

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu grodziskiego



Powiat Grodziski

grudzień 2016

SPIS TREŚCI

I.	CZEŚĆ TEKSTOWA.....	4
1.	Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu grodziskiego.....	4
1.1.	Idea planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.	4
1.2.	Podstawy prawne regulujące publiczny transport zbiorowy.....	10
1.3.	Źródła pochodzenia danych zawartych w planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu grodziskiego.	11
1.4.	Metodyka tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu grodziskiego.....	13
1.5.	Tryb uchwalenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.	13
1.6.	Słownik pojęć.....	14
1.7.	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa mazowieckiego.	19
2.	Podstawowe informacje o Powiecie Grodziskim.....	21
2.1.	Powiat Grodziski.....	21
2.2.	Gminy wchodzące w skład powiatu grodziskiego.	25
2.2.1.	Miasto i gmina Grodzisk Mazowiecki.	25
2.2.2.	Gmina Żabia Wola.....	28
2.2.3.	Gmina Jaktorów.....	30
2.2.4.	Gmina Baranów.....	32
2.2.5.	Miasto Milanówek.....	34
2.2.6.	Miasto Ogród Podkowa Leśna.....	36
2.3.	Struktura demograficzna.....	37
2.4.	Sytuacja gospodarcza i społeczna.....	44
2.5.	Transport indywidualny.....	49
2.6.	Infrastruktura kolejowa.....	50
2.7.	Infrastruktura drogowa.....	61
2.8.	Operatorzy komunikacji publicznej na terenie powiatu grodziskiego.	72
2.8.1.	Koleje Mazowieckie.....	72
2.8.2.	Warszawska Kolej Dojazdowa.....	74
2.8.3.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Grodzisku Mazowieckim.....	76
2.8.4.	MIM Trans.....	78
2.9.	Podstawowe obiekty generujące duże skupiska podróźnych.....	79
2.9.1.	Administracja.....	79
2.9.2.	Ochrona zdrowia.....	80
2.9.3.	Edukacja.....	81
2.9.4.	Zakłady pracy.....	85
2.9.5.	Główny węzeł przesiadkowy.....	85
3.	Stan zagospodarowania przestrzennego.....	86
3.1.	Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju.....	86
3.2.	Plan przestrzennego zagospodarowania województwa mazowieckiego.....	89
3.3.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Grodzisk Mazowiecki. ..	92

3.4.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Milanówka.	95
3.5.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta-Ogrodu Podkowa Leśna. 96	
3.6.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Żabia Wola	98
3.7.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Baranów.	100
3.8.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego z elementami strategii rozwoju gminy Jaktorów.....	100
4.	Obecnie istniejąca sieć komunikacji autobusowej na terenie powiatu grodziskiego.	101
4.1.	Powiatowe przewozy pasażerskie.	101
4.2.	Wojewódzkie przewozy pasażerskie przebiegające przez powiat grodziski.....	104
4.3.	Komunikacja miejska.	106
4.4.	Infrastruktura przystankowa.	107
4.5.	Dostępność publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonych możliwościach ruchowych.....	108
5.	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych.	109
6.	Planowanie sieci komunikacyjnej na terenie powiatu grodziskiego.	109
7.	Źródła i formy finansowania usług przewozowych.	114
8.	Zasady organizacji rynku przewozów, w tym przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego.	115
9.	Pożądany standard usług przewozowych.....	117
10.	Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.	118
11.	Ochrona środowiska naturalnego.....	119
12.	Obowiązujące uprawnienia do przejazdów ulgowych.	119
13.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.	121
II.	CZĘŚĆ GRAFICZNA	123
1.	Plan sieci komunikacyjnej o charakterze użyteczności publicznej na terenie powiatu grodziskiego.	123
2.	Poszczególne linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej na terenie powiatu grodziskiego.....	124

I. CZĘŚĆ TEKSTOWA

1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu grodziskiego.

1.1. Idea planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Zasadnicze zmiany w transporcie zbiorowym osób wprowadziła ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 z późn. zm.). Ustawa weszła w życie 1 marca 2011 r. i od tego czasu była kilkakrotnie nowelizowana. Przed wejściem w życie ustawy transport w zakresie powiatowych przewozów osób, odbywał się na zasadach wolnorynkowych w oparciu o ustawę o transporcie drogowym. Przewoźnik zainteresowany przewozem osób w obrębie powiatu składał do właściwego starosty wnioski z proponowaną linią komunikacyjną, rozkładem jazdy oraz cennikiem. Ważnym aspektem tego rodzaju działalności, była opłacalność przedsięwzięcia. Przedsiębiorca wnioskujący o wydanie zezwolenia, wskazywał konkretną linię komunikacyjną, która była ekonomicznie uzasadniona. Zezwolenie było udzielane maksymalnie na okres pięciu lat, jednak przedsiębiorca w każdej chwili mógł zaprzestać wykonywania przewozu, zawiadamiając o tym fakcie starostę. Taki system organizacji transportu zbiorowego, powodował sytuację, w której z jednej strony przedsiębiorca broniący się przed bankructwem likwidował linię, gdy ta okazywała się być nierentowna, natomiast z drugiej strony byli mieszkańcy, którzy niemalże z dnia na dzień zostawali bez obsługi komunikacyjnej. W powiatach, w których usytuowanie gmin powodowało, że linie komunikacji autobusowej były na granicy opłacalności, mieszkańcy nie mogli liczyć na stabilność tej formy transportu. Brak pewności co do tego czy w najbliższej przyszłości linia komunikacji autobusowej będzie istniała determinował społeczność lokalną do wyboru własnych środków transportu lub w znacznym stopniu wydłużał ich codzienne podróże do miejsc docelowych (szkoła, praca). Trwający długotrwale stan w którym społeczność lokalna pozbawiona była komunikacji publicznej, prowadził do negatywnych skutków dla całej gminy, a przejawiało się to np. migracją mieszkańców do miejscowości, które posiadają dobrze rozwiniętą komunikację zbiorową. System oparty na wolnorynkowych zasadach pozbawiał możliwości korzystania z transportu publicznego osoby zamieszkujące miejscowości, które nie były obsługiwane przez linie komunikacyjne z powodu niskiej

rentowności takich linii. Przedsiębiorcy obsługujący linie uzależniali istnienie poszczególnych kursów od liczby korzystających z transportu osób, takie działanie powodowało niestabilność kursów jak i całych linii komunikacyjnych. Przykładem są linie oferujące transport jednocześnie uczniom jak i osobom pracującym, które w roku szkolnym przewożą wystarczającą liczbę podróżnych, aby zapewnić przewoźnikowi zysk finansowy, jednak w okresie wakacyjnym, liczba przewożonych osób gwałtownie spada, co powoduje straty finansowe przewoźnika. W następstwie takich sytuacji przewoźnik zawieszał linie lub całkowicie je zamykał, co stanowiło problem dla mieszkańców dojeżdżających do pracy. Dotychczasowe rozwiązania w zakresie transportu zbiorowego osób, powodowały także sytuacje w których tworzono linie komunikacyjne bez uwzględnienia realnych potrzeb mieszkańców zwłaszcza podróżnych dla których transport autobusowy jest jednym z kilku etapów podróży. Często rozkłady jazdy autobusów nie uwzględniały rozkładów jazdy kolei, doprowadzając do sytuacji w których na węzły przesiadkowe (autobus – kolej) podróżny przyjeżdżał kilka minut po odjeździe lub kilkadziesiąt minut przed odjazdem pociągu.

Wobec powyższych problemów w celu wyeliminowania wyżej opisanych sytuacji, wprowadzona została ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, określająca nowe zasady organizacji publicznego transportu zbiorowego. Główną ideą, która przyświeca wprowadzonej ustawie, jest poprawa dostępności do usług transportu zbiorowego oraz integracja różnych gałęzi transportu osób w jeden spójny system komunikacji. Gwarancją prawidłowej realizacji powyższych zadań było wprowadzenie do systemu prawnego nowego podmiotu jakim jest organizator publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z założeniami ustawy organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Zgodnie z art. 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym organizatorem publicznego transportu zbiorowego, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest:

1) gmina:

a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,

b) której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin, które zawarły porozumienie;

2) związek międzygminny - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;

3) powiat:

a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,

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

4) związek powiatów - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;

4a) związek powiatowo-gminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny;

4b) związek metropolitalny - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich;

5) województwo:

a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz w transporcie morskim,

b) właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,

c) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii

komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, na obszarze województw, które zawarły porozumienie;

6) minister właściwy do spraw transportu - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

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

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

Określone w ustawie zadania organizatora, wykonuje, w przypadku:

- gminy - wójt, burmistrz albo prezydent miasta;
- związku międzygminnego - zarząd związku międzygminnego;
- miasta na prawach powiatu - prezydent miasta na prawach powiatu;
- **powiatu - starosta;**
- związku powiatów - zarząd związku powiatów;
- związku powiatowo-gminnego - zarząd związku powiatowo-gminnego;
- związku metropolitalnego - zarząd związku metropolitalnego;
- województwa - marszałek województwa.

Zgodnie z powyższym na terenie powiatu grodziskiego zadania organizatora wykonuje starosta grodziski. Dokumentem służącym realizacji zadań powierzonych organizatorowi jest plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, w przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, obowiązek opracowania planu ma:

1) gmina:

a) licząca, co najmniej 50 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,

b) której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

2) związek międzygminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;

3) powiat:

a) liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,

b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

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

5) związek powiatowo-gminny obejmujący obszar liczący co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny;

6) związek metropolitalny:

a) w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich,

b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia z gminami lub powiatami - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

7) 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;

8) minister właściwy do spraw transportu - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Opracowanie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz jego bieżąca aktualizacja mają na celu ocenę zapotrzebowania mieszkańców powiatu grodziskiego w zakresie transportu publicznego oraz stworzenie sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej która charakteryzuje się:

- ✓ szeroką dostępnością dla mieszkańców wszystkich gmin powiatu grodziskiego;
- ✓ integracją różnych gałęzi transportu (kolej – autobusy);
- ✓ minimalnym negatywnym wpływem na środowisko naturalne;
- ✓ efektywnością (sieć dostosowana do rzeczywistych potrzeb mieszkańców a jednocześnie minimalnie obciążająca budżet powiatu).

Zgodnie z założeniami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowany przez starostę grodziskiego uwzględnia założenia planu transportowego opracowanego przez marszałka województwa mazowieckiego. Ma to na celu zapewnienie jak najlepszej spójności sieci komunikacyjnej na różnych szczeblach podziału terytorialnego.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, jest dokumentem ułatwiającym podejmowanie przez starostę grodziskiego decyzji, które będą wpływać na podnoszenie jakości oraz rozwój transportu zbiorowego na terenie powiatu grodziskiego.

1.2. Podstawy prawne regulujące publiczny transport zbiorowy.

- Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70;
- Rozporządzenie (WE) nr 181/2011 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004;
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r., poz. 1414 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r., poz. 915 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r., poz. 113 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r., poz. 2164 z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r., nr 117, poz. 684);
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2012 r., poz. 451).

1.3. Źródła pochodzenia danych zawartych w planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu grodziskiego.

W pracach nad niniejszym opracowaniem wykorzystano niżej wymienione dokumenty:

- Strategia rozwoju powiatu grodziskiego na lata 2014 – 2020 „Innowacyjny Powiat”,
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030,
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego,
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Grodzisk Mazowiecki;
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Milanówka,
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta – ogrodu Podkowa Leśna,
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego z elementami strategii rozwoju gminy Jaktorów,
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Żabia Wola,
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Baranów,
- opracowania informacyjne sporządzone przez Starostwo Powiatu Grodziskiego,
- opracowania informacyjne sporządzone przez jednostki organizacyjne podległe Starostwu Powiatu Grodziskiego,
- opracowania informacyjne sporządzone przez gminy z terenu powiatu grodziskiego,
- biuletyny informacji publicznej podmiotów działających na obszarze powiatu i województwa mazowieckiego,

- portal internetowy Głównego Urzędu Statystycznego: Bank Danych Lokalnych,
- portal internetowy Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa,
- portal internetowy Stowarzyszenia Integracji Stołecznej Komunikacji (SISKOM),
- „Statystyczne Vademecum Samorządowca 2013, Obszar Metropolitalny Warszawy” – Urząd Statystyczny w Warszawie,
- „Ludność, ruch naturalny i migracje w województwie mazowieckim w 2014 r.” – Urząd Statystyczny w Warszawie,
- „Portret Województwa Mazowieckiego 2010 – 2014” – Urząd Statystyczny w Warszawie,
- „Obszar Metropolitalny Warszawy w 2014 r.” – Urząd Statystyczny w Warszawie,
- „Rocznik Statystyczny Województwa Mazowieckiego 2015” – Urząd Statystyczny w Warszawie,
- „Prognoza ludności dla województwa mazowieckiego na lata 2014-2050” – Mazowiecki Ośrodek Badań Regionalnych,
- „Województwo mazowieckie, podregiony, powiaty, gminy” – Urząd Statystyczny w Warszawie,
- „Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011. Gospodarstwa domowe i rodziny w województwie mazowieckim. Charakterystyka demograficzna” - Urząd Statystyczny w Warszawie,
- „Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011. Aktywność ekonomiczna ludności w województwie mazowieckim” - Urząd Statystyczny w Warszawie,
- raport roczny spółki Warszawska Kolej Dojazdowa,
- raport roczny spółki Koleje Mazowieckie.
- publikacje Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej,
- publikacje Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji.

1.4. Metodyka tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu grodziskiego.

Podstawą opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w przeważającej części były materiały i informacje będące w dyspozycji Starostwa Powiatu Grodziskiego. W zakresie danych statystycznych korzystano z informacji pozyskanych z Głównego Urzędu Statystycznego. Zgodnie z art. 11 ust. 1 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, przy tworzeniu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu grodziskiego, należało uwzględnić założenia wynikające z planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa mazowieckiego.

Podczas prac nad planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, dokonano analizy dotyczącej dotychczasowych kierunków przemieszczania się podróżnych w obrębie powiatu grodziskiego jak również szczególną uwagę zwrócono na położenie geograficzne powiatu grodziskiego względem Warszawy. Wynikało to z faktu, że Warszawa stanowi główny cel podróży wielu mieszkańców powiatu grodziskiego. Ponadto na potrzeby prac nad planem transportowym dokonano analizy obecnie obowiązujących zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. Przeprowadzone badania pozwoliły określić kierunki przemieszczania się mieszkańców jak również oszacować porę szczytów przewozowych. W ramach prac na opracowaniu planu, wzięto również pod uwagę badania ankietowe przeprowadzone przez Wydział Oświaty Kultury i Sportu Starostwa Powiatu Grodziskiego, dotyczące potrzeb edukacyjnych gimnazjalistów powiatu grodziskiego.

1.5. Tryb uchwalenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu grodziskiego, będzie wyłożony do publicznej wiadomości, ma to na celu poinformowanie mieszkańców powiatu grodziskiego o planowanym kształcie publicznego transportu zbiorowego oraz uzyskanie ich opinii w tym temacie. Mieszkańcy powiatu grodziskiego uzyskają możliwość zgłaszania opinii i wskazywania pożądaných rozwiązań dotyczących tworzonego planu.

Dla skutecznego przekazania opinii społecznej informacji dotyczącej planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportowego zbiorowego, informacja o projekcie zostanie ogłoszona w miejscowej prasie oraz Biuletynie Informacji Publicznej (BIP). Ogłoszenie będzie wskazywało miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu. Egzemplarz projektu będzie wyłożony na okres nie krótszy niż 21 dni w punkcie obsługi mieszkańca w budynku Starostwa Powiatu Grodziskiego przy ul. Kościuszki 30 w Grodzisku Mazowieckim oraz Wydziale Komunikacji Starostwa Powiatu Grodziskiego przy ul. Dalekiej 11a w Grodzisku Mazowieckim.

Starosta grodziski wykonujący zadania organizatora publicznego transportowego zbiorowego rozpatrzy zebrane opinie, a w przypadku opinii, które będą zasadne i możliwe do zrealizowania, dokona stosownych zmian w projekcie. Po rozpatrzeniu zebranych opinii nastąpi procedura uchwalenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportowego zbiorowego dla powiatu grodziskiego. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego będzie stanowił akt prawa miejscowego.

1.6. Słownik pojęć.

Publiczny transport zbiorowy	Powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.
Organizator publicznego transportu zbiorowego	Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest "właściwym organem", o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.
Operator publicznego transportu zbiorowego	Samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu

	osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.
Powiatowe przewozy pasażerskie	Przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie.
Gminne przewozy pasażerskie	Przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie.
Powiatowo-gminne przewozy pasażerskie	Przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie.
Komunikacja miejska	Gminne przewozy pasażerskie wykonywane w

	<p>granicach administracyjnych miasta albo:</p> <ul style="list-style-type: none">a) miasta i gminy,b) miast, alboc) miast i gmin sąsiadujących <p>- jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego.</p>
Wojewódzkie przewozy pasażerskie	<p>Przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiającą przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowo-gminne, metropolitalne, powiatowe i międzywojewódzkie.</p>
Przewóz o charakterze użyteczności publicznej	<p>Powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.</p>
Przystanek komunikacyjny	<p>Miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się</p>

	informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.).
Sieć komunikacyjna	Układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru
Dworzec	Miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych.
Przewoźnik	Przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu
Zintegrowany system taryfowo-biletowy	Rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego.
Zintegrowany węzeł przesiadkowy	Miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią

	komunikacyjną lub siecią komunikacyjną.
Rekompensata	Środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego; Mogą być przyznawane albo z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg (ustawowych / wprowadzonych przez organizatora), albo poniesionych kosztów związanych ze świadczeniem usług w zakresie transportu zbiorowego
Zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego	Proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu.
P+R (Park and Ride)	System parkingów zlokalizowanych w strategicznych miejscach miast, najczęściej w pobliżu węzłów przesiadkowych. Jest to system w którym kierowcy pozostawiają swoje pojazdy w wyznaczonych miejscach i przesiadają się do komunikacji zbiorowej.
B+R (Bike and Ride)	System parkingów przeznaczonych do parkowania rowerów, zlokalizowany przy przystankach, dworcach i węzłach przesiadkowych w celu przesiadki i kontynuacji dalszej podróży komunikacją zbiorową.

1.7. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa mazowieckiego.

Zasadniczym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa mazowieckiego jest zaplanowanie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie województwa mazowieckiego w sposób prowadzący do poprawy dostępności i spójności terytorialnej województwa. W ramach tej poprawy, zakłada się że plan transportowy przyczyni się do realizacji wyzwań transportowych określonych w Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego, w tym do wzrostu znaczenia transportu zbiorowego jak również wzrostu integracji systemów transportowych.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Mazowieckiego zakłada zapewnienie połączeń komunikacyjnych ośrodków regionalnych i subregionalnych z Warszawą, a także połączeń komunikacyjnych miast powiatowych i ośrodków gminnych leżących w przebiegu głównych linii kolejowych z Warszawą za pośrednictwem środków transportu kolejowego. Planuje się objęcie przewozami użyteczności publicznej tylko główne sieci transportowe województwa. Natomiast do zadań organizatorów niższego szczebla będzie należało skomunikowanie swoich terenów z głównymi węzłami przesiadkowymi wyznaczonymi w planie transportowym województwa mazowieckiego, w tym zapewnienie połączeń z obszarów o niskiej dostępności komunikacyjnej jak również połączenie miast powiatowych z Warszawą. Połączenia te będą organizowane głównie jako linie dowozowe do węzłów przesiadkowych lub głównych korytarzy transportowych.

W związku z powyższym zakłada się, że stworzenie kompleksowego systemu transportowego na terenie województwa mazowieckiego będzie wymagało zaangażowania i współpracy organizatorów publicznego transportu zbiorowego wszystkich szczebli jednostek samorządu terytorialnego. Sieć komunikacyjna zaplanowana przez marszałka województwa mazowieckiego stanowi podstawę do planowania sieci linii użyteczności publicznej przez pozostałych organizatorów publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa mazowieckiego.

Plan transportowy województwa mazowieckiego przewiduje utrzymanie usług użyteczności publicznej co najmniej na obecnym poziomie oraz kształtowanie rozwoju publicznego transportu zbiorowego według zasady zrównoważonego rozwoju. W sytuacji ograniczenia

oferty przewozowej spowodowanej wystąpieniem niekorzystnych uwarunkowań zewnętrznych, na które marszałek województwa nie ma bezpośredniego wpływu, priorytetem będzie dążenie do minimalizacji negatywnych skutków oddziaływania ograniczonej oferty przewozowej poprzez działania zmierzające do utrzymania poziomu usług mogącego zaspokoić potrzeby przewozowe w głównych korytarzach transportowych.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa mazowieckiego wskazuje na konieczność integracji systemu regionalnego transportu kolejowego z systemami lokalnego transportu autobusowego poprzez tworzenie zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych jak również zintegrowanych węzłów przesiadkowych, w tym w uzasadnionych przypadkach dla transportu indywidualnego z systemami parkingów typu P+R, B+R.

Równorzędnym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa mazowieckiego jest zmniejszenie negatywnych skutków oddziaływania transportu na środowisko naturalne poprzez preferowanie transportu kolejowego.

W wojewódzkich przewozach drogowych, planuje się uruchomienie linii komunikacyjnych zapewniających skomunikowanie ośrodków regionalnych/subregionalnych Płocka i Ostrołęki ze względu na fakt, iż istniejące połączenia kolejowe nie zapewniają oczekiwanych parametrów jakościowych (czas przejazdu, częstotliwość połączeń). Poza wymienionymi liniami komunikacji autobusowej plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego województwa mazowieckiego nie przewiduje uruchamiania innych linii użyteczności publicznej w przewozach drogowych.

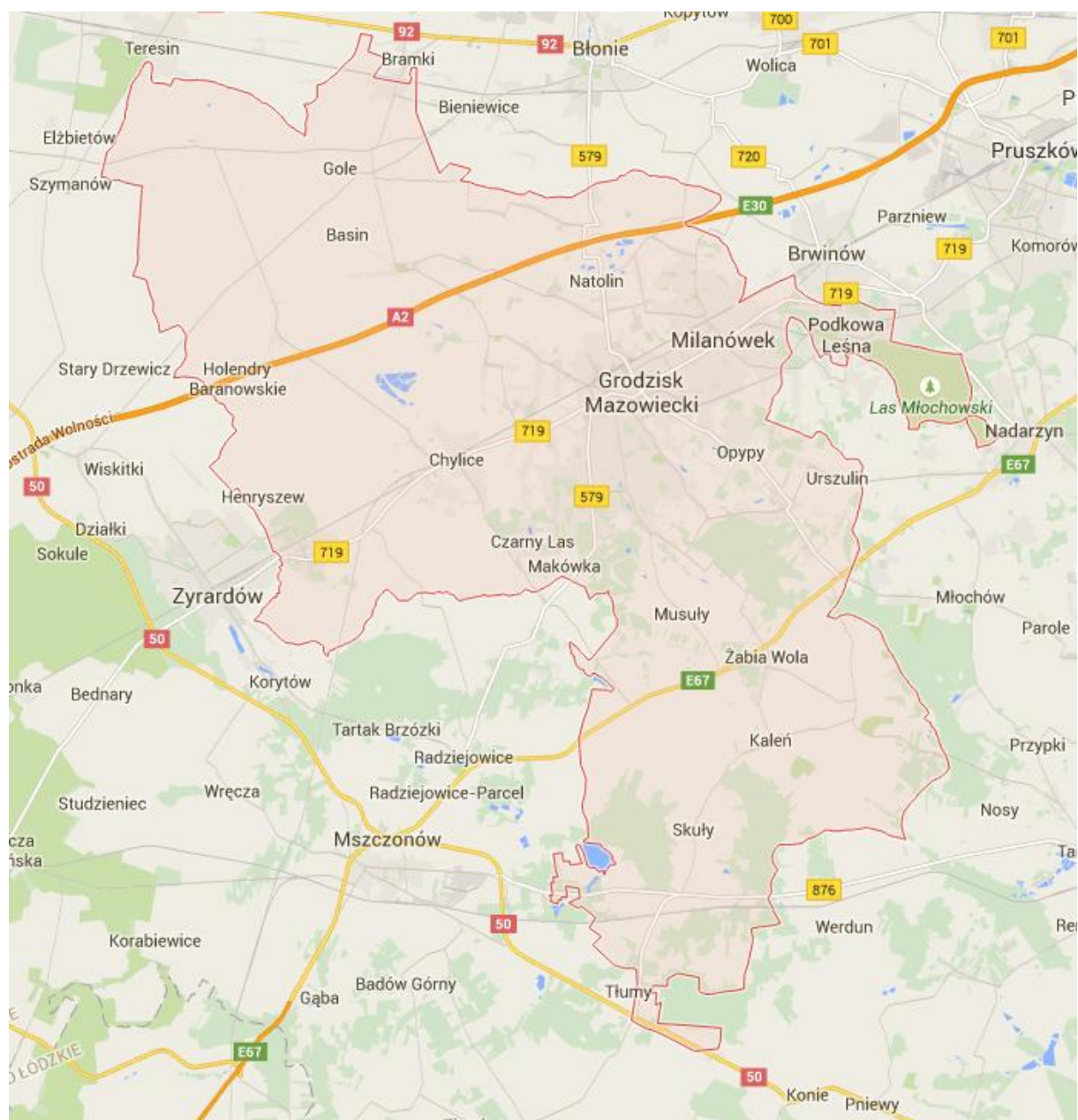
2. Podstawowe informacje o Powiecie Grodziskim.

2.1. Powiat Grodziski.



Powiat Grodziski jest jednym z 42 powiatów województwa mazowieckiego, położony około 30 km na południowy zachód od Warszawy. Zajmuje powierzchnię 367,01 km². Pod względem zajmowanej powierzchni powiat grodziski należy do grupy średnich powiatów w województwie mazowieckim. Powiat grodziski zamieszkuje blisko 89663 mieszkańców (dane GUS stan na 31.12.2014r.). Sąsiaduje z powiatami: sochaczewskim, żyrardowskim, grójeckim, warszawskim zachodnim, piaseczyńskim oraz pruszkowskim. Głównym ośrodkiem administracyjnym i gospodarczym powiatu grodziskiego jest miasto Grodzisk Mazowiecki. W skład powiatu wchodzi 6 gmin: dwie miejskie (Milanówek, Podkowa Leśna), jedna miejsko-wiejska (Grodzisk Mazowiecki) i trzy wiejskie Baranów, Jaktorów, Żabia Wola. Siedzibą powiatu jest miasto Grodzisk Mazowiecki. Powiat Grodziski posiada bardzo dobre walory położenia, dostępności, zagospodarowania przestrzennego i środowiska, stwarzając przy tym korzystne warunki dla rozwoju gospodarczego. Powiat Grodziski ze względu na swoje specyficzne położenie i niewielką odległość od Warszawy, dysponuje szerokim i stale rosnącym potencjałem rozwoju gospodarczego.

Mapa powiatu grodziskiego



Położenie powiatu grodziskiego w województwie mazowieckim



Powiat grodziski usytuowany jest w Obszarze Metropolitalnym Warszawy (OMW). Obszar Metropolitalny Warszawy został określony przez Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie, a przy wyznaczaniu granic tego obszaru brano pod uwagę takie czynniki, jak: sposób zagospodarowania terenu oraz politykę gmin w tym zakresie, zagadnienia społeczno-gospodarcze, powiązania transportowe, infrastrukturę techniczną, inwestycje celu publicznego oraz stanowisko gmin na temat przynależności do OMW.

Wraz z powiatem grodziskim, Obszar Metropolitalny Warszawy wyznaczają powiaty: m.st. Warszawy, legionowski, piaseczyński, pruszkowski, warszawski zachodni, żyrardowski oraz wybrane gminy powiatów grójceckiego, mińskiego, nowodworskiego, otwockiego, sochaczewskiego, wołomińskiego i wyszkowskiego. Łącznie obszar ten tworzą 72 gminy. Całkowita powierzchnia OMW wynosi 6206 km², co stanowi ponad 17% ogólnej powierzchni województwa mazowieckiego, obszar ten zamieszkuje blisko 58% ogółu ludności Mazowsza.

Obszar Metropolitalny Warszawy



Powiat grodziski dzięki swojemu położeniu geograficznemu oraz rozbudowanej sieci komunikacyjnej, cieszy się dużą atrakcyjnością w zakresie budownictwa mieszkaniowego oraz usługowego. Obecni mieszkańcy oraz ludność napływowa wiąże swoją przyszłość z tym terenem. Powstaje coraz więcej nowych osiedli mieszkaniowych, a bogata oferta placówek oświatowych oraz dostęp do opieki zdrowotnej sprawia, że teren ten jest przyjazny dla mieszkańców. Ma to odzwierciedlenie w wynikach Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań z 2011 r. gdzie w powiecie grodziskim odnotowano 29529 gospodarstw domowych. Wynik plasował powiat grodziski jako jeden z liczniejszych pod względem gospodarstw domowych w województwie mazowieckim. Także obecne dane przedstawione przez Główny Urząd Statystyczny wskazują, że z roku na rok przybywa mieszkańców powiatu grodziskiego. (2010 r. – 85361 mieszkańców; 2012 r. – 87519 mieszkańców; 2013 r. – 88634 mieszkańców; 2014 r. – 89663 mieszkańców).

2.2. Gminy wchodzące w skład powiatu grodziskiego.

W skład powiatu grodziskiego wchodzi sześć gmin: Grodzisk Mazowiecki, Żabia Wola, Jaktorów, Baranów, Milanówek oraz Podkowa Leśna.

2.2.1. Miasto i gmina Grodzisk Mazowiecki.



Miasto i gmina Grodzisk Mazowiecki położone jest w centrum powiatu grodziskiego. Miasto Grodzisk Mazowiecki jest siedzibą powiatu. Miasto i gmina Grodzisk Mazowiecki zajmuje powierzchnię 107,03 km² co stanowi 29,17% powierzchni powiatu grodziskiego. Gminę zamieszkuje 44718 mieszkańców (dane GUS stan na 31.12.2014 r.). Jest największą gminą w powiecie pod względem powierzchni oraz liczby ludności. Gmina Grodzisk Mazowiecki sąsiaduje z gminami:

- powiatu grodziskiego: Milanówek, Baranów, Jaktorów, Żabia Wola;
- powiatu pruszkowskiego: Brwinów, Nadarzyn;
- powiatu warszawskiego zachodniego: Błonie;
- powiatu żyrardowskiego: Radziejowice.

Gminę Grodzisk Mazowiecki zamieszkuje 49,26% mieszkańców całego powiatu grodziskiego, natomiast miasto Grodzisk Mazowiecki stanowi centrum społeczno-gospodarcze powiatu. Na terenie miasta znajdują się siedziby najważniejszych organów administracji (Starostwo Powiatu Grodziskiego, Sąd Rejonowy, Prokuratura Rejonowa, Urząd Skarbowy, Komenda Powiatowa Policji, Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej).

Na terenie gminy znajdują się również liczne, warte odwiedzenia obiekty zabytkowe. W Grodzisku Mazowieckim znajduje się najwięcej terenów przemysłowych spośród wszystkich gmin. Skoncentrowanie dużych inwestycji i przedsiębiorstw skutkuje po pierwsze zwiększeniem ilości miejsc pracy w mieście jak i w powiecie oraz znaczącym przyrostem podatków lokalnych, których beneficjentem jest gmina. Blisko 50% podmiotów gospodarczych z terenu powiatu grodziskiego znajduje się w gminie Grodzisk Mazowiecki, gdzie swoje siedziby ma kilka dużych przedsiębiorstw z kapitałem zagranicznym. Duże przedsiębiorstwa rozlokowane są w strefie przemysłowej ulokowanej w północy części gminy. Takie rozmieszczenie sektora inwestycyjnego sprawia, że negatywne oddziaływanie terenów przemysłowych ma znikomy wpływ na obszary przeznaczone pod budownictwo mieszkaniowe. Największym priorytetem inwestycyjnym gminy Grodzisk Mazowiecki jest rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej. Co roku ok. 30 % budżetu gminy przeznaczane jest na sukcesywne uzbrajanie terenów, budowę i modernizację dróg oraz rozbudowę infrastruktury.

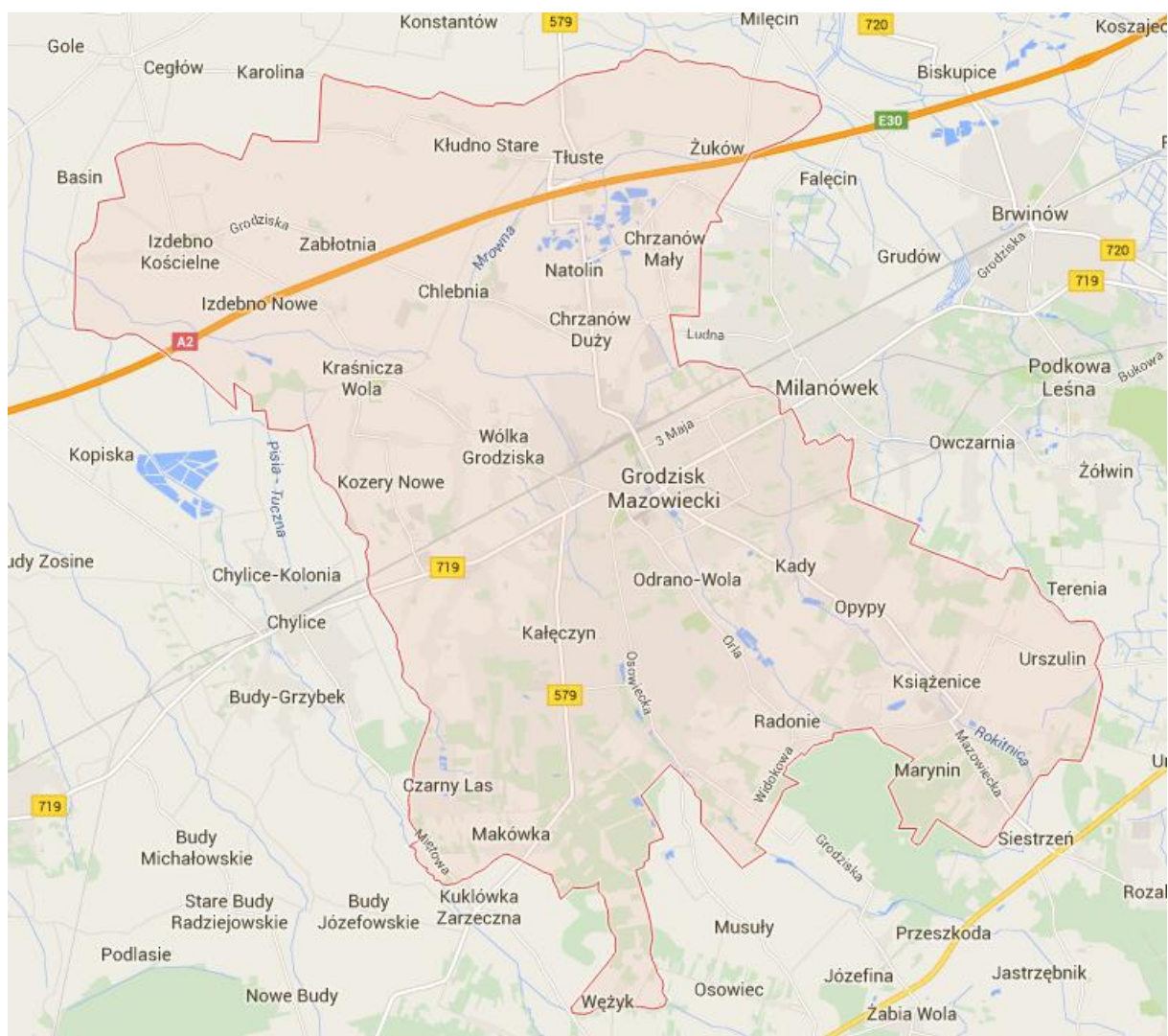
Przez północny teren gminy przebiega odcinek autostrady A2, gdzie w miejscowości Tłuste znajduje się węzeł „Grodzisk Maz.”. Dzięki połączeniu z autostradą gmina Grodzisk Mazowiecki posiada kolejne alternatywne połączenie komunikacyjne z Warszawą. Gminę przecinają również dwie drogi wojewódzkie: z kierunku północnego na południowy droga nr 579 – biegnąca z Kazunia Polskiego do Radziejowic oraz z kierunku wschodniego na zachodni droga nr 719 – biegnąca z Warszawy do wsi Kamion.

Przez gminę przebiegają trzy ważne szlaki kolejowe komunikacji pasażerskiej odgrywające znaczącą rolę w zapewnieniu transportu osób w kierunku wschodnim z Warszawa oraz zachodnim ze Skierniewicami. Linie kolejowe stanowią główny środek transportu dla osób dojeżdżających do Warszawy i okolic. Rozmieszczenie stacji kolejowej w centrum Grodziska Mazowieckiego w sąsiedztwie dworca autobusowego stanowi najważniejszy węzeł przesiadkowy mieszkańców gminy, a także znacznej części powiatu. Natomiast przystanki znajdujące się na linii kolejowej obsługiwanej przez spółkę Warszawska Kolej Dojazdowa, zapewniają dogodne połączenie z Warszawą, mieszkańcom centralnej i wschodniej części gminy.

W związku z faktem, że miasto Grodzisk Mazowiecki jest stolicą powiatu grodziskiego, pełni więc funkcje obsługi mieszkańców w zakresie usług publicznych na poziomie lokalnym i ponadlokalnym (głównie dla gmin powiatu).

W skład gminy wchodzi 33 sołectwa: Adamowizna, Chlebnia, Chrzanów Duży, Chrzanów Mały, Czarny Las, Izdebno Kościelne, Izdebno Nowe, Mościska, Janinów, Kady, Kałęczyn, Kłudno Nowe, Kłudno Stare, Kłudzienko, Kozerki, Kozery, Kozery Nowe, Kraśnicza Wola, Książenice, Makówka, Marynin, Natolin, Odrano Wola, Opypy, Radonie, Szczęsne, Tłuste, Urszulin, Wężyk, Władków, Wólka Grodziska, Zabłotnia, Żuków-Adamów.

Mapa gminy Grodzisk Mazowiecki



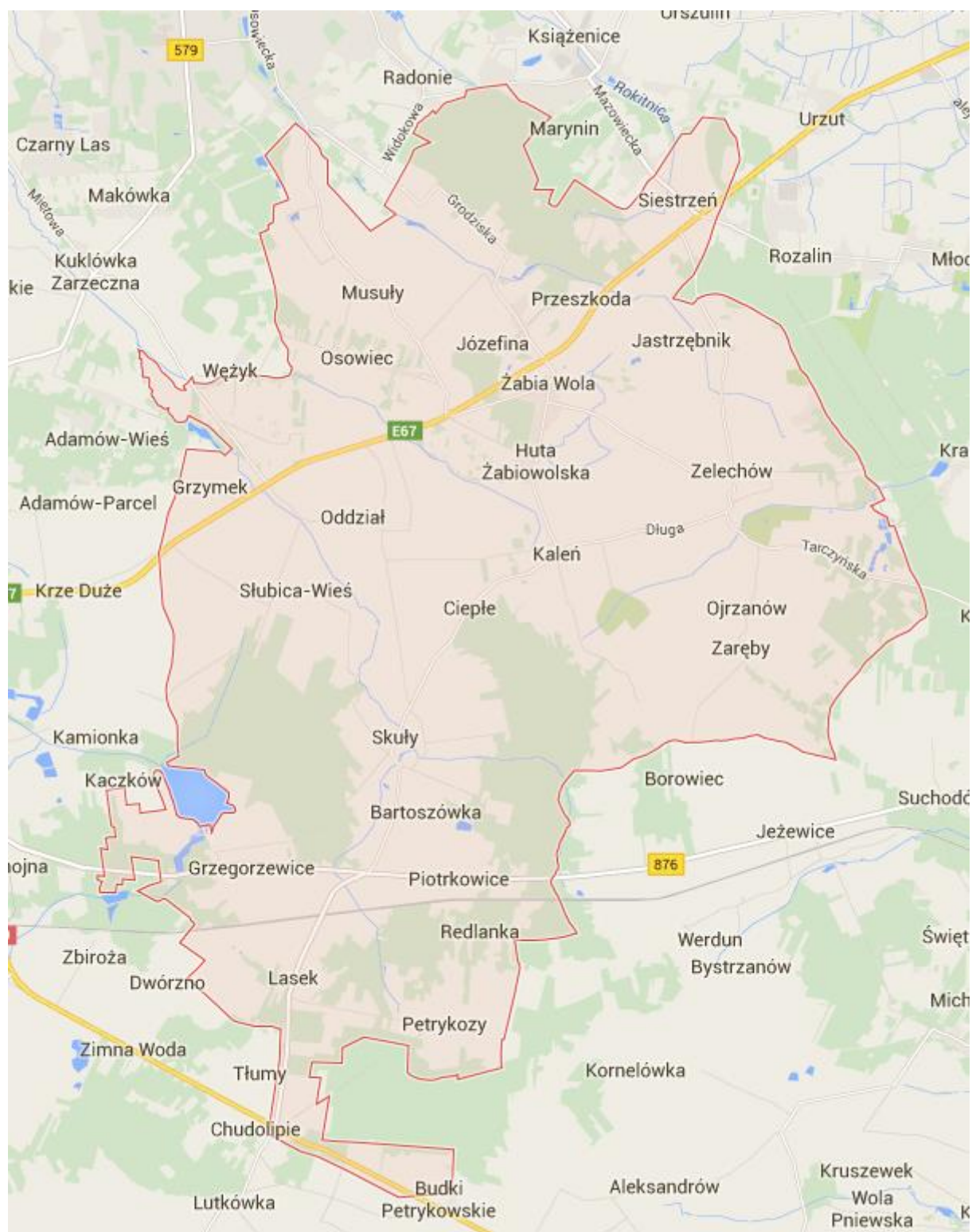
2.2.2. Gmina Żabia Wola.



Gmina Żabia Wola leży w południowej części powiatu grodziskiego. Zajmuje powierzchnie 105,61 km² co stanowi 28,79% powierzchni powiatu grodziskiego. Krajobraz zdominowany jest przez użytki rolne, które obejmują 70% obszaru gminy i lasy zajmujące 22% powierzchni. Na terenie gminy znajdują się liczne zabytkowe zespoły pałacowo – parkowe. Gminę zamieszkuje 8091 mieszkańców (dane GUS stan na 31.12.2014 r.). Gmina Żabia Wola graniczy z gminami: Grodzisk Mazowiecki (powiat grodziski), Nadarzyn (powiat pruszkowski), Radziejowice (powiat żyrardowski), Mszczonów (powiat żyrardowski), Tarczyn (powiat piaseczyński) oraz Pniewy (powiat grójecki). Przez teren gminy przebiega droga krajowa nr 8 prowadząca od granicy z Czechami do granicy z Litwą, stanowiąca polski odcinek międzynarodowej trasy E67 oraz fragment trasy Via Baltica. Droga krajowa nr 8 odgrywa znaczącą rolę w rozwoju gminy. Jej potencjał wykorzystują liczni inwestorzy, którzy na terenie gminy budują swoje przedsiębiorstwa. Stanowi również najszybszy sposób dotarcia do Warszawy a fakt, że Gmina Żabia Wola jako jedyna gmina z terenu powiatu grodziskiego na swoim obszarze nie posiada linii kolejowej (obsługującej ruch pasażerski) tylko wzmacnia znaczenie tej drogi.

W skład gminy wchodzi 32 sołectwa: Bartoszkówka, Bieniewiec, Bolesławek, Bukówka, Ciepłe, Grzegorzewice, Grzymek, Huta Żabiowska, Jastrzębnik, Kaleń, Kaleń-Towarzystwo, Lasek, Musuły, Oddział, Ojrzanów, Ojrzanów-Towarzystwo, Osowiec, Osowiec Parcela, Petrykozy, Pieńki Słubickie, Pieńki Zarębskie, Piotrkowice, Siostrzeń, Skuły, Słubica A, Słubica B, Słubica-Wieś, Władysławów, Wycinki Osowskie, Zaręby, Żabia Wola, Żelechów.

Mapa gminy Żabia Wola



2.2.3. Gmina Jaktorów.



Gmina Jaktorów położona jest w zachodniej części powiatu grodziskiego. Zajmuje powierzchnię 55 km² co stanowi 15% powierzchni powiatu. Tereny gminy Jaktorów znajdują się na byłym kompleksie rozległej Puszczy Jaktorowskiej. Warunki naturalne terenu gminy Jaktorów takie jak: rzeźba terenu, jakość gleb, zasoby wód powierzchniowych i gruntowych, sprzyjają osadnictwu. Na przestrzeni ostatnich lat obserwowany jest znaczny wzrost zainteresowania budownictwem mieszkaniowym. Gminę Jaktorów zamieszkuje 11555 mieszkańców (dane GUS stan na 31.12.2014 r.). Z gminą Jaktorów sąsiaduje miasto Żyrardów (powiat żyrardowski) oraz gminy: Grodzisk Mazowiecki (powiat grodziski), Baranów (powiat grodziski), Wiskitki (powiat żyrardowski) i Radziejowice (powiat żyrardowski). Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 719 wiodąca z Warszawy do Żyrardowa oraz autostrada A2 która jest polskim odcinkiem międzynarodowej trasy E30. Przez obszar gminy przebiega również linia kolejowa relacji Skierniewice – Warszawa stanowiąca obecnie najszybszy sposób dotarcia do Warszawy.

W skład gminy wchodzi 14 sołectw: Bieganów, Budy Michałowskie, Budy Zosine, Budy-Grzybek, Chyliczki, Grądy, Henryszew, Jaktorów A, Jaktorów B, Jaktorów-Kolonia, Międzyborów, Sade Budy, Sade Budy A, Sade Budy B.

Mapa gminy Jaktorów



2.2.4. Gmina Baranów.



Gmina Baranów leży w północno – zachodniej części powiatu. Jest to rolnicza gmina zajmująca obszar 76 km² co stanowi 20.54% powierzchni powiatu grodziskiego. W gminie Baranów jednym z podstawowych źródeł utrzymania jest dochód z rolnictwa. Gmina posiada wysoki udział areałów gruntowych rolnych wysokiej bonitacji, co sprzyja produkcji rolnej na dużą skalę. Brak uciążliwych zakładów przemysłowych, niewielkie zanieczyszczenie środowiska oraz bliskość aglomeracji warszawskiej i dogodne połączenia komunikacyjne, stwarzają warunki do przekształcania się gminy w bazę noclegowo – rekreacyjną. Gminę Baranów zamieszkuje 5101 mieszkańców (dane GUS stan na 31.12.2014 r.). Gmina Baranów sąsiaduje z gminami: Grodzisk Mazowiecki (powiat grodziski), Błonie (powiat warszawski zachodni), Teresin (powiat sochaczewski), Wiskitki (powiat żyrardowski) oraz Jaktorów (powiat grodziski). Przez teren gminy przebiega autostrada A2 która jest polskim odcinkiem międzynarodowej trasy E30. Obszar gminy przecina również linia kolejowa relacji Warszawa Zachodnia – Kunowice ze stacją kolejową zlokalizowaną w miejscowości Boża Wola. Linia kolejowa jest obsługiwana przez Koleje Mazowieckie i stanowi najszybszy sposób dotarcia do Warszawy.

W skład gminy wchodzi 21 sołectw: Baranów, Basin, Boża Wola, Bronisławów, Buszyce, Cegłów, Drybus, Gole, Gongolina, Holendry Baranowskie, Karolina, Kaski, Kopiska, Murowaniec, Osiny, Pułapina, Regów, Stanisławów, Strumiany, Wyczółki, Żaby.

Mapa gminy Baranów

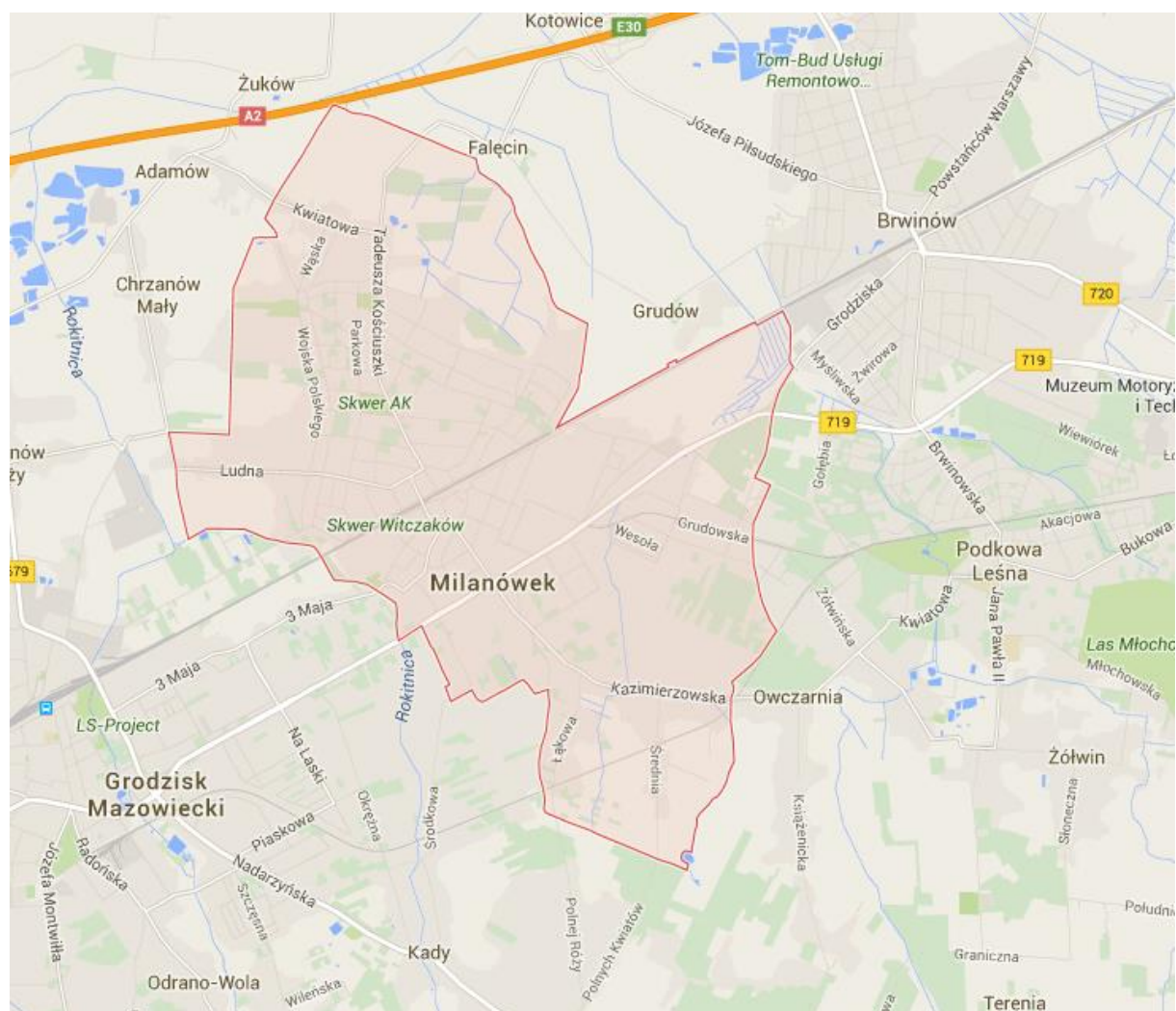


2.2.5. Miasto Milanówek.



Miasto Milanówek położone jest we wschodniej części powiatu. Zajmuje obszar 13.52 km², co stanowi 3.69% powierzchni powiatu grodziskiego. Miasto zamieszkuje 16353 mieszkańców (dane GUS stan na 31.12.2014 r.). Pomimo niewielkiej powierzchni jaką zajmuje, jest drugą co do liczby ludności gminą w powiecie grodziskim. Na terenie miasta znajduje się ponad 100 imponujących pomników przyrody wchodzących w skład Zespołu Przyrodniczo – Krajobrazowego nadając miejscowości niepowtarzalny charakter miasta – ogrodu. W otoczeniu wspaniałej zieleni znajduje się całe mnóstwo zabytkowych willi o zróżnicowanej architekturze. Na terenie miasta dominuje zabudowa jednorodzinna, ale jest też kilka osiedli mieszkaniowych, znaczna liczba posesji położona jest na zadrzewionych działkach. Gmina Milanówek sąsiaduje z gminami: Brwinów (powiat pruszkowski), Grodzisk Mazowiecki (powiat grodziski), Podkowa Leśna (powiat grodziski). Przez miasto przebiegają dwie linie kolejowe. Pierwsza to linia kolejowa nr 447 ze stacją zlokalizowaną w centrum Milanówka. Zatrzymują się tu wszystkie pociągi osobowe spółki Koleje Mazowieckie jadące z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego, Żyrardowa oraz Skierniewic. Druga to linia kolejowa nr 48 obsługiwana wyłącznie przez spółkę Warszawska Kolej Dojazdowa. Na terenie Milanówka znajdują się trzy przystanki: Brzózki, Polesie oraz Milanówek Grudów. Ta ostatnia jest stacją końcową tej linii. Przez teren miasta przebiega również droga wojewódzka nr 719 wiodąca z Warszawy do Żyrardowa.

Mapa miasta Milanówka

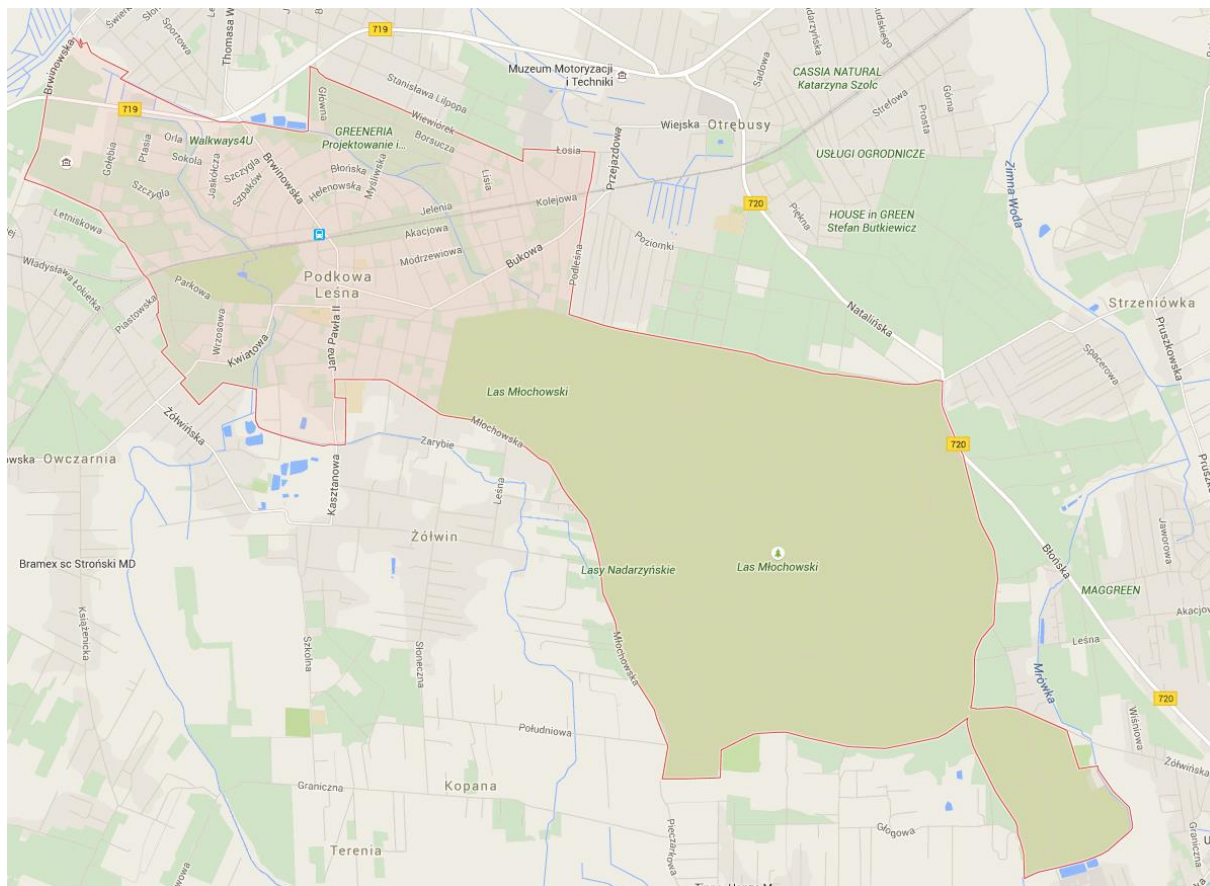


2.2.6. Miasto Ogród Podkowa Leśna.



Miasto Ogród Podkowa Leśna położone jest na wschodnim krańcu powiatu grodziskiego. Zajmuje obszar 10 km² co stanowi 2.75% powierzchni powiatu. Jest najmniejszą gminą pod względem zarówno powierzchni jak i liczby ludności. Miasto zamieszkuje 3845 mieszkańców (dane GUS stan na 31.12.2014 r.). Podkowa Leśna sąsiaduje z gminami: Milanówek (powiat grodziski), Grodzisk Mazowiecki (powiat grodziski), Brwinów (powiat pruszkowski), Nadarzyn (powiat pruszkowski) oraz Otrębusy (powiat pruszkowski). Od wschodu, południa i zachodu miasto otaczają lasy, które stanowią 76% obszaru gminy. Pomimo, iż Podkowa Leśna leży blisko aglomeracji warszawskiej, w lasach zachowały się skupiska starodrzewu oraz wiele gatunków zwierząt i roślin. Ze względu na status miasta – ogrodu, Podkowa Leśna jest w całości uznana za obszar zabytkowy, stanowi doskonałe miejsce dla wycieczek i spacerów mieszkańców okolicznych miejscowości jak również Warszawy. Na terenie Podkowy Leśnej w wili „Stawisko” znajduje się Muzeum Anny i Jarosława Iwaszkiewiczów. W Podkowie Leśnej znajdują się dwie uczelnie wyższe: Podkowieńska Wyższa Szkoła Medyczna oraz Wyższa Szkoła Teologiczno-Humanistyczna prowadzona przez Kościół Adwentystów Dnia Siódmego. Podkowa Leśna jest bardzo dobrze skomunikowana z Warszawą oraz Grodziskiem Mazowieckim za sprawą linii kolejowej nr 47 obsługiwanej wyłącznie przez spółkę Warszawska Kolej Dojazdowa. Na terenie miasta zlokalizowane są trzy przystanki: Podkowa Leśna Wschodnia, Podkowa Leśna Główna, Podkowa Leśna Zachodnia. Przez miasto przebiega również droga wojewódzka nr 719 wiodąca z Warszawy do Żyrardowa.

Mapa Miasta Ogrodu Podkowa Leśna



2.3. Struktura demograficzna.

Struktura demograficzna oznacza podział społeczeństwa według następujących kryteriów:

- wiek;
- płeć;
- miejsce zamieszkania (miasto/wieś).

Proporcje decydują o funkcjonowaniu społeczeństwa i określają jego model. Pojawiające się nowe problemy, kwestie takie jak starzenie się społeczeństwa (w wysoko rozwiniętych krajach), emigracja zarobkowa, migracja z małych miejscowości do dużych miast, coraz większa aktywność zawodowa kobiet, w wydatny sposób przyczyniają się do zmian

w strukturze demograficznej społeczeństwa, która jest także widoczna w strukturze demograficznej powiatu grodziskiego.

STAN LUDNOŚCI na 31 XII 2014 – powiat grodziski	
Ludność wg miejsca zameldowania/zamieszkania i płci	
Ogółem	
faktyczne miejsce zamieszkania	
ogółem	89663
mężczyźni	42864
kobiety	46799
w miastach	
faktyczne miejsce zamieszkania	
ogółem	50378
mężczyźni	23536
kobiety	26842
na wsi	
faktyczne miejsce zamieszkania	
ogółem	39285
mężczyźni	19328
kobiety	19957

Powiat grodziski zamieszkuje 89663 mieszkańców (dane za 2014 r.). W poniższej tabeli zestawiono liczbę mieszkańców w poszczególnych gminach należących do powiatu.

Gmina w powiecie grodziskim	liczba mieszkańców
Grodzisk Mazowiecki	44718
Milanówek	16353
Podkowa Leśna	3845
Żabia Wola	8091
Baranów	5101
Jaktorów	11555
Ogółem	89663

Średnia gęstość zaludnienia wynosi 244 mieszkańców na 1 km². Dla porównania w województwie mazowieckim średnia gęstość zaludnienia to 150 osób na 1 km².

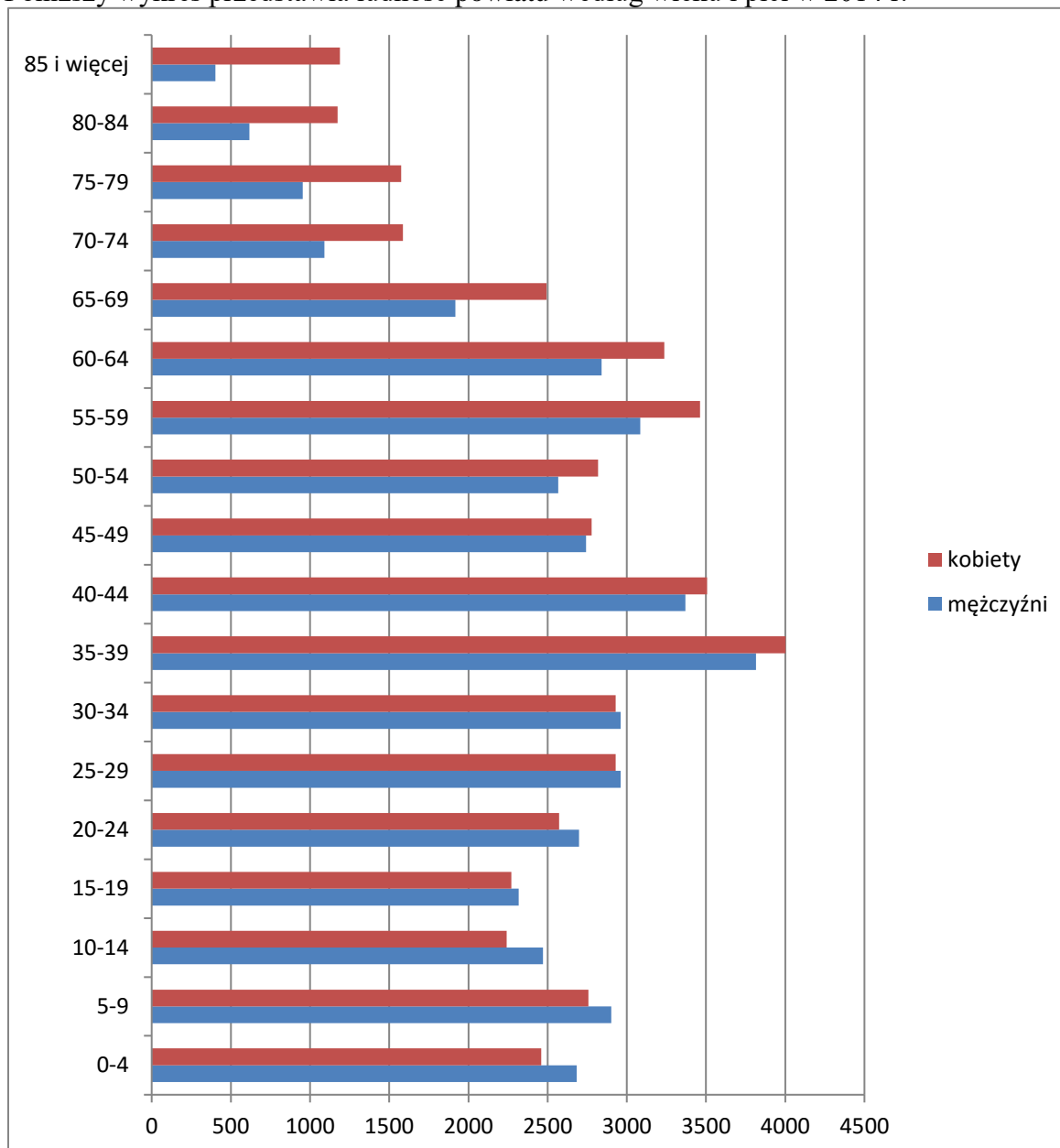
2014	Powierzchnia w km ²	367
	Gęstość zaludnienia w osobach na km ²	244
2013	Powierzchnia w km ²	367
	Gęstość zaludnienia w osobach na km ²	241

Gęstość zaludnienia stanowi jeden z elementów pozwalających ocenić potrzeby przewozowe dla danego obszaru. Właściwie ułożony przebieg linii komunikacyjnych pod kątem liczby mieszkańców na analizowanym terenie wpływa na rentowność przewozów i pozwala na właściwy dobór środków transportu, którymi realizowana jest komunikacja publiczna.

Gęstość zaludnienia w osobach na km² w poszczególnych gminach w powiecie grodziskim	2012	2013	2014
Grodzisk Mazowiecki	404	410	416
Milanówek	1219	1221	1217
Podkowa Leśna	387	382	380
Żabia Wola	73	75	77
Baranów	67	67	68
Jaktorów	201	205	209

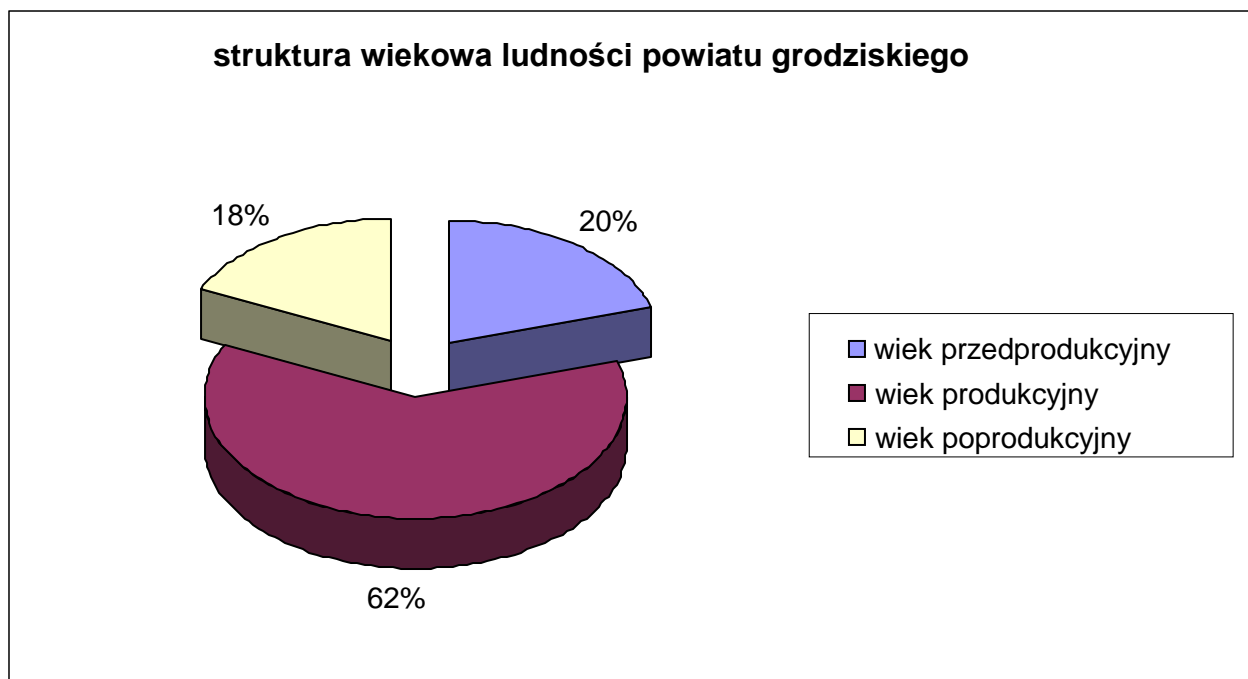
Analiza danych GUS może sugerować, że największe zagęszczenie ludności jest w Milanówku, ale należy wziąć pod uwagę, że przedstawione dane zostały uśrednione. Dokonując jednak podziału na obszar miejski i wiejski gminy Grodzisk Mazowiecki (dane za rok 2014) gęstość zaludnienia wynosi odpowiednio 2288 i 154 mieszkańców na 1 km² co ukazuje, że największa gęstość zaludnienia w powiecie występuje na obszarze miejskim Grodziska Mazowieckiego.

Poniższy wykres przedstawia ludność powiatu według wieku i płci w 2014 r.



*Dane na 31.12.2014 r.

Analiza struktury ludności powiatu wykazała zdecydowaną dominację osób w wieku produkcyjnym, która w roku 2014 roku w zaokrągleniu wyniosła 62%. Grupa osób w wieku przedprodukcyjnym stanowi 20%, a poprodukcyjnym 18%.



Powiat grodziski ma dodatni przyrost naturalny wynoszący 91 (stanowi różnicę między liczbą urodzeń żywych i zgonów w danym roku). Odpowiada to przyrostowi naturalnemu 1,0 na 1000 mieszkańców powiatu grodziskiego. W 2014 roku urodziło się 982 dzieci, w tym 47,3% dziewczynek i 52,7% chłopców. W tym samym roku odnotowano 891 zgonów (na 1000 mieszkańców powiatu grodziskiego przypada 10 zgonów).

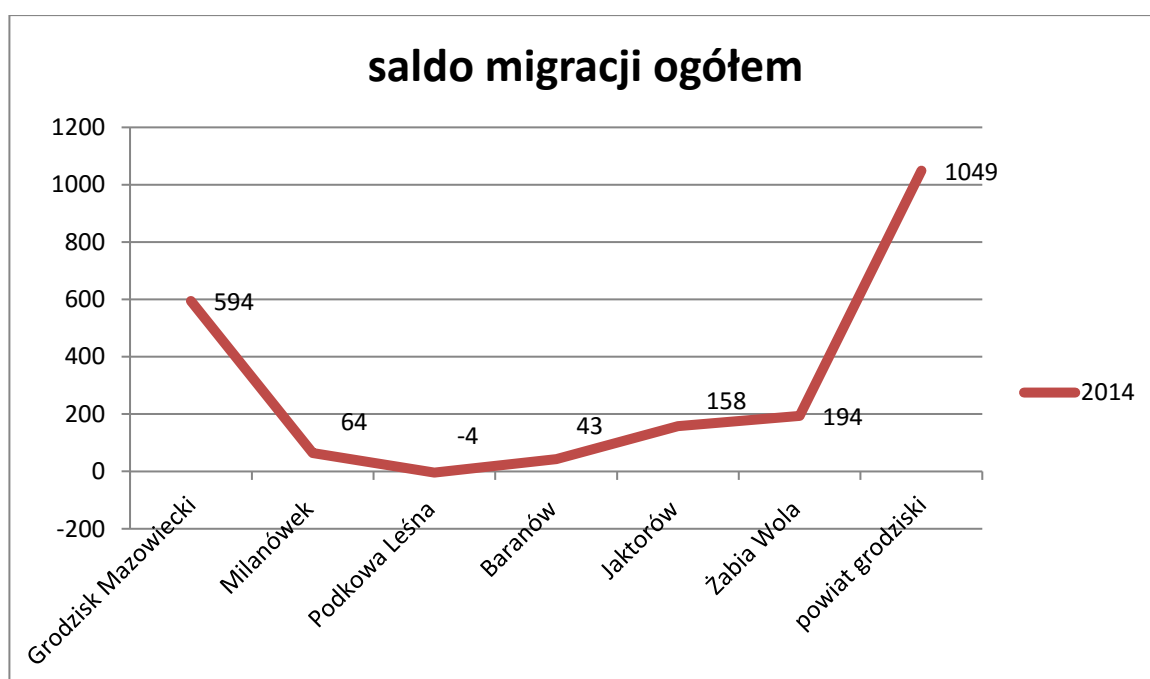
Urodzenia żywe w poszczególnych gminach, jak również na tle powiatu, oraz przyrost naturalny, na którego skalę niewątpliwie mają wpływ, przedstawiają tabele poniżej:

Urodzenia żywe na 1000 ludności	2013	2014
Milanówek	8,2	8,8
Podkowa Leśna	5,1	7,0
Baranów	10,6	12,7
Grodzisk Mazowiecki	10,8	11,8
Jaktorów	10,4	11,3
Żabia Wola	10,4	11,7
Powiat grodziski	10,0	11,0

Przyrost naturalny na 1000 ludności	2013	2014
Milanówek	-1,4	-2,8
Podkowa Leśna	-4,6	-4,2
Baranów	-0,6	1,2
Grodzisk Mazowiecki	2,0	2,0
Jaktorów	0,6	2,8
Żabia Wola	3,7	3,4
Powiat grodziski	0,9	1,0

Pomimo ogólnej tendencji starzenia się społeczeństwa, w powiecie grodziskim można zauważyć lekko dodatni przyrost naturalny, choć w niektórych gminach jest on ujemny. Większy przyrost naturalny odnotowywany jest na obszarach wiejskich. Taka tendencja jest też odnotowywana w województwie mazowieckim, gdzie w 2014 r. wynosił 0,68 na 1000 osób.

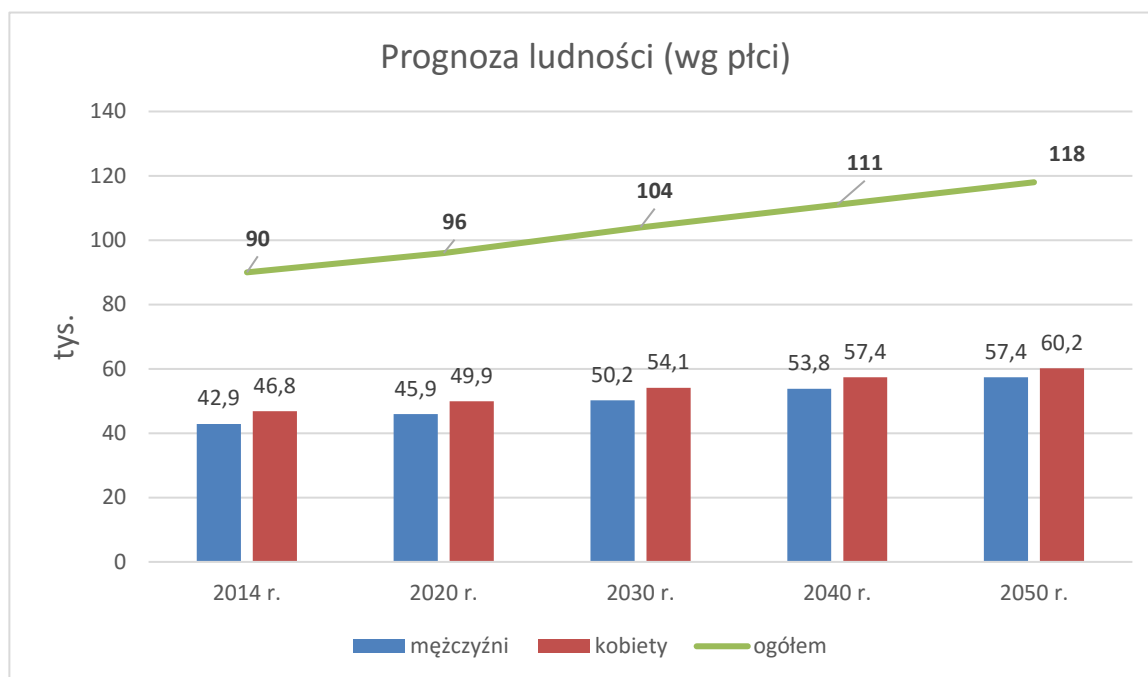
W 2014 roku zarejestrowano 2099 zameldowań w ruchu wewnętrznym oraz 1047 wymeldowań, w wyniku czego saldo migracji wewnętrznych wynosi dla powiatu grodziskiego 1052. W tym samym roku 16 osób zameldowało się z zagranicy oraz zarejestrowano 19 wymeldowań za granicę - daje to saldo migracji zagranicznych wynoszące -3. Poniżej wykres przedstawiający saldo migracji ludności ogółem w poszczególnych gminach powiatu grodziskiego w roku 2014, czyli różnicę między napływem i odpływem ludności w poszczególnych gminach oraz dane ogólne dotyczące powiatu.



Można zauważyć tendencję zwiększenia liczby ludności w większości gmin, która jest spowodowana wzrastającą liczbą przybyłych mieszkańców z poza powiatu grodziskiego. Powiat grodziski przyciąga nowych mieszkańców przede wszystkim z uwagi na bliskość Warszawy, ale także ze względu na zauważalny jego rozwój, który ujawniany jest we wzrastającej liczbie miejsc pracy, ofercie edukacyjnej czy też budownictwie

mieszkańcowym. W szczególności ta tendencja widoczna jest przy zwiększającej się liczbie ludności osiedlającej się na wsi, zwłaszcza w gminach Grodzisk Mazowiecki, Żabia Wola i Jaktorów. Mniejszy przyrost mieszkańców można zaobserwować w Milanówku i w Podkowie Leśnej. Taka dysproporcja związana jest z mniejszą ilością terenów przeznaczonych pod budownictwo. Z uwagi na swoją specyfikę wymienione obszary o charakterze miast – ogrodów nie dysponują terenami pod nowe budownictwo mieszkaniowe.

Niewątpliwym wpływem na planowanie rozwoju transportu odgrywa prognoza stanu ludności w kolejnych latach. Informacja, na której można się oprzeć określając pewne tendencje została opublikowana przez Główny Urząd Statystyczny i stanowi „Prognozę dla powiatów i miast na prawie powiatu oraz podregionów na lata 2014-2050”. Została opracowana w 2014 r. Prognoza powiatowa jest spójna z obowiązującą od 1 października 2014 r. prognozą dla województwa na analogiczny okres.



Należy zaznaczyć, że w większości powiatów województwa mazowieckiego (jak również w województwie ogólnie) przewiduje się, że liczba ludności w 2050 roku zmniejszy się w stosunku do 2014 roku. Oprócz powiatu grodziskiego, gdzie prognozowany jest wzrost ludności o ok. 32%, znaczące zwiększenie ludności nastąpi w powiecie piaseczyńskim (ok. 40%), legionowskim (ok. 34%) i warszawskim zachodnim (ok. 26%).

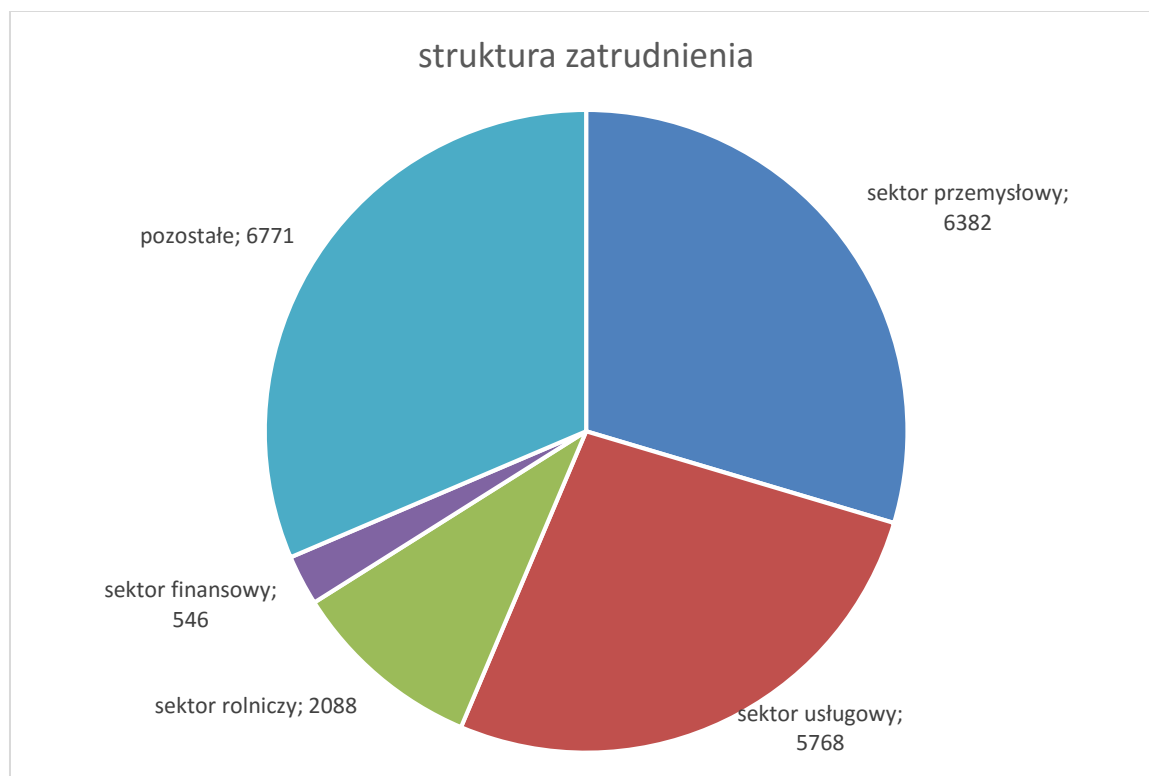
2.4. Sytuacja gospodarcza i społeczna.

W powiecie grodziskim na 1000 mieszkańców pracuje 216 osób, oznacza to że według danych na 2014 rok pracujących osób w powiecie było 19 396 osób. Jest to znacznie mniej od wartości dla województwa mazowieckiego (pracujących 279 osób na 1000 ludności). Kobiety stanowią 48,8% wszystkich pracujących ogółem, a 51,2% mężczyźni. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w powiecie grodziskim wynosi 4 135,31 PLN, co odpowiada 103.30% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w Polsce.

Wśród aktywnych zawodowo mieszkańców powiatu grodziskiego 14 422 osób dojeżdża do pracy poza gminę w której zamieszkuje.

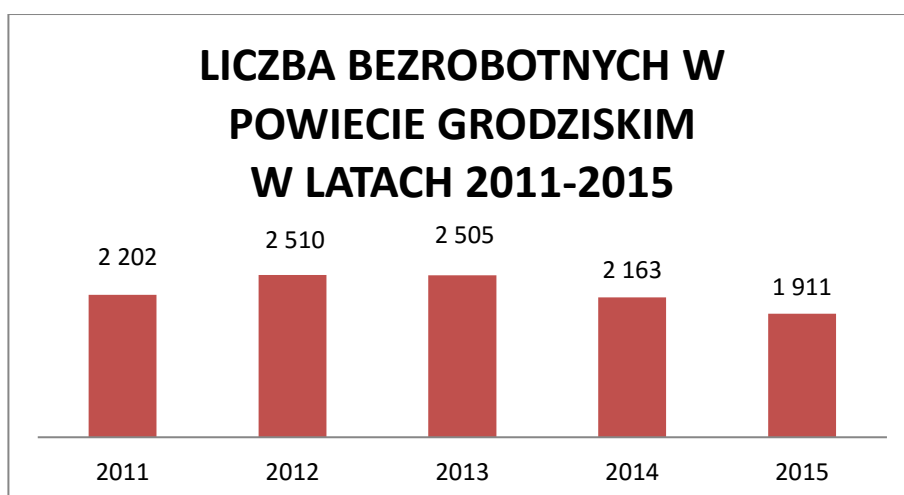
W sektorze rolniczym (rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo) pracuje 9,7% aktywnych zawodowo mieszkańców powiatu grodziskiego, 29,6% w przemyśle i budownictwie, a 26,8% w sektorze usługowym (handel, naprawa pojazdów, transport, zakwaterowanie i gastronomia, informacja i komunikacja) oraz 2,5% pracuje w sektorze finansowym (działalność finansowa i ubezpieczeniowa, obsługa rynku nieruchomości).

Poniższy diagram przedstawia strukturę zatrudnienia w 2014 roku.



Bezrobocie rejestrowane bywa definiowane w różny sposób. Najczęściej definiuje się stopę bezrobocia rejestrowanego jako stosunek liczby zarejestrowanych bezrobotnych do liczby ludności aktywnej ekonomicznie (zasobu siły roboczej danej populacji). Na koniec grudnia 2015 roku stopa bezrobocia w powiecie grodziskim wynosiła 5,7%. Jest to znacznie mniej od stopy bezrobocia dla województwa mazowieckiego (8,4%) oraz znacznie mniej od stopy bezrobocia dla całej Polski (9,8%).

Liczba zarejestrowanych bezrobotnych w powiecie grodziskim według danych statystycznych GUS na koniec 2015 roku wynosiła 1911, oznacza to spadek dokonanych rejestracji o 252 w porównaniu z rokiem poprzednim. Warto też zwrócić uwagę, że poprzednie lata utrzymywały tendencję wzrostową (do 2013 r.), a ich wartość utrzymywała się na zbliżonym poziomie.



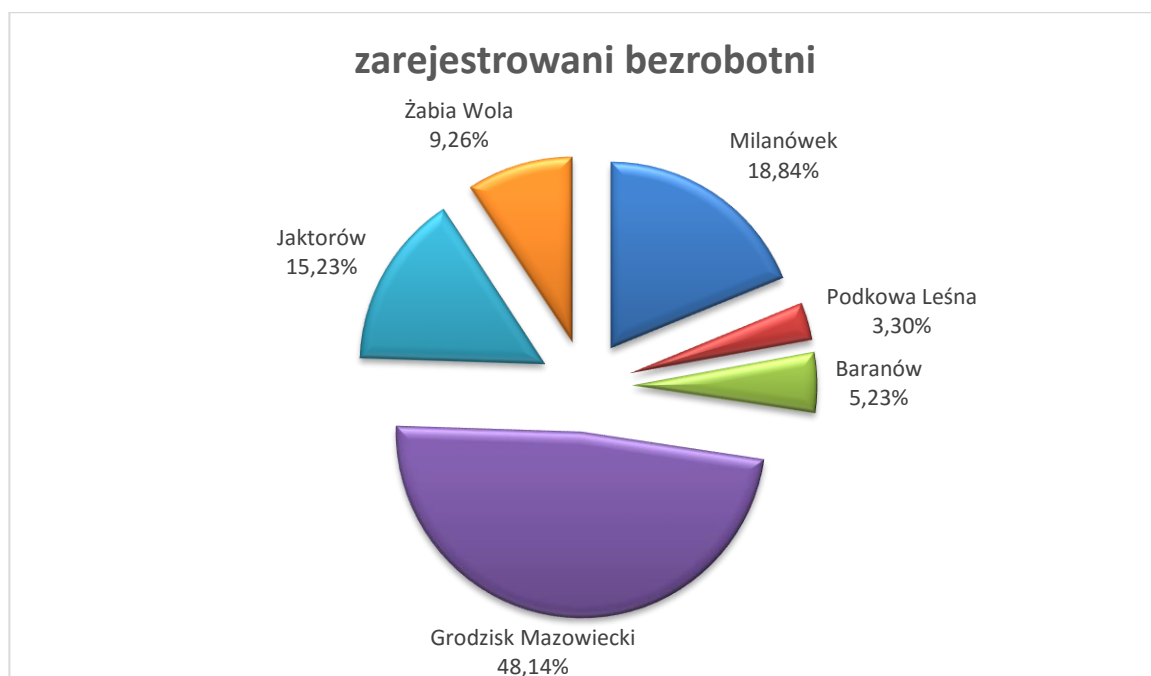
Warto zauważyć, że według stanu na dzień 31 grudnia 2014 r. stopa bezrobocia wynosiła 6,4%, co plasowało powiat grodziski na 4 miejscu wśród powiatów o najniższej stopie bezrobocia w województwie mazowieckim. Niższa stopa bezrobocia odnotowana została jedynie w m. st. Warszawie (4,2%), w warszawskim zachodnim (5,6%) i w powiecie grójeckim (6,1%).

W ostatnich latach w powiecie grodziskim, liczba bezrobotnych ze względu na płeć jest zbliżona, z niewielką przewagą kobiet. Na koniec 2015 roku kobiety stanowiły 50,9% ogółu bezrobotnych.

Niniejsze proporcje przedstawia poniższa tabela uwzględniająca podział na poszczególne gminy w powiecie grodziskim.

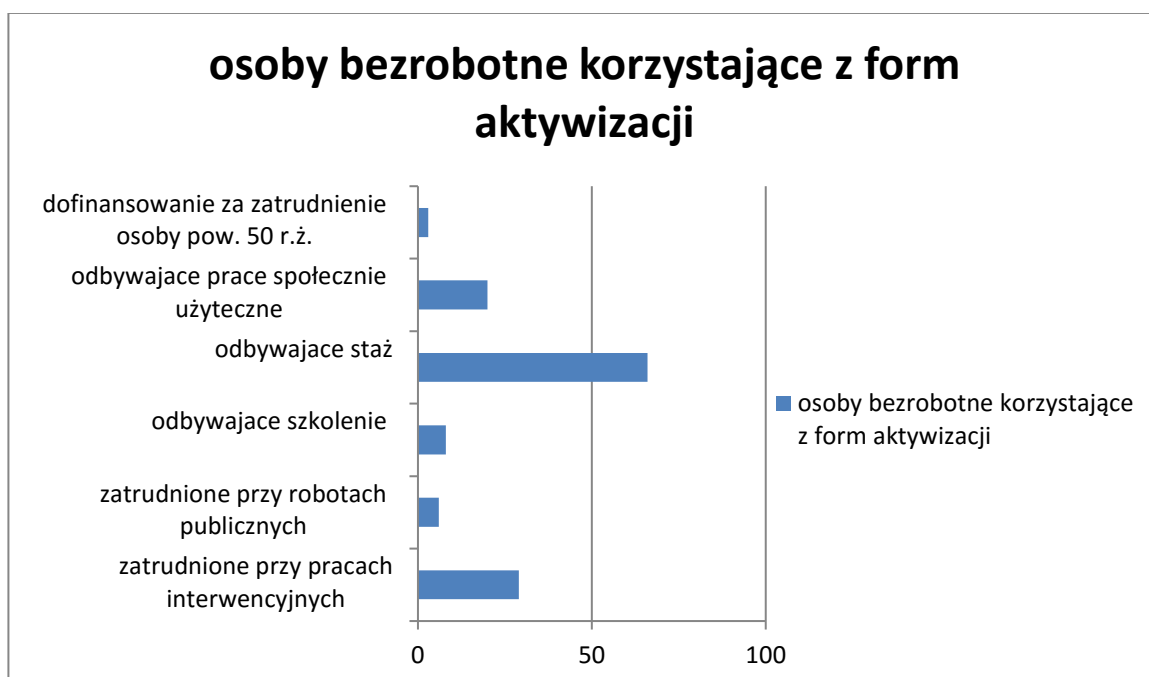
gmina	zarejestrowani bezrobotni			bezrobotni w szczególnej sytuacji na rynku pracy		
	ogółem	kobiety	będący w szczególnej sytuacji na rynku pracy	do 25 roku życia	powyżej 50 roku życia	długotrwale bezrobotni
Milanówek	360	176	283	36	137	183
Podkowa Leśna	63	27	54	3	27	36
Baranów	100	46	76	13	25	41
Grodzisk Mazowiecki	920	488	715	131	301	376
Jaktorów	291	140	221	37	89	132
Żabia Wola	177	97	141	29	63	77
Ogółem	1911	974	1490	249	642	845

Poniżej przedstawiono wykres z udziałem procentowym zarejestrowanych bezrobotnych w poszczególnych gminach.



Spośród bezrobotnych zamieszkujących powiat grodziski największą grupę, bo aż 48,14% bezrobotnych, stanowią mieszkańcy gminy Grodzisk Mazowiecki. Bez wątplenia wynika to z faktu, że jest to najbardziej zaludniona gmina powiatu.

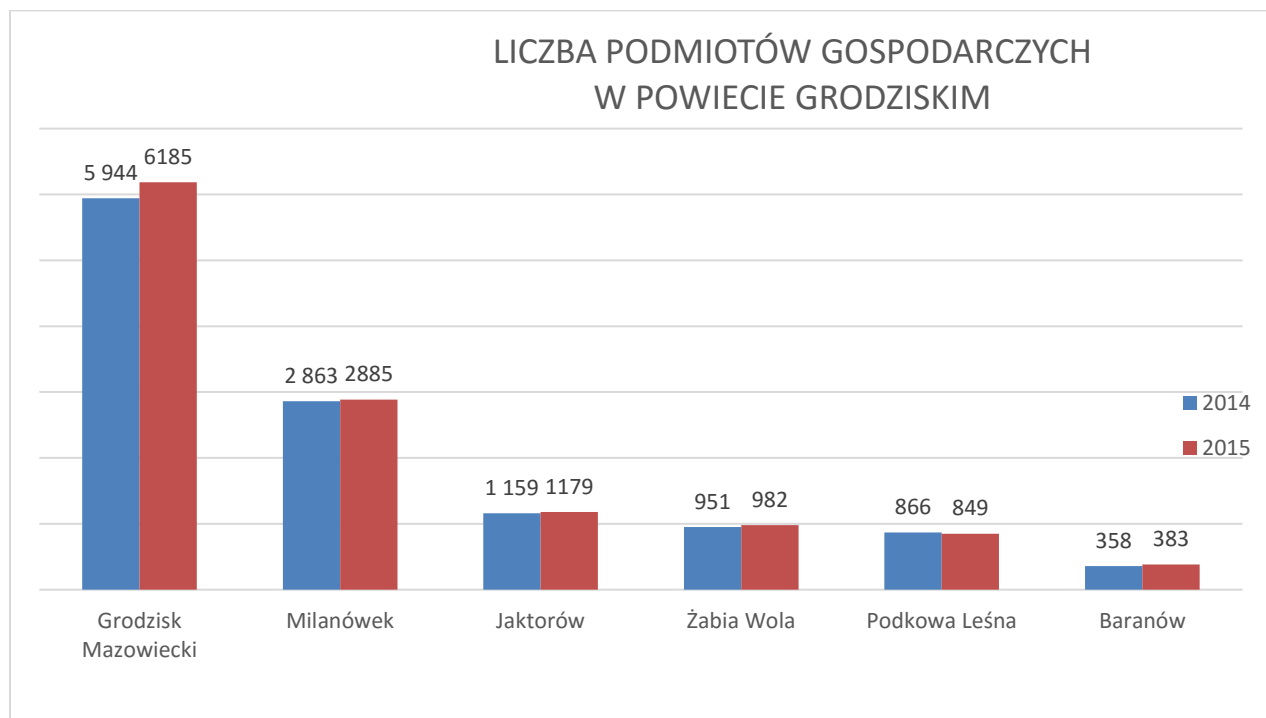
W ustawie o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy, określono dodatkowe działania aktywizujące. Z danych statystycznych Powiatowego Urzędu Pracy w Grodzisku Maz. wynika, że bezrobotni zaliczani do osób w szczególnej sytuacji na rynku pracy stanowią znaczny odsetek ogółu zarejestrowanych bezrobotnych. Poniższy diagram obrazuje formy przeciwdziałania bezrobociu w powiecie grodziskim.



W 2014 roku do użytku oddano 981 mieszkań, według danych GUS dla powiatu grodziskiego. Pod tym względem powiat grodziski zajmuje pierwsze miejsce w województwie.

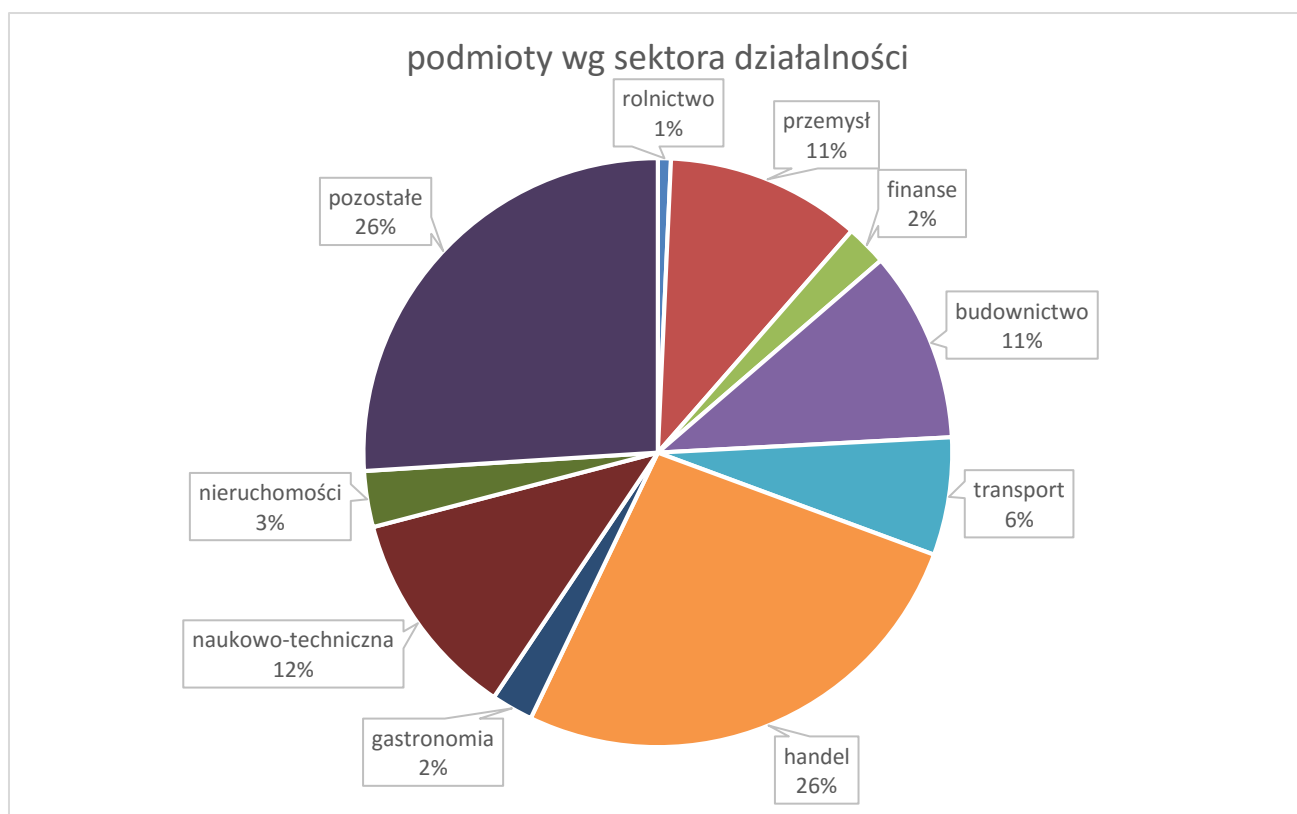
Badając rozwój gospodarczy powiatu należy analizować rosnącą liczbę podmiotów gospodarczych jakie działają na terenie powiatu. W 2015 roku działały 12 463 podmioty gospodarki narodowej wg rejestru REGON, to o 2,65% więcej niż w 2014 roku (wtedy zarejestrowanych było 12 141 podmiotów i przypada ok. 2200 podmiotów zarejestrowanych w systemie REGON na 10 tys. mieszkańców), co wskazują, że jest jednym z najlepiej rozwiniętych powiatów pod względem gospodarczym na obszarze województwa

mazowieckiego. Poniższy wykres przedstawia liczbę podmiotów gospodarczych w poszczególnych gminach na koniec 2014 i 2015 roku.



Najwięcej podmiotów gospodarki narodowej według sekcji polskiej klasyfikacji było przedsiębiorstw zajmujących się handlem (w których uwzględniono również naprawę pojazdów). Na podobnym poziomie plasuje się ilość podmiotów zajmujących się przemysłem i budownictwem (udział po ok. 11%). Natomiast podmiotów zarejestrowanych jako zajmujących się rolnictwem, w którym uwzględniono również leśnictwo, łowiectwo i rybactwo w 2015 roku – było 89.

Na diagramie „podmioty wg sektora działalności” przedstawiono udział podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w powiecie grodziskim według poszczególnych sekcji Polskiej Klasyfikacji Działalności w 2015 roku.



2.5. Transport indywidualny.

Poziom motoryzacji na terenie powiatu grodziskiego kształtuje się następująco:

Ogólna ilość samochodów osobowych:

2009	2010	2011	2012	2013	2014
39902	42246	44496	45941	47786	49404

Liczba samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców:

- 2011 r. – 515 pojazdów;
- 2012 r. – 525 pojazdów;
- 2013 r. – 539 pojazdów;
- 2014 r. – 551 pojazdów.

Powyższe dane obrazują fakt, że poziom motoryzacji na terenie powiatu grodziskiego należy do czołówki w województwie mazowieckim. Analizując te dane należy stwierdzić, że liczba

pojazdów osobowych w powiecie grodziskim stopniowo z roku na rok rośnie. Niewątpliwie ma to związek z zwiększającą się liczbą mieszkańców na terenie powiatu.

Wzrost liczby zarejestrowanych pojazdów przy jednoczesnym braku budowanych nowych połączeń drogowych, powoduje utrudnienia komunikacyjne. Zastąpienie transportu indywidualnego na rzecz komunikacji zbiorowej, jest jednym z głównych celów stawianych przy organizowaniu publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu grodziskiego.

2.6. Infrastruktura kolejowa.



Przez teren powiatu grodziskiego przebiega sześć szlaków kolejowych obsługujących transport pasażerski:

Linia kolejowa nr 1:

Jest to linia łącząca stację Warszawa Centralna – ze stacją Katowice o łącznej długości około 320 km. Stanowi część trasy kolejowej Warszawa – Łódź. Odcinek biegnący przez obszar powiatu grodziskiego jest jednym z odcinków, po którym porusza się najwięcej pociągów w skali kraju. Linia jest obecnie modernizowana, w kierunku dostosowania infrastruktury do prędkości 160 km/h (obecnie 120 km/h). Na szlaku kolejowym nr 1 w obrębie powiatu grodziskiego znajduje się jedna stacja zlokalizowana w Grodzisku Mazowieckim oraz dwa przystanki znajdujące się w Jaktorowie i Międzyborowie. Linia w zakresie ruchu pasażerskiego dostępna dla mieszkańców powiatu grodziskiego obsługiwana jest przez:

- Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o.;
- PKP Intercity S.A.;
- Przewozy Regionalne sp. z o.o.

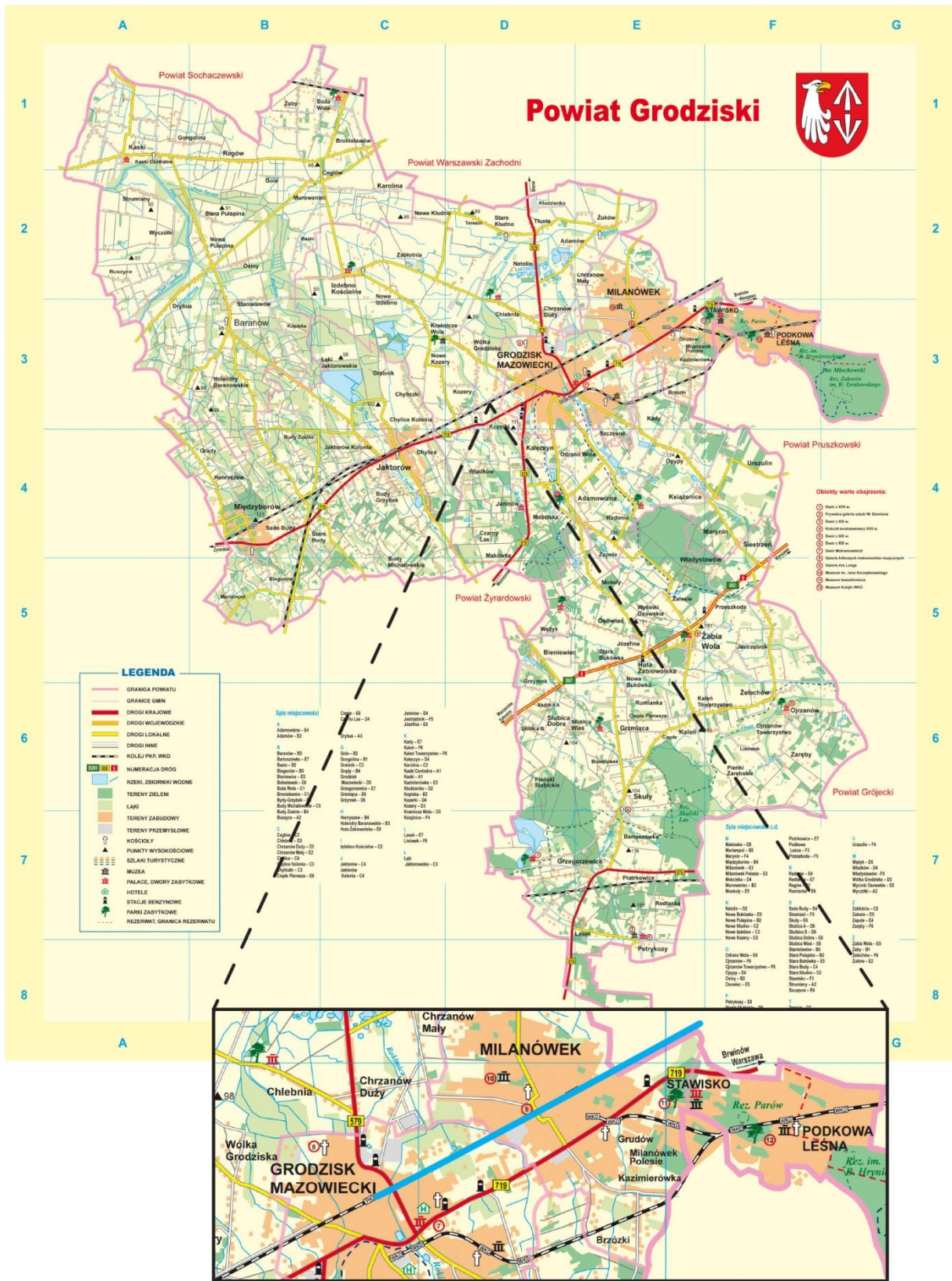
Linia kolejowa nr 4:

Jest to linia relacji Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie, zwana Centralną Magistralą Kolejową. Łączna długość linii wynosi około 224 km. Linia ta jest częścią międzynarodowego korytarza transportowego E65. Linia ma swój początek w Grodzisku Mazowieckim, od stacji Grodzisk Mazowiecki do przystanku Jaktorów biegnie równoległe z linią kolejową nr 1. Za przystankiem Jaktorów linia nr 4 przebiega nad linią nr 1 i odgałęzia się na południe. Centralna Magistrala Kolejowa jest przeznaczona do obsługi pociągów dalekobieżnych łączących Warszawę z Katowicami, Krakowem i Wrocławiem. Pociągi pasażerskie uruchamiane są przez PKP Intercity S.A. i Przewozy Regionalne sp. z o.o.

Linia kolejowa nr 447:

Linia kolejowa Warszawa Zachodnia - Grodzisk Mazowiecki. Łączna długość linii wynosi około 30 km. Linia od Warszawy Zachodniej przebiega równoległe do linii nr 1, łącząc ze sobą stacje: Warszawa Włochy, Warszawa Ursus, Warszawa Ursus Niedźwiadek, Piastów, Pruszków, Brwinów, Milanówek i Grodzisk Mazowiecki. W rejonie stacji Grodzisk Mazowiecki następuje zmiana numeracji linii kolejowych. Para torów linii nr 447 przechodzi płynnie w linię nr 1 (Warszawa Centralna – Katowice), zaś dotychczasowe tory linii nr 1 przechodzą w linię kolejową nr 4 (Centralna Magistrala Kolejowa). Linia kolejowa nr 447 ma fundamentalne znaczenie dla funkcjonowania korytarza transportowego w wymiarze lokalnym oraz regionalnym. Linia nr 447 zapewnia prowadzenie ruchu pociągów dalekobieżnych prowadzących do stolicy. Przede wszystkim stanowi jednak kręgosłup komunikacyjny dalszych i bliższych przedmieść stolicy w ramach obszaru metropolitalnego Warszawy. Linia obsługuje ruch pociągów podmiejskich relacji Warszawa Wschodnia – Skierniewice, obsługiwanych przez spółkę Koleje Mazowieckie oraz przewozów aglomeracyjnych na linii Otwock - Pruszków, obsługiwanych przez Szybką Kolej Miejską w Warszawie. Linia kolejowa nr 447 stanowi najważniejszy szlak kolejowy obsługujący ruch pasażerki na terenie powiatu grodziskiego.

POŁOŻENIE LINII NR 447 NA OBSZARZE POWIATU GRODZKIEGO.



Linia kolejowa nr 3:

Linia kolejowa łącząca Warszawę z zachodnią granicą Polski. Linia swój początek ma na stacji Warszawa Zachodnia a koniec w Kunowicach. Jest to jeden z najdłuższych szlaków kolejowych w Polsce, stanowi fragment międzynarodowej linii kolejowej E20 (Berlin – Kunowice – Poznań – Kutno – Warszawa – Terespol – Moskwa). Łączna długość linii wynosi około 478 km. Na szlaku kolejowym nr 3 w granicach powiatu grodziskiego znajduje się jeden przystanek pasażerski zlokalizowany w miejscowości Boża Wola. Przewozy pasażerskie uwzględniające w rozkładzie jazdy przystanek Boża Wola obsługiwane są przez spółkę Koleje Mazowieckie. Mieszkańcy północnej części powiatu grodziskiego, z przystanku Boża Wola mogą podróżować w kierunku Warszawy lub Łowicza. Częstotliwość kursowania pociągów stanowi dobrą alternatywę dla komunikacji indywidualnej.

Linie kolejowe nr 47 i 48:

Linia kolejowa nr 47 łączy stację Warszawa Śródmieście WKD ze stacją Grodzisk Mazowiecki Radońska. Całkowita długość linii wynosi około 33 km. Od linii nr 47 na wysokości przystanku Podkowa Leśna odchodzi linia kolejowa nr 48 prowadząca do Milanówka. Linia nr 48 ma niespełna 3 km. Oba szlaki są obsługiwane wyłącznie przez spółkę Warszawska Kolej Dojazdowa. Całość linii jest zlokalizowana w południowo-zachodnim paśmie aglomeracji warszawskiej. Na terenie powiatu grodziskiego zapewnia obsługę pasażerską mieszkańcom gminy Grodzisk Mazowiecki, Podkowa Leśna oraz Milanówek. Na terenie powiatu grodziskiego zlokalizowane są następujące przystanki/stacje:

Grodzisk Mazowiecki Radońska

Grodzisk Mazowiecki Jordanowice

Grodzisk Mazowiecki Piaskowa

Grodzisk Mazowiecki Okrężna

Brzózki

Kazimierówka

Podkowa Leśna Zachodnia

Podkowa Leśna Główna

Podkowa Leśna Wschodnia

oraz w kierunku Milanówka

Podkowa Leśna Zachodnia

Polesie

Milanówek Grudów

2.7. Infrastruktura drogowa.

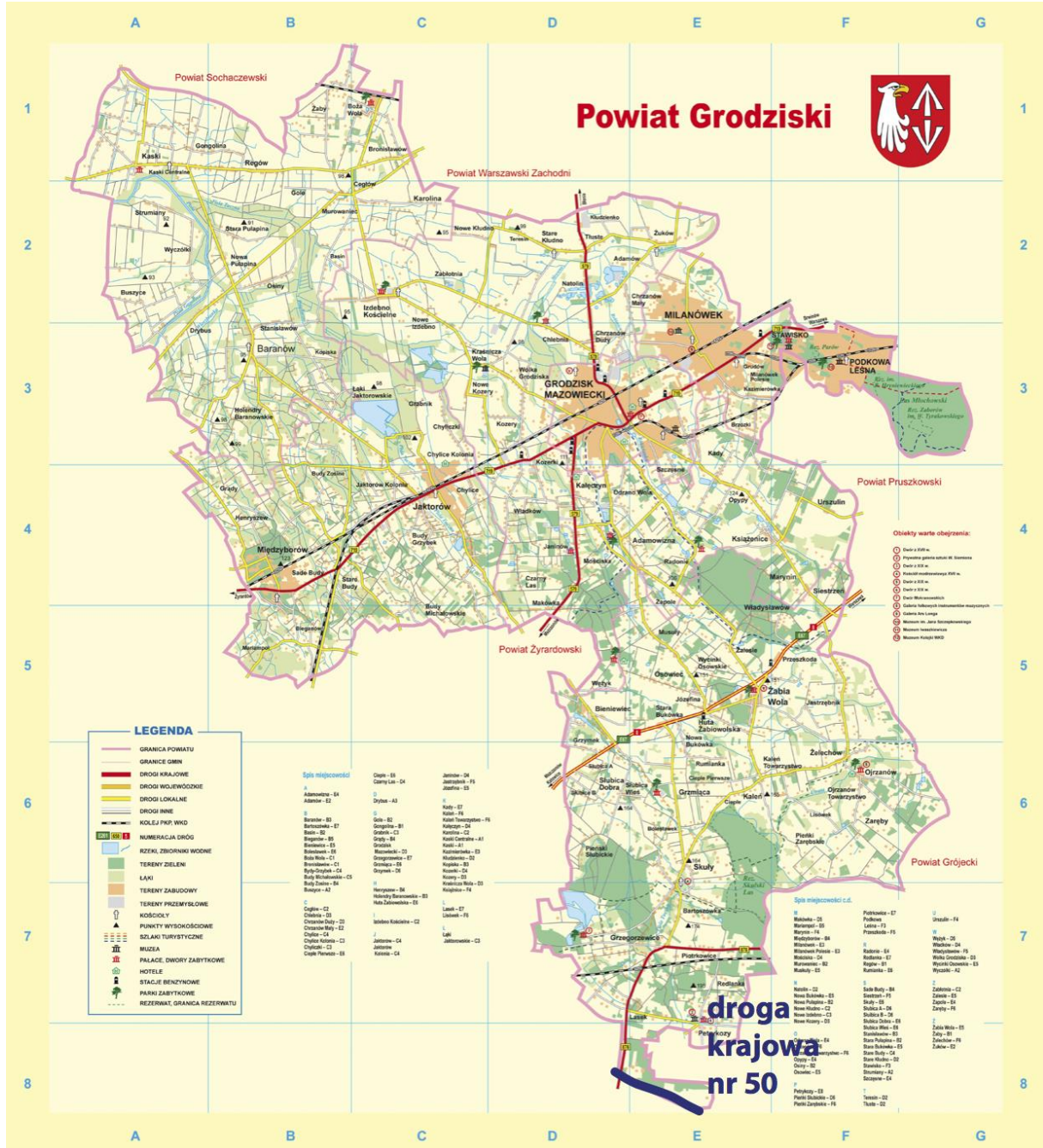
Powiat grodziski za sprawą bliskiego sąsiedztwa z Warszawą stanowi atrakcyjne miejsce dla wszelkiego rodzaju inwestycji. Przedsiębiorstwa posiadające swoje siedziby na terenie powiatu grodziskiego mają do dyspozycji dobrą sieć drogową, która jest połączona z dwoma istotnymi szlakami komunikacyjnymi kraju:

- Autostrada A2 nazwana „Autostradą Wolności” przebiegająca przez centralne obszary kraju. Stanowi fragment trasy międzynarodowej E30. Jest to autostrada częściowo płatna, jednakże na odcinku przebiegającym przez obszar powiatu grodziskiego obecnie nie są pobierane opłaty. W granicach powiatu grodziskiego w miejscowości Tłuste znajduje się węzeł „Grodzisk Maz.” który umożliwia wjazd na autostradę mieszkańcom powiatu grodziskiego i okolic. Dzięki węzłowi zlokalizowanemu na terenie powiatu grodziskiego, autostrada A2 stanowi najszybszy sposób dostania się do Warszawy transportem indywidualnym. Długość autostrady A2 przechodzącej przez powiat grodziski wynosi około 18 km.
- Droga krajowa nr 8 prowadząca od granicy z Czechami w Kudowie Zdroju do granicy z Litwą w Budzisku. Droga przebiega przez Wrocław, Warszawę i Białystok. Stanowi część drogi międzynarodowej E67. Łączy aglomeracje: wrocławską, łódzką, warszawską i białostocką. Długość odcinka przebiegającego przez teren powiatu grodziskiego wynosi blisko 10 km. Przebiegająca przez gminę Żabia Wola droga krajowa nr 8 należy do najbardziej obciążonych w województwie. Przejeżdża nią nawet ponad 40 000 pojazdów na dobę. Dla mieszkańców gminy Żabia Wola jest najszybszym sposobem dostania się do Warszawy komunikacją publiczną lub transportem indywidualnym. Obecnie trwają prace nad modernizacją drogi do parametrów drogi ekspresowej

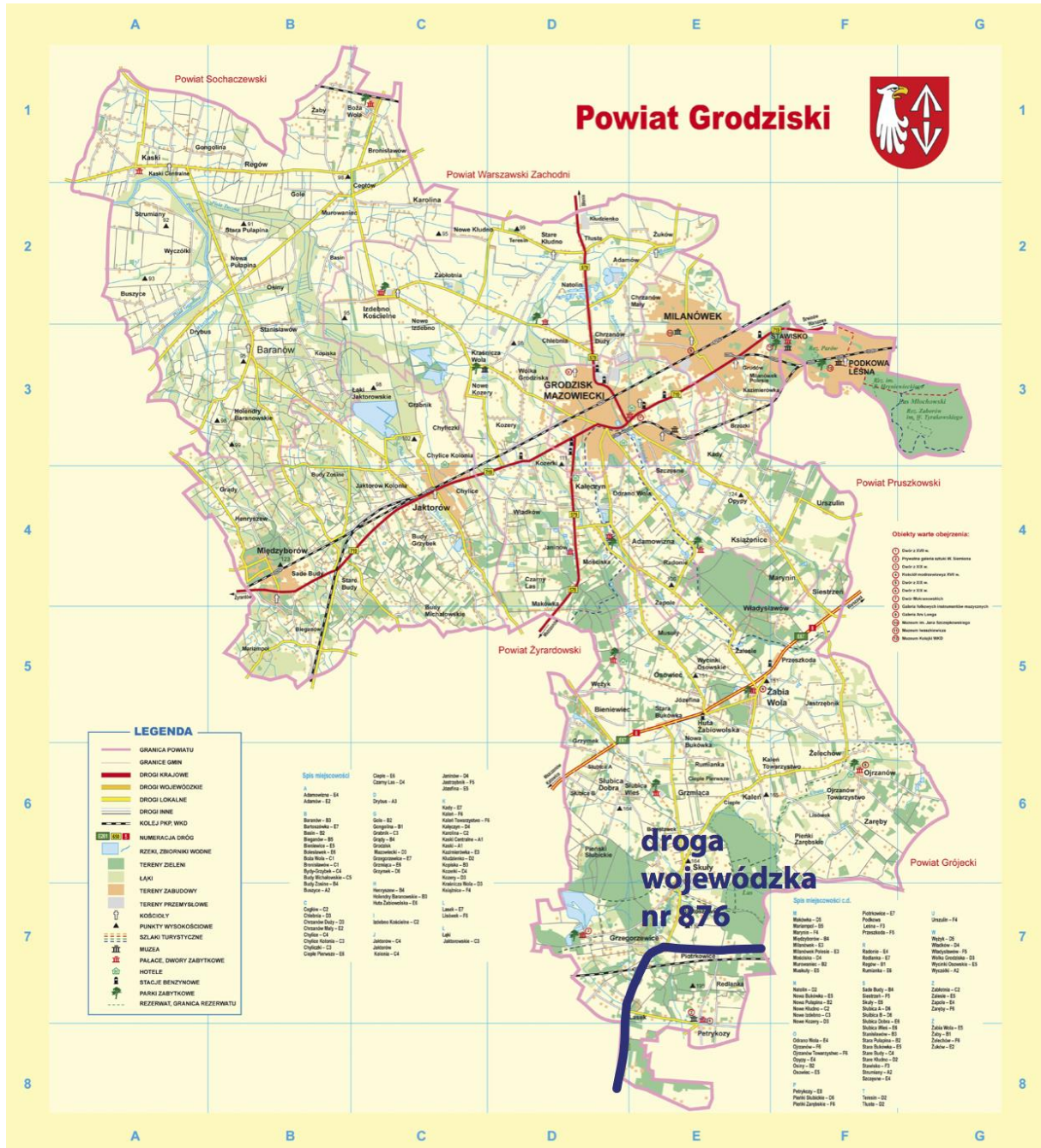
W powiecie grodziskim łączna powierzchnia dróg publicznych we wszystkich kategoriach tj. krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne wynosi 707 km. Wśród dróg znajdujących się na terenie powiatu grodziskiego przeważają drogi gminne, które stanowią 65,21%. W następnej kolejności pod względem długości są drogi powiatowe, które zajmują 25,74%. Drogi krajowe i wojewódzkie stanowią odpowiednio 3,54% i 5,52%. Wśród dróg powiatowych przeważają drogi bitumiczne, stanowiące 91,21% długości. Powiat grodziski w latach 2004-2013 zrealizował szereg inwestycji związanych z modernizacją blisko 30 km

dróg, przeznaczając na te cele łączną kwotę w wysokości 46 mln zł. Część inwestycji zrealizowano przy udziale środków zewnętrznych z programów Unii Europejskiej, Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych, a także ze środków pochodzących od gmin powiatu grodziskiego.

Droga Krajowa nr 50 (długość odcinka przebiegającego przez teren powiatu grodzkiego wynosi około 2,5 km)



Droga Wojewódzka nr 876 (długość odcinka przebiegającego przez teren powiatu grodzkiego wynosi około 7 km)

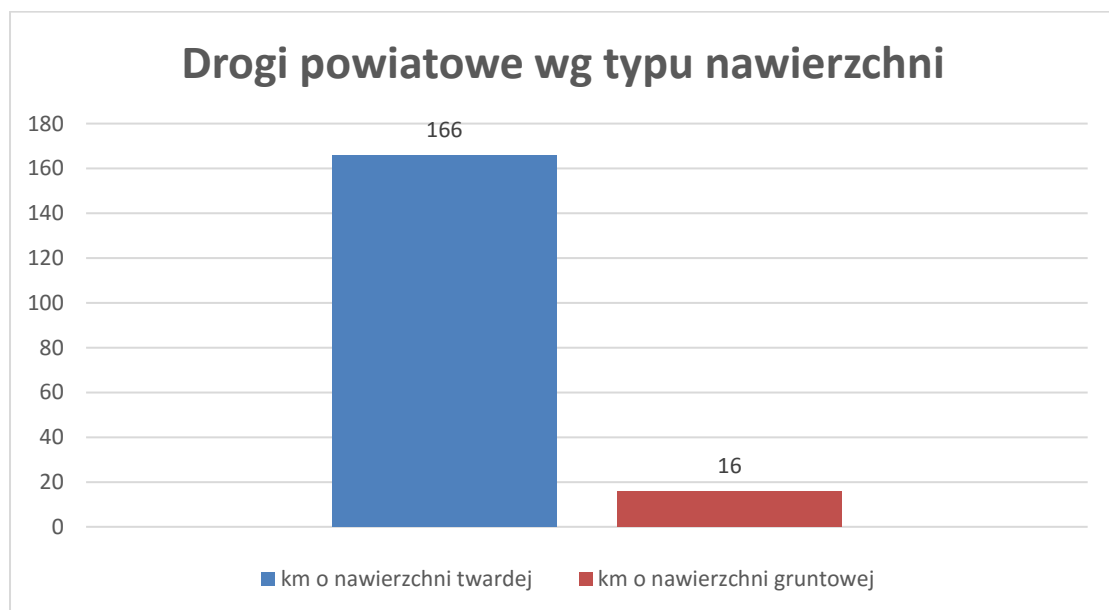


• **Powiatowe:**

- nr 1501 Urszulin – Stara Wieś – Rusiec, długość odcinka: 1,692 km;
- nr 1502 Książenice – Żółwin – Podkowa Leśna, długość odcinka: 4,484 km;
- nr 1503 Grodzisk Maz. - Sierzeń - Ojrzanów, długość odcinka: 16.391 km;
- nr 1504 Adamowizna – Opypy - Milanówek, długość odcinka: 7,769 km;
- nr 1505 Grodzisk Maz. - Józefina, długość odcinka: 9,589 km;
- nr 1506 Kozierki – Czarny Las – Makówka, długość odcinka: 6,036 km;
- nr 1507 Grodzisk Maz. - Izdebno – Cegłów – Boża Wola – Bramki Ludne, długość odcinka: 12,256 km;
- nr 1508 Izdebno Kościelne – Chlebnia – do drogi 579, długość odcinka: 6,536 km;
- nr 1509 Chrzanów – Żuków – Czubin, długość odcinka: 4,239 km;
- nr 1510 Stare Kłudno – Żuków, długość odcinka: 5,547 km;
- nr 1511 Milanówek – Falęcín - Kotowice, długość odcinka: 5,401 km;
- nr 1512 Żuków - Milanówek, długość odcinka: 1,570 km;
- nr 1513 Nowa Pułapina - Kopiska, długość odcinka: 6,081 km;
- nr 1514 Jaktorów – Budy Zosine, długość odcinka: 3,269 km;
- nr 1515 Kopiska – Jaktorów – Maruna - Makówka, długość odcinka: 10,776 km;
- nr 1516 Baranów – Stare Budy, długość odcinka: 7,035 km;
- nr 1517 Baranów – Stare Kozłowice, długość odcinka: 2,870 km;
- nr 1518 Żabia Wola (od drogi nr 8 do drogi nr 8) ul. Warszawska, długość odcinka: 2,053 km;
- nr 1519 Żelechów - Kaleń, długość odcinka: 2,562 km;

- nr 1520 Bukówka - Skuły, długość odcinka: 4,013 km;
- nr 1521 Żabia Wola - Piotrkowice, długość odcinka: 8,571 km;
- nr 1522 Milanówek, ciąg ulic Piłsudskiego, Warszawska, Podwiejska, długość odcinka: 2,111 km;
- nr 1523 Milanówek, ciąg ulicy Brwinowskiej, długość odcinka: 0,381 km;
- nr 1525 Podkowa Leśna, ciąg ulicy Parkowej, długość odcinka: 1,068 km;
- nr 1526 Grodzisk Maz. - Milanówek, długość odcinka: 2,989 km;
- nr 1527 Piotrkowice – Grzegorzewice - Mszczonów, długość odcinka: 3.899 km;
- nr 2855 Tarczyn – Jeziorzany – Suchodół – Zaręby - Ojrzanów, długość odcinka: 3,227 km;
- nr 3832 Seroki – Gągolina – Baranów - Jaktorów, długość odcinka: 14,446 km;
- nr 3833 Szymanów - Bronisławów, długość odcinka: 10,004 km;
- nr 4135 Bieniewice – Bronisławów - Wiskitki, długość odcinka: 9,656 km;
- nr 4701 Orszew – Henryszew – Międzyborów, długość odcinka 4.543 km;

Łączna długość dróg powiatowych wynosi: 181,064 km.



Mapa dróg powiatowych:



2.8. Operatorzy komunikacji publiczna na terenie powiatu grodziskiego.

2.8.1. Koleje Mazowieckie.



Spółka „Koleje Mazowieckie – KM” została powołana 29 lipca 2004 r. przez Samorząd Województwa Mazowieckiego (51% udziałów) i „PKP Przewozy Regionalne” sp. z o.o. (49% udziałów). Był to pierwszy tego typu projekt w kraju. W roku 2008 Samorząd Województwa Mazowieckiego stał się jedynym właścicielem spółki.

Spółka Koleje Mazowieckie świadczy usługi o charakterze użyteczności publicznej w zakresie regionalnych przewozów pasażerskich na obszarze województwa mazowieckiego oraz województw ościennych (przewóz do najbliższej stacji, umożliwiający przesiadkę w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu) łódzkiego, podlaskiego, świętokrzyskiego i warmińsko-mazurskiego. Łącznie obsługuje 15 linii kolejowych, których długość wynosi 1342 km, w tym 1176 km na terenie województwa mazowieckiego. Obecnie uruchamia blisko 800 pociągów dziennie, które tylko w ciągu całego 2014 roku wykonały pracę eksploatacyjną w wysokości 16,17 miliona pociągokilometrów.

W roku 2014 z usług Spółki skorzystało ponad 62 miliony pasażerów. Od początku działalności Koleje Mazowieckie charakteryzują się corocznym wzrostem liczby obsługiwanych pasażerów. W porównaniu do roku 2006 ogólna liczba pasażerów wzrosła o ponad 50%.



Niżej przedstawiona tabela obrazuje liczbę przewiezionych pasażerów w poszczególnych latach 2006 – 2013 roku.

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
42411762	45180245	49917673	51603860	53278822	54420839	59106665	62448298	62574784

Koleje Mazowieckie tworzą istotny element Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Dla mieszkańców powiatu grodziskiego przewoźnik oferuje połączenia na kierunku wschodnim z Warszawą oraz na kierunku zachodnim ze Skierniewicami i Łowiczem. Mając na uwadze ofertę Kolei Mazowieckich w planowanej sieci powiatowych przewozów użyteczności publicznej uwzględniono przystanki autobusowe zlokalizowane blisko stacji kolejowych obsługiwanych przez Koleje Mazowieckie. Umożliwi to pasażerom dogodne podróżowanie na dalekich trasach, w głównej mierze dotyczy to mieszkańców dojeżdżających do pracy lub szkół oraz uczelni zlokalizowanych w Warszawie lub innych miastach na trasie przejazdu Kolei Mazowieckich. W związku z powyższym kluczowym elementem, będzie dostosowanie rozkładu jazdy komunikacji autobusowej do godzin odjazdów lub przyjazdów pociągów. Stworzenie kompatybilnego, odzwierciedlającego potrzeby mieszkańców połączenia autobus-kolej spowoduje w dalszej perspektywie przekonanie mieszkańców powiatu o wyższości transportu publicznego nad transportem indywidualnym.

2.8.2. Warszawska Kolej Dojazdowa.



Warszawska Kolej Dojazdowa jest przedsiębiorstwem mającym historię sięgającą początków XX w. Linia została uruchomiona 11 grudnia 1927 r. jako pierwsza normalnotorowa elektryczna kolej w Polsce pod nazwą Elektryczne Koleje Dojazdowe. W połowie lat 90-tych XX w. Polskie Koleje Państwowe postanowiły wyodrębnić WKD ze swoich struktur. 1 lutego 1994 r. utworzono Zakład Eksploatacji Linii WKD w Grodzisku Mazowieckim. Przełomem była jednak decyzja Rządu RP o komercjalizacji Polskich Kolei Państwowych, na podstawie której majątek WKD wydzielono z majątku PKP. W 2000 r. została utworzona spółka PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o., z własnym zarządem i budżetem, która działalność gospodarczą rozpoczęła w dniu 1 lipca 2001 r. Zgodnie z określonym niegdyś harmonogramem przekształceń WKD, kolejnym etapem po utworzeniu samodzielnej spółki miała być jej sprzedaż. Przetarg ogłoszony przez PKP S.A. na sprzedaż udziałów Spółki PKP WKD Sp. z o.o. wygrało Konsorcjum Samorządowe. W skład konsorcjum wchodzi: Samorząd Województwa Mazowieckiego oraz sześć gmin leżących na trasie Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Od 27 września 2007 r. liczba właścicieli spółki pozostaje bez zmian, natomiast w związku z sukcesywnym podnoszeniem kapitału zakładowego przedsiębiorstwa i obejmowanymi tą drogą nowymi udziałami Samorząd Województwa Mazowieckiego dysponuje już ich łączną liczbą przekraczającą 95% całkowitego stanu. Warszawska Kolej Dojazdowa od momentu rozpoczęcia działalności jako samodzielny podmiot w 2001 r. wzmocniony istotnie w 2007 r. dzięki przejęciu przez nowego właściciela, stara się aktywnie działać na rzecz społeczności zamieszkujących rejon, który obsługuje. Spółka jest również otwarta na nowe rozwiązania w zakresie współpracy z innymi operatorami bądź organizatorami przewozów – od dnia 15 stycznia 2007 r. obowiązuje porozumienie o wspólnym bilecie ZTM-KM-WKD umożliwiające podróżowanie na określonym odcinku z ważnymi biletami krótko- i długookresowymi emitowanymi przez Zarząd Transportu

Miejskiego w Warszawie. Wzrastająca systematycznie liczba przewożonych pasażerów i uzyskiwane z tego tytułu wyższe przychody, a także ścisła współpraca z lokalnymi samorządami pozwala w sposób stabilny planować dalszy rozwój. Dzięki podpisanej w dniu 19 maja 2009 r. wieloletniej umowie ramowej na finansowanie kolejowych przewozów pasażerskich podjęto liczne przedsięwzięcia modernizacyjne w dziedzinie taboru oraz infrastruktury kolejowej. Ilość pasażerów przewiezionych w ciągu dziesięciu lat wzrosła od 6,1 mln w 2004 r. do niemal 8 mln w 2014 r. Struktura przewozów według badań z 2006 r. prezentuje się następująco: dojazdy do pracy stanowią 39% wszystkich podróży, dojazdy do szkół – 14%, rekreacyjne – 19%, zaś pozostałe – 28%.



Niżej przedstawiona tabela obrazuje liczbę przewiezionych pasażerów w poszczególnych latach 2004 – 2013 roku.

2004 r.	2005 r.	2006 r.	2007 r.	2008 r.	2009 r.	2010 r.	2011 r.	2012 r.	2013 r.	2014 r.
6191049	6409909	6662557	6665343	7076379	6631215	6902956	7328792	7099197	7399021	7942015

Warszawska Kolej Dojazdowa, zaraz po Kolejach Mazowieckich jest największym przewoźnikiem kolejowym oferującym połączenie Grodziska Mazowieckiego z Warszawą. Obaj przewoźnicy korzystając z różnych szlaków kolejowych, zlokalizowanych w różnych rejonach powiatu grodzkiego, oferują szerokie spektrum możliwości podróży do Warszawy. Warszawska Kolej Dojazdowa zapewnia połączenie z Warszawą mieszkańcom trzech gmin przez które przebiega szlak kolejowy (Grodzisk Mazowiecki, Milanówek, Podkowa Leśna).

Dla rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu grodziskiego, w przyszłości istotne jest aby zintegrować przystanki WKD z przystankami linii autobusowych obsługiwanych przez operatora publicznego transportu zbiorowego. Takie rozwiązanie zapewni możliwość podróży w kierunku Warszawy, mieszkańcom gmin przez które nie przebiega linia kolejowa. Rozkład jazdy WKD jest jednym z najstabilniejszych w regionie, więc możliwe jest takie dopasowanie rozkładu jazdy linii w przewozach powiatowych aby maksymalnie odzwierciedlały potrzeby mieszkańców.

2.8.3. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Grodzisku Mazowieckim.



Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Grodzisku Mazowieckim sp. z o.o. jest największym przewoźnikiem komunikacji autobusowej operującym na terenie powiatu grodziskiego. Spółka jest następcą prawną Państwowego Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Grodzisku Mazowieckim, które jako firma przewozowa powstało w 1950 roku. W dniu 15 października 2001 roku firma PKS w Grodzisku Maz. Sp z o.o. przejęła majątek przedsiębiorstwa państwowego w odpłatne używanie. Od tego momentu przedsiębiorstwo funkcjonuje na rynku jako spółka prawa handlowego rozwijając nieustannie zasięg jak i zakres swojej działalności. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Grodzisku Mazowieckim obsługuje:

- Komunikację Miejską w Warszawie (100 nowoczesnych, niskopodłogowych, klimatyzowanych i monitorowanych autobusów);
- Komunikacja Miejska w Grodzisku Mazowieckim;
- Komunikacja Miejska w Żyrardowie;
- Komunikacja Miejska w Pruszkowie.

Ponadto spółka realizuje komunikację międzygminną na obszarze powiatów:

- Warszawskiego Zachodniego;
- Grodziskiego;
- Pruszkowskiego;
- Sochaczewskiego;
- Żyrardowskiego.

Ciągły rozwój przedsiębiorstwa stwarza realne możliwości dla zaspokajania potrzeb przewozowych na wielu obszarach województwa mazowieckiego.



2.8.4. MIM Trans.



MIM Trans jest firmą transportową z wieloletnim doświadczeniem. Firma została założona w 1992 r., i od tego czasu nieprzerwanie się rozwija. Przedsiębiorstwo specjalizuje się w przewozach pasażerskich i transporcie drogowym. MIM Trans obsługuje regularne linie autobusowe relacji Mszczonów – Warszawa przez Nadarzyn, Żabią Wolę i Radziejowice. Zapewnia szybkie i tanie połączenia z Warszawy (przystanek P+R Al. Krakowska) do Centrum Handlowego Janki, Centrum Handlowego Maximus w Nadarzynie, do Centrum Mody w Nadarzynie oraz do Term w Mszczonowie. Firma posiada nowoczesną flotę autobusów wyposażoną w klimatyzację, wygodne fotele, Wi-Fi. Większość pojazdów wyposażona jest w najnowocześniejsze silniki spełniające rygorystyczne normy emisji spalin EURO6.



2.9. Podstawowe obiekty generujące duże skupiska podróżnych.

Największym generatorem ruchu podróżnych są niewątpliwie obiekty użyteczności publicznej (administracja publiczna, placówki oświaty, kultury i opieki zdrowotnej) oraz zakłady pracy. Organizując publiczny transport zbiorowy na obszarze powiatu grodziskiego, skupiono się na zapewnieniu komunikacji publicznej w miejscach, w pobliżu których znajdują się przedmiotowe obiekty. Jest to istotne ponieważ dla zapewnienia pełnej funkcjonalności komunikacji publicznej niezbędne jest, aby łączyła miejsca istotne z punktu widzenia podróżnego. Dla mieszkańców powiatu oferowana sieć komunikacyjna musi odzwierciedlać ich potrzeby tzn. prowadzić tam, gdzie faktycznie mają potrzebę się dostać. Dla ustalenia pożądanych kierunków podróży wyodrębniono podstawowe obiekty, które w największym stopniu generują zapotrzebowania transportowe.

2.9.1. Administracja.

Oceniając ogólne zapotrzebowanie transportowe mieszkańców powiatu grodziskiego, można stwierdzić, że obiekty administracyjne za sprawą funkcji które pełnią, stanowią istotną grupę punktów docelowych. Obowiązki prawne każdego obywatela niejednokrotnie zobowiązują do załatwienia różnych spraw w urzędach. W celu zapewnienia jak najlepszej obsługi mieszkańca, obiekty te powinny być szeroko dostępne dla każdego kto chce dokonać czynności urzędowych. Jednym z istotnych instrumentów wpływających na dostępność placówek administracyjnych dla mieszkańców jest ich rozmieszczenie lub zapewnienie dobrej komunikacji. Najwięcej obiektów administracyjnych znajduje się w stolicy powiatu grodziskiego czyli Grodzisku Mazowieckim. Rozmieszczenie tych obiektów nie stanowi dużej uciążliwości komunikacyjnych dla mieszkańców powiatu, ponieważ większość z urzędów zlokalizowanych jest w dwóch punktach miasta, i tak: Starostwo Powiatu Grodziskiego oraz Urząd Miasta i Gminy Grodzisk Mazowiecki znajdują się przy ulicy Kościuszki w bliskiej odległości od stacji kolejowej i przystanków komunikacji autobusowej. Drugi punkt skupiający kilka instytucji użyteczności publicznej zlokalizowany jest przy ulicy Dalekiej, gdzie znajdują się:

- Urząd Skarbowy w Grodzisku Mazowieckim;

- Wydział Komunikacji Starostwa Powiatu Grodziskiego;
- Powiatowy Urząd Pracy w Grodzisku Mazowieckim;
- Powiatowy Nadzór Budowlany,
- Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie.

Obsługę komunikacyjną zapewnia przystanek komunikacji autobusowej, zlokalizowany na terenie Szpitala Zachodniego w odległości 100 m od wyżej wymienionych instytucji.

Administracja związana z ochroną prawną, także znajduje się w jednym punkcie Grodziska Mazowieckiego zlokalizowanym przy ulicy Bartnika, w skład kompleksu instytucji znajdujących się pod tym adresem wchodzi:

- Sąd Rejonowy;
- Prokuratura Rejonowa;
- Policja.

W bliskiej odległości od wyżej wymienionych instytucji znajduje się przystanek komunikacji autobusowej oraz stacja kolejowa w Grodzisku Mazowieckim.

2.9.2. Ochrona zdrowia.

Głównym generatorem ruchu pasażerskiego związanego z ochroną zdrowia jest niewątpliwie działający na terenie powiatu grodziskiego Samodzielny Publiczny Specjalistyczny Szpital Zachodni im. Jana Pawła II. Szpital jest zlokalizowany w bliskim centrum Grodziska Mazowieckiego przy ul. Dalekiej 11. Szpital Zachodni należy do jednej z najnowocześniejszych placówek medycznych znajdujących się na terenie województwa mazowieckiego, udziela stacjonarne całodobowe i ambulatoryjne świadczenia zdrowotne oraz prowadzi działania z zakresu ratownictwa medycznego. Grodziski Szpital corocznie przyjmuje około 100 tysięcy pacjentów w Poradniach Specjalistycznych, Ośrodku Rehabilitacji Diennej oraz Podstawowej Opiece Zdrowotnej. W samym Szpitalnym Oddziale Ratunkowym w 2015 r, udzielono pomocy ponad 36 tys. pacjentów. Należy, także zauważyć, że Szpital Zachodni jest jednym z większych pracodawców na terenie powiatu grodziskiego,

gdzie w 2015 r. zatrudnionych było ponad 700 osób. Nie bez znaczenia jest fakt, że oprócz osób hospitalizowany, korzystających z poradni specjalistycznych lub zatrudnionych, znaczącą grupę stanowią osoby odwiedzające chorych.

W zakresie transportu publicznego Szpital Zachodni im. Jana Pawła II jest punktem strategicznym dla sieci komunikacyjnej w mieście jak również całego powiatu. W związku z faktem że w bliskiej odległości od szpitala znajduje się również pięć placówek użyteczności publicznej tylko potęguje znaczenie tego miejsca jako punktu docelowego dla wielu podróżnych.

W związku z tym faktem na terenie szpitala zlokalizowano przystanek autobusowy obsługiwany przez komunikację miejską oraz duży parking dla pojazdów osobowych.

Ponadto na terenie powiatu grodziskiego funkcjonuje około 40 Zakładów Opieki Zdrowotnej.



2.9.3. Edukacja.

Obiekty związane ze szkolnictwem w największym stopniu generują zapotrzebowanie transportowe. Transport publiczny ma bardzo duże znaczenie zwłaszcza na szczeblu szkół ponadgimnazjalny gdzie występuje największy stopień potrzeb przewozowych. Ma to związek z faktem, że w przypadku szkół podstawowych i gimnazjalnych zgodnie z art. 17 ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty, gmina jest zobligowana do ustalenia sieci publicznych szkół w taki sposób, aby umożliwić wszystkim dzieciom spełnianie

obowiązku szkolnego, z uwzględnieniem, że droga dziecka z domu do szkoły nie może przekraczać:

- 1) 3 km – w przypadku uczniów klas I-IV szkół podstawowych,
- 2) 4 km – w przypadku uczniów klas V i VI szkół podstawowych oraz uczniów gimnazjów.

W przypadku braku możliwości ustalenia sieci szkół zgodnie z powyższymi zasadami, gmina jest zobowiązana do zapewnienia bezpłatnego transportu i opieki w czasie przewozu lub zwrotu kosztów przejazdu środkami komunikacji publicznej.

W zakresie szkół ponadgimnazjalnych uczniowie zamieszkujący poszczególne gminy sami muszą sobie zapewnić transport do szkoły. W związku z powyższym uczniowie często przy wyborze szkoły kierują się łatwością dojazdu. Często dochodzi do sytuacji, gdzie uczniowie powiatu grodziskiego ze względu na łatwość dojazdu wybierają szkoły w Warszawie lub innych lepiej skomunikowanych miejscowościach. W związku z powyższym przy tworzeniu sieci publicznego transportu zbiorowego, należy przede wszystkim uwzględnić potrzeby młodych mieszkańców powiatu grodziskiego, którzy oprócz komunikacji autobusowej nie mają innej możliwości dojazdu do szkoły. Optymalnie zaprojektowana sieć komunikacji zbiorowej po części umożliwi także rozwój szkolnictwa ponadgimnazjalnego na terenie powiatu grodziskiego, zwłaszcza, że tylko w 2014 r. trzecie klasy szkół gimnazjalnych z powiatu grodziskiego ukończyło 901 uczniów. Zgodnie z ankietą dotyczącą potrzeb edukacyjnych gimnazjalistów powiatu grodziskiego, aż 388 uczniów kieruje się odległością szkoły od miejsca zamieszkania przy wyborze szkoły ponadgimnazjalnej.

Na terenie powiatu grodziskiego rozmieszczenie sieci szkół na wszystkich szczeblach nauczania przedstawia się następująco:

SZKOŁY PODSTAWOWE I GIMNAZJA		
GMINA GRODZISK MAZOWIECKI		
1.	Szkoła Podstawowa nr 1 im. H. Sienkiewicza	ul. Bartniaka 13a, 05-825 Grodzisk Mazowiecki
2.	Szkoła Podstawowa nr 2 im. M. Konopnickiej	ul. Westfala 3, 05-825 Grodzisk Mazowiecki
3.	Szkoła Podstawowa nr 4 im. J. Joteyko	ul. Zielony Rynek 2, 05-825 Grodzisk Mazowiecki

4.	Szkoła Podstawowa Nr 6 im. Szarych Szeregów	ul. Sportowa 31, 05-825 Grodzisk Mazowiecki
5.	Szkoła Podstawowa w Książenicach	al. E. Marylskiego 3, 05-825 Książenice
6.	Szkoła Podstawowa im. dr Mateusza Chełmońskiego w Adamowiźnie	ul. Sowiecka 33, 05-825 Grodzisk Mazowiecki
7.	Szkoła Podstawowa im. Klementyny z Tańskich Hoffmanowej w Izdebnie Kościelnym	ul. ks. M. Oziębłowskiego 9, 05-825 Grodzisk Mazowiecki
8.	Spółeczna Szkoła Podstawowa nr 23 im. Gen. Leopolda Okulickiego	ul. 3 maja 33 05-825 Grodzisk Mazowiecki
9.	Gimnazjum nr 1 im. Noblistów Polskich	ul. Zielony Rynek 2 05-825 Grodzisk Mazowiecki
10.	Gimnazjum nr 2 im K.K. Baczyńskiego	ul. Westfala 3 05-825 Grodzisk Mazowiecki
11.	Gimnazjum Nr 3 im. L. Teligi	ul. Lecha Zondka 6 05-825 Grodzisk Mazowiecki
GMINA ŻABIA WOLA		
1.	Szkoła Podstawowa im. Marii Kownackiej w Skułach	ulica Mszczonowska 3 96-321 Żabia Wola
2.	Szkoła Podstawowa im. S. Dziewulskiej w Ojrzanowie	ulica Szkolna 1 96-321 Żabia Wola
3.	Szkoła Podstawowa im. Kawalerów Orderu Uśmiechu w Józefinie	ulica Mazowiecka 1 96-321 Żabia Wola
4.	Gimnazjum w Józefinie im. J. Chełmońskiego	ulica Mazowiecka 1 96-321 Żabia Wola
GMINA JAKTORÓW		
1.	Szkoła Podstawowa im. Stefanii Cygańskiej	ulica Warszawska 88 96-313 Jaktorów
2.	Zespół Szkół Publicznych w Międzyborowie (Szkoła Podstawowa i Gimnazjum)	ulica Staszica 5 96-316 Międzyborów
3.	Publiczne Gimnazjum im. K.I. Gałczyńskiego	ul. Chełmońskiego 4 96-313 Jaktorów
GMINA BARANÓW		
1.	Zespół Szkół im. Ks. J. Twardowskiego w Bożej Woli (Szkoła Podstawowa i Gimnazjum)	ul. 1 maja 13 96-314 Baranów
2.	Szkoła Podstawowa w Golach	Gole 51 96-314 Baranów
3.	Zespół Szkół im. Orła Białego w Kaskach	ul. Królewska 23 96-314 Baranów
4.	Zespół Szkół im. Jana Pawła II w Baranowie	ul. Armii Krajowej 49 96-314 Baranów
MIASTO MILANÓWEK		
1.	Zespół Szkół Gminnych Nr 1 im. Ks. Piotra Skargi (Szkoła Podstawowa i Gimnazjum)	ul. Królewska 69 05-822 Milanówek

2.	Szkoła Podstawowa Nr 2 im. Armii Krajowej	ul. Literacka 20 05-822 Milanówek
3.	Zespół Szkół Gminnych Nr 3 im. F. Chopina (Szkoła Podstawowa i Gimnazjum)	ul. Żabie Oczko 1 05-822 Milanówek
4.	Integracyjna Społeczna Szkoła Podstawowa Nr 18 im. Gen. A.E. Fieldorfa	ul. Spacerowa 3 05-822 Milanówek
5.	Nowa Prywatna Szkoła Podstawowa	ul. Brzozowa 1 05-822 Milanówek
6.	Gimnazjum Społeczna Milanowskiego Towarzystwa Edukacyjnego	ul. Brzozowa 1 05-822 Milanówek
MIASTO OGRÓD PODKOWA LEŚNA		
1.	Zespół Szkół w Podkowie Leśnej	ul. Jana Pawła II 20 05-807 Podkowa Leśna
2.	Szkoła Podstawowa Nr 2 im. Św. Teresy od Dzieciątka Jezus; Klubu Inteligencji Katolickiej; Gimnazjum Nr 2. Św. Hieronima Klubu Integracji Katolickiej	ul. Modrzewiowa 41 05-807 Podkowa Leśna
3.	Podkowieńskie Gimnazjum nr 3	ul. Wiewiórek 2/4 05-807 Podkowa Leśna

SZKOŁY PONADGIMNAZJALNE		
MIASTO GRODZISK MAZOWIECKI		
1.	Zespół Szkół nr 1	ul. Żwirki i Wigury 4; 05-825 Grodzisk Mazowiecki
2.	Zespół Szkół Technicznych i Licealnych nr 2	ul. Kilińskiego 8c 05-825 Grodzisk Mazowiecki
3.	Zespół Szkół im. H. Szczerkowskiego	ul. Kilińskiego 8c 05-825 Grodzisk Mazowiecki
4.	Centrum Kształcenia Praktycznego	ul. Żyrardowska 48 05-825 Grodzisk Mazowiecki
5.	Prywatna Policealna Szkoła Zawodowa	ul. 11 listopada lok. 3 05-825 Grodzisk Mazowiecki
6.	Liceum Ogólnokształcące Niepubliczne dla Dorosłych Nr 1	ul. Żwirki i Wigury 4; 05-825 Grodzisk Mazowiecki
7.	Uzupełniające Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych	ul. Sportowa 31 05-825 Grodzisk Mazowiecki
MIASTO MILANÓWEK		

1.	Zespół Szkół nr 1	ul. Piasta 14 05-822 Milanówek
2.	Zespół Szkół nr 2 im. Gen. J. Bema	ul. Wójtowska 3 05-825 Milanówek
3.	Spółeczne Liceum Ogólnokształcące Nr 5	ul. Fiderkiewicza 41 05-822 Milanówek
PODKOWA LEŚNA		
1.	Podkowińskie Liceum Ogólnokształcące Nr 60	ul. Wiewiórek 2/4 05-807 Podkowa Leśna
2.	Medyczna Szkoła Policealna	ul. Modrzewiowa 45 05-807 Podkowa Leśna

2.9.4. Zakłady pracy.

Bezsprzecznie, zaraz po dojazdach do szkół, zdecydowana większość podróżnych, korzysta z komunikacji publicznej celem dojazdu do zakładów pracy. Na terenie powiatu grodziskiego znajduje się wiele dużych przedsiębiorstw, które zatrudniają znaczną ilość pracowników. Pod względem liczby dużych zakładów pracy wyróżniają się gminy Grodzisk Mazowiecki i Żabia Wola. Na obszarze gminy Grodzisk Mazowiecki znajdują się trzy firmy zatrudniające powyżej 400 osób (Pepsico/Frito Lay, Danfoss, Gedeon Richter), trzy firmy zatrudniające powyżej 200 osób (Aryzta, Suominen Polska, Dartom) oraz siedem firm zatrudniających powyżej 100 osób (Raben, Fresh Logistics, Trouw Nutrition Polska, Gefco Polska, Rabugino, Budokrusz, Carpol) Główną lokalizacją większości dużych zakładów pracy są tereny północnej części miasta Grodzisk Mazowiecki, obsługiwane przez komunikację miejską oraz linię powiatową relacji Grodzisk Mazowiecki – Boża Wola. Na terenie gminy Żabia Wola swój zakład pracy ma firma Univeg Logistics Poland zatrudniająca ponad 400 osób oraz przedsiębiorstwo Canpol z zatrudnieniem sięgającym 300 osób. Obie firmy zlokalizowane są przy drodze krajowej nr 8.

2.9.5. Główny węzeł przesiadkowy.

Niewątpliwie głównym węzłem przesiadkowym generującym największe potoki podróżnych jest dworzec kolejowy w Grodzisku Mazowieckim wraz z przystankami komunikacji autobusowej. Przystanki autobusowe zlokalizowane przy dworcu kolejowym obsługują

wszystkie linie autobusowe komunikacji miejskiej oraz prawie wszystkie linie komunikacji międzygminnej na terenie powiatu grodziskiego. Dworzec kolejowy wraz z przystankami autobusowymi niewątpliwie stanowi miejsce największej ilości przesiadek w całym powiecie. Dworzec znajduje się w centrum Grodziska Mazowieckiego, co powoduje, że oprócz funkcji zintegrowanego węzła przesiadkowego, stanowi również miejsce docelowe dla osób przyjeżdżających do miasta z pozostałych gmin powiatu grodziskiego. Jest ważny dla podróżnych, również ze względu na fakt, że w jego obrębie znajdują się szkoły, zakłady pracy i miejsca użyteczności publicznej, z których korzystają mieszkańcy powiatu.



3. Stan zagospodarowania przestrzennego.

3.1. Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju.

Polityka przestrzennego zagospodarowania kraju realizuje cele rozwoju w odniesieniu do całości przestrzeni. Celem strategicznym polityki przestrzennego zagospodarowania kraju jest efektywne wykorzystanie terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym w długim okresie. Zgodnie z „Koncepcją

Przestrzennego Zagospodarowania Kraju – 2030” jedną z metod poprawy dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych będzie rozwijanie infrastruktury transportowej. Za sprawą regionalnej integracji funkcjonalności, wspomagane będzie rozprzestrzenianie się procesów rozwojowych obszarów poza głównymi miastami. Podstawową rolę w procesach integracji regionalnej odgrywają miasta wojewódzkie. To one koncentrując funkcje administracyjne oraz najwięcej funkcji gospodarczych, także w zakresie dostarczania usług publicznych decydując najczęściej o możliwościach rozwojowych całych regionów. Wzrost generowany przez ośrodki wojewódzkie będzie przenoszony na pozostałe ośrodki miejskie oraz obszary wiejskie dzięki zmodernizowanej infrastrukturze transportowej, a także dzięki wprowadzeniu zintegrowanych planów zrównoważonego rozwoju transportu publicznego. Poprawi to znacząco dostępność do głównych miast z obszarów je otaczających, intensyfikując integrację funkcjonalną ośrodków miejskich z mniejszymi miastami i obszarami wiejskimi. Procesy te będą dodatkowo wzmocnione przez rozbudowę systemów transportu publicznego w obrębie obszarów funkcjonalnych miast wojewódzkich. W odniesieniu do systemu transportowego polityka przestrzennego zagospodarowania kraju przede wszystkim będzie zmierzać do poprawy dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych. Jako najważniejsze traktowane będą inwestycje transportowe służące poprawie dostępności wewnętrznej i zewnętrznej kraju przynoszące wartość dodaną w postaci zapewnienia spójności systemu transportowego, realizowanego w warunkach zrównoważonego rozwoju.

Ośrodki położone w większej odległości w stosunku do głównych ośrodków życia społeczno-gospodarczego oraz ich połączenia z siecią największych ośrodków krajowych uzyskają wyższą rangę niż trasy łączące je między sobą.

Dla wspomagania procesów rozprzestrzeniania się rozwoju na poziomie krajowym wspierane będą (w uzupełnieniu do działań prowadzonych na poziomie regionalnym) niektóre działania inwestycyjne oraz organizacyjne służące poprawie dostępności (w tym także w zakresie transportu publicznego) do głównych miast stanowiących węzły kształtującej się sieci metropolii z obszarami je otaczającymi – z ośrodków subregionalnych skupiających usługi publiczne oraz obszarów wiejskich, na których dzięki temu pojawią się nowe możliwości inwestycyjne i zarobkowe dla mieszkańców. Działania krajowe będą obejmowały także rozbudowę oraz modernizację dostępu do obszarów geograficznie oddalonych od ośrodków rozwoju społeczno-gospodarczego.

Kluczowym kierunkiem polityki stanie się dążenie do minimalizacji kosztów zewnętrznych transportu. Będzie to realizowane poprzez zmiany technologiczne i instytucjonalne (w tym

organizacyjne i fiskalne) oraz inwestycje, w szczególności w alternatywne źródła transportu. Zdefiniowane zostaną segmenty rynku przewozów predestynowane do zwiększenia udziału transportu szynowego i żeglugi. Zwiększenie udziału i roli transportu szynowego w transporcie powinno następować sukcesywnie, po znacznym zaawansowaniu programów rozwoju sieci autostrad i dróg ekspresowych.

W ruchu pasażerskim będą to:

- a. połączenia między największymi ośrodkami miejskimi (w tym międzynarodowe), realizowane z równoległym wykorzystaniem sieci kolei o wysokim standardzie,
- b. linie dojazdowe do obszarów metropolitalnych i niektórych ośrodków średniej wielkości zintegrowane z systemami transportu publicznego.

Rozbudowa infrastruktury transportowej umożliwi oddziaływanie najsilniejszych obszarów wzrostu na inne ośrodki, co ma duże znaczenie dla zwiększania konkurencyjności polskich regionów jako spójnych jednostek terytorialnych. Dla wykorzystania różnych potencjałów rozwojowych polskiej przestrzeni niezbędne jest kształtowanie sieci transportowych i koordynowanie realizacji polityk sektorowych. Zostanie zrealizowany kompleksowy program działań na rzecz poprawy dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich, wzmocnienia ośrodków regionalnych, rozwijania naturalnego potencjału obszarów wiejskich. Dzięki przenikaniu zasobów z najważniejszych ośrodków wzrostu (miast wojewódzkich) do pozostałych terytoriów, w tym ośrodków o znaczeniu lokalnym, nastąpi ożywienie procesów rozprzestrzeniania impulsów rozwojowych z największych polskich miast na ich bliższe i dalsze otoczenie. W procesie tym znacząca rola przypada organizacji transportu zbiorowego, zapewniającego dobre połączenia z miastami powiatowymi.

Zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu może się odbywać za pomocą działań organizacyjnych i inwestycyjnych. Celowi temu służy uwzględnianie w średniookresowych strategiach i planach inwestycyjnych wzmocnienie roli transportu szynowego jako alternatywnego w stosunku do transportu drogowego i związanej z nim infrastruktury. Istnienie kolei jest postrzegane jako jeden z warunków rzeczywistej konkurencyjności transportu szynowego dla motoryzacji indywidualnej.

Najważniejszym działaniem służącym realizacji tego celu będzie integracja systemów transportu publicznego w skali miasta, jego obszaru funkcjonalnego (priorytet uzyskują działania w obszarach metropolitalnych) i regionu, w tym doskonalenie i rozwój systemów transportu szynowego (kolej aglomeracyjna, tramwaj) i szybkiego autobusu. Realizacji celu służyć też będzie doprowadzenie do obligatoryjnej współpracy gmin w obszarach funkcjonalnych w zakresie transportu miejskiego i podmiejskiego oraz rozwój systemów

„parkuj i jedź”. W lokalnych dokumentach planistycznych sporządzanych dla obszarów metropolitalnych zostaną określone wskaźniki wdrażania tych planów w postaci określonego udziału osób dojeżdżających do dużych ośrodków (do pracy, szkół i w innych celach) transportem publicznym, w tym w systemie „parkuj i jedź”.

Zintegrowanie transportu drogowego, kolejowego, powietrznego i żeglugi nastąpi poprzez uwzględnienie w strategiach średniookresowych wzajemnej komplementarności tych środków transportu, a co się z tym wiąże, poprzez uwzględnienie kosztów i korzyści funkcjonowania różnych typów transportu w kontekście ogólnorozwojowym oraz rozbudowę inteligentnych systemów transportowych. W zakresie inwestycji pierwszoplanowe znaczenie będzie miało stworzenie operatorom dogodnych warunków do budowy i rozbudowy terminali przeładunkowych i przesiadkowych dla różnych form transportu (wykorzystujących nowoczesne rozwiązania technologiczne), dokończenie inwestycji zapewniających lepszą dostępność terminali portów morskich i rzecznych w transporcie lądowym oraz integracja sieci lotnisk z istniejącą i zaplanowaną siecią dróg oraz połączeń kolejowych w relacjach wewnętrznych, zgodnie z celem wspólnej polityki transportowej UE, jakim jest utworzenie europejskiego jednolitego obszaru transportowego.

3.2. Plan przestrzennego zagospodarowania województwa mazowieckiego.

Celem polityki w zakresie transportu zbiorowego w województwie mazowieckim jest zapewnienie zintegrowanego i zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego, ze szczególnym uwzględnieniem wykorzystania infrastruktury transportu szynowego. Odpowiada temu koncepcja rozwoju infrastruktury transportowej oraz powiązanych za pośrednictwem węzłów multimodalnych (przesiadkowych) podsystemów transportowych, w której główne miejsca zajmują: Warszawa wraz z obszarem metropolitalnym, ośrodki regionalne i subregionalne. Oprócz wymiaru przestrzennego integracja będzie realizowana na płaszczyźnie organizacyjnej obejmującej wdrażanie nowoczesnych rozwiązań taryfowych, skoordynowanych i przystosowanych do potrzeb pasażerów rozkładów jazdy oraz skutecznych i efektywnych systemów informacji. Kluczem do utworzenia zrównoważonego systemu transportu zbiorowego jest również modernizacja istniejącej infrastruktury transportowej oraz wymiana starego taboru. Oprócz Warszawy, transport zbiorowy będzie odgrywał coraz większą rolę w miastach regionalnych i subregionalnych, a na terenach podmiejskich będzie rozwijał się w kierunku zapewnienia możliwie najlepszej komunikacji dowozowo-odwozowej do stacji i przystanków kolejowych. Plan zagospodarowania

przestrzennego województwa mazowieckiego przyjmuje zasadę integracji transportu publicznego w wymiarze przestrzennym, rozkładowym i taryfowym. Sieć połączeń powinna być kształtowana w sposób zintegrowany na poszczególnych poziomach zasięgu (dalekobieżny, podmiejski/aglomeracyjny, lokalny), a także w skali przestrzennej poprzez kontynuację połączeń w otoczeniu. Integracja rozkładowa powinna przyjąć postać zintegrowanego rozkładu jazdy, tworzonego w oparciu o założoną częstotliwość obsługi poszczególnych relacji w sieci komunikacyjnej.

Jako niezbędne działania integrujące układ transportowy plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego ustala:

- budowę węzłów przesiadkowych;
- budowę parkingów dla samochodów i rowerów przy przystankach autobusowych i kolejowych;
- budowę zintegrowanej sieci połączeń i ułatwień dowozowych w układach autobus-kolej-port lotniczy, autobus-kolej, samochód-kolej/autobus;
- wprowadzenie ułatwień dla transportu publicznego w formie zintegrowanych rozkładów jazdy i rozwiązań taryfowych;
- rozbudowę systemu ścieżek rowerowych i jego integrację z pozostałymi środkami transportu zbiorowego.

Integracja i powiązanie różnych rodzajów transportu powinny stać się koniecznym wymogiem dla realizacji nowych elementów transportowej infrastruktury liniowej i punktowej zapisanym w *planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego*.

W zakresie organizacyjnych działań integrujących systemy transportu zbiorowego plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego postuluje:

- rozwój pasażerskich przewozów regionalnych poprzez zwiększenie częstotliwości i prędkości kursowania pociągów na wszystkich liniach obsługiwanych w ruchu regionalnym;

- poprawę standardów podróżowania poprzez dostosowanie wielkości składów do liczby podróżnych, zwiększenie bezpieczeństwa, poprawę stanu technicznego i sanitarnego taboru;
- integrację rozkładów jazdy różnych przewoźników, umożliwiającą dogodne przesiadki;
- wprowadzanie nowych ofert przewozowych (np. szybkie pociągi regionalne, autobusy szynowe);
- ujednoczenie taryfy biletowej i wprowadzenie wspólnego biletu na komunikację miejską w Warszawie i aglomeracji dla wszystkich przewoźników i rozszerzenie jej na dalsze strefy Kolei Mazowieckich;
- integrowanie transportu zbiorowego Warszawy, miast regionalnych i subregionalnych z lokalnymi przewoźnikami obsługującymi miasta powiatowe;
- dostosowanie sieci przystanków kolejowych do potrzeb wynikających z kształtu i struktury sieci osadniczej;
- zwiększanie efektywności istniejących i nowopowstających sieci publicznego transportu zbiorowego poprzez uprzywilejowanie w ruchu miejskim w formie buspasów, priorytetów na skrzyżowaniach dla tramwajów;
- skrócenie czasu podróży w obszarze metropolitalnym Warszawy;
- rozbudowę systemu zintegrowanej informacji dla wszystkich gałęzi komunikacji publicznej;
- rozbudowę *Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem w Warszawie*;
- stworzenie systemu śledzenia ruchu i wzajemnej łączności z wszystkimi pojazdami transportu publicznego;
- budowę zintegrowanej sieci połączeń i ułatwień dowozowych w układach autobus-kolej-port lotniczy, autobus-kolej, samochód-kolej/autobus;
- uruchomienie bezpośrednich połączeń portów lotniczych z miastami regionalnymi i subregionalnymi.

Określona w planie zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego polityka poprawy dostępności i efektywności transportowej województwa ma na celu zwiększenie dostępności transportowej województwa mazowieckiego, poprawę spójności wewnętrznej i konkurencyjności regionu, integrację różnych systemów transportowych w oparciu o zasadę zrównoważonego rozwoju. Polityka ta powinna dążyć do wdrażania i stosowania nowoczesnych systemów zarządzania ruchem, poprawy efektywności energetycznej pojazdów oraz optymalizację łańcuchów logistycznych.

3.3. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Grodzisk Mazowiecki.

Głównymi celami określonymi w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Grodzisk Mazowiecki są:

- ugruntowanie znaczenia gminy jako wielofunkcyjnego ośrodka ponadlokalnego w zachodniej części aglomeracji warszawskiej;
- zapewnienie zrównoważonego zagospodarowania przestrzennego uwzględniającego: podniesienie standardów technicznych i bytowych mieszkańców gminy i jej inwestorów zewnętrznych jak również ochronę przyrody, krajobrazu i zachowanie dziedzictwa kulturowego;
- zapewnienie sprawności funkcjonowania systemu komunikacyjnego przy rosnącym poziomie motoryzacji;
- stworzenie podstaw obsługi turystyki i wypoczynku w gminie.

W zakresie transportu publicznego, generalnym celem jest stworzenie warunków dla sprawnego, bezpiecznego i ekonomicznego przemieszczania się osób i towarów, z jednoczesnym ograniczaniem konfliktów przestrzennych oraz uciążliwości dla środowiska.

Celami szczegółowymi są:

- zapewnienie sprawności funkcjonowania transportu przy rosnącym poziomie motoryzacji;

- zapewnienie powiązań z krajowym i regionalnym systemami transportowymi oraz z terenami sąsiednimi;
- zaspokojenie potrzeb przewozowych mieszkańców i gospodarki;
- poprawa standardów podróży – skrócenie czasów podróży, zmniejszenie zatłoczenia;
- poprawa warunków bezpieczeństwa ruchu;
- poprawa warunków ruchu pieszego i rowerowego;
- poprawa warunków parkowania;
- racjonalizacja kosztów rozwoju poprzez maksymalne wykorzystanie istniejących urządzeń transportowych;
- stworzenie możliwości korzystania z komunikacji zbiorowej oraz promowanie ruchu pieszego i rowerowego, jako alternatywy dla ruchu samochodowego;
- stymulowanie rozwoju przestrzennego i gospodarczego oraz współtworzenie ładu przestrzennego;
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia mieszkańców przez redukcję oddziaływania hałasu i spalin oraz zmniejszenie niedogodności związanych z zatłoczeniem systemu, przecięciem więzi społecznych i przestrzeni miejskiej trasami komunikacyjnymi.

Ze względu na zwartą strukturę przestrzenną miasta i gminy oraz intensywność zagospodarowania, zmniejszającą się w miarę oddalania się od centrum, uznaje się za właściwe:

- zapewnienie pełnej swobody korzystania z samochodu osobowego, z ograniczeniami w centrum, w strefie koncentracji działalności komercyjnej i administracji;
- stworzenie warunków dla rozwoju komunikacji zbiorowej;
- stworzenie warunków dla ruchu pieszego i rozwoju ruchu rowerowego.

Celem rozwoju komunikacji zbiorowej jest poprawa standardu usług. Komunikacja zbiorowa powinna być konkurencyjna w stosunku do komunikacji indywidualnej, jak również powinna pełnić funkcje socjalne dla osób niezmotoryzowanych. Przewiduje się, że podobnie jak obecnie, podstawową rolę w obsłudze komunikacyjnej w połączeniach z Warszawą, będzie

odgrywała komunikacja kolejowa. Planuje się pozostawienie bez zmian obecnego układu linii kolejowych oraz lokalizacji stacji i przystanków oraz utrzymanie rezerwy terenu dla drugiego toru WKD. Jednak w świetle prognoz przewozów, które nie zakładają w najbliższych latach znacznego zwiększenia liczby pasażerów, budowa drugiego toru jest w najbliższym czasie mało realna, dlatego planuje się utrzymanie obecnego układu torowego. Nie przewiduje się budowy nowych odcinków WKD z uwagi na wysokie nakłady i spodziewane małe wykorzystanie nowych odcinków przy założonym charakterze nowego zagospodarowania, które tworzyć będzie głównie zabudowa jednorodzinna. Najlepsze efekty może dać współpraca komunikacji kolejowej z autobusową, która będzie dowoziła pasażerów do stacji i przystanków kolejowych oraz z komunikacją indywidualną, poprzez tworzenie przy stacjach i przystankach, parkingów dla samochodów osobowych, funkcjonujących w systemie „Parkuj i jedź” oraz miejsc dla przechowania rowerów.

Komunikacja autobusowa pozostanie podstawowym środkiem komunikacyjnym, obsługującym większość obszaru miasta i gminy oraz środkiem dowozowym do komunikacji kolejowej. Układ linii autobusowych zależeć będzie od rozwoju układu drogowego i będzie ulegał zmianom w miarę jego rozbudowy. Przewiduje się utrzymanie obecnej lokalizacji przystanków końcowych autobusów komunikacji regionalnej i komunikacji miejskiej przy dworcu kolejowym, jako optymalnej dla większości podróży komunikacją zbiorową. Utrzymanie przystanków końcowych w centrum miasta umożliwi pasażerom dogodne warunki dotarcia do największej w mieście koncentracji celów podróży (miejsca pracy, szkoły, handel usługi), znajdujących się w tym rejonie oraz umożliwi zmianę środka transportu. Dla potrzeb funkcjonowania komunikacji autobusowej, w planach miejscowych oraz projektach budowlanych należy przewidywać lokalizację przystanków z zatokami i wiatami.

Zgodnie ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Grodzisk Mazowiecki zakłada się rozwój gminy w kierunku mieszkaniowo-usługowym, stale podnosząc poziom i dostępność świadczonych mieszkańcom usług.

3.4. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Milanówka.

Za wartość nadrzędną w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Milanówka uznano wyjątkowe walory środowiska przyrodniczego i kulturowego Milanówka, którym podporządkowano inne funkcje wynikające ze stanu istniejącego bądź z uznania ich za właściwe w dalszym rozwoju miasta.

W zakresie komunikacji zbiorowej obsługa miasta opiera się przede wszystkim na komunikacji kolejowej:

- linii PKP Warszawa – Skierniewice – z przystankiem „Milanówek”,
- linii WKD Warszawa – Milanówek – z przystankami „Polesie” i „Milanówek Grudów”,
- linii WKD Warszawa – Grodzisk Maz. – z przystankiem „Brzózki” oraz przystankiem „Każmierówka” zlokalizowanym na terenie gminy Brwinów.

Ponadto miasto powiązane jest z otoczeniem siecią komunikacji autobusowej, na którą składają się linie PKS i prywatne: Grodzisk Mazowiecki – Warszawa. Do transportu alternatywnego zaliczyć można ścieżkę rowerową pomiędzy Grodziskiem Mazowieckim a Milanówkiem.

Miasto Milanówek jest miastem o ścisłym obszarze zamieszkania. Centralnie umieszczony przystanek kolejowy obsługiwany przez spółkę Koleje Mazowieckie, zapewnia mieszkańcom znakomite połączenia z głównymi kierunkami podróży. Dodatkowo przez południowe obszary miasta przebiegają dwie linie kolejowe obsługiwane przez spółkę Warszawską Kolej Dojazdową. Tak rozmieszczona sieć komunikacji publicznej na terenie miasta, zaspokaja podstawowe potrzeby komunikacyjne mieszkańców miasta.

3.5. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta-Ogrodu Podkowa Leśna.

Głównym celem określonym w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta-Ogrodu Podkowa Leśna jest realizacja idei miasta ogrodu z uwzględnieniem współczesnych standardów cywilizacyjnych, poprzez:

- zachowanie istniejącego układu urbanistycznego;
- utrzymanie miejskiego systemu terenów zielonych i powiązanie układu miejskiego z otaczającymi terenami otwartymi;
- ochrona istniejącej zieleni na terenach miejskich i działkach prywatnych;
- podniesienie standardu życia mieszkańców poprzez wyposażenie miasta w infrastrukturę techniczną;
- podniesienie standardu estetycznego miasta;
- stworzenie warunków dla rozwoju życia społecznego.

Studium dzieli tereny budowlane miasta na trzy strefy:

- strefa zabudowy mieszkaniowej o charakterze miejskim, obejmująca tereny zabudowy na mniejszych działkach niezalesionych, położone w centralnej części miasta, wokół ul. Brwinowskiej i w sąsiedztwie drogi wojewódzkiej nr 719;
- strefa zabudowy mieszkaniowej rezydencjonalnej, na działkach zalesionych, położone w północnej i wschodniej części miasta;
- strefa zabudowy mieszkaniowej leśnej, obejmująca tereny zabudowy na dużych działkach ze szczególnie dobrze zachowanym drzewostanem, położone w zachodniej części miasta wokół parku miejskiego.

W zakresie transportu publicznego zasadniczym celem określonym w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta-Ogrodu Podkowa Leśna jest utrzymanie i propagowanie rozwoju transportu publicznego realizowanego przez Warszawską Kolej Dojazdową, poprzez popieranie działań zmierzających do stworzenia programu obejmującego:

- poprawę standardu użytkowania kolejki – zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów, modernizację taboru i urządzeń technicznych, w tym przecięć linii kolejowej z ulicami;
- skrócenie czasu dojazdu do Warszawy;
- efektywne wykorzystanie i urządzenie terenów wokół przystanków WKD, lokalizację funkcji łączących usługi i obsługę podróżnych;
- promocję połączeń WKD w zakresie szybkiego i sprawnego dojazdu do centrum Warszawy oraz atrakcyjnego połączenia dla obsługi turystyki;
- umożliwienie połączenia linii kolejowej z komunikacją samochodową poprzez lokalizację miejsc parkingowych, przechowalnię rowerów w rejonie przystanków WKD.

Studium zakłada również utrzymanie ruchu rowerowego, jako równorzędnego z ruchem kołowym i pieszym na terenie miasta, poprzez:

- poprawę stanu nawierzchni i urządzenie ulic miejskich, urządzenie parkingów rowerowych (na podstawie projektów realizacyjnych poszczególnych ulic i przestrzeni publicznych);
- kształtowanie ponadlokalnych powiązań rowerowych – dróg rowerowych w kierunkach: Milanówka, Brwinowa, Żółwina, Owczarni, Otrębus i Nadarzyna, we współpracy z sąsiednimi gminami;
- kształtowanie turystycznych szlaków dostępnych dla rowerzystów na terenach lasu Młochowskiego oraz terenach zieleni miejskiej.

Miasto-Ogród Podkowa Leśna za sprawą linii kolejowej rozchodzącej się w trzech kierunkach (Warszawa, Grodzisk Mazowiecki, Milanówek) posiada bardzo dobry system połączeń z głównymi celami podróży mieszkańców miasta. Ze względu na powyższe nie planuje się uruchomienia linii komunikacji autobusowej użyteczności publicznej łączącej miasto z pozostałymi gminami powiatu grodziskiego.

3.6. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Żabia Wola

Strategicznym celem rozwoju gminy Żabia Wola jest stworzenie warunków dla rozwoju gospodarczego jak również podwyższenie standardów i poziomu życia mieszkańców gminy, poprzez:

- dostęp do infrastruktury technicznej,
- dostęp do infrastruktury społecznej,
- zapewnienie komfortu przestrzennego,
- zapewnienie wartości kompozycyjno-estetycznych,
- dostępności miejsc pracy,
- zachowaniu zasad ochrony przyrody i środowiska naturalnego.

Gmina Żabia Wola położona jest w obszarze metropolitalnym Warszawy, część gminy od strony północno-wschodniej włączona jest w obręb aglomeracji Warszawskiej, której silne oddziaływanie w dużej mierze decyduje o kierunku rozwoju gminy. W Gminie Żabia Wola przewiduje się ograniczenie zagospodarowania rolniczego, a głównym kierunkiem rozwoju jest obsługa wzrastających potrzeb mieszkaniowych oraz utrzymanie i rozwój funkcji przyrodniczo-rekreacyjnych. W strukturze przestrzennej wybranych terenów, zwłaszcza wzdłuż dróg krajowych dominować będą tereny usług, produkcji i składów. Studium przewiduje produkcję rolną tylko w niewielkiej części gminy, na obszarach o żyznych glebach natomiast dla pozostałych terenów rolnych zakłada się rozwój osadnictwa oraz rozwój pozarolniczych dziedzin gospodarki, w formie mikro i małych przedsiębiorstw. Studium nie wyklucza zachowania dotychczasowego sposobu użytkowania terenów tj. produkcji rolniczej we wszystkich strefach funkcjonalnych. Przecinająca gminę droga krajowa nr 8 zgodnie z „Koncepcją Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju” stanowić ma korytarz transportowy o znaczeniu europejskim, natomiast droga krajowa nr 50, stanowiąca odcinek skrajnej południowej granicy gminy stanowić ma tzw. „dużą obwodnicę warszawską”. W powiązaniu z korytarzami transportowymi zostały wyznaczone pasma przyspieszonej aktywności społeczno-gospodarczej. Wyznaczenie korytarza znalazło odzwierciedlenie w polityce przestrzennej gminy poprzez wyznaczenie wzdłuż drogi krajowej

obszarów wielofunkcyjnego rozwoju gospodarczego obejmującego produkcję, składy, handel, magazyny i usługi. Wskazany i zaplanowany rozwój przestrzenny terenów zabudowy mieszkaniowej pociąga za sobą wzrost liczby mieszkańców gminy oraz zagęszczenie sieci osadniczej. Przewiduje się wzrost terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową o dużym komforcie przestrzennym w oparciu o istniejące ośrodki i sieć dróg publicznych. Należy jednocześnie dążyć do ograniczenia rozpraszania zabudowy poprzez przyjęcie zasady dogęszczania istniejących jednostek osadniczych. Zakłada się priorytet rozwoju osadnictwa na terenach wyposażonych w infrastrukturę techniczną i wzdłuż dróg wyposażonych w tę infrastrukturę. Ważnym elementem struktury przestrzenno-osadniczej gminy są istniejące i kształtujące się ośrodki subgminne w Żabiej Woli, Żelechowie, Skułach, Józefinie, Kaleniu, Zarębach, Piotrkowicach, Ojrzanowie, Grzegorzewiczach, wskazane jako wielofunkcyjne ośrodki gminne. Na terenie tych wsi planuje się wydzielenie miejsc (obszary przestrzeni publicznej) o szczególnym znaczeniu dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców, poprawy jakości życia i pełniących funkcje społeczne, usługowe, gospodarcze i kulturowe ze względu na swe położenie i cechy funkcjonalno-przestrzenne. Są to przede wszystkim tereny o przeznaczeniu mieszkalnym, z dopuszczeniem usług towarzyszących mieszkalnictwu oraz obiektów infrastruktury społecznej i dopuszczeniem lokalizacji budynków gospodarczych.

W związku z powyższym w zakresie komunikacji autobusowej w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej, przewiduje się pozostawienie obecnie funkcjonujących linii komunikacyjnych relacji:

- Grodzisk Mazowiecki – Zaręby przez Ojrzanów,
- Grodzisk Mazowiecki – Słubica Wieś przez Józefinę,

oraz wydłużenie linii Grodzisk Mazowiecki – Grzegorzewice do miejscowości Petrykozy.

Możliwym uzupełnieniem powyższych linii, będą linie komercyjne w relacjach:

- Warszawa – Mszczonów;
- Warszawa – Piotrkowice;
- Krze – Żyrardów.

3.7. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Baranów.

Gmina tradycyjnie była i jest gminą typowo rolniczą. Dochód z rolnictwa stanowi jedno z podstawowych źródeł utrzymania. Mieszkańcy podejmują działalność gospodarczą innego rodzaju na niewielką skalę. Jednakże stopniowo od kilkunastu lat obserwuje się znaczny wzrost zainteresowania budownictwem mieszkaniowym. W przeciągu tych lat Rada Gminy zatwierdziła kilka zmian planu zagospodarowania przestrzennego, a nowe zmiany są opracowywane. W szczególności polegają na wprowadzeniu nowych terenów zabudowy mieszkaniowej, głównie w miejscowościach Boża Wola, Kaski, Baranów, Stanisławów. W związku z rosnącym zurbanizowaniem, gmina podejmuje działania w celu rozwoju infrastruktury społecznej i technicznej. Tereny preferowane dla rozwoju inwestycji zlokalizowane są przede wszystkim wzdłuż drogi relacji Wiskitki – Błonie w okolicy miejscowości Pułapina Nowa i Stara oraz Cegłów, a także w bliskości autostrady A2 w rejonie miejscowości Holendry Baranowskie i wzdłuż drogi relacji Baranów – Jaktorów. Brak uciążliwych zakładów przemysłowych, a w związku z tym niewielkie zanieczyszczenie środowiska oraz bliskość wielkiej aglomeracji warszawskiej i dogodne połączenia komunikacyjne stwarzają warunki do przekształcania się gminy w bazę noclegowo – rekreacyjną dla mieszkańców okolicznych miast. W związku z przedstawionymi założeniami, koniecznym jest utrzymanie obecnie funkcjonujących linii komunikacyjnych obsługujących tereny gminy Baranów, w szczególności połączenie Kask, Bożej Woli i Baranowa z Grodziskiem Mazowieckim. Mieszkańcy Baranowa chcący dojechać do Warszawy lub Łowicza mają do dyspozycji przystanek kolejowy w miejscowości Boża Wola.

3.8. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego z elementami strategii rozwoju gminy Jaktorów.

Gmina Jaktorów od 1995 roku stopniowo przekształca się z gminy o charakterze rolniczym w kierunku modelu bardziej złożonego funkcjonalnie. Taki kierunek zmian polega na wprowadzaniu w szerokim zakresie funkcji rekreacji, turystyki oraz mieszkalnictwa nie związanego z rolnictwem. Zauważa się również przemiany strukturalne rolnictwa, skoncentrowane na aktualne potrzeby gospodarcze. Zgodnie z założeniami studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, tereny położone w północno –

wschodnich krańcach gminy ze względu na bardzo dobrą jakość gleby, pozostaną nadal typowo rolniczymi.

Terenami preferowanymi dla rozwoju inwestycji są obszary zlokalizowane przede wszystkim wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 719. Są to tereny przeznaczone pod obiekty przemysłu, składów i usług użyteczności publicznej związanej z obsługą handlu jak również zakłady przemysłowe, których uciążliwość nie wykracza poza granice działki.

Ze względu na łatwość dojazdu, duże kompleksy leśne położone w granicach Bolimowsko Radziejowickiego Obszaru Chronionego Krajobrazu oraz brak uciążliwych zakładów przemysłowych, gmina staje się bazą noclegowo-rekreacyjną dla mieszkańców aglomeracji warszawskiej oraz okolicznych miejscowości. Do obszarów silnie przekształcanych w strefy zabudowy mieszkaniowej można zaliczyć okolice Jaktorowa i Międzyborowa. Gmina Jaktorów jest bardzo dobrze skomunikowana z Warszawą, Grodziskiem Mazowieckim oraz Skierniewicami za sprawą linii kolejowej obsługiwanej przez spółkę Koleje Mazowieckie. W zakresie komunikacji autobusowej w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej, przewiduje się pozostawienie obecnie funkcjonującej linii komunikacyjnej relacji: Grodzisk Mazowiecki – Kaski Pałac przez Jaktorów.

4. Obecnie istniejąca sieć komunikacji autobusowej na terenie powiatu grodziskiego.

4.1. Powiatowe przewozy pasażerskie.

Zgodnie z ustawą o transporcie drogowym wykonywanie przewozów regularnych na obszarze powiatu wymaga zezwolenia wydanego na wniosek przedsiębiorcy przez starostę. Na terenie powiatu grodziskiego obecnie tylko Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Grodzisku Mazowieckim sp. z o.o. wykonuje regularne przewozy osób, na podstawie zezwoleń wydanych przez starostę grodziskiego. Spółka PKS na terenie powiatu grodziskiego wykonuje swoje przewozy na pięciu liniach regularnych:

- Linia regularna zwykła nr R/1405/1 relacji Grodzisk Mazowiecki dw. PKP – Boża Wola Szkoła przez Ceglów. Przewozy realizowane na podstawie zezwolenia nr 1/2014 - jest to linia o długości 18 km, zapewniająca obsługę komunikacyjną mieszkańcom wschodniej części gminy Baranów i północnych części gminy Grodzisk mazowiecki. Linia przebiega przez miejscowości: Grodzisk Mazowiecki, Chlebnia, Dąbrówka,

Zabłotnia, Izdebnio Kościelne, Cegłów, Boża Wola. Obecnie na linii realizowanych jest:

- 6 kursów relacji Grodzisk Mazowiecki dw. PKP – Boża Wola,
- 6 kursów relacji Boża Wola – Grodzisk Mazowiecki dw. PKP.

Spośród wszystkich kursów na tej linii 8 kursuje od poniedziałku do piątku oprócz świąt, natomiast pozostałe 4 kursują tylko w dni nauki szkolnej.

- Linia regularna zwykła nr R/1405/2 relacji Grodzisk Mazowiecki dw. PKP – Słubica Wieś przez Józefinę. Przewozy realizowane na podstawie zezwolenia nr 2/2014 - jest to linia o długości 15 km, zapewniająca obsługę komunikacyjną mieszkańcom południowej części gminy Grodzisk Mazowiecki i środkowej części gminy Żabia Wola. Linia przebiega przez miejscowości: Grodzisk Mazowiecki, Odrano Wola, Adamowizna, Osowiec, Musuły, Wycinki Osowskie, Józefina, Bukówka, Oddział, Słubica. Obecnie na linii realizowane są:

- 2 kursy relacji Grodzisk Mazowiecki dw. PKP – Słubica Wieś,
- 2 kursy relacji Słubica Wieś – Grodzisk Mazowiecki dw. PKP.

Wszystkie kursy realizowane są tylko w dni nauki szkolnej.

- Linia regularna zwykła nr R/1405/3 Grodzisk Mazowiecki dw. PKP – Kaski Pałac przez Jaktorów. Przewozy realizowane na podstawie zezwolenia nr 3/2014 - jest to linia o długości 23 km, zapewniająca obsługę komunikacyjną mieszkańcom wschodniej części gminy Grodzisk Mazowiecki, gminy Jaktorów oraz południowo-wschodniej części gminy Baranów. Linia przebiega przez miejscowości: Grodzisk Mazowiecki, Kozierki, Jaktorów, Jaktorów Kolonia, Budy Zosine, Kopiska Małe, Baranów, Drybus, Nowa Pułapina, Kaski. Obecnie na linii realizowane są:

- 4 kursy relacji Grodzisk Mazowiecki dw. PKP – Kaski Pałac,
- 1 kurs relacji Grodzisk Mazowiecki (przystanek zlokalizowany przy ul. Żyrardowskiej) – Kaski Pałac,
- 2 kursy relacji Jaktorów – Kaski Pałac,
- 3 kursy relacji Kaski Pałac – Grodzisk Mazowiecki dw. PKP,

- 1 kurs relacji Kaski Pałac – Grodzisk Mazowiecki (przystanek zlokalizowany przy ul. Żyrardowskiej),
- 1 kurs relacji Kaski Pałac – Grodzisk Mazowiecki (przystanek zlokalizowany przy ul. Sienkiewicza),
- 2 kursy relacji Kaski Pałac – Jaktorów.

Wszystkie kursy realizowane są od poniedziałku do piątku oprócz świąt.

- Linia regularna zwykła nr R/1405/4 Grodzisk Mazowiecki dw. PKP – Grzegorzewice przez Józefinę. Przewozy realizowane na podstawie zezwolenia nr 4/2014 - jest to linia o długości 22 km, zapewniająca obsługę komunikacyjną mieszkańcom południowej części gminy Grodzisk Mazowiecki i środkowo-południowej części gminy Żabia Wola. Linia przebiega przez miejscowości: Grodzisk Mazowiecki, Odrano Wola, Adamowizna, Osowiec, Musuły, Wycinki Osowskie, Józefina, Żabia Wola, Huta Żabiowska, Kaleń, Ciepłe, Skuły, Bartoszkówka, Piotrkowice, Grzegorzewice. Obecnie na linii realizowanych jest:
 - 13 kursów relacji Grodzisk Mazowiecki dw. PKP – Grzegorzewice,
 - 13 kursów relacji Grzegorzewice – Grodzisk Mazowiecki dw. PKP.

Spśród wszystkich kursów na tej linii 10 kursuje od poniedziałku do piątku oprócz świąt, 8 kursuje od poniedziałku do soboty oprócz świąt, 6 kursuje tylko w dni nauki szkolnej, natomiast pozostałe 2 kursują w dni robocze nie będące dniami nauki szkolnej.

- Linia regularna zwykła nr R/1405/5 Grodzisk Mazowiecki dw. PKP – Zaręby przez Ojrzanów. Przewozy realizowane na podstawie zezwolenia nr 5/2014 - jest to linia o długości 18 km, zapewniająca obsługę komunikacyjną mieszkańcom południowej części gminy Grodzisk Mazowiecki oraz wschodniej części gminy Żabia Wola. Linia przebiega przez miejscowości: Grodzisk Mazowiecki, Kady, Opypy, Książenice, Marynin, Sistrzeń, Żelechów, Ojrzanów, Zaręby. Obecnie na linii realizowane są:
 - 2 kursy relacji Grodzisk Mazowiecki dw. PKP – Zaręby,
 - 1 kurs relacji Grodzisk Mazowiecki dw. PKP – Ojrzanów,

- 2 kursy relacji Zaręby – Grodzisk Mazowiecki dw. PKP,
- 1 kurs relacji Ojrzanów – Grodzisk Mazowiecki dw. PKP.

Wszystkie kursy realizowane są tylko w dni nauki szkolnej.

Obecnie istniejąca sieć komunikacji regularnej na terenie powiatu grodziskiego łączy cztery gminy z siedzibą powiatu. Zgodnie z informacją przekazaną przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Grodzisku Mazowieckim, w 2015 roku na pięciu wówczas funkcjonujących liniach, zostało przewiezionych ponad 210 tys. osób.

Najwięcej połączeń występuje w relacji Grodzisk Mazowiecki – Żabia Wola, wynika to z faktu, iż gmina Żabia Wola jest drugą co do wielkości gminą w powiecie grodziskim oraz z braku na terenie gminy alternatywnego dla komunikacji autobusowej, środka komunikacji zbiorowej. Przez teren gminy Żabia Wola nie przebiega żadna linia kolejowa obsługująca ruch pasażerski, co w znacznym stopniu determinowało konieczność wyznaczania większej ilości szlaków komunikacji autobusowej. Obecnie połączenie gminy Żabia Wola z Grodziskiem Mazowiecki oferuje podróżnym kilka różnych tras przejazdu zapewniając obsługę komunikacyjną większości miejscowości w gminie Żabia Wola. Natomiast połączenie gminy Baranów z Grodziskiem Mazowieckim przebiega na dwóch kierunkach (przez Jaktorów oraz Izdebno Kościelne). Dzięki takiemu rozwiązaniu, zapewniony jest dostęp do komunikacji zbiorowej szerokiej grupie mieszkańców gminy Baranów, a także mieszkańcom gminy Jaktorów i Grodzisk Mazowiecki.

4.2. Wojewódzkie przewozy pasażerskie przebiegające przez powiat grodziski.

Zgodnie z ustawą o transporcie drogowym wykonywanie przewozów regularnych na obszarze województwa wymaga zezwolenia wydanego na wniosek przedsiębiorcy przez marszałka województwa. Obecnie przez teren powiatu grodziskiego przebiega 12 linii komunikacji autobusowej, funkcjonujących na podstawie zezwoleń wydanych przez marszałka województwa mazowieckiego. Linie obsługiwane są przez dwóch przewoźników: Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Grodzisku Mazowieckim sp. z o.o. oraz MIM Trans z siedzibą w Nowej Bukówce.

Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Grodzisku Mazowieckim sp. o.o. przewozy wojewódzkie, których relacje przebiegają przez teren powiatu grodziskiego, wykonuje na następujących liniach:

- Żyrardów – Grodzisk Mazowiecki – Pruszków, linia realizowana na podstawie zezwolenia nr 00225/W;
- Chylce Kolonia – Grodzisk Mazowiecki – Pruszków – Warszawa, linia realizowana na podstawie zezwolenia nr 0000443/XW/7;
- Grodzisk Mazowiecki – Leszno – Roztoka, linia realizowana na podstawie zezwolenia nr 00226/W;
- Grodzisk Mazowiecki – Brwinów – Pruszków, linia realizowana na podstawie zezwolenia nr 0001074;
- Grodzisk Mazowiecki – Błonie – Nowy Dwór Mazowiecki – Płock, linia realizowana na podstawie zezwolenia nr 00275/W;
- Grodzisk Mazowiecki – Radziejowice – Mszczonów, linia realizowana na podstawie zezwolenia nr 00100/W;
- Grodzisk Mazowiecki – Leszno – Kampinos, linia realizowana na podstawie zezwolenia nr 00224/W;
- Grodzisk Mazowiecki – Błonie – Leszno, linia realizowana na podstawie zezwolenia nr 0000951/XW/1;
- Grodzisk Mazowiecki – Błonie – Leszno – Roztoka – Kampinos, linia realizowana na podstawie zezwolenia nr 00217/W.

MIM Trans z siedzibą w Nowej Bukówce, przewozy wojewódzkie, których relacje przebiegają przez teren powiatu grodziskiego, wykonuje na następujących liniach:

- Żyrardów – Mszczonów – Wolica, linia realizowana na podstawie zezwolenia nr 0001076;
- Piotrkowice – Nadarzyn – Warszawa, linia realizowana na podstawie zezwolenia nr 0000841/1;

- Mszczonów – Nadarzyn – Warszawa, linia realizowana na podstawie zezwolenia nr 0000779/XW/4.

Przez teren powiatu grodziskiego przebiegają również linie komunikacji międzywojewódzkich obsługiwanych przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Skierniewicach.

4.3. Komunikacja miejska.

Miejska komunikacja autobusowa realizowana na terenie gminy Grodzisk Mazowiecki jest obsługiwana przez spółkę Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Grodzisku Mazowieckim. Sieć połączeń komunikacyjnych na terenie gminy zapewnia bardzo dobrą obsługę terenów intensywnie zagospodarowanych, natomiast pozostałe tereny są obsługiwane na tyle, na ile pozwala na to układ dróg utwardzonych. Częstotliwość kursowania dostosowana jest do potrzeb mieszkańców gminy w szczególności w zakresie transportu do pracy i szkół. Komunikacja miejska w Grodzisku Mazowieckim, pełni również istotną rolę w dojazdach podróży do dworca kolejowego, skąd mogą kontynuować dalszą podróż pociągiem. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Grodzisku Mazowieckim sp. z o.o. realizuje komunikację miejską, na podstawie zezwoleń wydanych przez burmistrza miasta i gminy Grodzisk Mazowiecki.

Obecnie na obszarze gminy spółka PKS w Grodzisku Mazowieckim wykonuje swoje przewozy w ramach komunikacji miejskiej składającej się z 12 linii:

- linia nr 1 (Władków Pętla – Kozierki – Grodzisk Maz. dw. PKP – Kozierki – Władków Pętla);
- linia nr 2 (Urszulin – Makówka);
- linia nr 3 (Radonie – Kłudno);
- linia nr 4 (Izdebno Pętla – Radonie Pętla);
- linia nr 5 (Grodzisk Maz. dw. PKP – Izdebno przez Kozery Stare);

- linia nr 6 (Marynin – Kłudno Nowe);
- linia nr 7 (Grodzisk Maz. Szpital – Grodzisk Maz. WKD – Grodzisk Maz. dw. PKP – Osiedle Teligi – Grodzisk Maz. dw. PKP – Grodzisk Maz. WKD – Grodzisk Maz. Szpital);
- linia nr 8 (Grodzisk dw. PKP – Czarny Las – Makówka);
- linia nr 9 (Grodzisk Maz. Szpital – Marynin/Urszulin);
- linia nr 10 (Grodzisk Maz. Szpital – Książenice);
- linia nr 11 (Grodzisk Maz. dw. PKP – Czarny Las – Grodzisk dw. PKP);
- linia nr A (Grodzisk Maz. dw. PKP – Adamowizna - Grodzisk Maz. dw. PKP).

4.4. Infrastruktura przystankowa.

Na terenie powiatu grodziskiego znajduje się jedna stacja i 14 przystanków kolejowych obsługujących ruch pasażerski, ponadto zlokalizowanych jest ponad 400 przystanków autobusowych (miejskich i pozamiejskich) oraz jeden główny przystanek (początkowy i końcowy), który znajduje się w Grodzisku Mazowieckim, przy stacji PKP, stanowiący główny węzeł przesiadkowy w powiecie grodziskim.

Największym mankamentem infrastruktury przystankowej na terenie powiatu grodziskiego jest fakt, że większość przystanków autobusowych nie jest wyposażona w zatoki. Pętle i przystanki końcowe są często tylko prowizorycznie utwardzone.

Dla prawidłowego określenie dostępności mieszkańca do infrastruktury przystankowej przyjmuje się, że odległości akceptowalne przez pasażerów, odpowiednio wynoszą:

- 300-400 m od przystanku komunikacji autobusowej w strefie miejskiej i strefie wysokiej zabudowy,
- 800-1000 m w strefie peryferyjnej i podmiejskiej o niskiej zabudowie,
- 1000-1200 m w przypadku kolei.

Najlepszą dostępność mieszkańców do przystanków autobusowych lub kolejowych, posiada gmina Grodzisk Mazowiecki oraz miasta: Milanówek oraz Podkowa Leśna. Ulokowanie przystanków w pozostałych gminach jest zadowalające, jednak zauważa się problemy z zapewnieniem każdemu mieszkańcowi równego dostępu do infrastruktury przystankowej. Ma to związek z faktem, że pozostałe gminy powiatu są gminami wiejskimi o dużym rozproszeniu zabudowy.

4.5. Dostępność publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonych możliwościach ruchowych.

Zasada powszechności dostępu obywateli do publicznego transportu zbiorowego, stawia przed organizatorem publicznego transportu zbiorowego zadanie zorganizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej za pomocą takich środków transportu oraz infrastruktury przystankowej, aby w maksymalnym stopniu zapewnić osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej (samodzielnego lub z opiekunem), nie utrudnionego korzystania z transportu publicznego. Najważniejszym elementem dostępności systemu transportowego dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonych możliwościach ruchowych jest eliminacja barier utrudniających poruszanie się i orientację w obrębie stacji i przystanków kolejowych oraz autobusowych. Dla sprawnego funkcjonowania systemu transportowego istotne są węzły przesiadkowe, dlatego w szczególności te miejsca powinny posiadać niezbędne elementy wyposażenia ułatwiającego korzystanie z nich przez osoby niepełnosprawne lub o ograniczonych możliwościach ruchowych.

Obecnie w przewozach realizowanych transportem autobusowym prawie wszystkie pojazdy użytkowane przez przewoźników drogowych na terenie powiatu grodziskiego to autobusy nie przystosowane do obsługi osób o ograniczonych możliwościach ruchowych. Jednak za sprawą wymogów stawianych operatorom publicznego transportu zbiorowego w zakresie posiadanego taboru, dostępność do systemu transportowego przez osoby o ograniczonych możliwościach ruchowych systematycznie będzie się poprawiała. Istotnym jest także fakt, że obowiązek zapewnienia dostępności dla osób o ograniczonych możliwościach ruchowych, spoczywa także na samych zarządcach przystanków. Zakłada się że w najbliższej przyszłości

wszystkie nowo budowane lub przebudowywane przystanki będą już projektowane z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonych możliwościach ruchowych.

5. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych.

Obecna sieć komunikacji autobusowej realizowana na terenie powiatu grodziskiego (uwzględniając korelacje - oczekiwania podróżnych a opłacalność przewozu) optymalnie zaspakaja potrzeby transportowe mieszkańców. Stanowi punkt wyjścia dla planowanego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Dzięki trzem linią kolejowym, przebiegającym przez Powiat Grodziski, planowany rozwój publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej będzie ukierunkowany na połączeniu gmin z głównymi węzłami przesiadkowymi znajdującymi się przy stacjach (przystankach) kolejowych. Takie rozwiązanie uwzględnia założenia zawarte w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa mazowieckiego. Wobec powyższego organizator tworząc sieć publicznego transportu zbiorowego będzie dążył do integracji komunikacji autobusowej działającej na terenie powiatu grodziskiego z transportem kolejowym. Tak zaplanowana sieć komunikacyjna powinna zmniejszyć natężenie ruchu na drogach powiatu grodziskiego a w konsekwencji poprawić atrakcyjność powiatu grodziskiego zarówno dla przyszłych jak i obecnych inwestorów.

Obecnie jak i w najbliższej przyszłości szybkie zaludnianie obszarów do tej pory rolniczych będzie głównym czynnikiem wyznaczającym kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Permanentny monitoring obszarów o dużej współczynnikiem zaludnienia, pozwoli na szybką reakcję na zapotrzebowanie komunikacyjne mieszkańców tych obszarów.

6. Planowanie sieci komunikacyjnej na terenie powiatu grodziskiego.

Publiczny transport zbiorowy na terenie powiatu grodziskiego będzie składał się z pięciu linii komunikacyjnych, zaprojektowanych na podstawie obecnie istniejącej komunikacji powiatowej. Podstawowymi kryteriami, które zadecydowały o kształcie projektowanej sieci powiatowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej były:

- wielkość obecnych potoków pasażerskich,

- zapewnienie połączeń na poziomie powiatowym,
- zapewnienie połączeń pomiędzy miejscowości bez komunikacji kolejowej a głównym węzłem przesiadkowym (autobus-kolej) znajdującym się w mieście Grodzisk Mazowiecki.

Plan zrównoważonego transportu publicznego transportu zbiorowego dla powiatu grodziskiego, zakłada utworzenie linii komunikacyjnych relacji:

1) Grodzisk Mazowiecki - Boża Wola przez Ceglów.

Linia o długości 18 kilometrów łącząca Grodzisk Mazowiecki (początek linii - przystanek zlokalizowany przy stacji kolejowej Grodzisk Mazowiecki) z Bożą Wolą (koniec linii - przystanek zlokalizowany przy szkole w bliskiej odległości od przystanku kolejowego Boża Wola). Tak poprowadzona linia będzie zapewniała komunikację publiczną mieszkańcom zamieszkującym miejscowości: Chlebnia, Dąbrówka, Zabłotnia, Izdebno Kościelne, Ceglów i Boża Wola. Mieszkańcy miejscowości przez, które będzie przebiegać linia komunikacyjna, poprzez węzły przesiadkowe zlokalizowana przy stacji kolejowej Grodzisk Mazowiecki oraz przystanek kolejowy Boża Wola, będą mieli zapewniony dostęp do linii kolejowych łączących Powiat Grodziski z Warszawą, Skierniewicami lub Łowiczem. W związku z faktem, że linia komunikacyjna Grodzisk Mazowiecki - Boża Wola, swój bieg zaczyna i kończy na przystanku autobusowym zlokalizowanym w centralnym punkcie Grodziska Mazowieckiego, znajdującym się w odległości około 500 metrów od Zespołu Szkół nr 1 w Grodzisku Mazowieckim oraz 750 metrów od Zespołu Szkół Technicznych i Licealnych nr 2 w Grodzisku Mazowieckim, stanowi dogodny środek transportu dla młodzieży uczącej się w tych szkołach. Nie bez znaczenia jest również fakt, że przystanki zlokalizowane na tej linii są usytuowane w bliskiej odległości od trzech szkół podstawowych i dwóch gimnazjów (Zespół Szkół im. ks. Jana Twardowskiego w Bożej Woli, Szkoła Podstawowa im. Klementyny z Tańskich Hoffmanowej w Izdebnie Kościelnym, Szkoła Podstawowa Nr 4 im. J. Joteyko, Gimnazjum Nr 1 im. Noblistów Polskich w Grodzisku Mazowieckim). Taki przebieg linii zapewni publiczny transport zbiorowy dorosłym mieszkańcom dojeżdżającym do pracy, jak również młodzieży uczącej się w szkołach zlokalizowanych na terenie powiatu. Ponadto linia stanowić będzie uzupełnienie komunikacji miejskiej operującej na terenie gminy Grodzisk Mazowiecki. Mając na uwadze powyższe, planuje się aby rozkład jazdy i liczba kursów odzwierciedlała rzeczywiste potrzeby podróżnych. Zatem głównym determinanem w tworzeniu rozkładu jazdy będzie uwzględnienie rozkładu jazdy Kolei

Mazowieckich oraz godzin rozpoczęcia i zakończenia nauki w szkołach ponadgimnazjalnych z terenu powiatu grodziskiego.

2) Grodzisk Mazowiecki - Słubica Wieś.

Linia o długości 15 kilometrów łącząca Grodzisk Mazowiecki (początek linii - przystanek zlokalizowany przy stacji kolejowej Grodzisk Mazowiecki) z Słubicą Wieś znajdującą się w zachodniej części gminy Żabia Wola. Linia będzie zapewniała komunikację publiczną mieszkańcom zamieszkującym miejscowości: Grodzisk Mazowiecki, Odrano Wola, Adamowizna, Osowiec, Musuły, Wycinki Osowskie, Józefina, Bukówka, Oddział i Słubica. Mieszkańcy miejscowości przez, które będzie przebiegać linia komunikacyjna, poprzez węzeł przesiadkowy zlokalizowany przy stacji kolejowej Grodzisk Mazowiecki będą mieli zapewniony dostęp do linii kolejowej łączącej Powiat Grodziski z Warszawą lub Skierniewicami. Ma to duże znaczenie dla osób dojeżdżających do pracy poza obszar powiatu grodziskiego. W związku z faktem, że linia komunikacyjna Grodzisk Mazowiecki - Słubica, swój bieg zaczyna i kończy na przystanku autobusowym zlokalizowanym w centralnym punkcie Grodziska Mazowieckiego, znajdującym się w odległości około 500 metrów od Zespołu Szkół nr 1 w Grodzisku Mazowieckim oraz 750 metrów od Zespołu Szkół Technicznych i Licealnych nr 2 w Grodzisku Mazowieckim, stanowi dogodny środek transportu dla młodzieży uczącej się w tych szkołach. Nie bez znaczenia jest również fakt, że przystanki zlokalizowane na tej linii są usytuowane w bliskiej odległości od trzech szkół podstawowych i jednego gimnazjum (Gimnazjum im. Józefa Chełmońskiego w Józefinie, Szkoła Podstawowa im. Kawalerów Orderu Uśmiechu w Józefinie, Szkoła Podstawowa im. doktora Mateusza Chełmońskiego w Adamowiznie, Szkoła Podstawowa nr 1 im. Henryka Sienkiewicza w Grodzisku Mazowieckim). Taki przebieg linii zapewni publiczny transport zbiorowy dorosłym mieszkańcom dojeżdżającym do pracy, jak również młodzieży uczącej się w szkołach zlokalizowanych na terenie powiatu. Ponadto linia stanowić będzie uzupełnienie komunikacji miejskiej operującej na terenie gminy Grodzisk Mazowiecki. Mając na uwadze powyższe, planuje się aby rozkład jazdy i liczba kursów odzwierciedlała rzeczywiste potrzeby podróżnych. Zatem głównym determinantem w tworzeniu rozkładu jazdy będzie uwzględnienie rozkładu jazdy Kolei Mazowieckich oraz godzin rozpoczęcia i zakończenia nauki w szkołach ponadgimnazjalnych z terenu powiatu grodziskiego.

3) Grodzisk Mazowiecki - Kaski.

Linia o długości 25 kilometrów łącząca Grodzisk Mazowiecki (początek linii - przystanek zlokalizowany przy stacji kolejowej Grodzisk Mazowiecki) z miejscowością Kaski znajdująca się w północno-zachodniej części gminy Baranów. Jest to jedyna linia ze wszystkich planowanych, która swoim zasięgiem obejmuje trzy gminy znajdujące się na terenie powiatu grodziskiego. Linia będzie zapewniała komunikację publiczną mieszkańcom zamieszkującym miejscowości: Grodzisk Mazowiecki, Kozerki, Jaktorów, Jaktorów-Kolonia, Budy Zosine, Kopiska Małe, Baranów, Drybus, Nowa Pułapina, Kaski. Mieszkańcy miejscowości przez, które będzie przebiegać linia komunikacyjna, poprzez węzły przesiadkowe zlokalizowana przy stacji kolejowej Grodzisk Mazowiecki oraz przystanek kolejowy Jaktorów, będą mieli zapewniony dostęp do linii kolejowych łączących Powiat Grodziski z Warszawą lub Skierniewicami. Ma to duże znaczenie dla osób dojeżdżających do pracy poza obszar powiatu grodziskiego. W związku z faktem, że linia komunikacyjna Grodzisk Mazowiecki - Kaski, swój bieg zaczyna i kończy na przystanku autobusowym zlokalizowanym w centralnym punkcie Grodziska Mazowieckiego, znajdującym się w odległości około 500 metrów od Zespołu Szkół nr 1 w Grodzisku Mazowieckim oraz 750 metrów od Zespołu Szkół Technicznych i Licealnych nr 2 w Grodzisku Mazowieckim, stanowi dogodny środek transportu dla młodzieży uczącej się w tych szkołach. Nie bez znaczenia jest również fakt, że przystanki zlokalizowane na tej linii są usytuowane w bliskiej odległości szkół podstawowych i gimnazjów (Zespół Szkół im. Orła Białego w Kaskach, Zespół Szkół im. Jana Pawła II w Baranowie, Zespół Szkolno-Przedszkolny w Jaktorowie, Szkoła Podstawowa nr 1 im. Henryka Sienkiewicza w Grodzisku Mazowieckim). Taki przebieg linii zapewni publiczny transport zbiorowy dorosłym mieszkańcom dojeżdżającym do pracy, jak również młodzieży uczącej się w szkołach zlokalizowanych na terenie powiatu. Ponadto linia stanowić będzie uzupełnienie komunikacji miejskiej operującej na terenie gminy Grodzisk Mazowiecki. Mając na uwadze powyższe, planuje się aby rozkład jazdy i liczba kursów odzwierciedlała rzeczywiste potrzeby podróżnych. Zatem głównym determinantem w tworzeniu rozkładu jazdy będzie uwzględnienie rozkładu jazdy Kolei Mazowieckich oraz godzin rozpoczęcia i zakończenia nauki w szkołach ponadgimnazjalnych z terenu powiatu grodziskiego.

4) Grodzisk Mazowiecki - Petrykozy.

Linia o długości 24 kilometrów łącząca Grodzisk Mazowiecki (początek linii - przystanek zlokalizowany przy stacji kolejowej Grodzisk Mazowiecki) z miejscowością Petrykozy znajdującą się w najdalej na południe wysuniętą częścią gminy Żabia Wola. Linia będzie zapewniała komunikację publiczną mieszkańcom zamieszkującym miejscowości: Grodzisk Mazowiecki, Odrano Wola, Adamowizna, Osowiec, Musuły, Wycinki Osowskie, Józefina, Żabia Wola, Kaleń, Ciepłe, Skuły, Bartoszkówka, Piotrkowice, Grzegorzewice, Lasek, Petrykozy. Mieszkańcy miejscowości przez, które będzie przebiegać linia komunikacyjna, poprzez węzeł przesiadkowy zlokalizowany przy stacji kolejowej Grodzisk Mazowiecki będą mieli zapewniony dostęp do linii kolejowej łączącej Powiat Grodziski z Warszawą lub Skierniewicami. Ma to duże znaczenie dla osób dojeżdżających do pracy poza obszar powiatu grodziskiego. W związku z faktem, że linia komunikacyjna Grodzisk Mazowiecki - Petrykozy, swój bieg zaczyna i kończy na przystanku autobusowym zlokalizowanym w centralnym punkcie Grodziska Mazowieckiego, znajdującym się w odległości około 500 metrów od Zespołu Szkół nr 1 w Grodzisku Mazowieckim oraz 750 metrów od Zespołu Szkół Technicznych i Licealnych nr 2 w Grodzisku Mazowieckim, stanowi dogodny środek transportu dla młodzieży uczącej się w tych szkołach. Nie bez znaczenia jest również fakt, że przystanki zlokalizowane na tej linii są usytuowane w bliskiej odległości od czterech szkół podstawowych i jednego gimnazjum (Szkoła Podstawowa im. Marii Kownackiej w Skułach, Gimnazjum im. Józefa Chełmońskiego w Józefinie, Szkoła Podstawowa im. Kawalerów Orderu Uśmiechu w Józefinie, Szkoła Podstawowa im. doktora Mateusza Chełmońskiego w Adamowiznie, Szkoła Podstawowa nr 1 im. Henryka Sienkiewicza w Grodzisku Mazowieckim). Taki przebieg linii zapewni publiczny transport zbiorowy dorosłym mieszkańcom dojeżdżającym do pracy, jak również młodzieży uczącej się w szkołach zlokalizowanych na terenie powiatu. Ponadto linia stanowić będzie uzupełnienie komunikacji miejskiej operującej na terenie gminy Grodzisk Mazowiecki. Mając na uwadze powyższe, planuje się aby rozkład jazdy i liczba kursów odzwierciedlała rzeczywiste potrzeby podróżnych. Zatem głównym determinantem w tworzeniu rozkładu jazdy będzie uwzględnienie rozkładu jazdy Kolei Mazowieckich oraz godzin rozpoczęcia i zakończenia nauki w szkołach ponadgimnazjalnych z terenu powiatu grodziskiego.

5) Grodzisk Mazowiecki - Zaręby.

Linia o długości 18 kilometrów łącząca Grodzisk Mazowiecki (początek linii - przystanek zlokalizowany przy stacji kolejowej Grodzisk Mazowiecki) z miejscowością Zaręby znajdującą się we wschodniej części gminy Żabia Wola. Linia będzie zapewniała komunikację publiczną mieszkańcom zamieszkującym miejscowości: Grodzisk Mazowiecki, Kady, Opypy, Książenice, Marynin, Siestrzeń, Żelechów, Ojrzanów, Zaręby. Mieszkańcy miejscowości przez, które będzie przebiegać linia komunikacyjna, poprzez węzeł przesiadkowy zlokalizowany przy stacji kolejowej Grodzisk Mazowiecki, będą mieli zapewniony dostęp do linii kolejowej łączącej Powiat Grodziski z Warszawą lub Skierniewicami. Ma to duże znaczenie dla osób dojeżdżających do pracy poza obszar powiatu grodziskiego. W związku z faktem, że linia komunikacyjna Grodzisk Mazowiecki - Zaręby, swój bieg zaczyna i kończy na przystanku autobusowym zlokalizowanym w centralnym punkcie Grodziska Mazowieckiego, znajdującym się w odległości około 500 metrów od Zespołu Szkół nr 1 w Grodzisku Mazowieckim oraz 750 metrów od Zespołu Szkół Technicznych i Licealnych nr 2 w Grodzisku Mazowieckim, stanowi dogodny środek transportu dla młodzieży uczącej się w tych szkołach. Nie bez znaczenia jest również fakt, że przystanki zlokalizowane na tej linii są usytuowane w bliskiej odległości od trzech szkół podstawowych (Szkoła Podstawowa im. Stefanii Dziewulskiej w Ojrzanowie, Szkoła Podstawowa w Książenicach, Szkoła Podstawowa nr 1 im. Henryka Sienkiewicza w Grodzisku Mazowieckim). Taki przebieg linii zapewni publiczny transport zbiorowy dorosłym mieszkańcom dojeżdżającym do pracy, jak również młodzieży uczącej się w szkołach zlokalizowanych na terenie powiatu. Ponadto linia stanowić będzie uzupełnienie komunikacji miejskiej operującej na terenie gminy Grodzisk Mazowiecki. Mając na uwadze powyższe, planuje się aby rozkład jazdy i liczba kursów odzwierciedlała rzeczywiste potrzeby podróżnych. Zatem głównym determinantem w tworzeniu rozkładu jazdy będzie uwzględnienie rozkładu jazdy Kolei Mazowieckich oraz godzin rozpoczęcia i zakończenia nauki w szkołach ponadgimnazjalnych z terenu powiatu grodziskiego.

7. Źródła i formy finansowania usług przewozowych.

Wykonywanie przez operatora przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie powiatu grodziskiego, będzie finansowane z przychodów ze sprzedaży biletów oraz dopłat pochodzących z budżetu państwa, wypłacanych w formie rekompensaty za utraczone

przychody w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym.

8. Zasady organizacji rynku przewozów, w tym przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego.

Planuje się dokonać wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r., poz. 113 z późn. zm.). Argumentem uzasadniającym ten tryb wyboru operatora jest fakt, że zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, zobowiązania organizatora transportu publicznego wobec operatora nie będą obejmowały słusznego zysku ani pokrywały strat z tytułu prowadzonej przez przewoźnika działalności. Starosta grodziski będący organizatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu grodziskiego, będzie jedynie udzielał rekompensat (dopłat) z tytułu stosowania przez operatora ulg ustawowych. Środki na pokrycie dopłat z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów pokrywane będą z budżetu państwa. Dysponentem środków finansowych będzie marszałek województwa mazowieckiego.

Przedmiotem umowy zawartej pomiędzy organizatorem a operatorem, będzie świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu grodziskiego. Umowa w szczególności będzie zawierała:

- 1) opis usług wynikających z zamówienia;
- 2) sieć komunikacyjną, której dotyczy umowa;
- 3) czas trwania umowy;
- 4) warunki dotyczące norm jakości oraz podnoszenia jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 5) wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- 6) warunki zmiany opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie Prawo przewozowe;

- 7) warunki, na jakich jest dopuszczalne podwykonawstwo w realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 8) sposób rozpatrywania przez operatora skarg i reklamacji składanych przez pasażerów oraz przyznawania ewentualnych odszkodowań wynikających z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 9) częstotliwość składania sprawozdań z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym informacji dotyczących liczby pasażerów na danej linii komunikacyjnej;
- 10) zasady rozliczeń, w szczególności zasady podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania przez operatora ulg ustawowych oraz ulg ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora;
- 11) zasady rozliczeń za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie tych usług z przyczyn niezależnych od operatora;
- 12) stronę umowy, która jest zobowiązana do podania do publicznej wiadomości treści rozkładów jazdy, cennika oraz regulaminu przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym;
- 13) sposób dystrybucji biletów;
- 14) stronę umowy, która obowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi;
- 15) zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów;
- 16) kary umowne;
- 17) warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

Organizator wszczyna postępowanie przez publikację ogłoszenia o koncesji. Ogłoszenie o koncesji na usługi będzie zamieszczone w Biuletynie Zamówień Publicznych, udostępnianym na stronach portalu internetowego Urzędu Zamówień Publicznych. Zainteresowany podmiot składa wniosek o zawarcie umowy koncesji, zawierający

oświadczenie o zgłoszeniu udziału w postępowaniu oraz oświadczenie o spełnianiu opisanych w ogłoszeniu o koncesji warunków udziału. Organizator, po wybraniu najkorzystniejszej oferty na podstawie warunków i kryteriów określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, zawiera umowę z oferentem, którego oferta została uznana za najkorzystniejszą nie wcześniej niż w terminie 10 dni od dnia przesłania oferentom informacji o wyborze oferty najkorzystniejszej faksem lub drogą elektroniczną, a w przypadku przesłania informacji w inny sposób - nie wcześniej niż w terminie 15 dni od dnia jej przesłania.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym umowa może być zawarta na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat. Po zawarciu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego organizator wydaje operatorowi zaświadczenie potwierdzające posiadanie przez operatora uprawnień do wykonywania publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej.

9. Pożądany standard usług przewozowych.

Przewóz osób wykonywany przez operatora publicznego transportu zbiorowego realizowany na terenie powiatu grodziskiego musi być na tyle atrakcyjny dla podróżnych aby przekonać mieszkańców do korzystania z tego rodzaju transportu. Dotyczy to głównie osób, które dotychczas poruszały się własnym środkiem transportu.

Głównymi czynnikami zachęcającymi do korzystania z komunikacji publicznej będą:

- standard przewozów, do którego należy zaliczyć jakość taboru,
- bezpieczeństwo podróżnych,
- czas przejazdu,
- wygodę pasażera.

Ponadto ważnym elementem składającym się na standard usług przewozowych jest również aspekt związany z ochroną środowiska. Aby zapewnić jak najmniejsze oddziaływanie transportu publicznego na środowisko naturalne, powiat grodziski będzie dążył do wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego dysponującego nowoczesnym taborom.

Jednym z głównych priorytetów przy tworzeniu publicznego transportu zbiorowego jest uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych, w tym celu powiat grodziski będzie dążył do zapewnienia takim osobom jak najbardziej komfortowej podróży na liniach organizowanych przez starostę grodziskiego. Działania te będą opierać się w głównej mierze na zapewnieniu taboru przystosowanego do obsługi osób niepełnosprawnych w tym osób o ograniczonej zdolności ruchowej oraz dostosowaniu infrastruktury przystankowej.

10. Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

Podstawowym systemem informowania pasażera o obowiązującym rozkładzie jazdy i cenach biletów jest zamieszczanie tych informacji na słupach przystankowych, wiatach lub innych wskazanych na przystanku miejscach. Informacje o przebiegu konkretnej linii komunikacyjnej, z zaznaczonymi węzłami przesiadkowymi, powinny znaleźć się także w samym autobusie.

Jednak jako społeczeństwo informacyjne, gdzie niemal każdy mieszkaniec ma dostęp do internetu, konieczne będzie stworzenie odpowiedniej strony internetowej zawierającej informacje dotyczące:

- obowiązującego rozkładu jazdy,
- schematu linii komunikacji publicznego transportu zbiorowego z zaznaczonymi przystankami i zintegrowanymi węzłami przesiadkowymi,
- cen biletów i stosowanych ulgach.

Przy założeniu, że stworzona sieć komunikacyjna będzie siecią odpowiadającą zapotrzebowaniom mieszkańców i nie będzie potrzeby częstych zmian, można zlecić wydrukowanie biuletynu informacyjnego o dostępnej sieci komunikacyjnej. Biuletyn może być połączony z innymi informacjami np. w zakresie służby zdrowia, godzin otwarcia urzędów, bibliotek oraz innych ważnych z punktu mieszkańca miejsc.

W przyszłości, gdy planowana sieć będzie cieszyć się dużym zainteresowaniem mieszkańców, a linii komunikacyjnych będzie przybywać, w celu poprawy jakości obsługi,

należy stworzyć infolinię dotyczącą sieci publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu grodziskiego. Zakres informacji dostępnych pod uruchomioną infolinią dotyczyłby:

- rozkładu jazdy,
- informacji o zintegrowanych węzłach przesiadkowych,
- informacji o cenach biletów i ulgach stosowanych na liniach, których organizatorem jest powiat grodziski;
- miejsc gdzie można zakupić bilety miesięczne;
- informacji o występujących utrudnieniach lub awariach wpływających na funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego.

11. Ochrona środowiska naturalnego.

Jednym z zadań stojących przed planowaniem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest optymalizacja połączeń komunikacji zbiorowej, tak aby zaspokajały podstawowe zapotrzebowania mieszkańców w zakresie transportu publicznego. Lepsze zarządzanie siecią komunikacyjną ma na celu skłonienie mieszkańców powiatu do zastąpienia transportu indywidualnego, transportem zbiorowym. W zakresie ochrony środowiska będzie to miało pozytywny wpływ na ograniczanie ilości emisji gazów cieplarnianych. Zmniejszenie emisji gazów wydzielanych przez pojazdy samochodowe powinno przełożyć się na zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza.

Realizacja komunikacji publicznej określonej w niniejszym planie nie będzie stwarzała negatywnego oddziaływania na gleby oraz zasoby wodne. Sieć komunikacyjna przewidziana w planie zrównoważonego transportu zbiorowego dla powiatu grodziskiego, będąca siecią o charakterze użyteczności publicznej, będzie realizowana po istniejących drogach. Planuje się w przyszłości stopniowe wprowadzanie do obsługi linii użyteczności publicznej, autobusy spełniające coraz wyższe normy ochrony środowiska.

12. Obowiązujące uprawnienia do przejazdów ulgowych.

Obecnie obowiązujące rozwiązania ustawowe, w zakresie ulg stosowanych w przewozach pasażerskich, można podzielić na dwie kategorie. Pierwsza kategoria dotyczy uprawnień do

ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego w regularnych przewozach osób, wykonywanych przez uprawnionych przewoźników kolejowych i autobusowych, natomiast druga kategoria dotyczy komunikacji miejskiej. Pierwszą kategorii ulg stosowanych w przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego, reguluje ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (tekst jednolity Dz. U. z 2012 r. Poz. 1138 z późn. zm.). Druga kategoria ulg stosowana jest na podstawie aktów prawa miejscowego. Zasady dotyczące drugiej kategorii regulowane są przez właściwe jednostki samorządu terytorialnego będące organizatorami publicznego transportu zbiorowego, które komunikację miejską finansują z własnego budżetu.

Zgodnie z obecnie obowiązującą ustawą o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, koszty związane z finansowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów pokrywane są z budżetu państwa. Samorządy województw przekazują przewoźnikom wykonującym krajowe autobusowe przewozy pasażerskie dopłaty do tych przewozów z tytułu stosowania obowiązujących ustawowych ulg w przewozach pasażerskich. Kwota dopłaty stanowi różnicę pomiędzy wartością sprzedaży biletów obliczoną według cen nieuwzględniających ustawowych ulg a wartością sprzedaży tych biletów w cenach uwzględniających ulgi. W następstwie wprowadzenia ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, uległy również zmianie zasady stosowania ulg ustawowych oraz ograniczono podmioty uprawnione do otrzymywania dopłat za ich stosowanie. Do 31 grudnia 2016 r. każdy podmiot posiadający umowę z samorządem województwa stosujący kasy rejestrujące, które umożliwiają określenie kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych, jest uprawniony do otrzymywania dopłat. Natomiast od 1 stycznia 2017 r. możliwość uzyskania dopłaty za stosowanie ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, jest przewidziana tylko dla przewoźników (operatorów) którzy będą mieli podpisaną umowę z organizatorem przewozów o charakterze użyteczności publicznej. W zakresie wypłaty rekompensat za stosowane ulgi, właściwym pozostanie budżet państwa, jednak za pośrednictwem organizatora publicznego transportu zbiorowego. Organizator przekazuje operatorowi rekompensatę, jeżeli ten poniósł stratę i złożył wniosek o rekompensatę w trybie określonym w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego natomiast organizator weryfikuje wniosek i dokumenty przedstawione przez operatora, stanowiące podstawę obliczenia rekompensaty. W przypadku pozytywnego

wyniku weryfikacji, organizator występuje do właściwego marszałka województwa z wnioskiem o przekazanie rekompensaty stanowiącej zwrot utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym do wysokości poniesionej z tego tytułu straty. W kontekście do tego co napisano wcześniej inaczej wygląda sytuacja przewoźników obsługujących linie nie będące liniami o charakterze użyteczności publicznej. Przewoźnik obsługujący takie linie nie będzie obowiązany do stosowania uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Natomiast gdy zdecyduje się na honorowanie ulg ustawowych to nie będzie mógł ubiegać się o zwrot utraconych przychodów z tytułu stosowania takich ulg.

13. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

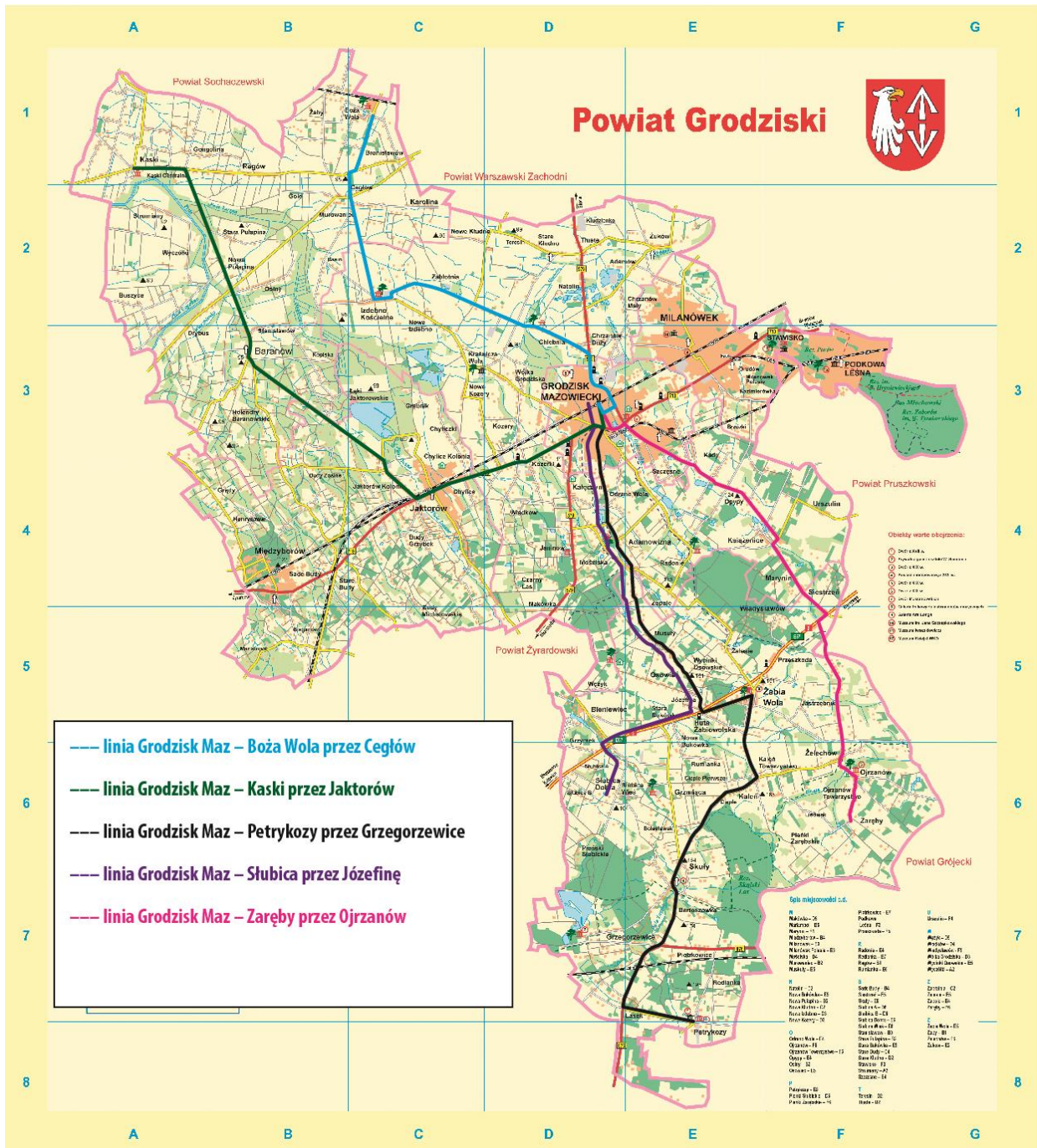
Głównym kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu grodziskiego będzie zintegrowanie usług transportu autobusowego z kolejowym jak również zintegrowanie komunikacji powiatowej z przewozami miejskimi i gminnymi. Taki kierunek działania ma spowodować, że publiczny transport zbiorowy oprócz funkcji jaką jest zapewnianie transportu mieszkańcom, będzie również kształtował zachowania społeczne w zakresie ograniczania ruchu samochodowego. Aby tak się stało, rozwój publicznego transportu zbiorowego musi być zależny w głównej mierze od samych mieszkańców, ponieważ to mieszkańcy wyznaczają cele podróży a tym samym pożądane kierunki rozwoju transportu. Oczekuje się, że w sytuacji w której sieć komunikacji publicznej będzie zaspokajać potrzeby transportowe mieszkańców w zakresie rozkładu jazdy i niskich kosztów podróży, mieszkańcy porzucą dotychczasowe formy podróży własnymi środkami transportu na rzecz komunikacji zbiorowej. Ważnym aspektem organizacji transportu zbiorowego jest również konieczność ciągłego i długoterminowego obserwowania kierunków rozwoju powiatu grodziskiego, na który składają się budowane nowe inwestycje a tym samym nowe miejsca pracy. Rozwój publicznego transportu zbiorowego, nie tylko musi uwzględniać obszary na których są budowane, ale przede wszystkim godziny w których mieszkańcy muszą tam dojechać lub wrócić. Nie bez znaczenia ma również fakt zmniejszającego się odpływu mieszkańców powiatu grodziskiego do miejscowości znajdujących się bliżej Warszawy. Z drugiej strony zwiększająca się atrakcyjność powiatu grodziskiego w zakresie inwestycyjnym, przyczynia się do stopniowego wzrostu napływu mieszkańców na tereny powiatu grodziskiego z innych regionów województwa mazowieckiego a nawet kraju.

Koncentracja ludności na obszarach pierwotnie rolniczych a obecnie przekształcanych w tereny budownictwa mieszkaniowego, zasadniczo zwiększa popyt na usługi transportowe a co za tym idzie będzie decydowało o kierunkach rozwoju zarówno sieci komunikacji powiatowej jak i gminnej. Szacuje się, że w przypadku gdy rozkład jazdy będzie uwzględniał potrzeby mieszkańców przy jednoczesnym zwiększaniu się populacji zamieszkującej tereny przez które będzie poprowadzona sieć powiatowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej, spodziewany jest wzrost potoku pasażerów korzystających z komunikacji autobusowej na terenie powiatu grodziskiego..

Publiczny transport zbiorowy organizowany na szczeblu powiatu będzie uzupełnieniem oferty komunikacji miejskiej organizowanej obecnie przez Gminę Grodzisk Mazowiecki a w przyszłości, także przez inne gminy powiatu. Celem opracowanej sieci powiatowych przewozów pasażerskich jest skomunikowanie większych miejscowości w gminach z węzłem przesiadkowym znajdującym się w Grodzisku Mazowieckim. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego zakłada, że poszczególne gminy powiatu grodziskiego będą organizowały komunikacje gminną na obszarach peryferyjnych swoich gmin tworząc połączenia komunikacyjne z miejscowościami przez które będą przebiegać linie komunikacji powiatowej.

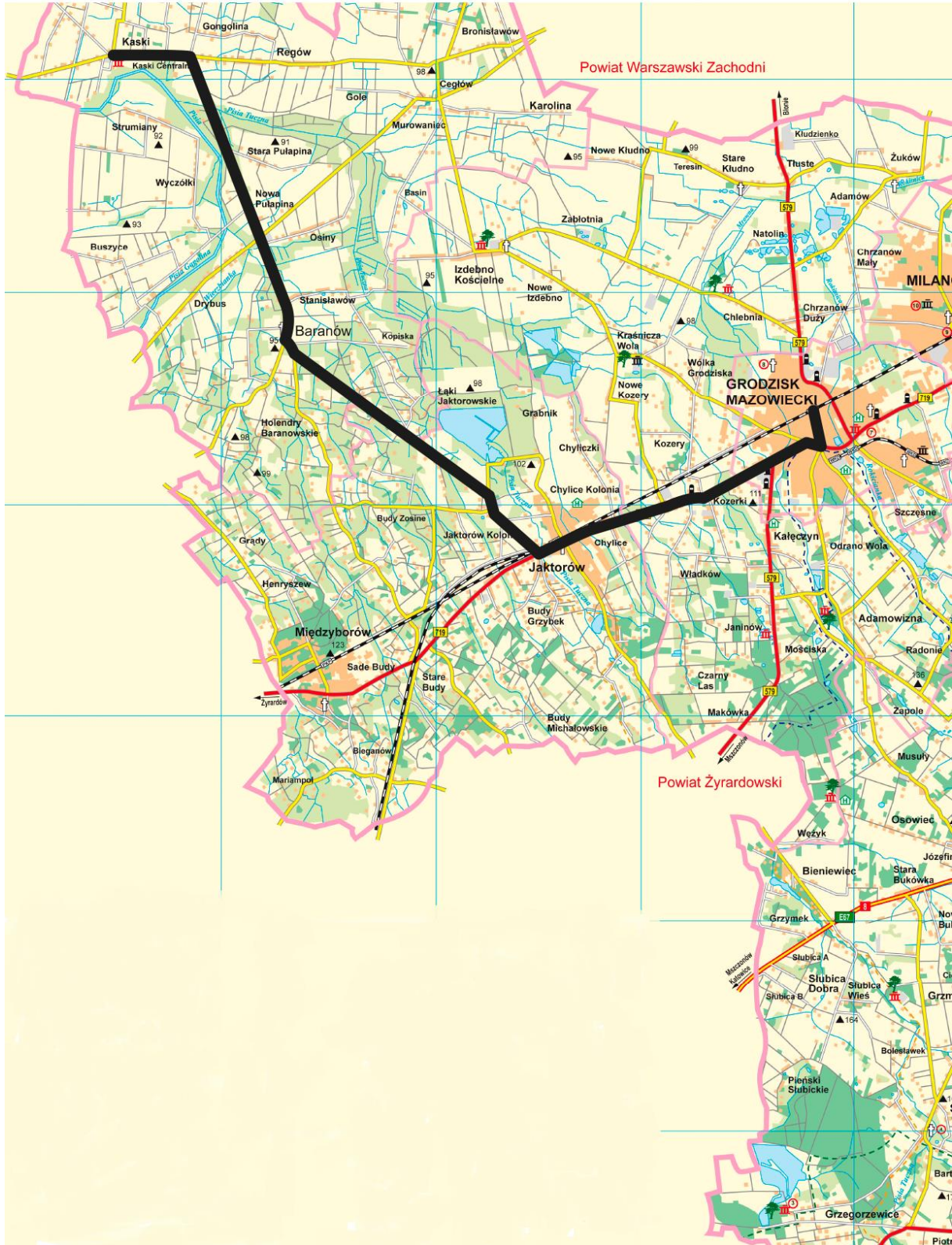
II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

1. Plan sieci komunikacyjnej o charakterze użyteczności publicznej na terenie powiatu grodziskiego.



2. Poszczególne linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej na terenie powiatu grodziskiego.

linia Grodzisk Maz – Kaski przez Jaktorów



linia Grodzisk Maz – Boża Wola przez Cegłów



linia Grodzisk Maz – Petrykozy przez Grzegorzewice



linia Grodzisk Maz – Zaręby przez Ojrzanów



linia Grodzisk Maz – Słubica przez Józefinę

