organizatorzy, w ramach prowadzonej polityki społecznej mogą przyznać dodatkowe uprawnienia do ulgowych przejazdów komunikacją publiczną również innym grupom społecznym np. rodzinom wielodzietnym, bezrobotnym, pomagając w ten sposób w dojeździe do placówek służby zdrowia lub urzędów, do pracy lub szkół, a następnie w powrocie do miejsca zamieszkania.

Jeżeli organizator zdecyduje się na wprowadzenie dodatkowych uprawnień do ulgowych przejazdów w powiatowych przewozach pasażerskich będą one musiały zostać przyjęte uchwałą Rady Powiatu Garwolińskiego a operator będzie miał obowiązek ich stosowania (art. 50 a).

Kolejną formą jest rekompensata z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Procedurę sposobu otrzymania rekompensaty opisuje art. 52-54. Rodzaj przyznanej rekompensaty oraz jej wielkość jest uzależniona od trybu, w jakim został wybrany operator, co zostanie omówione szerzej w następnym punkcie opracowania.

3. UDOSTĘPNIENIU ŚRODKÓW TRANSPORTU

Trzecim z wymienionych sposobów finansowania jest udostępnienie operatorowi środków transportu na realizację przewozów.

Wymienione sposoby finansowania nie stanowią katalogu zamkniętego, co oznacza, że są możliwe również inne. To na jaki sposób finansowania zdecyduje się organizator będzie konsekwencją trybu, w jakim dokona on wyboru operatora oraz postanowień umowy.

7.2. WPŁYW TRYBU WYBORU OPERATORA NA FINANSOWANIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Starosta Powiatu ma za zadanie przygotować i przeprowadzić postępowanie prowadzące do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W tym celu musi dokonać wyboru operatora dla sieci komunikacyjnej całego powiatu w jednym z trzech trybów: wskazanych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.

Zgodnie z Ustawą organizator może realizować przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego w formie samorządowego zakładu budżetowego. Obecnie odchodzi się od tej formy działania poprzez przekształcanie zakładów budżetowych w spółki prawa handlowego.

Przepisy Ustawy pozostawiają organizatorowi swobodę w wyborze operatora. Może on zatem zdecydować, czy będzie realizował samodzielnie swoje zadania (zakład budżetowy), czy powierzy je podmiotowi wewnętrznemu (bezpośrednie zawarcie umowy z pominięciem procedury przetargowej), czy osobie trzeciej (na drodze prawa zamówień publicznych lub przyznania koncesji).

Wybór konkretnego trybu oraz szczegółowe zapisy umowy z operatorem będą decydowały o sposobie i wielkości finansowania transportu publicznego.

W przypadku autobusowych przewozów pasażerskich na terenie powiatu garwolińskiego na liniach określonych jako linie o charakterze użyteczności publicznej rekomendowanym rozwiązaniem wyboru operatora po 31.12.2016 roku jest tryb, który zmierza do przyznania koncesji, ponieważ w okresie objętym planowaniem nie zakłada się bowiem wypłaty operatorom rekompensat z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług.

W celu wyłonienia operatora w trybie ustawy *o koncesji na roboty budowlane lub usługi* należy przeprowadzić postępowanie, którego procedurę szczegółowo regulują przepisy Rozdziału 2 wspomnianej ustawy. W tym zakresie przypomina ono procedurę przetargową. Postępowanie o zawarcie umowy koncesji powinno być przeprowadzone w sposób niedyskryminujący, przejrzysty oraz w oparciu o zasady uczciwej konkurencji. Podmioty zainteresowane wzięciem udziału w postępowaniu powinny złożyć wnioski o zawarcie umowy koncesji oraz oświadczenia o spełnieniu warunków formalnych (art. 13 ust. 1). Następnie koncesjodawca (organizator) zaprasza do udziału w negocjacjach, których przedmiotem mogą być wszystkie aspekty koncesji a następnie zaprasza do składania ofert kandydatów, z którymi prowadził negocjacje, po ewentualnych modyfikacjach wymagań określonych w ogłoszeniu. Wybrana zostanie oferta uznana za najkorzystniejszą zgodnie z przedstawionymi kryteriami, którymi może być czas trwania koncesji, wysokość współfinansowania przedmiotu koncesji ze środków oferenta, opłaty za usługę świadczoną na rzecz osób trzecich korzystających z przedmiotu koncesji, jakość wykonywania usług, wartość techniczna, aspekty środowiskowe, rentowność.

W przypadku koncesji na usługi **wynagrodzenie** stanowi prawo do wykonywania usług w tym pobierania pożytków oraz płatność koncesjodawcy (operatora). **Pobieranie pożytków** w tym wypadku oznacza, że wpływy ze sprzedaży biletów i opłat dodatkowych zawsze przysługują operatorowi, w przeciwieństwie do postępowania przetargowego (w postępowaniu przetargowym o tym komu przysługują wpływy z opłat decydują warunki postępowania- SIWZ).

Drugim elementem wynagrodzenia - obok prawa do pobierania pożytków- może być ale nie musi **płatność koncesjodawcy**. Jeżeli operator zdecyduje się na udostępnienie środków transportu na realizację przewozów oraz przekazanie rekompensaty będzie to stanowić płatność koncesjodawcy.

Udostępnienie środków transportu na realizację przewozów o charakterze użyteczności publicznej nie jest obligatoryjnym elementem płatności. Takie rozwiązanie stosuje się zazwyczaj w sytuacji, w której przedsiębiorcy świadczący usługi przewozowe nie spełniają wymogów dotyczących taboru. Jeżeli organizator nie posiada własnych środków transportu może zdecydować się na ich zakup. Najczęściej jednak organizator zobowiązuje operatora to zapewnienia taboru zgodnie z wymaganiami określonymi w SIWZ.

Płatność koncesjodawcy może stanowić również przekazanie operatorowi rekompensaty. Oznacza to, że organizator decyduje czy przyznać rekompensatę z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług. W takim przypadku sposób obliczania tej rekompensaty regulują przepisy rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Należy jednak podkreślić, że podstawową cechą wyboru operatora w tym trybie jest wykonywanie uprawnień wynikających z przydzielonej koncesji, na własne ryzyko koncesjonariusza, czyli operatora. Ryzyko ekonomiczne oznacza, że operator decyduje się na prowadzenie działalności nie mając pewności czy wpływy z opłat

pobieranych od pasażerów pokryją całość kosztów wykonywania tej usługi. Dlatego przekazanie rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług nie może prowadzić do odzyskania całości tych kosztów. Operatorowi wybranemu w tym trybie nie przysługuje bowiem rozsądny zysk. W przeciwnym wypadku umowa traciłaby charakter koncesji. Zazwyczaj, w celu obniżenia kosztów organizacji transportu publicznego oraz, aby uniknąć wątpliwości czy chodzi o koncesję czy tryb przetargowy, organizatorzy rezygnują z przyznawania rekompensaty w tej części (czyli z tytułu poniesionych kosztów).

W trybie przetargowym wynagrodzenie operatora nie jest uzależnione od liczby pasażerów korzystającej z usługi przewozowej, bowiem otrzymuje on wynagrodzenie określone w umowie bez względu na popyt. Natomiast w przypadku trybu koncesji na usługi wynagrodzenie w zasadniczej części jest uzależnione od wpływu opłat pobieranych od pasażerów, dlatego operatorzy będą bezpośrednio zainteresowani poprawą jakości świadczonych usług w celu zwiększenia popytu.

Z racji na duże ryzyko ekonomiczne świadczenia usług na podstawie udzielonej koncesji, może dojść do sytuacji, w której nie zgłosi się żaden podmiot zainteresowany postępowaniem. W takiej sytuacji należy wziąć pod uwagę możliwość wyboru operatora w innym trybie, zwłaszcza na podstawie prawa zamówień publicznych.

8. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH

Jakość usług przewozowych w transporcie publicznym ma ogromne znaczenie z punktu widzenia jego konkurencyjności w stosunku do transportu komercyjnego oraz indywidualnego.

Istotne jest podniesienie standardu świadczonych usług w pojazdach komunikacji publicznej poprzez dopasowanie oferty przewozowej do potrzeb każdej grupy wiekowej mieszkańców:

- uczniowie stanowią stałą grupę klientów i nie mają alternatywnego środka podróży na dłuższych trasach.
- osoby pracujące, jak wynika z badań ankietowych przeprowadzonych na terenie powiatu garwolińskiego, wybierają samochód jako podstawowy środek transportu (samochód wybiera o 5,07% więcej respondentów). Należy podjąć takie działania, które zachęcą tych mieszkańców do podróży komunikacją publiczną.
- osoby starsze w najbliższych latach będą stanowiły coraz większą grupę mieszkańców, co będzie skutkowało koniecznością dostosowania pojazdów komunikacji publicznej do potrzeb osób starszych oraz koniecznością dostosowania pojemności taboru do spadającej liczby podróżnych.

Warunkiem zapewnienia odpowiedniej atrakcyjności usług transportu zbiorowego nad indywidualnym jest monitorowanie funkcjonowania systemu oraz opinii podróżnych i odpowiednie kształtowanie na ich podstawie oferty przewozowej.

Standard usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym składa się z następujących aspektów:

- Dostępność do systemu transportu zbiorowego rozumianą jako gęstość rozmieszczenia przystanków oraz jako eliminację barier komunikacyjnych i dostosowanie systemu do korzystania przez osoby starsze, niepełnosprawne oraz o ograniczonej zdolności ruchowej.
- Dobra organizacja i jakość węzłów przesiadkowych.
- Częstotliwość kursowania.
- Punktualność kursowania.
- Liczba miejsc siedzących i stojących.
- Czas, komfort i bezpieczeństwo przejazdu.
- System sprzedaży biletów.
- Dogodny system taryfowy.
- Sprawnie funkcjonujący system informacji pasażerskiej.
- Karta praw pasażera.

Zapewnienie pożądanego standardu usług przewozowych wymaga podejmowania skoordynowanych działań, które powinny być wykonane w ramach Planu Transportowego:

- Utrzymanie na poziomie odpowiadającym potrzebom mieszkańców dostępności do systemu transportu zbiorowego - rozumiane jako utrzymanie obecnej odległości dojść pieszych do przystanków komunikacji autobusowej oraz stacji i

przystanków kolejowych. Zwiększenie dostępności do stacji i przystanków transportu szynowego pojazdami (samochody, rowery), poprzez modernizowanie i uzupełnienie systemów Park& Ride w zakresie ułatwiającym parkowanie samochodów i rowerów w pobliżu stacji i przystanków oraz umożliwiającym podwożenie.

- Integracja i poprawa funkcjonowania głównych węzłów przesiadkowych.
- Zapewnienie odpowiedniego standardu systemu komunikacyjnego, na który składa się:
 - Wysoce skuteczne funkcjonowanie systemu rozumiane jako jak najwyższy udział kursów zrealizowanych w stosunku do rozkładu jazdy.
 - Liczba kursów pojazdów komunikacji publicznej powinna być dostosowana do potrzeb mieszkańców (większa częstotliwość kursowania w godzinach szczytu, mniejsza w pozostałych częściach dnia).
 - Wysoka punktualność kursowania autobusów w stosunku do rozkładu jazdy.
 - Odpowiednie dostosowanie pojemności autobusów wyjeżdżających na trasę do zapotrzebowania w poszczególnych porach kursowania.
 - Skrócenie czasu jazdy na określonej trasie poprzez eliminację nieuzasadnionych strat czasu w trakcie podróży jak również poprzez stosowanie środków uprzywilejowania w ruchu.
 - Zapewnienie komfortu przejazdu na poziomie odpowiadającym oczekiwaniom pasażerów. Dotyczy to: wymiany przestarzałego taboru, wprowadzenia pojazdów dostosowanych do przewoży osób niepełnosprawnych (pojazdów niskopodłogowych), dbałości o czystość pojazdów komunikacji publicznej, stawiania na wysoką kulturę osobistą osób kierujących pojazdami i kontrolerów, dbałości o jakość infrastruktury drogowej i przystankowej na trasach obsługiwanych przez komunikację publiczną.
- Zapewnienie ciągłości funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w czasie szczytów komunikacyjnych i poza nimi (bez pory nocnej).
- Zapewnienie bezpieczeństwa przejazdu pojazdom publicznego transportu zbiorowego poprzez odpowiednie zarządzanie ruchem, uprzywilejowanie pojazdów komunikacji publicznej w ruchu drogowym oraz monitorowanie pojazdów komunikacji publicznej i przystanków.
- Zapewnienie jak największej dostępności biletów sprzedawanych w formie tradycyjnej (kartoniki, bilety abonamentowe) jak i elektronicznej (bilety kupowane za pomocą telefonów komórkowych, karty elektroniczne).
- Zapewnienie czytelności i stabilności rozkładów jazdy pojazdów komunikacji publicznej.
- Umieszczenie w pojazdach komunikacji publicznej karty praw pasażera.

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) bardzo wnikliwą analizą obejmującą podstawowe parametry ruchu oraz koszty społeczne (straty czasu wszystkich użytkowników ruchu, poziom zanieczyszczenia atmosfery tlenkiem węgla czy tlenkiem azotu).

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.

W poniższej tabeli przedstawiono najważniejsze postulaty przewozowe oraz pożądany poziom ich realizacji.

Tabela 44. Pożądany standard usług przewozowych

POSTULAT PRZEWOSOWY	POŻĄDANY POZIOM REALIZACJI USŁUG
DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ	• Utrzymanie liczby przystanków odpowiadających potrzebom komunikacyjnym mieszkańców powiatu. • Budowa zatok przystankowych w miejscach, które tego wymagają. • Zwiększenie udziału przystanków posiadających wiaty. • Budowa nowych przystanków w lokalizacjach odpowiadających potrzebom mieszkańców.
CZĘSTOTLIWOŚĆ KURSWANIA POJAZDÓW	• Utrzymanie wysokiej częstotliwości kursowania pojazdów na liniach o większym natężeniu podróży. • Dostosowanie częstotliwości kursowania pojazdów do potrzeb mieszkańców powiatu w szczególności tych podróżujących komunikacją do miejsc pracy i szkół ponadgimnazjalnych.
BEZPOŚREDNIOŚĆ POŁĄCZENIA	• Zapewnienie jak największej ilości połączeń bezpośrednich zgłaszanych w postulatach przez mieszkańców. • Zapewnienie połączeń bezpośrednich pomiędzy sąsiadującymi ze sobą siedzibami władz gmin i miast.
SYSTEM INFORMACJI PASAŻERSKIEJ	Spójny 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, regulaminie przewozu osób) powinien obejmować: • Stworzenie strony internetowej zawierającej informacje na temat operatorów i przewoźników działających na danym obszarze;

	- Stworzenie Centrum Obsługi Pasażera i innych punktów obsługi pasażera w kluczowych miejscach w powiecie, przede wszystkim tam, gdzie zostaną stworzone zintegrowane węzły przesiadkowe - Wyposażenie wszystkich przystanków w następujące informacje: - mapę układu linii komunikacyjnych: dla dni powszednich, świątecznych i komunikacji nocnej - rozkłady jazdy konkretnych linii - rozkłady linii dla poszczególnych przystanków - dotatkowe informacje przesiadkowe - informacje o planowanych zmianach w rozkładach (podawane z wyprzedzeniem).
OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO	Postulaty zawarte w Planie Transportowym mogą pozytywnie wpływać na zwiększenie ochrony środowiska naturalnego poprzez: - poprawę jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych, - popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego), - promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej, - eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe), - zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.
DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	Komunikacja publiczna powinna uwzględniać również potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej poprzez: - eksploatację 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, - lokalizację przystanku jak najbliżej celu podróży, - 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 lub budowanie przystanków o platformach niższych o 3-4 cm względem linii nadwozia pojazdu, co uczyni różnicę poziomów

akceptowalną dla osób niepełnosprawnych oraz ograniczy ryzyko uszkodzeń autobusów o krawędzie peronów przystankowych),

- stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej,
- wprowadzenie rampy wjazdowej w pojazdach dla wózków inwalidzkich oraz dla wózków dziecięcych,
- wyznaczenie bezpiecznych miejsc w pojeździe dla wózków inwalidzkich i wózków dziecięcych,
- zapowiedź następnego przystanku wewnątrz pojazdu - głosową i elektroniczną (wyświetlacze).

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.

Warto podkreślić, że dla oceny całego systemu transportu publicznego jest bardzo ważne, by przyjęty standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, skutkował rozwiązaniami, w wyniku których cały system zostanie uznany przez użytkowników za system transportu publicznego przyjazny dla pasażerów.

9. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE GARWOLIŃSKIM

Aktualny stan ekologiczny powiatu garwolińskiego oraz jego perspektywy opisane są w następujących dokumentach:

Dokumenty na poziomie wojewódzkim:

1. Program Ochrony Środowiska Województwa Mazowieckiego na lata 2011-2014 z uwzględnieniem perspektywy do 2018 roku, Warszawa 2012.
2. Strategia rozwoju województwa mazowieckiego do 2030 roku, Warszawa 2013.
3. Planu Gospodarki Odpadami dla Mazowsza na lata 2012-2017 z uwzględnieniem lat 2018-2023.
4. Strategia działania Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Warszawie na lata 2013-2016 z perspektywą do 2020 r.

Dokumenty na poziomie powiatowym:

1. Program Ochrony Środowiska dla powiatu garwolińskiego na lata 2012-2015 z uwzględnieniem lat 2016-2019 Garwolin, grudzień 2012.
2. Plan Gospodarki Odpadami dla powiatu garwolińskiego na lata 2003-2010.

Dokumenty na poziomie gminnym:

1. Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Pilawa na lata 2010-2013 z uwzględnieniem lat 2014-2017, Pilawa 2010.
2. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Żelechów na lata 2010-2013.
3. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Borowie na lata 2004-2015.
4. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Górzno na lata 2004-2011.
5. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Maciejowice na lata 2004-2011.
6. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Parysów, 2004.
7. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Sobolew na lata 2012-2015 z uwzględnieniem perspektywy do 2019r.
8. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Trojanów na lata 2004-2011.
9. Plan Gospodarki Odpadami dla Miasta i Gminy Pilawa na lata 2010-2013 z uwzględnieniem lat 2014-2017.
10. Plan Gospodarki Odpadami dla gminy Łaskarzew na lata 2004-2015.
11. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Żelechów na lata 2010-2013 z uwzględnieniem lat 2014-2017.
12. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Borowie na lata 2004-2011.
13. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Górzno na lata 2004-2011.
14. Plan Gospodarki Odpadami dla gminy Łaskarzew na lata 2004-2015.

15. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Maciejowice na lata 2011-2015 z perspektywą do 2019 roku.
16. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Parysów, 2004.
17. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Sobolew na lata 2004-2011.
18. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Trojanów na lata 2004-2011.

GŁÓWNYMI ŹRÓDŁAMI ZANIECZYSZCZEŃ POWIETRZA NA TERENIE POWIATU GARWOLIŃSKIEGO SĄ:

- źródła komunalno-bytowe: kotłownie lokalne, indywidualne paleniska domowe, emitory z zakładów użyteczności publicznej. Mają one znaczący wpływ na lokalny stan zanieczyszczenia powietrza, są głównym powodem tzw. niskiej emisji. Emitują najczęściej zanieczyszczenia pyłowe i gazowe. Aktualnie większość kotłowni w obiektach użyteczności publicznej (urzędy, szkoły, obiekty służby zdrowia) zaopatrywane są w ciepło z kotłowni gazowych lub olejowych.
- źródła transportowe- emisja zanieczyszczeń następuje na niskiej wysokości, tworząc niską emisję. Główne zanieczyszczenia to: węglowodory, tlenki azotu, tlenek węgla, pyły, związki ołowiu, tlenki siarki.
- pylenie wtórne z odsłoniętej powierzchni terenu.
- zanieczyszczenia allochtoniczne, napływające spoza terenu powiatu, zgodnie z dominującym kierunkiem wiatru.

Rolniczo-przemysłowy charakter powiatu warunkuje w dużym stopniu rodzaj i ilość zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza. Według szacunków WIOŚ w Warszawie główny wpływ na stan zanieczyszczenia powietrza na terenie powiatów, takich jak powiat garwoliński, ma energetyka (udział w bilansie zanieczyszczeń 50-60%) oraz transport i komunikacja (20% zanieczyszczeń). Pozostała część przypada na przemysł i usługi.

Na terenie powiatu nie ma centralnych sieci ciepłych - większą kotłownię węglową eksploatuje na potrzeby sieci miejskiej Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o. o. w Garwolinie. Zdecydowana większość gospodarstw domowych zaopatrywana jest w ciepło z indywidualnych palenisk domowych, opalanych najczęściej węglem lub koksem (pomimo podłączenia części mieszkańców do sieci gazowej). Sytuacja taka jest odzwierciedleniem ogólnokrajowych tendencji- niższą ceną węgla w stosunku do innych źródeł energii cieplnej. Nowe budownictwo jednorodzinne wykorzystuje także ekologiczne nośniki ciepła (olej opałowy, gaz). Nieliczne budynki ogrzewane są elektrycznie lub za pomocą odnawialnych źródeł energii (pompy ciepłe). Niewątpliwym problemem jest nagminne spalanie w domowych piecach paliw niskiej jakości, a także odpadów, w tym tworzyw sztucznych, gumy i tekstyliów. Często paliwem uzupełniającym jest drewno.

W związku z powyższym, jednym z największych źródeł zanieczyszczenia powietrza na terenie powiatu garwolińskiego jest tzw. niska emisja, czyli emisja pochodząca ze źródeł o wysokości nie przekraczającej kilkunastu metrów wysokości. Zjawisko to występuje na terenach zwartej zabudowy, gdzie nie ma możliwości przewietrzania. Do atmosfery przedostają się duże ilości sadzy, tlenków węgla, dwutlenku siarki, węglowodorów aromatycznych, merkaptanów i innych szkodliwych dla zdrowia ludzi związków chemicznych. Nasila się to szczególnie w okresie grzewczym (wrzesień – kwiecień). Emisja taka powoduje wyraźne okresowe pogorszenie stanu sanitarnego powietrza na terenach zasiedlonych i w ich bezpośrednim sąsiedztwie.

Na stan powietrza w powiecie oddziałują także źródła komunikacyjne. Największe zanieczyszczenie powietrza substancjami pochodzącymi ze spalania paliw w silnikach pojazdów występuje na skrzyżowaniach głównych dróg, przy trasach komunikacyjnych o dużym natężeniu ruchu biegnących przez obszary o zwartej zabudowie. Przyczyną nadmiernej emisji zanieczyszczeń ze środków

transportu jest przede wszystkim zły stan techniczny pojazdów, ich zła eksploatacja, przestoje w ruchu spowodowane złą organizacją ruchu lub zbyt małą przepustowością dróg.

Na obszarze powiatu zlokalizowane są także przemysłowe źródła emisji, które mogą być uciążliwe dla mieszkańców. Funkcjonują tu również małe zakłady usługowe, wykorzystujące lokalne, rozproszone źródła ciepła. Do największych źródeł emitujących zanieczyszczenia powietrza zaliczono następujące zakłady:

- PWiK Sp. z o.o. w Garwolinie (kotłownia Romanówka),
- ZSR w Miętne,
- Huta Szkła „Czechy” S.A. w Trąbkach,
- Waryński Origin Sp. z o.o.,
- SUP „Metrol” w Maciejowicach,
- PPH „Hetman” w Uninie,
- „Cora Garwolin”,

oraz w mniejszym stopniu, zakłady posiadające większe kotłownie gazowe:

- PWiK Sp. z o.o. w Garwolinie (kotłownie przy ul. Długiej, Nawodnej, Al. Legionów, - pracujące tylko w sezonie grzewczym),
- OSM w Woli Rębkowskiej,
- Akzo Nobel Decorative Paints Sp. z o.o. w Pilawie,
- FOK „Polena” S.A. w Łaskarzewie,
- Avon Operations Polska Sp. z o.o..

Według danych statystycznych GUS z zakładów szczególnie uciążliwych zlokalizowanych w powiecie (objętych sprawozdawczością w 2011 r.) zostało wyemitowanych do powietrza 66 Mg zanieczyszczeń pyłowych oraz 29 374 Mg zanieczyszczeń gazowych w tym:

- 29 127 Mg dwutlenku węgla,
- 115 Mg tlenku węgla,
- 46 Mg tlenków azotu,
- 43 Mg dwutlenku siarki.

FORMY OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE GARWOLIŃSKIM

Na terenie powiatu garwolińskiego istnieją różnorodne formy ochrony środowiska naturalnego takie jak: 3 specjalne obszary ochrony siedlisk i 1 specjalny obszar ochrony ptaków, park krajobrazowy, 5 rezerwatów przyrody, 95 pomników przyrody.

Obszar specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000 „Dolina Środkowej Wisły”

Został wyznaczony, jako obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000, Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2004r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000. Długi, zachowujący naturalny charakter rzeki roztopowej, odcinek Wisły pomiędzy Dęblinem a Płockiem, z licznymi wyspami. Całkowita powierzchnia obszaru na terenie kraju wynosi: 30848,7 ha, położone w województwie mazowieckim: 27410,9 ha, w powiecie garwolińskim występuje wzdłuż rzeki Wisły na terenie dwóch gmin: Wilga 1554,0 ha i Maciejowice 1287,5 ha. W okresie lęgowym zasiedla go, co najmniej 1% populacji krajowej następujących gatunków ptaków: brodziec piskliwy, krwawodziób, mewa czarnogłowa, mewa pospolita, ostrygojad, płaskonos, podgorzałka, podróżniczek, rybitwa białoczelna, rybitwa rzeczna, sieweczka obrożna, sieweczka rzeczna, śmieszka, zimorodek; w stosunkowo wysokim zagęszczeniu występuje bocian czarny, czajka i rycyk. W okresie zimy występuje co najmniej 1% populacji szlaku wędrówkowego czapli siwej i krzyżówki; zimuje gągoł i bielaczek.

Obszar specjalnej ochrony siedlisk Natura 2000 "Bagna Orońskie"

Znajduje się w okolicach Maciejowic na pd - wsch. od Warszawy, po części w Dolinie Środkowej Wisły, po części na Wysoczyźnie Żelechowskiej. Obszar ten o pow. 921.4 ha w ponad połowie pokrywają lasy liściaste, w jednej piątej lasy mieszane, nieco mniej łąki i zarośla. Występują tu: łągi olszowo-jesionowe oraz olsy porzeczkowe i olsy torfowcowe. Do osobliwości florystycznych, wyróżniających obszar na tle regionu i kraju należy obecność: widłaka wrońca oraz 8 gatunków storczykowatych, w tym dwóch wymienionych w Polskiej Czerwonej Księdze Roślin - lipiennika Loesela i kukułki krwistej żółtawej. Na terenie ostoi gniazduje wiele rzadkich gatunków ptaków m.in.: orlik krzykliwy, bocian czarny, żuraw, derkacz, samotnik, słonka oraz 5 gatunków dzięciołów. Z występujących tu ssaków warto wymienić: rzęsorka rzeczka, badylarkę, bobra, wydrę oraz łosia.

Obszar specjalnej ochrony siedlisk Natura 2000 "Podeblocie"

Jest to obszar o pow. 1275,8 ha w Dolinie Środkowej Wisły na pd-wsch. od Warszawy, na granicy powiatu garwolińskiego i powiatu ryckiego, w okolicy m. Podeblocie na terenie gminy Trojanów. "Podeblocie" jest obszarem pokrytym lasami (głównie liściastymi), łąkami, zaroślami i roślinnością torfowiskowo-bagienną, brzegową i młakami. Do osobliwości Obszaru należy przede wszystkim obecność żółwia błotnego oraz liczne populacje poczwarówek - zwężonej i jajowatej. Ponadto znajdują się tu stanowiska chronionych i zagrożonych gatunków roślin naczyniowych, w tym: kukułki, goździka pysznego, kruszczyka błotnego, mieczyka dachówkowatego i nerecznicy grzebieniastej. Na terenie obszaru gniazdują m.in.: orlik, błotniaki - stawowy i łąkowy, derkacz, żuraw, samotnik, bekas krzyk, słonka i dudek.

Obszar specjalnej ochrony siedlisk Natura 2000 „Gołe Łąki”

Obszar obejmuje bezodpływową nieckę terenu otoczoną pasmami zwymień. Cechuje ją silne podtopienie. Średnia miąższość torfu wynosi 90 cm. Obszar położony jest w znacznej odległości od zwartych siedzib ludzkich i bardzo rzadko penetrowany. Jeden z najlepiej zachowanych ekosystemów bagiennych w obrębie Niziny Południowopodlaskiej. Dominuje tu roślinność torfowisk mszysto-turzycowych i mszarów. Do najczęstszych należą zbiorowiska: turzycy dzióbkowatej i wełnianki wąskolistnej. Towarzyszą im znacznie rzadsze płaty turzycy nitkowatej, występujące w postaci płaskiego, dywanowego mszaru. Interesujące pod względem syntaksonomicznym i fitogeograficznym są zbiorowiska porastające wierzchowinę torfowiska. Pod względem składu gatunkowego i struktury przypominają torfowiska wysokie typu kontynentalnego. Obrzeża torfowisk porastają różne pod względem fazy rozwojowej płaty borów bagiennych. Bardzo licznie występuje tu bagno zwyczajne, wysokość krzewów dochodzi do ponad 1,5 m wysokości i ok. 2 m średnicy. Dużą wartość przyrodniczą tego terenu podkreśla masowe występowanie: żurawiny błotnej i modrzewnicy zwyczajnej.

Mazowiecki Park Krajobrazowy

Park Krajobrazowy to 15710 ha obszaru chronionego ze względu na wartości przyrodnicze, historyczne i kulturowe oraz walory krajobrazowe w celu zachowania, popularyzacji tych wartości w warunkach zrównoważonego rozwoju. MPK utworzony został w latach 1986-1987 na pograniczu województwa siedleckiego i województwa stołecznego otrzymując imię Czesława Łaszka wieloletniego konserwatora przyrody. Na terenie powiatu garwolińskiego tylko część gminy Pilawa znajduje się w granicach otuliny parku, granica otuliny biegnie od granicy gminy Osieck z gminą Pilawa: zachodnią stroną drogi Augustówka - Jażwiny, w kierunku południowym, południową stroną linii kolejowej, w kierunku zachodnim, od granicy z gminą Osieck.

Rezerваты przyrody

Na terenie powiatu garwolińskiego znajduje się 5 rezerwatów przyrody. Cztery powołane Rozporządzeniem Nr 274 Województwa Mazowieckiego z dnia 12 grudnia 2001 roku są to: „Czerwony Krzyż”, „Kopiec Kościuszki”, „Torfy Orońskie” i „Roga lec”. Piąty został utworzony Zarządzeniem Nr 22 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 31 października 2012r. w sprawie uznania rezerwatu przyrody „Polesie Rowskie”. Łączna powierzchnia rezerwatów wynosi ok. 112 ha.

- **„Czerwony Krzyż”** - obszar lasu o powierzchni 56,33 ha w Leśnictwie Bączki Nadleśnictwa Garwolin, położony w gminie Maciejowice. Z gatunków objętych całkowitą ochroną gatunkową oprócz storczyka tajemniczego występują tu: widłak jałowcowaty, widłak goździsty, podkolan biały występujące w zbiorowiskach o charakterze borowym. Rośliny objęte ochroną częściową to: kruszyna pospolita, kalina koralowa, bagno zwyczajne, paprotka zwyczajna, turówka leśna i konwalia majowa. Zróżnicowana rzeźba terenu podkreśla walory krajobrazowe rezerwatu i determinuje jego szatę roślinną. Dominują tu bory i bory mieszane, niewielkie powierzchnie zajmują grądy. Wśród 142 stwierdzonych w rezerwacie gatunków roślin, 4 objęte są ochroną całkowitą, 6 gatunków ochroną częściową, a 9 można zaliczyć do rzadkich.
- **„Kopiec Kościuszki”** - obszar lasu o powierzchni 6,07 ha w Leśnictwie Krępa Nadleśnictwa Garwolin, położony w gminie Sobolew. Na szczególną uwagę, oprócz bodziszka żałobnego zasługują: kozłek bżowy, turzyca drżączkowata, złoć mała, bniec czerwony, kokorycz pełna jako rzadkie gatunki roślin oraz dobrze zachowane fragmenty zbiorowisk leśnych: łęgu, grądu i boru mieszanego. Osią rezerwatu jest bezimienny strumień wpływający do rzeki Pytlochy. Na jego obrzeżach wykształciły się dwa zbiorowiska leśne: łęg przystromykowy oraz niewielki płat grądu. Bodzisek żałobny występuje zarówno w grądzie w sąsiedztwie pomnika - kopca, jak i w płatach łęgu. Stanowisko w Krępie, na północ od zwartej granicy występowania tego gatunku jest najbogatszym z kilku znanych na niżu środkowopolskim. Centralnym punktem rezerwatu jest niewielki kopiec upamiętniający bitwę pod Maciejowicami między wojskami rosyjskimi a polskimi, którymi dowodził Tadeusz Kościuszko.
- **„Torfy Orońskie”** - obszar lasu i bagna o łącznej powierzchni 12,61 ha położony w obrębie wsi Oronne w gminie Maciejowice. Rezerwat utworzony głównie w celu zachowania gatunków roślin występujących w naturalnych zbiorowiskach torfowiskowych i leśnych. Rezerwat ma charakter florystyczny, a celem ochrony jest zachowanie stanowisk kilkunastu chronionych i rzadkich gatunków roślin. Jest wśród nich bardzo rzadki widłak wroniec, oraz 5 gatunków storczyków: lipiennik Loesela, kruszczyk błotny, listera jajowata, podkolan biały i storczyk krwisty. Największy walor przyrodniczy ma obecność ginącego w skali Polski lipiennika Loesela oraz bardzo liczne występowanie zagrożonego wyginięciem kruszczyka błotnego. Inne chronione gatunki roślin to: widłak jałowcowaty, kopytnik pospolity, konwalia majowa oraz 3 krzewy – porzeczka czarna, kalina koralowa i kruszyna pospolita. Występuje tu także chroniony gatunek grzyba – sromotnik bezwstydy. Grupę gatunków rzadkich reprezentują: narecznica grzebieniasta, olszewnik kminkolistny, bobrek trójlistkowy i czermień błotna. Obszar

rezerwatu porośnięty jest w blisko 90% przez zwarte drzewostany z panującą olszą w wieku 40-55 lat. W części zachodniej niewielki fragment wyżej położony porasta sosna w wieku 80-90 lat. Pozostałą powierzchnię stanowi torfowisko przejściowe z roślinnością łąkową. Utworzyły się tutaj zbiorowiska łąk mszysto - turzycowych. Torfowisko jest otoczone przez zbiorowiska olszy czarnej z domieszką brzozy brodawkowatej i omszonej oraz osiki. Interesujące, godne wzmianki gatunki zwierząt stwierdzone w rezerwacie to: zaskroniec, padalec, jaszczurka zwinka, pająk bągnik przybrzeżny oraz ślimak pomrów czarniawy.

- **„Rogalec”**- rezerwat leśny o powierzchni 33,19 ha położony na terenie lasów państwowych uroczyska Rogalec, Nadleśnictwa Celestynów. Administracyjnie należy do gminy Pilawa. Utworzono go w celu ochrony bogatych florystycznie, wielogatunkowych podmokłych lasów liściastych. Z czterech zidentyfikowanych zespołów roślinnych największy areal zajmują: ols porzeczkowy oraz łąg olszowo - jesionowy. Miejscami, na terenach wyżej położonych, spotyka się niewielkie płaty grądów i borów mieszanych. W płatach łągów występują 3 rzadkie gatunki roślin: paproć zachyłka oszczepowata, czartawa drobna i jaskier kaszubski. Stanowisko zachyłki w rezerwacie Rogalec należy do najbogatszych na niżu środkowo-wschodnim. Z gatunków objętych ochroną całkowitą występuje tu wawrzynek wilczełyko oraz bluszcz, natomiast gatunki chronione częściowo to: porzeczka czarna, kopytnik, kruszyna i konwalia. Tereny rezerwatu stanowią ostoję ptactwa błotnego zlatującego tu z sąsiednich bagien.
- **„Polesie Rowskie”**- to obszar wód i torfowisk o łącznej powierzchni 3,87 ha, położony na terenie gminy Łaskarzew w obrębie m. Izdebno Kolonia. Celem ochrony rezerwatu jest zachowanie ze względów naukowych kompleksu wodno-torfowiskowego, z przyległym pasem borów bagiennych oraz stanowiskami chronionych i zagrożonych gatunków roślin i zwierząt.

Obszar chronionego krajobrazu

Zgodnie z Rozporządzeniem Nr 68 Wojewody Mazowieckiego z dnia 23 czerwca 2005 r. w sprawie Nadwiślańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu położonego na terenie powiatów garwolińskiego, mińskiego i otwockiego (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 164, poz. 5193). Obszar obejmuje tereny chronione ze względu na wyróżniający się krajobraz o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem, a także pełniących funkcję korytarzy ekologicznych. Obszar o całkowitej powierzchni 70070,0 ha (w tym na terenie powiatu garwolińskiego - 47 209 ha), administracyjnie należy do 11 gmin: Kołbiel, Siennica, Parysów, Pilawa, Osieck, Sobienie Jeziory, Garwolin, Wilga, Łaskarzew, Maciejowice i Sobolew.

Użytki ekologiczne

Na terenie powiatu garwolińskiego znajdują się 23 użytki ekologiczne o łącznej powierzchni 19 ha, wprowadzone Rozporządzeniem Nr 72 Wojewody Mazowieckiego z dnia 8 lipca 2005 r. w sprawie użytków ekologicznych oraz Rozporządzenie nr 35 Wojewody Mazowieckiego z dnia 13 lipca 2007r. zmieniające rozporządzenie w sprawie użytków ekologicznych. Są to głównie bagna, śródleśne łąki, halizny i płazowiny. Halizny są to obszary leśne nie porośnięte drzewostanem przez dłuższy czas, natomiast płazowiny są to powierzchnie leśne porośnięte z rzadka starymi drzewami, które nie tworzą zwarcia. Wszystkie użytki ekologiczne położone są w gminie Pilawa na terenie działania Nadleśnictwa Celestynów.

Pomniki przyrody

Na naszym terenie znajduje się 88 pomników przyrody zatwierdzonych przez Wojewodę Mazowieckiego oraz 7 pomników przyrody uznanych przez Radę Gminy Garwolin, Parysów, Pilawa i Miasto Garwolin. Ogółem tą formą ochrony objęto 274 drzew, w tym:

- 67 pojedynczych drzew,
- 22 grupy drzew
- 1 stanowisko bluszczu owocującego na 9 drzewach olszy czarnej.

Emisja hałasu do środowiska

Na terenie powiatu garwolińskiego głównym źródłem hałasu jest komunikacja samochodowa, a w szczególności droga krajowym nr 17 Warszawa - Lublin - Hrebenne (granica państwa).

Budowa obwodnicy dla Garwolina ograniczyła emisję hałasu komunikacyjnego na terenie miasta i gminy Garwolin. Ponadto, znaczną uciążliwością odznacza się też droga nr 801 zwana "nadwiślanką" z powodu znacznego ruchu pojazdów. Przez teren powiatu przebiegają ponadto linie kolejowe będące źródłem hałasu: linia o znaczeniu krajowym i międzynarodowym Warszawa - Lublin - Rawa Ruska, linie Skierniewice - Pilawa - Łuków i Pilawa - Tłuszcz, na których poza odcinkiem Pilawa-Łuków odbywa się wyłącznie ruch towarowy.

ROLA PLANU TRANSPORTOWEGO

Plan Transportowy może wspomagać dalsze zmniejszanie poziomu emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych poprzez promowanie działań, mających na celu:

- poprawę, jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych,
- popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego),
- promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej,
- stworzenie nowych parkingów w celu wprowadzenia parkingów „Parkuj i Jedź” w okolicach węzłów przesiadkowych,
- 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 publicznej (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 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. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad czy Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie) i nie ustala ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć, mogących oddziaływać na środowisko.

10. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W PERSPEKTYWIE DO 2025 ROKU

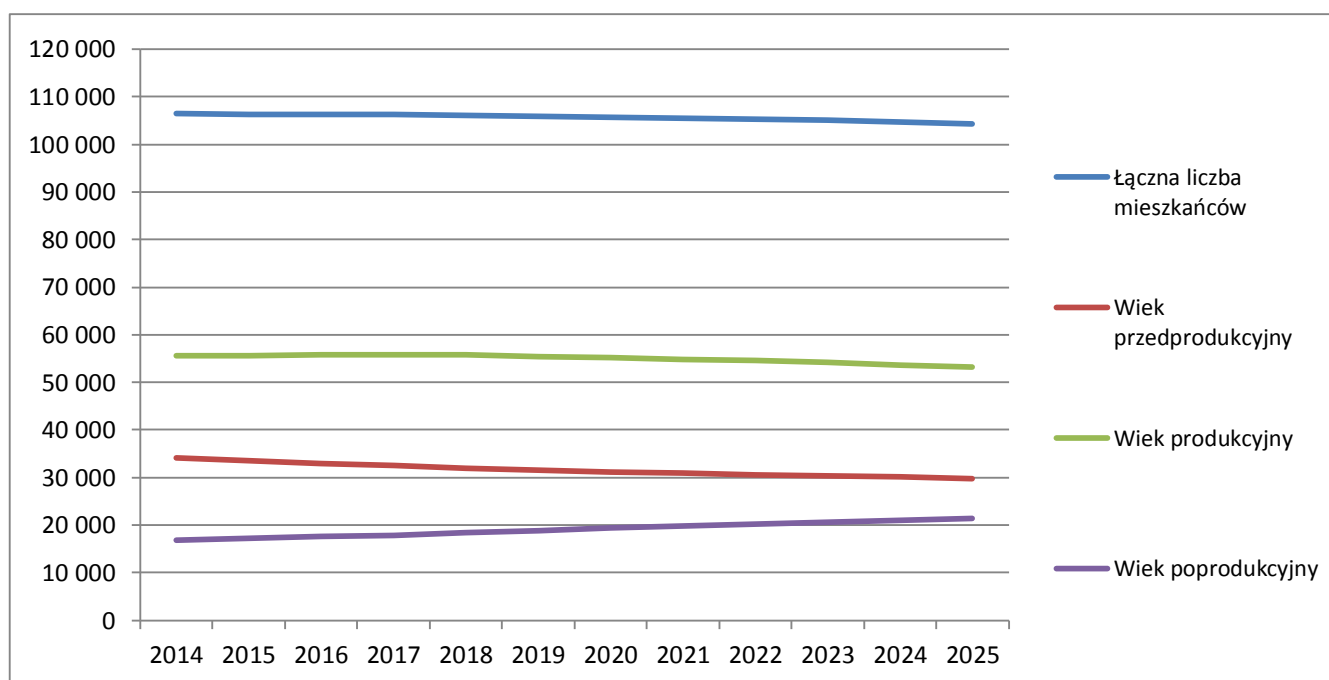
Omówione w poprzednich rozdziałach czynniki mają wpływ na kształt obecnej siatki połączeń. Kierunki rozwoju transportu publicznego w powiecie garwolińskim można określić natomiast na podstawie prognoz popytu, uwzględniających uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze oraz źródła ruchu.

Na bazie czynników demograficznych i społecznych można wskazać tendencje do zmian, które zajdą w strukturze społecznej mieszkańców powiatu w ciągu najbliższych 11 lat.

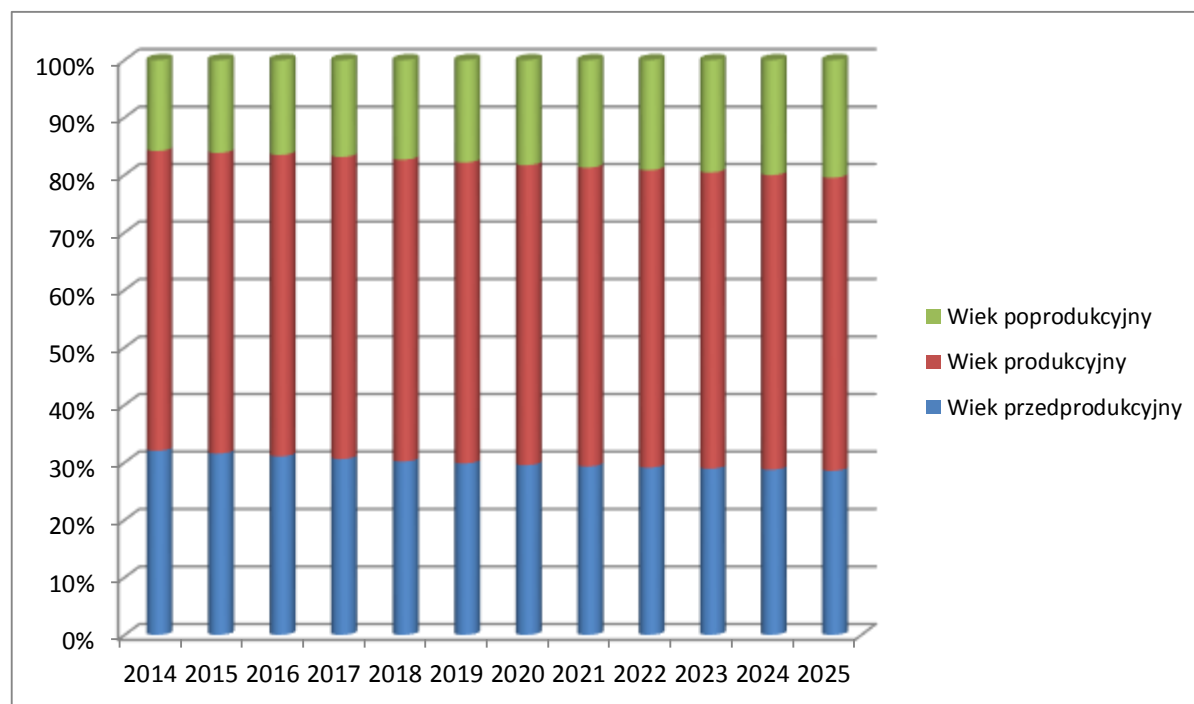
Według danych Głównego Urzędu Statystycznego ludność powiatu garwolińskiego do roku 2025 będzie kształtowała się tak, jak przedstawiono to na poniższym wykresie. Przyjęto podziały wiekowe odpowiadające w przybliżeniu grupom sprzedaży biletów: normalnych, ulgowych oraz emeryckich, innymi słowy: odpowiadające grupom osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym oraz poprodukcyjnym. Jako wartości graniczne poszczególnych grup wiekowych wybrano wartości stosowane w statystyce:

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

Wykres 36. Prognozy życia ludności w Powiecie Garwolińskim według grup wiekowych do 2025 roku



Wykres 37. Procentowy udział poszczególnych grup ludności w Powiecie Garwolińskim do 2025 roku



Podsumowując powyższe wykresy otrzymujemy obraz społeczeństwa, w którym zwiększa się liczba osób w wieku poprodukcyjnym, zaś nieznacznie 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.

Prognozy ludności są niekorzystne z punktu widzenia rozwoju transportu publicznego:

- Populacja w wieku produkcyjnym (18-59/64) zmniejszy się, co spowoduje proporcjonalny spadek popytu na usługi transportu publicznego osób kupujących bilety pełnopłatne.
- Nastąpi wzrost ludności w wieku 60+/65+, która nie korzysta regularnie z transportu publicznego, a jedynie sporadycznie, gdy zaistnieje konieczność wizyty np. u lekarza.
- W wyniku spadku dzietności zmniejszy się liczba młodych pasażerów na liniach kursujących ze wsi do miast, a także na liniach dowożących dzieci do szkoły. Mimo niewielkiego spadku dzietności linie szkolne nie powinny być likwidowane, ponieważ utrudni to lub nawet uniemożliwi dojazd dzieci i młodzieży do szkół.
- Liczba pasażerów na liniach kursujących z i do Garwolina i jego okolic nie powinna ulec zmianie ponieważ jest to stolica powiatu, w której znajduje się najwięcej zakładów pracy, szkół oraz miejsc związanych z handlem i usługami, dlatego też Garwolin stale będzie generować ruch pasażerski i popyt na transport publiczny.
- Bardzo istotne dla całego powiatu jest utrzymanie obecnej siatki połączeń, która odpowiada potrzebom mieszkańców. Zmniejszenie liczby kursów spowoduje niezadowolenie mieszkańców, czego efektem będzie spadek liczby podróżnych na liniach, a co za tym idzie będą one nierentowne i doprowadzą do dużych strat i ich zamknięcia, a także uniemożliwią pozostałym osobom, które nie mają innego środka transportu dojazd do zakładów pracy, szkół oraz miejsc związanych z handlem i usługami.

Uzupełnieniem i potwierdzeniem powyższych prognoz są wyniki badań napełnień przedstawione w niniejszym dokumencie. Jednoznacznie wynika z nich, że popyt na usługi przewoźników autobusowych w powiecie garwolińskim (konkretnie w przypadku przeprowadzonych badań PKS-u w Garwolinie) sukcesywnie maleje.

Jak wynika z uzyskanych danych spadek popytu w 2013 r. w porównaniu z analogicznym okresem 2012 roku wyniósł 15,09% w ujęciu całościowym. Odrobinę mniejszy spadek dało się zauważyć w przypadku biletów jednorazowych ulgowych, aniżeli jednorazowych normalnych, odpowiednio o 12,42 proc. i 15,84 proc. Jeszcze mniej gwałtowne obniżenie popytu wystąpiło w przypadku biletów miesięcznych i ulgowych miesięcznych. Z biletów miesięcznych normalnych zrezygnowało r/r 6,93 proc., a z ulgowych miesięcznych 8,23 proc. **Pomimo spadku popytu na przewozy realizowane przez przewoźników drogowych, z przewozów tych wciąż korzysta grupa lojalnych klientów, którzy są zadowoleni z jakości usług PKS-u w Garwolinie.** Należy zauważyć, że spora grupa osób jest po prostu zmuszona korzystać z tego rodzaju komunikacji, z powodu braku alternatywy (ze względu na ograniczony dostęp do innych środków transportu bądź ograniczone zasoby finansowych).

Z przeprowadzonych badań wynika również, że popyt na usługi autobusowe na większości linii uruchamianych przez PKS w Garwolinie maleje. Na 16 liniach z 51 uruchamianych przez tego przewoźnika w badanym okresie popyt ten uległ zwiększeniu. Na pozostałych 35 liniach dało się zauważyć trend odwrotny i co do zasady należy wskazać, że głębokość tych spadków była bardziej zauważalna i odczuwalna dla przewoźnika, niż wzrosty na pozostałych liniach.

Zastanowienie budzić może jednorazowy, ponad 40 proc. spadek popytu na linii Garwolin-Siedlce, która do tej pory była jedną z pięciu najpopularniejszych linii, które uruchamiał PKS w Garwolinie. Niemniej w dalszym ciągu popyt na usługi autobusowe w obrębie powiatu kształtuje się na zbliżonym poziomie, stąd tak ważne wydaje się zachowanie aktualnej siatki połączeń ze zbliżonym poziomem natężenia kursowania autobusów (tak jak zostało to przedstawione w rozdziale III, mapa nr 3).

Z analizy taboru przewoźników operujących na terenie powiatu garwolińskiego oraz potrzeb mieszkańców wynika, że należało by zwiększyć liczbę autobusów klasy MINI (26-38 osób) ponieważ taka pojemność odpowiada potrzebom transportowym mieszkańców powiatu. Autobusy klasy MINI mają również mniejszą pojemność silnika w porównaniu do klasy MIDI i są tańsze w eksploatacji.

Wyznaczenie sieci linii użyteczności publicznej w oparciu o aktualną siatkę zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Garwolińskiego pozwoli kształtować w najbliższych latach popyt na usługi autobusowe na zbliżonym do obecnego poziomie.

Kierunki rozwoju transportu publicznego w Powiecie Garwolińskim powinny być zgodne ze zrównoważonym rozwojem podstawowych funkcji zagospodarowania miasta i regionu, zakładającym harmonizowanie interesów publicznych i prywatnych z zachowaniem wartości przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych. Determinantami określającymi kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w powiecie są:

- prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze oraz źródła ruchu;
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne oraz kierunki zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin powiatu;
- przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturach funkcjonalno-przestrzennych gmin, szczegółowo opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- założenia rozwoju systemów komunikacyjnych: miejskiego/aglomeracyjnego i powiatowego;

- zasady dostępu do infrastruktury komunikacyjnej;
- uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego.

Do głównych uwarunkowań rozwoju sieci transportu publicznego w powiecie garwolińskim w perspektywie do roku 2025 należą:

- Zwiększenie dostępności komunikacyjnej powiatu.
- Poprawa atrakcyjności oferty przewozowej, które przyczyni się do zahamowania spadku popytu na usługi transportu publicznego.
- Stworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych.
- Utrzymanie obecnej siatki połączeń, a jeśli będzie taka możliwość także jej rozbudowa.
- Stopniowe unowocześnianie taboru.
- Stopniowe wdrażanie Systemu Informacji Pasażerskiej na terenie powiatu.
- Poprawa standardu obsługi pasażerów transportu zbiorowego i zwiększenie dostępności sieci transportu publicznego na terenie powiatu.

11. ZAŁĄCZNIK NR I – LISTA SZKÓŁ I ZAKŁADÓW PRACY OBJĘTYCH BADANIAM I ANKIETOWYMI

Tabela 45. Lista zakładów pracy objętych badaniami ankietowymi na terenie powiatu garwolińskiego

ZAKŁADY PRACY
Usługi Transportowe "JADWIGA" Jadwiga Chojnacka
MIEJSKI OŚRODEK POMOCY SPOŁECZNEJ W ŁASKARZEWIE
URZĄD GMINY SOBOLEW
URZĄD MIEJSKI W ŻELECHOWIE
URZĄD GMINY W GÓRZNIE
URZĄD GMINY W MIASTKOWIE KOŚCIELNYM
URZĄD GMINY W PARYSOWIE
URZĄD GMINY W ŁASKARZEWIE
ZAKŁAD USŁUG TRANSPORTOWYCH "VIGO" ZUCHNIAK DOROTA, ZUCHNIAK MIROSŁAW
URZĄD GMINY W WILDZE
URZĄD GMINY GARWOLIN
POWIATOWY ZARZĄD DRÓG W GARWOLINIE
BANK SPÓŁDZIELCZY W ŁASKARZEWIE
URZĄD MIASTA ŁASKARZEW
POWIATOWY URZĄD PRACY W GARWOLINIE
BIURO POWIATOWE AGENCJI RESTRUKTURYZACJI I MODERNIZACJI ROLNICTWA W GARWOLINIE ZS. W MIĘTNEM
URZĄD GMINY W MACIEJOWICACH
URZĄD GMINY W TROJANOWIE

GMINNA SPÓŁDZIELNIA "SAMOPOMOC CHŁOPSKA" W ŻELECHOWIE
PRZEDSIĘBIORSTWO POLIGRAFICZNE RAGUS J.RAGUS M. RAGUS SPÓŁKA JAWNA
STAROSTWO POWIATOWE W GARWOLINIE
KOMENDA POWIATOWA PAŃSTWOWEJ STRAŻY POŻARNEJ
NADLEŚNICTWO GARWOLIN
SĄD REJONOWY W GARWOLINIE
URZĄD MIASTA GARWOLIN
URZĄD SKARBOWY W GARWOLINIE
"SPOŁEM" POWSZECHNA SPÓŁDZIELNIA SPOŻYWCÓW W GARWOLINIE
ZESPÓŁ LECZNICTWA AMBULATORYJNEGO
BANK SPÓŁDZIELCZY W GARWOLINIE
PRZEDSIĘBIORSTWO WODOCIĄGÓW I KANALIZACJI SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ
ODDZIAŁ SPÓŁKI AKZO NOBEL DECORATIVE PAINTS SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ Z SIEDZIBĄ W PILAWIE
KOMENDA POWIATOWA POLICJI W GARWOLINIE
"OCHNIK" SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ
FABRYKA OPAKOWAŃ KOSMETYCZNYCH "POLLENA" SPÓŁKA AKCYJNA
PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ W GARWOLINIE SPÓŁKA AKCYJNA
ZESPÓŁ LECZNICTWA SZPITALNEGO
ZAKŁADY PRZEMYSŁU ODZIEŻOWEGO "CORA-GARWOLIN" SPÓŁKA AKCYJNA
AVON OPERATIONS POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ
PRZEDSIĘBIORSTWO PRODUKCYJNO-HANDLOWE "SOGAR" Z.W. WIŚNICCY SPÓŁKA JAWNA

SPÓŁDZIELNIA USŁUGOWO-PRODUKCYJNA "METROL"

PRZEDSIĘBIORSTWO HANDLOWO-USŁUGOWO-PRODUKCYJNE "K.W.S.ŻABCZYŃSCY" SPÓŁKA JAWNA

PRZEDSIĘBIORSTWO KONFEKCYJNE "EMMA" KRYSZYNA RÓŻYC, MAŁGORZATA ŚWIĄTKIEWICZ-SOBIECKA
SPÓŁKA JAWNA

FLIPSY SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ W UPADŁOŚCI LIKWIDACYJNEJ

MŁODZIEŻOWY OŚRODEK WYCHOWAWCZY W BOROWIU

ZAKŁAD ODZIEŻOWY "COREX" SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

Zakład Produkcji Obuwia "KARINO" Dariusz Kliczek

CARINII MAX S.C.

"TUKAN" SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

"NOWIX" GRZEGORZ PADUCH

ALVENA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

POLSKIE SADY FRUIT PROCESSING SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

"ALPINA MRÓZ" MRÓZ LESZEK

"FOL-PLAST" ZAWADKA SPÓŁKA JAWNA

ZAKŁAD PIEKARSKO-CUKIERNICZY M. ELIS G. TOBER B. CAŁKA W PILAWIE

LECHITA A.R.T. SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

"SEWIM" SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

PRZEDSIĘBIORSTWO PRODUKCYJNO-HANDLOWE "ACORD-PLUS" JOLANTA PAZIEWSKA

Z.P.O. "KRIMEN" HANNA PAZIEWSKA

PROLECH R. i S. LESZEK SPÓŁKA JAWNA

MEBLO-PŁYT Zbigniew Sobiech

"LEMAR"KAMIL LESZEK
LOBO S.C. HURTOWNIA OWOCÓW I WARZYW MICHAŁ KOPIK GRZEGORZ KOPIK
ZAKŁAD PRODUKCJI OBUWIA "LUXBUT" S.C. JAN PAŁYSKA, PAWEŁ PAŁYSKA
LOBO S.C. HURTOWNIA OWOCÓW I WARZYW MICHAŁ KOPIK GRZEGORZ KOPIK
HURTOWNIA ARTYKUŁÓW PRZEMYSŁOWYCH "ARTCHEM" K.AFRYKAŃSKA, R.AFRYKAŃSKI SPÓŁKA JAWNA
ZAKŁAD ELEKTRYCZNY "ZELREM" K.Z.J.J.ZAWADA SPÓŁKA JAWNA
IDEEKO ZAWADKA, CAŁKA SPÓŁKA JAWNA
CENTRUM SPORTU I KULTURY W GARWOLINIE
FIRMA KONFEKCYJNA OLGA - OLGA MAĆKOWIAK
P.P.H.U. "PLASTOMA" MARIANNA NOWAK
PRZEDSIĘBIORSTWO PRODUKCYJNO-HANDLOWE "ZDRÓJ" EUGENIUSZ OWCZARCZYK
PPHU TOMEX TOMASZ PAWŁOWSKI
"ARBOL" S.C. PRZEDSIĘBIORSTWO PRODUKCYJNO USŁUGOWO HANDLOWE WOŹNIAK MARCIN, WOŹNIAK JACEK
"URJON" SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ
DMB TOMASZ DEMBCZYŃSKI
STERNA POLSKA Rafał Sterna
ZAKŁAD GOSPODARKI KOMUNALNEJ
NIEPUBLICZNY ZAKŁAD OPIEKI ZDROWOTNEJ "MEDICUS"
NIEPUBLICZNY ZAKŁAD OPIEKI ZDROWOTNEJ "REHABILITACJA"
FIRMA PRODUKCYJNO-HANDLOWA"BŁAŻEJ" STANISŁAW BŁAŻEJCZYK
"SANA" SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

PRZEDSIĘBIORSTWO PRODUKCYJNO-HANDLOWE "GRAMAR" MAREK ŁAGODA
NESSI SPÓŁKA CYWILNA ARKADIUSZ ALOT
BUDRAMAT Wiesław Wyskwar
AR-TIG ANDRZEJ ROGOWSKI
"MIL-MAR"MIROSŁAW PARZYSZEK
FALCON Antoni Urawski
SIMEN Piotr Józwicki
POWIATOWY OŚRODEK SPORTU I ZARZĄDZANIA LOKALAMI

Tabela 46. Lista szkół ponadgimnazjalnych objętych badaniami ankietowymi na terenie powiatu garwolińskiego

Nazwa i adres placówki	Gmina
Zespół Szkół im. Marszałka Józefa Piłsudskiego	Garwolin
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 1 im. Bohaterów Westerplatte	Garwolin
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 2 CKUiP im. Tadeusza Kościuszki	Garwolin
Zespół Szkół Rolniczych CKU i CKP im. Stanisława Staszica	Garwolin
Zespół Szkół im. Tadeusza Kościuszki	Sobolew
Zespół Szkół Zawodowych im. Ignacego Wyszogoty Zakrzewskiego	Żelechów
Zespół Szkół nr 1	Żelechów

Katolickie Liceum Ogólnokształcące i Gimnazjum Przymierza Rodzin	Garwolin
Liceum Ogólnokształcące Nr 1	Łaskarzew
Zespół Szkół Zawodowych Nr 2	Łaskarzew

SPIS MAP

Mapa 1. Powiat garwoliński	10
Mapa 2. Sieć połączeń drogowych w powiecie	28
Mapa 4. Sieć kolejowa w Powiecie Garwolińskim	48
Mapa 5. Najważniejsze miejsca użyteczności publicznej na tle gęstości zaludnienia w powiecie garwolińskim	50
Mapa 6. Sieć komunikacyjna o charakterze użyteczności publicznej	101
Mapa 7. Sieć komunikacyjna o charakterze użyteczności publicznej	131

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1. Organizacja rynku przewozów	92
--	----

SPIS TABEL

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie	8
Tabela 2. Powierzchnia i ludność powiatu (stan na rok 2013)	10
Tabela 3. Drogi powiatowe, wojewódzkie i krajowe o ulepszonej nawierzchni na terenie powiatu garwolińskiego	11
Tabela 4. Ludność w Powiecie Garwolińskim	11
Tabela 5. Ludność w miastach w % ogółu ludności	12
Tabela 6. Migracje w województwie mazowieckim i powiecie garwolińskim	13
Tabela 7. Struktura ludności miasta Garwolin wg grup wiekowych	13
Tabela 8. Struktura ludności gminy Garwolin wg grup wiekowych	16
Tabela 9. Struktura ludności miasta Łaskarzew wg grup wiekowych	17
Tabela 10. Struktura ludności gminy Łaskarzew wg grup wiekowych	18
Tabela 11. Struktura ludności gminy Pilawa wg grup wiekowych	19
Tabela 12. Struktura ludności gminy Borowie wg grup wiekowych	20
Tabela 13. Struktura ludności gminy Górzno wg grup wiekowych	20
Tabela 14. Struktura ludności gminy Maciejowice wg grup wiekowych	21
Tabela 15. Struktura ludności gminy Miastków Kościelny wg grup wiekowych	22
Tabela 16. Struktura ludności gminy Parysów wg grup wiekowych	23
Tabela 17. Struktura ludności Gminy Sobolew wg grup wiekowych	23
Tabela 18. Struktura ludności gminy Trojanów wg grup wiekowych	24
Tabela 19. Struktura ludności gminy Wilga wg grup wiekowych	25
Tabela 20. Struktura ludności gminy Żelechów wg grup wiekowych	26
Tabela 21. Wykaz dróg powiatowych na terenie powiatu garwolińskiego	29

Tabela 22. Zezwolenia wydane przez Starostę Garwolińskiego (stan na dzień 16 marca 2014 r.)	33
Tabela 23. Przewoźnicy wg liczby posiadanych zezwoleń w powiatowych przewozach pasażerskich	39
Tabela 24. Charakterystyka taboru autobusowego	40
Tabela 25. Wykaz taboru przewoźnika (Przewoźnik Jacek Książek)	44
Tabela 26. Wykaz taboru przewoźnika (Przewoźnik Janusz Wołoszka)	44
Tabela 27. Liczebność taboru autobusowego ze względu na liczbę miejsc siedzących (Przewoźnik Janusz Wołoszka)	46
Tabela 29. Liczba zatrzymań pociągów na poszczególnych stacjach i przystankach kolejowych w powiecie (stan na dzień 9.09.2014)	49
Tabela 30. Liczba największych zakładów pracy w poszczególnych gminach	52
Tabela 31. liczba sprzedanych biletów przez przewoźnika pks garwolin s.a. (2015 r.)	58
Tabela 33. liczba sprzedanych biletów oraz roczny przebieg przewoźnika Usługi Transportowe Janusz Wołoszka	61
Tabela 34. Liczba przewiezionych pasażerów „Usługi Autokarowe i Pośrednictwo Handlowe Jacek Książek”	62
Tabela 35. Liczba wykonanych kursów „Usługi Autokarowe i Pośrednictwo Handlowe Jacek Książek”	62
Tabela 36. Roczny przebieg „Usługi Autokarowe i Pośrednictwo Handlowe Jacek Książek”	62
Tabela 37. Liczba sprzedanych biletów ogółem na poszczególnych liniach	66
Tabela 38. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji	87
Tabela 39. Wyniki w zakresie ocen poziomu jakości usług	89
Tabela 40. Luki jakościowe	91
Tabela 41. Sieć linii o charakterze użyteczności publicznej	98
Tabela 42. Infrastruktura dworcowa w powiecie	103
Tabela 43. Pożądany standard usług przewozowych	110
Tabela 44. Lista zakładów pracy objętych badaniami ankietowymi na terenie powiatu garwolińskiego	125
Tabela 45. Lista szkół ponadgimnazjalnych objętych badaniami ankietowymi na terenie powiatu garwolińskiego	129

SPIS WYKRESÓW

Wykres 1. Ludność w miastach w % ogółu ludności	12
Wykres 2. struktura zezwoleń wg udziału poszczególnych przewoźników	39
Wykres 3. Liczebność taboru autobusowego ze względu na liczbę miejsc siedzących (PKS w Garwolinie S.A.)	43
Wykres 4. Wiek taboru (PKS w Garwolinie S.A.)	43
Wykres 5. Wiek taboru (Przewoźnik Jacek Książek)	44
Wykres 6. Wiek taboru (Przewoźnik Janusz Wołoszka)	46
Wykres 7. Liczebność taboru autobusowego ze względu na liczbę miejsc siedzących (Przewoźnik Janusz Wołoszka)	47
Wykres 8. 10 linii komunikacyjnych z największym popytem na przewozy pasażerskie	60

Wykres 9. Łączna liczba sprzedanych biletów (szt.) a roczny przebieg (km)	61
Wykres 10. Łączna sprzedaż poszczególnych rodzajów biletów na wszystkich liniach	63
Wykres 11. Porównanie sprzedaży biletów jednorazowych w latach 2013 i 2012	64
Wykres 12. Porównanie sprzedaży biletów miesięcznych w latach 2013 i 2012	64
Wykres 13. Porównanie sprzedaży biletów ulgowych jednorazowych w latach 2013 i 2012	65
Wykres 14. Porównanie sprzedaży biletów ulgowych miesięcznych w latach 2013 i 2012	66
Wykres 15. Liczba sprzedanych biletów ogółem na liniach z największym napełnieniem (2012 r.)	68
Wykres 16. Liczba sprzedanych biletów ogółem na liniach z największym napełnieniem (2013 r.)	69
Wykres 17. Liczba sprzedanych biletów jednorazowych na liniach z największym napełnieniem (2013 r.)	70
Wykres 18. Liczba sprzedanych biletów miesięcznych na liniach z największym napełnieniem (2013 r.)	71
Wykres 19. Liczba sprzedanych biletów ulgowych jednorazowych na liniach z największym napełnieniem (2013 r.)	72
Wykres 20. Liczba sprzedanych biletów ulgowych miesięcznych na liniach z największym napełnieniem (2013 r.)	73
Wykres 21. Stan ludności wg wieku i płci (rok 2014)	74
Wykres 22. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2020)	75
Wykres 23. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2025)	76
Wykres 24. Płeć respondentów	81
Wykres 25. Status zawodowy respondentów	81
Wykres 26. Wykształcenie respondentów	82
Wykres 27. Miejsce zamieszkania respondentów	83
Wykres 28. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu	84
Wykres 29. Przyczyna wyboru środka transportu (samochód)	84
Wykres 30. Przyczyna wyboru środka transportu (samochód)	85
Wykres 31. Częstotliwość podróżowania	86
Wykres 32. Powód podróżowania	86
Wykres 33. Liczba środków transportu podczas podróży	87
Wykres 34. Preferencje podróżnych	88
Wykres 35. Ocena podróżnych	90
Wykres 36. Prognozy życia ludności w Powiecie Garwolińskim według grup wiekowych do 2025 roku	121
Wykres 37. Procentowy udział poszczególnych grup ludności w Powiecie Garwolińskim do 2025 roku	122