

Projekt

z dnia 9 czerwca 2026 r.

Zatwierdzony przez

**UCHWAŁA NR
RADY MIEJSKIEJ W BEŁCHATOWIE**

z dnia 2026 r.

**w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego
Miasta Bełchatowa na lata 2026-2031”**

Na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 4, art. 18 ust. 2 pkt 15, art. 40 ust. 1 i art. 41 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2026 r. poz. 662) oraz art. 9 ust. 1 pkt 1 lit. a i ust. 3, art. 10 ust. 1, art. 12 ust. 1, art. 13 ust. 3 i ust. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285, poz. 1843 i poz. 1173, z 2023 r. poz. 1720 oraz z 2026 r. poz. 475), Rada Miejska w Bełchatowie uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Bełchatowa na lata 2026-2031”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Bełchatowa.

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

Załącznik

do uchwały nr/....../... Rady
Miejskiej w Bełchatowie
z dnia r.



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO MIASTA BEŁCHATOWA NA LATA 2026-2031



Bełchatów
Tylko dobre re:akcje



Spis treści

1.	Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	4
1.1.	Wizja rozwoju publicznego transportu zbiorowego	4
1.2.	Cel rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	5
1.3.	Koncepcja rozwoju transportu publicznego	5
1.4.	Podstawy prawne i metodologia tworzenia oraz uchwalania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	6
1.5.	Konsultacje społeczne	6
1.6.	Monitoring planu	7
2.	Charakterystyka obszaru jednostek terytorialnych objętych planem	8
2.1.	Informacje ogólne o obszarze Miasta Bełchatów	8
2.2.	Uwarunkowania demograficzne	9
2.2.1.	Liczba ludności i gęstość zaludnienia	9
2.2.2.	Struktura funkcjonalna ludności.....	11
2.2.3.	Bezrobocie.....	12
2.2.4.	Podsumowanie	12
2.3.	Zagospodarowanie przestrzenne	13
2.4.	Sieć transportowa	16
2.4.1.	Układ drogowy	16
2.4.2.	Układ dróg rowerowych	18
2.4.3.	Układ kolejowy	20
2.4.4.	Wschodnia obwodnica Bełchatowa	21
3.	Sieć komunikacyjna.....	22
3.1.	Sieć komunikacyjna, na której wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej.....	22
3.2.	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	24
3.3.	Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej oraz informacja pasażerska.....	25
4.	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	29
4.1.	Informacje wstępne	29
4.2.	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej – generatory ruchu.....	29
4.2.1.	Osiedla	30
4.2.2.	Urzędy i instytucje publiczne	30
4.2.3.	Placówki oświatowe	31
4.2.4.	Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy	32
4.2.5.	Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne i handlowe	34
4.2.6.	Placówki służby zdrowia	35
4.3.	Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców Bełchatowa.....	35
4.4.	Zmiana potrzeb przewozowych mieszkańców Bełchatowa w zależności od czasu ich występowania	37
4.4.1.	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia	37
4.4.2.	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia.....	38
4.5.	Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.	38
5.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych	39
5.1.	Źródła i formy finansowania komunikacji miejskiej	39

6.	Preferencje dotyczące wyboru środka transportu	40
6.1.	Wskaźnik motoryzacji.....	40
7.	Zasady organizacji rynku przewozów	41
7.1.	Miasto Bełchatów jako organizator publicznego transportu zbiorowego	41
7.1.1.	Realizacja funkcji organizatorskich	41
7.2.	Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego.....	44
8.	Pożądany standard w przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej .	45
8.1.	Informacje ogólne.....	45
8.2.	Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska naturalnego	46
8.3.	Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej	49
8.4.	Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	50
8.4.1.	Standard w zakresie przystanków komunikacyjnych	50
8.4.2.	Standard w zakresie taboru	50
8.4.3.	Standard w zakresie informacji pasażerskiej.....	51
8.4.4.	Standard w zakresie infrastruktury ładowania autobusów z napędem elektrycznym	52
9.	Linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania	52
10.	Geograficzne położenie infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego ...	53
11.	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji pasażerskiej.....	54
12.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	56
12.1.	Informacje wstępne	56
12.2.	Tabor.....	57
12.3.	Promocja usług transportu miejskiego	58
12.4.	Rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu.....	58
12.5.	Integracja środków publicznego transportu zbiorowego	59
12.6.	Wykorzystanie roweru jako alternatywnego środka transportu	60
12.6.1.	Rodzaj drogi rowerowej.....	60
12.6.2.	Nawierzchnie dróg rowerowych.....	61
12.7.	Perspektywa wykorzystania przewozów kolejowych.....	69
13.	Weryfikacja, aktualizacja oraz monitoring planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Bełchatowa	69
14.	Część graficzna	71
15.	Spis rysunków wykresów i map	72
15.1.	Spis Tabel	72
15.2.	Spis rysunków.....	72

1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

1.1. Wizja rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Planuje się, aby zarządzanie usługami przewozowymi miasta Bełchatowa, występującego w roli organizatora publicznego transportu zbiorowego, prowadzone było w sposób zapewniający zaspokojenie potrzeb społeczeństwa w zakresie transportu. Ważny w obecnym systemie polityki samorządowej jest zrównoważony rozwój, który odnosi się także do sfery komunikacji; przejawia się on w dążeniu do wzmocnienia pozycji transportu zbiorowego w realizacji zadań przewozowych na obszarze miasta.

Publiczny transport zbiorowy pełniąc funkcje społeczne i gospodarcze powinien również uwzględniać osoby, które z racji wieku, sytuacji finansowej, zdrowia charakteryzują się utrudnioną mobilnością.

Aby przerwać obecne trendy wzrostu wskaźnika motoryzacji i preferencji w aspekcie indywidualnego samochodowego transportu, należy zadbać o konkurencyjną ofertę komunikacji publicznej. Nie jest to jedynie wpływ ceny na popyt, ale także istotność takich czynników jak atrakcyjność oferty, komfort pasażerów, nowoczesność systemu zarządzania, dopasowanie sieci do potrzeb mieszkańców i najczęstszych preferencji. Poprzez optymalizację sieci komunikacyjnej i ciągłą poprawę jakości usług, gmina wywoła potrzebę mieszkańców w kwestii korzystania z transportu zbiorowego na większą skalę oraz stopniowe zmniejszenie popytu na komunikację samochodową. Ważnym aspektem jest też uwzględnienie preferencji mieszkańców gmin ościennych. Kreowanie komfortowego systemu transportowego pozwoli na pozyskanie nowych pasażerów, którzy wybierają Bełchatów jako miejsce podróży.

Rozwijając sieć komunikacyjną, należy uwzględnić potrzeby mieszkańców, uwarunkowania przestrzenne oraz położenie generatorów ruchu. Do poprawy standardu doprowadzą inwestycje w sieć drogową (wszelkie modernizacje, remonty oraz budowy nowych ciągów), infrastrukturę dla ruchu autobusowego oraz rozbudowę taboru.

Na takim stanie zyska zarówno społeczeństwo, jak i środowisko, a wynikiem tego będzie również poprawa stanu gospodarki miasta. W ten sposób miasto w pełni będzie rozwijać się w sposób zrównoważony.

1.2. Cel rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Bełchatowa jest przede wszystkim określenie sieci transportowej, na której miasto będzie organizowało przewozy o charakterze użyteczności publicznej oraz zaplanowanie transportu publicznego w taki sposób, aby jego rozwój był zgodny z postulatami zrównoważonego rozwoju. Ponadto, realizując postulaty zrównoważonego rozwoju, należy dążyć do wdrażania nowoczesnych koncepcji, które będą zachęcać do korzystania z transportu zbiorowego, stosować rozwiązania przyjazne środowisku naturalnemu, a zarazem spełniające oczekiwania mieszkańców.

Wdrożenie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Bełchatowa umożliwi realizację następujących celów szczegółowych.

Są to:

- poprawa dostępności i jakości transportu zbiorowego, z uwzględnieniem potrzeb przewożowych osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- integracja systemu transportowego miasta z uwarunkowaniami i kierunkami rozwoju linii komunikacyjnych w skali jednostek administracyjnych wyższego szczebla,
- zwiększenie efektywności funkcjonowania systemu transportowego przez dostosowanie oferty do oczekiwań, postulatów i potrzeb mieszkańców Bełchatowa,
- wsparcie konkurencyjności gospodarki obszaru,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia mieszkańców.

1.3. Koncepcja rozwoju transportu publicznego

Dla miasta Bełchatowa istotne jest dążenie do takiego rozwoju transportu publicznego, aby wpłynąć na zwiększenie udziału podróży komunikacją zbiorową przez mieszkańców miasta Bełchatowa. Osiągnięcie tego celu warunkuje zrównoważony rozwój.

Aby zapewnić mieszkańcom wysoki poziom mobilności oraz wywołać taki stan, kiedy

przemieszczanie się nie będzie stanowiło niedogodności, miasto będzie uwzględniać potrzebę rozbudowy i modernizacji układu drogowego oraz poprawę warunków i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Taki rozwój zapewni dostępność komunikacyjną wszystkich osiedli miasta.

1.4. Podstawy prawne i metodologia tworzenia oraz uchwalania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Miasto Bełchatów jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego sieci komunikacyjnej w miejskich przewozach pasażerskich obejmujących linie komunikacyjne obsługujące obszar miasta Bełchatowa.

Bełchatów, który w swoich kompetencjach ma zadania z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego, zobowiązany jest przez ustawę o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r. (Dz.U. z 2025 r. poz. 285, 1173, 1843; z 2026 r. poz. 475 dalej jako: ustawa o publicznym transporcie zbiorowym), do opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, a następnie jego uchwalenia przez Radę Miejską w Bełchatowie.

Zakres niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest zgodny z art. 12 ust. 1. ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684).

Do wykonania planu transportowego posłużyły dane i materiały będące w dyspozycji m.in.: Urzędu Miasta Bełchatowa, MZK w Bełchatowie Sp. z o.o., Głównego Urzędu Statystycznego oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

1.5. Konsultacje społeczne

Jako że plan transportowy jest aktem prawa miejscowego, w dniach od 5 maja do 26 maja 2026 roku został poddany konsultacjom społecznym. Miało to na celu zarówno poinformowanie społeczności zainteresowanej o zmianach, planach i konkretnych działaniach miasta, jak i umożliwienie partycypacji

społecznej - umożliwienie składania uwag, propozycji i preferencji użytkowników systemu komunikacyjnego.

Informacja o konsultacjach niniejszego projektu planu transportowego została ogłoszona w: Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie internetowej Urzędu Miasta, na tablicach ogłoszeniowych zlokalizowanych na terenie i w obrębie Urzędu Miasta.

1.6. Monitoring planu

Realizacja zapisów planu transportowego będzie miała wpływ na rozwój miasta Bełchatowa. Monitorowanie rezultatów w zakresie stopnia realizacji celów postawionych przed organizatorem, to proces zbierania obiektywnych dowodów potwierdzających zgodność realizacji planu z postawionymi celami.

W przypadku transportu mierniki stopnia realizacji celów podzielić można na:

- mierniki społeczne,
- mierniki statystyczne.

Do mierników społecznych zaliczyć należy przede wszystkim kontrolę szerokokorozumianej opinii publicznej i reagowanie na zmieniające się zapotrzebowanie mieszkańców obszaru miasta Bełchatowa. Poznanie opinii można realizować poprzez np. udostępnienie mieszkańcom np. platformy elektronicznej ułatwiającej zgłaszanie opinii i uwag (np. w formie ankiety internetowej).

W sferze statystycznej zestawia się dane zbierane przed, w trakcie i po realizacji celów, w szczególności dotyczące:

- natężenia ruchu na drogach,
- liczby przewożonych pasażerów (napętnienia pojazdów).

W okresie realizacji przyjmuje się systematyczne, w miarę posiadanych możliwości finansowych, przeprowadzanie badań natężenia ruchu na drogach, napętnienia pojazdów oraz udostępnienie pasażerom platformy przeznaczonej do zgłaszania uwag i opinii na temat działania publicznego transportu zbiorowego.

2. Charakterystyka obszaru jednostek terytorialnych objętych planem

2.1. Informacje ogólne o obszarze Miasta Bełchatów



Miasto Bełchatów znajduje się w województwie łódzkim, we wschodniej części powiatu bełchatowskiego.

Miasto otoczone jest przez gminę wiejską Bełchatów. Jest siedzibą władz powiatu bełchatowskiego.

Powierzchnia miasta wynosi 34,6 km², co klasyfikuje je na siódmym miejscu wśród największych miast województwa łódzkiego i stanowi 3,58% powierzchni całego powiatu.

Według bazy Urzędu Miasta aktualnie (stan na 01.01.2026 r.) ludności Miasta Bełchatów, wynosi 51 431 mieszkańców.



Rysunek 1 Miasto Bełchatów na tle powiatu bełchatowskiego oraz Polski

Źródło: opracowanie własne

28 listopada 2024 r. Rada Miejska w Bełchatowie w uchwale Nr VIII/67/24 wyraziła zgodę na zawarcie porozumienia międzygminnego pomiędzy gminą Bełchatów a Miastem Bełchatów. Na mocy uchwały Miasto Bełchatów zawarło 20 grudnia 2024 r. z Gminą Bełchatów porozumienie międzygminne w sprawie powierzenia Gminie Bełchatów zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego na terenie Miasta Bełchatów.

Przedmiotem porozumienia jest przejęcie przez Gminę Bełchatów zadań w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na obszarze miasta Bełchatowa na liniach komunikacyjnych:

- Wielopole – Zawady – Bełchatów;
- Bełchatów – Myszaki – Dobiecin - Bełchatów;
- Wygoda – Zalesna - Bełchatów;
- Bełchatów – Zdieszulice Dolne – Janów - Bełchatów;
- Bełchatów – Kalisko - Bełchatów;
- Bełchatów – Poręby – Kurnos Drugi – Kaszewice – Bełchatów.

Przejazdy na liniach objętych porozumieniem, podobnie jak na liniach obsługiwanych przez Miasto Bełchatów będą bezpłatne.

2.2. Uwarunkowania demograficzne

Potrzeby przewozowe mieszkańców miasta Bełchatowa są potrzebami wtórnymi, czyli takimi, dzięki którym zaspokaja się potrzeby pierwotne. Wynikają one z konieczności realizacji procesu polegającego na przemieszczaniu się.

Zapotrzebowanie na przemieszczanie się za pomocą publicznego transportu zbiorowego definiuje popyt na te usługi. Potrzeby przewozowe mieszkańców miasta zabezpieczane są przez miejskie przewozy pasażerskie.

2.2.1. Liczba ludności i gęstość zaludnienia

Cechy demograficzne społeczności zamieszkującej Bełchatów są jednym z czynników wpływających na potrzeby transportowe. Dane przedstawiające liczbę ludności Bełchatowa zostały umieszczone w poniższej tabeli i wykresie, który pokazuje jakie zmiany w liczbie ludności nastąpiły w ciągu ostatnich 5 lat.

Tabela 1 Liczba ludności w Bełchatowie w latach 2018 – 2025

źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Rok	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Liczba ludności	57 694	57 199	54 868	54 160	53 309	52 567	51 943	51 247



Rysunek 2 Zmiany liczby ludności Bełchatowa w latach 2018-2025,

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Liczba ludności w ciągu ostatnich lat spadła o ponad 6,5 tys. osób (z 57 694 osób z w 2018 r. do 51 247 osób w 2025 r.) Liczba ludności w powiecie bełchatowskim w ostatnich latach rośnie, co świadczy o tym, że w Bełchatowie występuje zjawisko suburbanizacji, czyli migracji ludności do sąsiadujących z miastem gmin wiejskich. Gęstość zaludnienia w 2018 roku wynosiła 1 658 os./km², zaś w 2024 – 1 490 os./km².

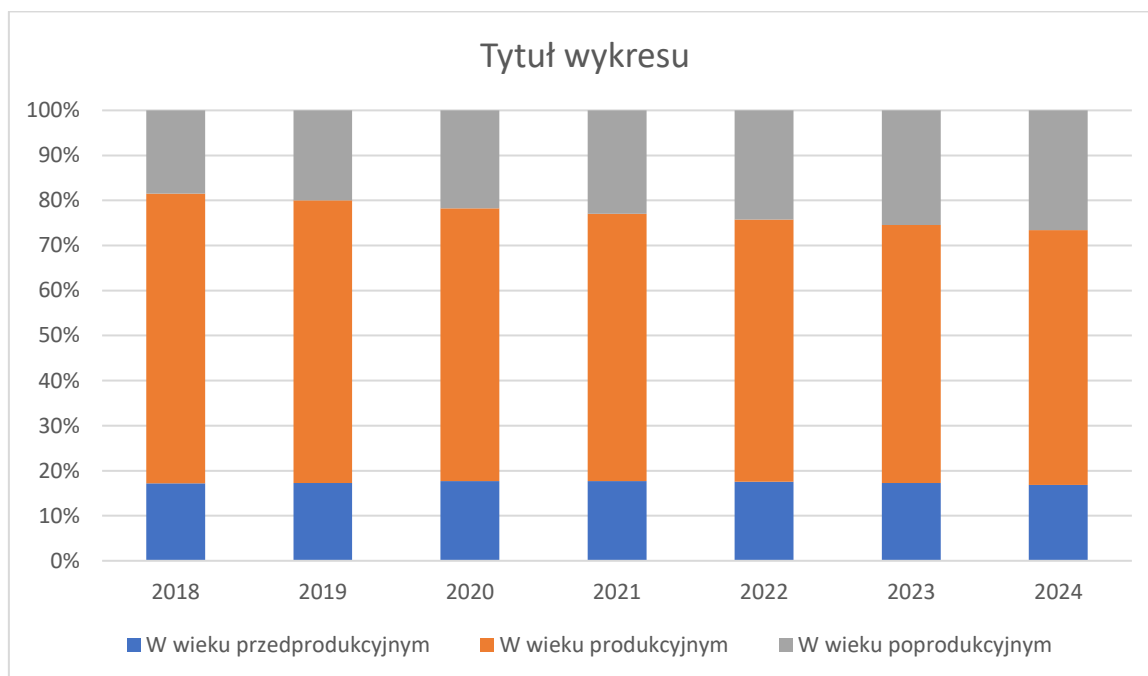
Innymi istotnymi parametrami są struktura funkcjonalna ludności oraz stopa bezrobocia mieszkańców analizowanego obszaru opisane w kolejnych rozdziałach.

2.2.2. Struktura funkcjonalna ludności

Strukturę funkcjonalną charakteryzuje się poprzez podział ludności na trzy grupy ekonomiczne:

- w wieku przedprodukcyjnym – przedział wiekowy 0-17 lat,
- w wieku produkcyjnym – przedziały wiekowe 18-59 lat (kobiety) oraz 18-64 lat (mężczyźni),
- w wieku poprodukcyjnym – 60 lat i więcej (kobiety) oraz 65 lat i więcej (mężczyźni).

Na poniższym wykresie przedstawiono udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w Bełchatowie.



Rysunek 3 Struktura ludności Bełchatowa w wieku przed-, po- i produkcyjnym w latach 2018-2024

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
W wieku poprodukcyjnym	10 868	11 629	12 142	12 663	13 191	13 730	14 167
W wieku produkcyjnym	37 802	36 576	33 884	32 755	31 695	30 938	30 195
W wieku przedprodukcyjnym	10 103	10 087	9 879	9 757	9 544	9 339	8 991

W Polsce, jak i w Europie, w ostatnich latach ma miejsce zjawisko starzenia się społeczeństwa. Zjawisko to występuje również w Bełchatowie. Analizując powyższe dane

widać, że liczba osób w wieku przedprodukcyjnym oraz produkcyjnym regularnie spada na rzecz osób w wieku poprodukcyjnym. W konsekwencji zmniejszy się liczba podróży obligatoryjnych (do szkół, a za kilka, kilkanaście lat do pracy), a zwiększy się liczba podróży incydentalnych (w przypadku osób starszych – do placówek służby zdrowia czy na zakupy). Jeśli taki trend się utrzyma, na przestrzeni lat może dojść również do sytuacji, w której zmieni się udział podróży w godzinach szczytu i poza nim.

2.2.3. Bezrobocie

W 2021 roku stopa bezrobocia w Bełchatowie wyniosła 3,3% (dane GUS oraz dane Powiatowego Urzędu Pracy w Bełchatowie), podczas gdy w 2025 roku wzrósł do poziomu 5,0% . W porównaniu do roku 2021, w roku 2025 nastąpił wzrost liczby osób bezrobotnych. W każdym roku liczba bezrobotnych kobiet była wyższa w stosunku do mężczyzn. Stopa bezrobocia Bełchatowa w 2025 roku wynosiła 5,0% i była niższa od stopy bezrobocia w woj. łódzkiego (5,8%). Powyższe wykresy wskazują na utrzymujący się trend, na podstawie którego można prognozować dalszą zmianę funkcjonalnych struktur wiekowych w mieście Bełchatów, w kierunku niżu.

Takie szacunki sugerują, że w analizowanej perspektywie czasowej znacznie zmaleje liczba osób podróżujących obligatoryjnie – do szkoły i pracy.

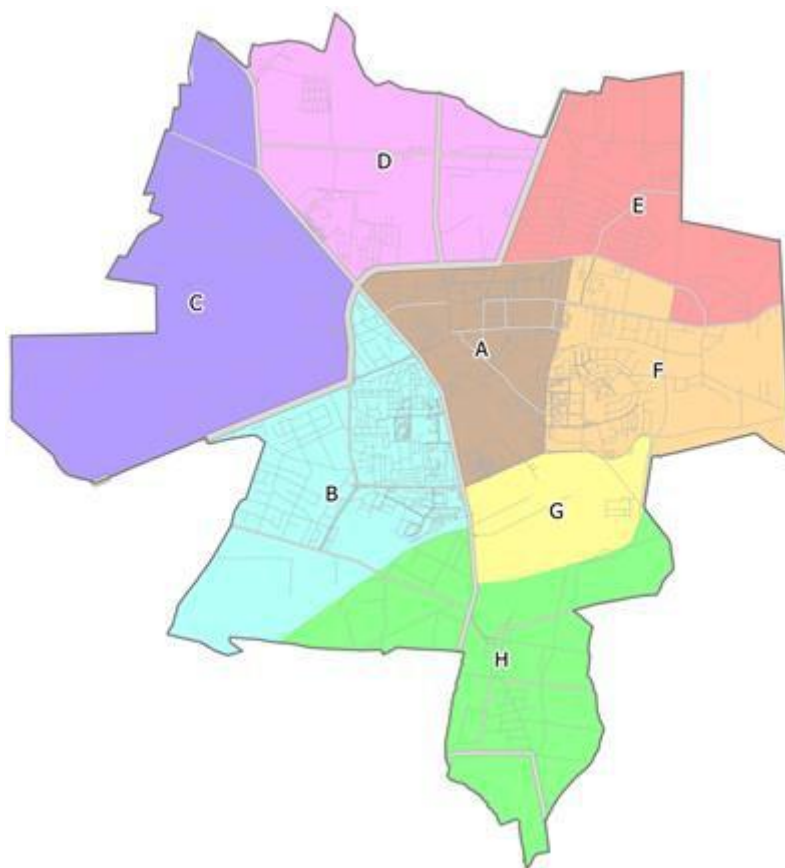
2.2.4. Podsumowanie

Bełchatów to miasto charakteryzujące się spadkiem liczby ludności, wynikającym ze zjawiska suburbanizacji w ramach powiatu bełchatowskiego. Taki trend będzie się utrzymywał do 2031 roku. Bełchatów charakteryzuje się również zjawiskiem starzenia się społeczeństwa. Stopa bezrobocia miasta jest niższa od stopy bezrobocia powiatu, województwa a także Polski. Starzenie się społeczeństwa może sugerować, że coraz mniej osób będzie odbywało podróże obligatoryjne (dom – szkoła – dom oraz dom – praca – dom), natomiast coraz więcej osób może podróżować incydentalnie, np. do placówek służby zdrowia, urzędów czy obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych.

2.3. Zagospodarowanie przestrzenne

Dokumentem, który określa w sposób ogólny politykę przestrzenną i lokalne zasady zagospodarowania w Bełchatowie jest Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bełchatowa, podjęte uchwałą nr XLVII/357/10 Rady Miejskiej w Bełchatowie z dnia 14 stycznia 2010 r.

Celem określenia kierunków zagospodarowania przestrzennego, podzielono miasto na 8 jednostek urbanistycznych. Podział miasta na te jednostki przedstawia poniższa mapa.



Rysunek 4 Podział Bełchatowa na jednostki urbanistyczne według studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego,

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bełchatowa, Tom II – polityka przestrzenna – Kierunki zagospodarowania”

Charakterystykę poszczególnych obszarów przedstawia poniższa tabela.

Tabela 2 Charakterystyka poszczególnych jednostek urbanistycznych w Bełchatowie

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta

Charakterystyka	Kierunki rozwoju
Jednostka urbanistyczna: A Na obszarze jednostki znajduje się centrum usługowe o zasięgu ogólnomiejskim i ponadmiejskim - obiekty usługowe administracji rządowej i samorządowej (Urzędy Miasta i Gminy Bełchatów, Starostwo Powiatowe), kultury, sportu, oświaty: przedszkola, szkoły podstawowe, szkoły średnie, budynki służące ochronie zdrowia, szpital wojewódzki, budynki sakralne, gastronomia, zabudowa handlowa, w tym 2 wielkopowierzchniowe obiekty handlowe, targowisko miejskie oraz zabudowa mieszkaniowa. Istniejąca zabudowa mieszkaniowa ma charakter: - zabudowy śródmiejskiej – budynki wielorodzinne z usługami w parterach, usytuowane wzdłuż głównych ulic miasta, - zabudowy wielorodzinnej na terenach osiedli mieszkaniowych: Wolność, 1 Maja, - mieszanej zabudowy jednorodzinnej i wielorodzinnej na terenach osiedli: Żołnierzy POW, Budowlanych, Okrzei, Słoneczne, - zabudowy jednorodzinnej na terenach osiedli: Konopnickiej, Górnik, Edwardów. Większość terenów jednostki jest już zainwestowana.	Utrzymanie i rozwój dominującej funkcji jednostki: centrum usługowe o zasięgu ogólnomiejskim i ponadmiejskim oraz mieszkalnictwa.
Jednostka urbanistyczna: B Największą część obszaru jednostki zajmuje mieszkalnictwo. Na obszarze jednostki znajdują się obiekty usługowe o zasięgu ogólnomiejskim - kultury, sportu, oświaty: przedszkola, szkoły podstawowe, szkoły średnie, budynki służące ochronie zdrowia, budynki sakralne, zabudowa handlowa. Zabudowa mieszkaniowa w tej jednostce ma charakter: - mieszanej zabudowy jednorodzinnej i wielorodzinnej na terenach osiedli: Dolnośląskiego, północnej części osiedla Przytorze oraz na obszarze położonym między Al. Włókniarzy, ulicami Czapliniecką i Lipową - tereny są całkowicie zainwestowane istniejącą zabudową; - zabudowy jednorodzinnej na terenach osiedla Ludwików. Największe, niezagospodarowane jeszcze tereny znajdują się na osiedlu Ludwików, w rejonie ulicy Wycieczkowej oraz na terenach rolnych po południowej stronie ulicy Zamoście	Utrzymanie dominującej funkcji jednostki: zabudowy mieszkaniowej z usługami towarzyszącymi.
Jednostka urbanistyczna: C Największą część jednostki zajmuje powierzchnia biologicznie czynna – jest to duży kompleks leśny, stanowiący własność Skarbu Państwa – Nadleśnictwa Bełchatów oraz prywatne tereny leśne. Na terenie zainwestowanym występuje: przemysł, mieszkalnictwo, usługi komercyjne oraz duży kompleks usług o charakterze publicznym. Na obszarze jednostki znajdują się obiekty usługowe o zasięgu ogólnomiejskim i ponadmiejskim – zabudowa usług publicznych, administracji (siedziba Nadleśnictwa Bełchatów przy ul. Lipowej) oświaty: szkoły podstawowe, szkoły średnie (po południowej stronie ul. Czaplinieckiej – od ul. Rodziewicz do Wrzosowej) zabudowa handlowa (w rejonie skrzyżowania ul. Czaplinieckiej i Al. Włókniarzy) gastronomia, bazy transportowe, składy, hurtownie, zakłady rzemieślnicze, produkcyjne (rejon ul. Lipowej i Transportowej, po zachodniej stronie ul. Czaplinieckiej). Istniejąca zabudowa mieszkaniowa ma charakter: - w przeważającej części zabudowy jednorodzinnej – w skupionej głównie w rejonie ulicy Myśliwskiej, Łącznej, Grabowej oraz Ustronie, Zakątek, po południowej stronie ul. Wrzosowej i pomiędzy ulicą Lipową na południu a kompleksem leśnym na północy, - zabudowy wielorodzinnej – jeden budynek przy ul. Wrzosowej oraz cztery przy ul. Lipowej,	Ochrona środowiska przyrodniczego – kompleksu leśnego oraz parków, utrzymanie istniejącej i możliwość lokalizacji nowej zabudowy usługowej, utrzymanie istniejącej i możliwość lokalizacji nowej zabudowy mieszkaniowej z usługami towarzyszącymi ochrona dóbr dziedzictwa kulturowego utrzymanie i możliwość, wprowadzenie nowych inwestycji produkcyjno-usługowych.

Charakterystyka	Kierunki rozwoju
- obiekt zamieszkiwania zbiorowego – bursa szkolna przy ul. Rodziewiczza. Na terenie jednostki znajduje się funkcjonujący cmentarz. Na terenie jednostki znajdują się rezerwy terenowe pod zabudowę produkcyjno-usługową wyznaczoną w obowiązujących mpzp – są to tereny przylegające do ul. Czaplinieckiej i granic miasta – mające swoją kontynuację na terenie Gminy Bełchatów. Przez teren jednostki przebiega korytarz komunikacyjny projektowanej północno-zachodniej obwodnicy miasta – inwestycja projektowana i realizowana przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad.	
Jednostka urbanistyczna: D	
Największą część obszaru jednostki zajmują tereny biologicznie czynne: rzeka Rakówka wraz ze swoim dopływem oraz terenami otwartymi systemu dolinnego – użytkowanymi i nieużytkowanymi łąkami, pastwiskami – pola, nieużytki, 4 kompleksy Pracowniczych Ogrodów Działkowych, niewielki las u zbiegu ulic Cegielnianej i Piłsudskiego. Zainwestowaną część jednostki stanowi mieszkalnictwo oraz usługi o zasięgu ogólnomiejskim i ponadmiejskim – Szpital Wojewódzki przy ul. Czaplinieckiej, bazy transportowych (przy ul. Czaplinieckiej), dworca PKS przy ul. Sienkiewicza, usługowych przy ul. Piłsudskiego. Istniejąca zabudowa mieszkaniowa ma charakter: - zabudowy wielorodzinnej na terenach po południowo-wschodniej stronie szpitala, - zabudowy jednorodzinnej na terenach po zachodniej stronie ul. Jarzębinowej i na południe od linii 110 kV, wzdłuż ul. Cegielnianej oraz u zbiegu ul. Cegielnianej i Czaplinieckiej, wzdłuż ul. Pabianickiej, Sienkiewicza, pomiędzy ul. Cegielnianą i Chabrową. Na terenie jednostki znajdują się rezerwy terenowe pod zabudowę produkcyjno-usługową wyznaczoną w obowiązujących mpzp – są to tereny przylegające do ul. Czaplinieckiej i granic miasta – mające swoją kontynuację na terenie Gminy Bełchatów.	Ochrona środowiska przyrodniczego, utrzymanie i rozwój jako dominującej funkcji jednostki: mieszkalnictwa oraz usług, wprowadzenie możliwości lokalizacji inwestycji produkcyjno-usługowych, wprowadzenie możliwości lokalizacji wielkopowierzchniowych obiektów handlowych
Jednostka urbanistyczna: E	
Największą część obszaru jednostki zajmują tereny aktywne biologicznie: dopływu rzeki Rakówki – rowu melioracyjnego R-B 1 wraz z przylegającymi do niej terenami otwartymi systemu dolinnego, 2 kompleksów Pracowniczych Ogrodów Działkowych, lasów (prywatnych) we wschodniej części jednostki, przy granicy administracyjnej miasta, terenów rolnych, o różnym stopniu wykorzystania oraz terenów leśnych i przyległych do nich terenów ulegających samoistnemu zalesianiu. Tereny zainwestowane jednostki to zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna usytuowana w następujących kompleksach: - zachodnia część osiedla Olsztyńskiego, między ulicami Piłsudskiego i Słoneczną – tereny zainwestowane w ponad 50% w stosunku do obszaru przewidzianego do zainwestowania w obowiązującym mpzp, - wschodnia część osiedla Olsztyńskiego - obszar zainwestowany niemal całkowicie, - część północna obszaru jednostki między ulicami Nową, Piłsudskiego, Górną i granicami miasta oraz po obu stronach ulicy Nowej, - tereny położone po północnej stronie ulicy Olsztyńskiej, - tereny położone po północnej stronie ulicy Czyżewskiego, będący częściowo realizacją obowiązującego mpzp oraz zainwestowany na podstawie wydanych decyzji o warunkach zabudowy. Na terenie jednostki znajdują się obiekty usługowe obsługujące zabudowę mieszkaniową: handlowe, gastronomiczne, sakralne oraz szkoła podstawowa, obsługująca mieszkańców miasta Bełchatów oraz powiatu bełchatowskiego.	Ochrona środowiska przyrodniczego uzupełnianie zabudowy mieszkaniowej z usługami towarzyszącymi dopuszczenie zainwestowania na nowych terenach – do tej pory rolnych, wprowadzenie terenów usługowych możliwość wprowadzenie inwestycji produkcyjno-usługowych
Jednostka urbanistyczna: F	
Największy teren na obszarze jednostki zajmuje zabudowa mieszkaniowa z usługami ją obsługującymi: oświaty – przedszkolami, szkołami podstawowymi, ,	uzupełnianie i rozwój zabudowy mieszkaniowej z usługami

Charakterystyka	Kierunki rozwoju
szkołami ponadpodstawowymi, ochrony zdrowia, obiektami sakralnymi oraz usługami handlu, gastronomii oraz składy budowlane, zakłady produkcyjne. Znajdują się też tutaj dwa obiekty handlowe: jeden wielkopowierzchniowy, drugi o powierzchni sprzedaży zbliżonej do 2000 m². W północnej części jednostki, rezerwowany jest (zgodnie z ustaleniami poprzedniej edycji studium oraz obowiązującym mpzp) duży teren pod zabudowę przemysłowo-usługową, zainwestowany intensywnie pomiędzy ulicami: Popiełuszki, Olsztyńska, Czyżewskiego i po obu stronach ulicy Chmielowskiego. Istniejąca zabudowa mieszkaniowa ma charakter: - mieszanej zabudowy jednorodzinnej i wielorodzinnej na terenach osiedla Binków, - zabudowy jednorodzinnej na terenach położonych po północnej stronie ulicy Czyżewskiego	towarzyszącymi dopuszczenie zainwestowania na nowych terenach – do tej pory rolnych, wprowadzenie terenów usługowych ochrona środowiska przyrodniczego utrzymanie i wprowadzenie nowych terenów przemysłowo-usługowych
Jednostka urbanistyczna: G	
Na obszarze jednostki znajdują się największe w mieście tereny istniejącego zainwestowania przemysłowego. Są one usytuowane w rejonie linii kolejowej, ulicy Ciepłowniczej i Przemysłowej. Znajduje się tu także Miejska Oczyszczalnia Ścieków. Niewielkie skupiska zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej usytuowane są wzdłuż ulicy Wojska Polskiego, Kolejowej oraz Zdzieszulickiej. Znajdują się tu znaczne obszary niezainwestowane położone pomiędzy między ulicą Armii Krajowej i Goetla a linią kolejową – przeznaczone w obowiązujących mpzp na cele usługowe. Następnym, znacznym wolnym obszarem jest położony między oczyszczalnią ścieków a linią kolejową teren, przeznaczony, zgodnie z ustaleniami poprzedniej edycji studium w obowiązującym mpzp, pod zabudowę przemysłowo-usługową.	utrzymanie i rozwój przemysłowego charakteru tej jednostki dopuszczenie zainwestowania na nowych terenach – do tej pory rolnych – głównie zabudową usługową i przemysłowo-usługową, wprowadzenie nowych terenów usługowych w wyniku zagospodarowania terenów niezainwestowanych oraz przekształceń istniejących terenów mieszkaniowych ochrona środowiska przyrodniczego
Jednostka urbanistyczna: H	
Dużą część obszaru jednostki zajmuje zabudowa mieszkaniowa. Występują tu także znaczne tereny biologicznie czynne: rzeka Rakówka wraz ze swoim dopływem oraz terenami otwartymi systemy dolinnego – użytkowanymi i nieużytkowanymi łąkami, pastwiskami – lasy, pola, nieużytki. W centrum jednostki znajduje się Rynek Grocholski z kościołem pw. Wszystkich Świętych, wpisanym w rejestr zabytków, otoczony zabudową o charakterze śródmiejskim, rozmieszczoną w chronionym układzie rozplanowania. Na terenie jednostki znajdują się obiekty usługowe o zasięgu lokalnym: obiekt sakralny, usług oświaty: przedszkole, szkoła podstawowa, a także obiekty kultury, ochrony zdrowia, handlu i gastronomii. Istniejąca zabudowa to mieszana zabudowa mieszkaniowo-usługowa oraz zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i zagrodowa. Tereny wzdłuż ulic: Zdzieszulickiej, Zamoście, Wojska Polskiego, Piotrkowskiej, Południowej, Częstochowskiej, Radomszczańskiej, Szkolnej są w większości zainwestowane. Niezainwestowane tereny znajdują się poza terenami zabudowy między ulicami Szkolną i Południową, poza terenami zabudowy przy ulicy Wojska Polskiego i Zamoście a linią kolejową i w rejonie ulicy Brzozowej.	utrzymanie i rozwój dominującej funkcji jednostki: zabudowy mieszkaniowej z usługami towarzyszącymi ochrona dóbr dziedzictwa kulturowego ochrona środowiska przyrodniczego, możliwość wprowadzenie inwestycji produkcyjno- usługowych

2.4. Sieć transportowa

2.4.1. Układ drogowy

Zgodnie z Raportem o stanie Miasta Bełchatowa za 2024 r., na terenie Bełchatowa zlokalizowane są drogi wewnętrzne, gminne, powiatowe i wojewódzkie oraz jedna droga

krajowa. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych oddział w Łodzi – jest zarządcą fragmentu drogi krajowej nr 74, tj. odcinka północnej obwodnicy Miasta Bełchatowa. Droga krajowej nr 74 w relacji S8-Wieluń-Bełchatów -A1-Piotrków Trybunalski-Kielce-Zamość-granica państwowa (UA).

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi – jest zarządcą 3 dróg wojewódzkich (DW 484, DW 485 oraz DW 476) o łącznej długości 15.125 mb, w ciągu których znajdują się n/w ulice:

- Pabianicka - od Sienkiewicza do granic miasta;
- Czapliniecka - od granic miasta do ronda;
- Wojska Polskiego - od ronda do ulicy Zamoście;
- Aleja Ampere'a - od Wojska Polskiego do granic miasta;
- Świętojańska - od Ampere'a do Radomszczańskiej;
- Radomszczańska - od Świętojańskiej do granic miasta;
- Józefa Piłsudskiego od granic miasta do Sienkiewicza;
- Sienkiewicza od Piłsudskiego do Pabianickiej;
- Włókniarzy od Pabianickiej do Czaplinieckiej;
- Włókniarzy od Czaplinieckiej do Lipowej;
- Lipowa od Włókniarzy do granic Miasta.

Droga wojewódzka nr 484 jest w relacji Buczek-Bełchatów-Kamieńsk, droga wojewódzka nr 476 jest w relacji: DK74-Bełchatów-DK74 oraz droga wojewódzka nr 485 jest w relacji: Bełchatów-Wadlew-Pabianice.

Powiat Bełchatowski, który na mocy porozumienia z 28.12.2006 r. przekazał Miastu Bełchatów zarząd nad n/w drogami powiatowymi na terenie Bełchatowa:

- Sienkiewicza od Piłsudskiego do Olsztyńskiej;
- Okrzei od 1 Maja do Staszica;
- Plac Wolności od Piłsudskiego do Czyżewskiego;
- Kwiatowa od Kaczyńskich do Okrzei;
- Grabowa od Czaplinieckiej do granic Miasta;
- Czyżewskiego od Placu Wolności do granic Miasta;
- Piotrkowska od Mostowej do Goetla;
- Cegielniana od Czaplinieckiej do Piłsudskiego;

- Olsztyńska od Sienkiewicza do granic Miasta;
- Zamoście od Wojska Polskiego do granic Miasta;
- Południowa od Radomszczańskiej do granic Miasta;
- 1 Maja od Kościuszki do Staszica;
- Wyszyńskiego od Wojska Polskiego do Lipowej.

Łączna długości w/w dróg wynosi: około 21.900 mb.

Drogi gminne będące w zarządzie Prezydenta Miasta Bełchatowa zlokalizowane na terenie miasta mają łączną długość około 136.000 mb; Drogi wewnętrzne znajdujące się w zarządzie Prezydenta Miasta Bełchatowa stanowią około 5 km dróg (m.in. Os. Wolność, Os. 1000-lecia, Os. POW oraz tereny, gdzie powstaje nowa zabudowa mieszkaniowa). Ponadto na terenie Miasta występują drogi będące w zarządzie Wspólnot Mieszkaniowych, spółdzielni mieszkaniowych, firm, instytucji oraz osób prywatnych – ich łączną długość szacuje się na około 15 km.

2.4.2. Układ dróg rowerowych

W ramach sieci drogowej Bełchatowa funkcjonuje sieć dróg rowerowych, z której korzystają zarówno rowerzyści, jak i rolkarze. Na terenie miasta usytuowanych jest w chwili obecnej ponad 26 km dróg rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych, które połączone są z leśnymi ścieżkami rowerowymi. Ścieżki leśne mają postać dwóch pętli, o długościach 4 km i 10 km. Cała sieć jest regularnie rozbudowywana o nowe drogi rowerowe i ciągi pieszo-jezdne. W 2026 r. planowane jest rozbudowanie sieci dróg rowerowych w ciągu pieszo-rowerowym przy ul. Goetla, w ciągu ul. Staszica (od ronda R. Kaczorowskiego do ul. Czyżewskiego) oraz w ciągu ul. Budryka na odcinku szkoła-ul. Skaleniowa. Jednocześnie trwają prace polegające na przebudowie ul. Zamoście (od al. Jana Pawła II do granic miasta), w ramach której powstanie ciąg pieszo-rowerowy. Aktualnymi zadaniami w zakresie infrastruktury rowerowej są:

1. Ustandaryzowanie rozwiązań wykonawczych w zakresie rozwiązań prorowerowych (głównie dotyczy do wykorzystanych rodzajów nawierzchni),

2. Połączenie już istniejących odcinków dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych w spójną całość,
3. Dobudowanie brakujących fragmentów dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych przy najruchliwszych odcinkach dróg wojewódzkich na terenie miasta, tj.:
 - a. Ul. Lipowa (DW 476) od ul. Aliny do siedziby nadleśnictwa,
 - b. Ul. Wojska Polskiego od ronda Andersa do zjazdu w os. Dolnośląskie
 - c. Ul. Wojska Polskiego (DW 476).

W miejscach, w których nie istnieje możliwość wybudowania wydzielonych dróg rowerowych, planowane jest zastosowanie elementów uspokojenia ruchu, które wpłyną na podniesienie poziomu bezpieczeństwa nieuchronionych uczestników ruchu drogowego. Planowane jest przeprowadzenie analiz koncepcyjnych w zakresie możliwości wprowadzenia rozwiązań, które umożliwią bezpieczne poruszanie się rowerzystów w ścisłym centrum miasta, tj. ul. Kościuszki, ul. 1 Maja, ul. Witolda Pileckiego, ul. Pabianickiej.

Poniższa mapa pokazuje sieć rowerową Bełchatowa wraz z uwzględnieniem planowanych inwestycji w zakresie rozbudowy tej sieci.

BEŁCHATOWSKIE DROGI ROWEROWE



Rysunek 5 Sieć dróg rowerowych w Bełchatowie

Źródło: dane UM w Bełchatowie

2.4.3. Układ kolejowy

Przez Bełchatów przebiega linia kolejowa nr 24 łącząca Piotrków Trybunalski i Zarzecze. Linia jest jednotorowa i niezelektryfikowana, a jej zarządcą jest PKP PLK S.A. Na terenie Bełchatowa znajduje się stacja Bełchatów oraz przystanek osobowy Bełchatów Miasto. Stacja oraz przystanek są wyłączone z użytkowania. Obecnie na linii nie są wykonywane przewozy pasażerskie.

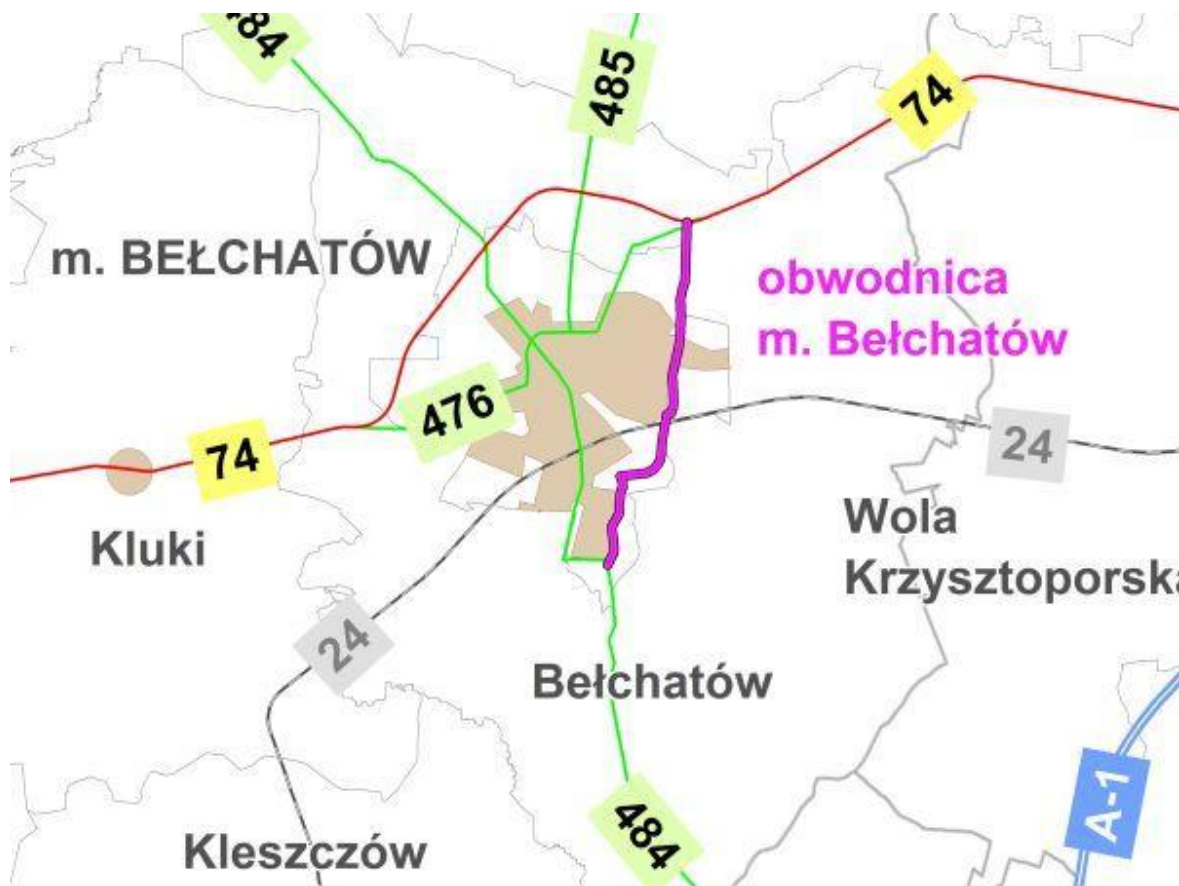
Powrót przewozów pasażerskich planowany jest w związku z realizacją programu Kolej Plus. W wyniku umowy podpisanej pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i Urzędem

Marszałkowskim Województwa zmodernizowana i zelektryfikowana zostanie linia kolejowa na odcinku Piotrków Trybunalski - Bełchatów z wydłużeniem do Bogumiłowa. Szacuje się, że po modernizacji i elektryfikacji czas przejazdu pomiędzy Bełchatowem, a Łodzią wyniesie 1h 26 min. Realizacja inwestycji ma zakończyć się do 31 grudnia 2029 r. W wyniku porozumienia planowane jest zorganizowanie 6 pociągów dziennie. Spośród nich 5 jest finansowanych przez PKP PLK oraz 1 jest finansowany przez jednostki samorządu terytorialnego. W ramach paktu kolejowego zawartego pomiędzy PKP PLK, Ministerstwem Infrastruktury oraz woj. Łódzkiego planowane jest uruchomienie bezpośrednich połączeń pomiędzy Łodzią, a Bełchatowem.

2.4.4. Wschodnia obwodnica Bełchatowa

Droga wojewódzka Nr 484 na odcinku przebiegu przez miasto Bełchatów jest jedną z najbardziej obciążonych ruchem dróg wojewódzkich w Łódzkiem. W centrum Bełchatowa średni dobowy ruch wynosi ponad 15 tys. pojazdów. Wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza centralny obszar miasta poprawi warunki życia osób mieszkających w sąsiedztwie drogi oraz odciąży sieci dróg wewnątrz Bełchatowa. Budowa obwodnicy zapewni także obsługę komunikacyjną potencjalnych terenów inwestycyjnych położonych po wschodniej stronie miasta.

Łódzki Zarząd Dróg Wojewódzkich podpisał umowę na budowę wschodniej obwodnicy Bełchatowa w październiku 2022 r. a praca zakończyła się w IV kwartale 2025 r.



Rysunek 6 Przebieg wschodniej obwodnicy Bełchatowa
Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego

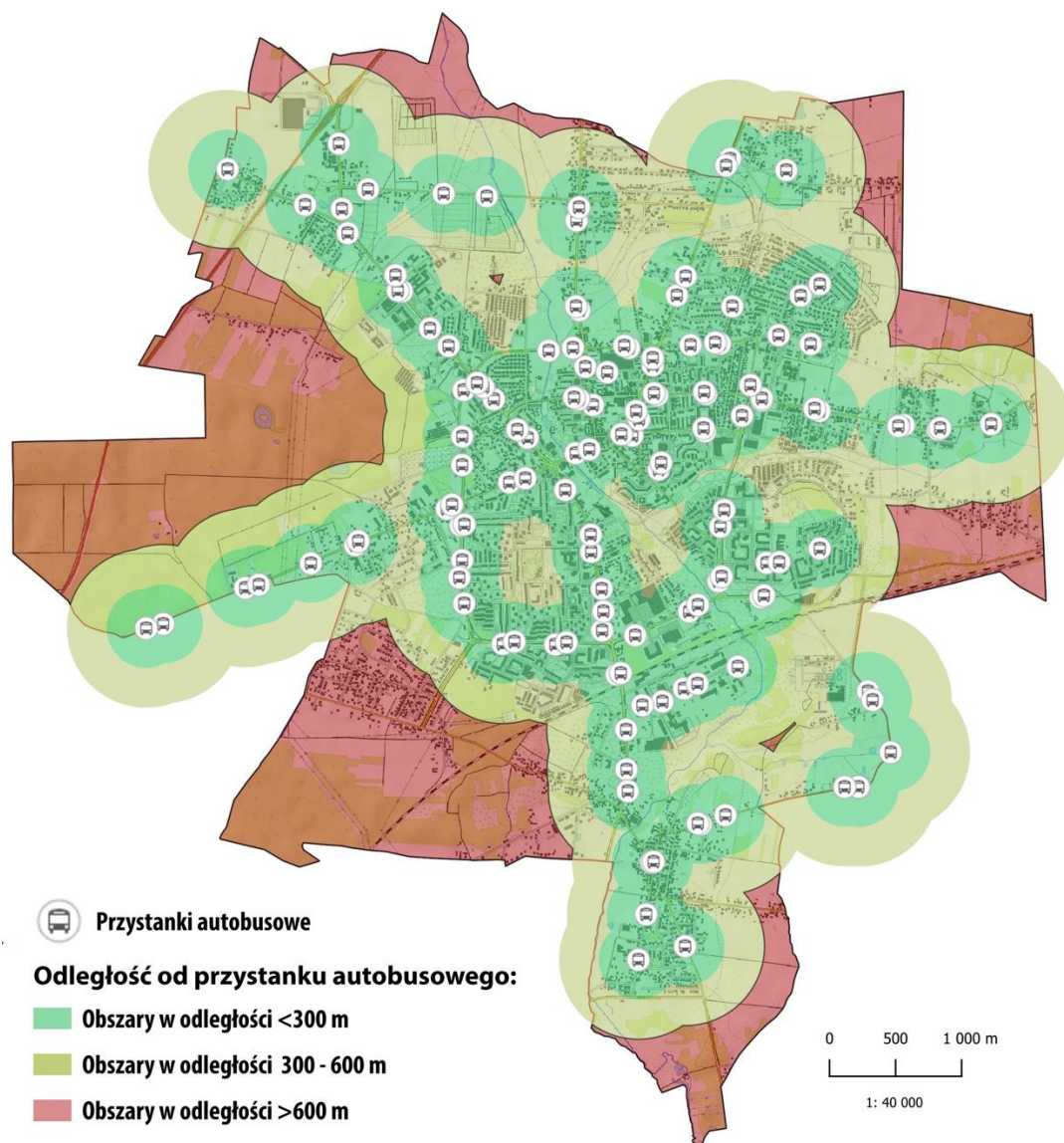
3. Sieć komunikacyjna

3.1. Sieć komunikacyjna, na której wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej

Obecna sieć komunikacyjna w mieście składa się z 9 linii autobusowych. Poniżej została przedstawiona tabela z wykazem linii.

Tabela 3 Istniejące linie autobusowe
Źródło: opracowanie własne na podstawie serwisu MZK

Nr linii	Trasa
1	Przemysłowa/Batis – Rynek Grocholski – Szpital/krańcówka
2	Przemysłowa/Batis – Rynek Grocholski – Szpital/krańcówka – Czapliniecka/DS. Smith
3	Rynek Grocholski – Kwiatowa – Lipowa Nadleśnictwo
4	Przemysłowa/Batis – Św. Faustyny Kowalskiej – Szpital/krańcówka
5	Przemysłowa/Batis – Szpital/krańcówka – Czyżewskiego/pętla
6	Przemysłowa/Batis – Św. Faustyny Kowalskiej – Szpital/krańcówka
7	Przemysłowa/Batis – Szpital/krańcówka - Nowa
9	Budryka/pętla – Szpital/krańcówka – Grabowa/pętla
10	Przemysłowa/Batis – Plac Dolnośląski – Budryka/pętla – Rynek Grocholski



Znaczna część terenów zurbanizowanych w Bełchatowie cechuje się dobrą dostępnością do przystanków komunikacji miejskiej (promień dojazdu do 300 m). Widoczne braki w tym zasięgu obsługi pojawiają się w centrum osiedla Dolnośląskiego – najbardziej zaludnionego osiedla w Bełchatowie, a także w rejonie ul. Okrzei, w południowo-zachodniej części osiedli Okrzei i Słonecznego. Zasięg dojazdu do 600 m obejmuje sumarycznie niemal wszystkie tereny zabudowy mieszkaniowej. Luki pojawiają się jedynie na terenie stosunkowo słabo zaludnionych osiedli charakteryzujących się zabudową ekstensywną – osiedla Czaplinieckiego i osiedla Ludwików oraz osiedla Politanice. Dostępność przestrzenna jest istotnym elementem w wyborze środka transportu – w wielu wypadkach własne auto można zaparkować bliżej. W poniższej tabeli przedstawiono średnią miesięczną liczbę przewiezionych pasażerów na poszczególnych

liniach wg danych za rok 2025.

Tabela 4 Średnia miesięczna liczba przewiezionych pasażerów na poszczególnych liniach MZK

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK

Nr linii	Łączna liczba pasażerów	Liczba pasażerów średniomiesięcznie	Liczba wozokilometrów (w roku 2025)	Wskaźnik pasażerów/wzkm
1*	72 615	7 262	24 112	3,01
2	563 762	46 980	152 245	3,70
3	160 186	13 349	93 553	1,71
4*	114 373	11 437	40 976	2,79
5	75 088	6 257	36 526	2,06
6*	142 114	14 211	42 290	3,36
7*	17 179	1 718	9 672	1,78
9	122 128	10 177	33 262	3,67
10	146 013	12 168	65 865	2,22
RAZEM	1 413 458	123 559	498 501	2,84

*Linie nie kursują w okresie wakacyjnym

Zdecydowanie najpopularniejszą linią jest „dwójka”, względnie wysokim wykorzystaniem cieszą się również linie 3, 4, 6, 9 i 10. Najmniej pasażerów korzysta z linii nr 7 – średnio w ciągu miesiąca około tysiąc siedemset osób.

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

Obecny kształt oferty przewozowej transportu zbiorowego w Bełchatowie uwzględnia podstawowe potrzeby mieszkańców. Planuje się ewolucyjne zmienianie sieci komunikacyjnej miasta poprzez dostosowywanie jej do zapotrzebowania na usługi pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej. Zostanie to zrealizowane poprzez wprowadzenie bądź zagęszczenie dostępu do komunikacji publicznej w nowych generatorach ruchu, takich jak osiedla mieszkaniowe, zakłady pracy, znaczące obiekty handlowo-usługowe. Zmiany układu sieci komunikacyjnej będą przebiegać przy uwzględnianiu potrzeb wynikających ze zmian kierunków i natężenia ruchu pasażerskiego, związanych przede wszystkim z: - kierunkami rozwoju przestrzennego

miasta, - zmianami liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia, - zmianami społeczno-gospodarczymi. Analiza kształtu sieci komunikacyjnej i osadniczej miasta Bełchatów wskazuje obecnie niedoskonałości sieci w zakresie dostępności przestrzennej – duże osiedla są często otoczone liniami autobusowymi, jednak nie są penetrowane. Obszary nowej zabudowy obecnie często nie są dostosowane do obsługi komunikacją autobusową (np. brak dróg utwardzonych na Ludwikowie). Planowana sieć komunikacyjna składa się z sieci podstawowej (tożsamej z obecnym układem) oraz z wariantu rozszerzonego, czyli odcinków możliwych do uruchomienia w ramach komunikacji miejskiej. W przyszłości możliwe będzie objęcie siecią komunikacyjną kolejnych obszarów, przede wszystkim w rejonach nowej zabudowy mieszkaniowej, konieczne jednak jest wcześniejsze dostosowanie infrastruktury do potrzeb ruchu autobusowego. Węzeł przesiadkowy został zlokalizowany przy szpitalu na Czaplinieckiej.

3.3. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej oraz informacja pasażerska

Tabor

Stan taboru wykorzystywanego w komunikacji publicznej, na dzień 30 listopada 2025 r. wynosi 16 autobusów w tym:

- 9 szt. - SOLARIS URBINO 12 rok produkcji 2011 norma emisji spalin EURO 5;
- 3 szt. – SOLARIS URBINO 12 rok produkcji 2019 norma emisji spalin EURO 6;
- 3 szt. – SOLARIS URBINO 12 ELECTRIC rok produkcji 2019 zeroemisyjny;
- 1 szt. - SOLARIS URBINO 12 ELECTRIC rok produkcji 2023 zeroemisyjny.

W ramach komunikacji miejskiej w publicznym transporcie zbiorowym na terenie Bełchatowa eksploatowanych jest obecnie 12 pojazdów napędzanych silnikiem Diesla. Nowszy tabor składa się z 12-metrowych autobusów marki Solaris. Są to pojazdy wyprodukowane w 2011 roku, charakteryzujące się normą emisji EURO 5, które mogą pomieścić 91 pasażerów, w tym 30 na miejscach siedzących. Tabor jest uzupełniony przez sześć autobusów marki Solaris, których dostawa nastąpiła w 2019 r. Trzy autobusy zasilane są olejem napędowym (z normą emisji EURO 6), a 4 autobusy napędzane są silnikami elektrycznymi. Wszystkie eksploatowane pojazdy są klasy MAXI i są dostosowane do obsługi osób niepełnosprawnych. Zakupione autobusy elektryczne eksploatowane są

głównie na linii komunikacyjnej nr 2, która charakteryzuje się zarówno największym popytem wśród pasażerów jak i największą wykonaną pracą przewozową, choć autobusy nie są przypisane na stałe do konkretnych linii komunikacyjnych. W 2023 r. został dostarczony kolejny, zeroemisyjny, 12-metrowy autobus marki Solaris, model Urbino 12. Obecnie miasto Bełchatów ma 25% udziału pojazdów zeroemisyjnych w całkowitej flocie autobusowej.

Zakres usług przewozowych oraz rozkład linii określają umowa o świadczenie usług publicznych w komunikacji miejskiej autobusowej na terenie miasta Bełchatowa w latach 2019-2028. Roczna praca przewozowa szacowana na 2026 r. wynosi na ok. 500 tys. km.

Rozkład jazdy podzielony jest na dwa okresy – wakacyjny i pozawakacyjny. Szczegółowe zestawienie pracy przewozowej na poszczególnych liniach wskazano w tabelach zamieszczonych poniżej.

Tabela 5 Rozkład wozokilometrów na liniach w okresie 1.01-30.06 i 01.09-31.12 2025 r.

Źródło: Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej w Bełchatowie

Dni robocze - 210				Dni wolne - 90				Ogółem km w dni robocze i wolne
Nr linii	Dł. trasy w km	Ogółem km dziennie	Ogółem km w roku	Nr linii	Dł. trasy w km	Ogółem km dziennie	Ogółem km w roku	
1	6,4/6,5/9,3	207x116, 2x100	24 212					24 212
2	15,2/13,4/12,4/10,6	207x542, 2x473	113 140	2	10,6/12,4	90x193, 1x172	17 542	130 682
3	16,8	207x269, 2x235	56 153	3	16,8	235	21 385	77 538
4	7,9/9,9/13,5/17,2	197	41 173					41 173
5	4,6/10,2/14,8	190x173, 19x139	35 511					35 511
6	6,0/10,4/13,5/17,2	190x204, 17x198, 2x188	42 502					42 502
7	12,1/13,6	190x52	9 880					9 880
9	6,7/8,2	119	24 871	9	6,7	41x67	2 747	27 618
10	12,4/13,4/13,6/16,8/17,7	207x195, 2x168	40 701	10	13,4/13,6/17,6	90x153, 1x135	13 905	54 606
SUMA			388 143	SUMA			55 579	443 722

Tabela 6 Rozkład wozokilometrów na liniach w okresie 1.07-31.08.2025 r.

Źródło: Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej w Bełchatowie

Dni robocze - 44				Dni wolne - 18				Ogółem km w dni robocze i wolne
Nr linii	Dł. trasy w km	Ogółem km dziennie	Ogółem km w roku	Nr linii	Dł. trasy w km	Ogółem km dziennie	Ogółem km w roku	
1								
2	15,2/13,4/10,6/12,4	423	18 189	2	10,6/12,4	193	3 667	21 856
3	16,8	269	11 567	3	16,8	235	4 465	16 032
4								
5	14,8	30	1 290					1 290
6								
7								
9	6,7	120	5 160	9	6,7	9x67	603	5 763
10	12,4/13,4/13,6/16,8/17,7	195	8 385	10	13,4/13,6/17,6	153	2 907	11 292
SUMA			44 591	SUMA			11 642	56 233

Informacja pasażerska

Pojazdy MZK Bełchatów wyposażone są w elektroniczne tablice kierunkowe oraz routery WiFi, co pozwala na korzystanie z internetowego rozkładu jazdy (zamieszczonego na stronie www.mzk.belchatow.pl) bezpośrednio z pojazdu. Dodatkowo informacje na temat czasu przyjazdów autobusów jest udostępniana w czasie rzeczywistym poprzez aplikację mobilną pn. „Kiedyprzyjedzie”. W autobusach informacja na temat przebiegu trasy jest przekazywana także w formie głosowej.

Rozkład jazdy umieszczony jest również na słupach oraz wiatkach przystankowych w przezroczystej ramce, której zadaniem jest ochrona rozkładu jazdy przed działaniem warunków atmosferycznych oraz dewastacją.

Rozkłady jazdy drukowane są drukarką laserową, która zapewnia bardzo dobrą i trwałą jakość wydruku. Czcionka użyta w rozkładzie jazdy dobrana jest tak, aby umożliwić odczyt rozkładu jazdy przez osoby starsze. Stan tabliczek pod względem ich czytelności systematycznie kontrolowany jest przez pracowników MZK Bełchatów.

4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

4.1. Informacje wstępne

Potrzeby przewozowe wynikają z konieczności zaspokajania podstawowych potrzeb ludności. Zapotrzebowanie na usługi świadczone przez transport zbiorowy wynika bezpośrednio z popytu na te usługi. Znajomość popytu umożliwia dostosowanie oferty przewozowej do bieżącego popytu.

4.2. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej – generatory ruchu

Obiekty użyteczności publicznej, czyli ogólnodostępne budynki przeznaczone dla publicznej administracji, oświaty, kultury, opieki zdrowotnej, handlu i sportu są popularnymi generatorami ruchu. Ze względu na funkcje, jakie pełnią wyżej wymienione obiekty, definiuje się naturę realizowanych do nich podróży. Miejsca pobierania nauki czy miejsca pracy generują ruch w cyklu codziennym, przemieszczenie odbywa się o konkretnych porach i po określonym odcinku drogi. Podróże nieregularne w różnych porach przemieszczania się charakteryzują przewozy związane z życiem towarzyskim, kulturą, ochroną zdrowia, zakupami oraz sprawami administracyjnymi.

4.2.1. Osiedla

Najistotniejszym generatorem ruchu w mieście są osiedla – to one są źródłem podróży rano, a celem – na koniec dnia. Poszczególne osiedla różnią się gęstością zaludnienia. W Bełchatowie największa koncentracja mieszkańców lokalizuje się w centrum – rejonie ograniczonym ulicami: Sienkiewicza, Staszica, Armii Krajowej, aleją Wyszyńskiego oraz aleją Włókniarzy. Stosunkowo dużą gęstością zaludnienia cechują się także osiedla Binków oraz Przytorze. Liczbę mieszkańców najliczniej zaludnionych osiedli w Bełchatowie przedstawia poniższa tabela.

Tabela 7 Tereny zamieszkałe – dane na podstawie deklaracji za gospodarowanie odpadami komunalnymi
Źródło: dane Urzędu Miasta Bełchatowa

Nazwa osiedla	Liczba mieszkańców
Dolnośląskie	13 495
Żołnierzy POW	2 375
Wolność	699
1 Maja	132
1000-lecia	678
Okrzei	4 783
Budowlanych	1 187
Słoneczne	1 248
Czaplinieckie	232
Przytorze	4 031
Olsztyńskie	1 885
Binków	5 021
Grocholice	1 301

4.2.2. Urzędy i instytucje publiczne

W poniższej tabeli znajduje się lista urzędów, instytucji publicznych, spółek komunalnych i spółek z udziałem własnościowym miasta w Bełchatowie.

Tabela 8 Urzędy, instytucje publiczne, spółki komunalne i spółki z udziałem miasta w Bełchatowie
Źródło: dane Urzędu Miasta Bełchatowa

Lp.	Nazwa jednostki	Adres jednostki
1	Urząd Miasta Bełchatowa pozostałe punkty:	Kościuszki 1, 97-400 Bełchatów Czyżewskiego 7, 97-400 Bełchatów Kościuszki 15, 97-400 Bełchatów

2	Starostwo Powiatowe	Pabianicka 17/19, 97-400 Bełchatów
3	Powiatowy Urząd Pracy	Pabianicka 17/19, 97-400 Bełchatów
4	Urząd Skarbowy	Marsz. Józefa Piłsudskiego 18, 97-400 Bełchatów
5	Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o.o.	Wojska Polskiego 132, 97-400 Bełchatów
6	Zakład Wodociągów i Kanalizacji Wod-Kan Sp. z o.o.	Św. Faustyny Kowalskiej 9, 97-400 Bełchatów
7	Komenda Powiatowa Straży Pożarnej	Wspólna 7, 97-400 Bełchatów
8	Komenda Powiatowa Policji	1 Maja 7, 97-400 Bełchatów
9	Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna	Okrzei 49, 97-400 Bełchatów
10	Bełchatowsko-Kleszczowski Park Przemysłowo-Technologiczny Sp. z o.o.	Ciepłownicza 5, 97-400 Bełchatów
11	Powiatowy Zarząd Dróg w Bełchatowie	Lipowa 67, 97-400 Bełchatów
12	Miejskie Centrum Kultury	Narutowicza 1a, 97-400 Bełchatów
13	Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej	Dąbrowskiego 2, 97-400 Bełchatów
14	Straż Miejska	Kościuszki 15, 97-400 Bełchatów
15	Środowiskowy Dom Samopomocy „Koniczynka”	Św. Barbary 5, 97-400 Bełchatów
16	Sąd Rejonowy w Bełchatowie	Pabianicka 32, 97-400 Bełchatów
17	Zakład Ubezpieczeń Społecznych	Wojska Polskiego 69, 97-400 Bełchatów
18	Urząd Gminy Bełchatów	Kościuszki 13, 97-400 Bełchatów
19	Bełchatowskie Towarzystwo Budownictwa Społecznego Sp. z o.o.	Fabryczna 1/1 HA, 97-400 Bełchatów
20	Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o.	Przemysłowa 11, 97-400 Bełchatów
21	Przedsiębiorstwo Gospodarki Mieszkaniowej Sp. z o.o.	Czyżewskiego 7, 97-400 Bełchatów
22	Przedsiębiorstwo Komunalne „Sanikom” Sp. zo.o.	Św.Faustyny Kowalskiej 9, 97-400 Bełchatów
23	Bełchatowskie Zakłady Przemysłu Bawełnianego Sp. z o.o.	Szadkowska 64/66 , 98-220 Zduńska Wola
24	Eko-Region Sp. z o.o.	Bawełniana 18, 97-400 Bełchatów

4.2.3. Placówki oświatowe

Poniższe tabele przedstawiają spis placówek oświatowych wraz z adresami poszczególnych typów szkół.

Tabela 9 Placówki oświatowe w Bełchatowie

Źródło: dane Urzędu Miasta Bełchatowa

Lp.	Nazwa jednostki	Adres jednostki
1	Przedszkole Samorządowe „Pod Topolą”	1 Maja 4a, 97-400 Bełchatów
2	Integracyjne Przedszkole Samorządowe Nr 3	Okrzei 15a, 97-400 Bełchatów
3	Przedszkole Samorządowe Nr 3 „Akademia Bolka i Lolka”	Paderewskiego 3, 97-400 Bełchatów
4	Przedszkole Samorządowe Nr 4	1 Maja 8, 97-400 Bełchatów
5	Przedszkole Samorządowe Nr 5 im. Jana Brzechwy	os. Dolnośląskie 222a, 97-400 Bełchatów

6	Przedszkole Samorządowe Nr 6 im. Marii Kownackiej	Witolda Budryka 12, 97-400 Bełchatów
7	Przedszkole Samorządowe Nr 7 im. Krasnala Hałabały	Edwardów 31, 97-400 Bełchatów
8	Przedszkole Samorządowe Nr 8 im. Bajkowy Zakątek	Szkolna 14, 97-400 Bełchatów
9	Szkoła Podstawowa Nr 1 im. Stanisława Jachowicza	Dąbrowskiego 11, 97-400 Bełchatów
10	Szkoła Podstawowa Nr 3 im. Żołnierzy POW	Sienkiewicza 25, 97-400 Bełchatów
11	Szkoła Podstawowa Nr 4 im. Stefana Żeromskiego	Lipowa 11, 97-400 Bełchatów
12	Szkoła Podstawowa Nr 5 im. Żołnierzy Wojska Polskiego	Szkolna 10, 97-400 Bełchatów
13	Szkoła Podstawowa Nr 8 im. Jana Brzechwy	os. Dolnośląskie 112A, 97-400 Bełchatów
14	Zespół Szkolno-Przedszkolny Nr 9	os. Dolnośląskie 204A, 97-400 Bełchatów
15	Szkoła Podstawowa Nr 12 im. Kornela Makuszyńskiego	Witolda Budryka 7, 97-400 Bełchatów
16	Szkoła Podstawowa Nr 13 im. UNICEF	Juliusza Słowackiego 8, 97-400 Bełchatów
17	Ośrodek Interwencyjno-Socjalizacyjny	Czapliniecka 66, 97-400 Bełchatów
18	Centrum Kształcenia Praktycznego	Czapliniecka 96, 97-400 Bełchatów
19	I Liceum Ogólnokształcące im. Wł. Broniewskiego w Bełchatowie	1 Maja 6, 97-400 Bełchatów
20	II Liceum Ogólnokształcące im. Jana Kochanowskiego w Bełchatowie	Czapliniecka 72, 97-400 Bełchatów
21	V Liceum Ogólnokształcące	Czapliniecka 98, 97-400 Bełchatów
22	Samorządowy Zespół Szkół Ogólnokształcących Nr 2 im. Adama Mickiewicza	Edwardów 5, 97-400 Bełchatów
23	Zespół Szkół Ponadpodstawowych Nr 3 im. Gen. Ludwika Czyżewskiego w Bełchatowie	Czapliniecka 96, 97-400 Bełchatów
24	Zespół Szkół Ponadpodstawowych Nr 4 im. Romualda Traugutta w Bełchatowie	Czapliniecka 98, 97-400 Bełchatów
25	Zespół Szkół i Placówek Oświatowych BSTO im. Zbigniewa Herberta	Fabryczna 6, 97-400 Bełchatów
26	Powiatowe Centrum Sportu	Czapliniecka 96, 97-400 Bełchatów
27	Społeczna Akademia Nauk Wydział w Bełchatowie	Czapliniecka 96, 97-400 Bełchatów

4.2.4. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

Tabela 10 Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy w Bełchatowie

Źródło: dane Urzędu Miasta Bełchatowa

Lp.	Nazwa jednostki	Adres jednostki
1	EKO-REGION Sp. z o.o.	Bawełniana 8, 97-400 Bełchatów
2	Szpital Wojewódzki im. Jana Pawła II w Bełchatowie	Czapliniecka 123, 97-400 Bełchatów
3	DS Smith Sp. z o.o.	Czapliniecka 156, 97-400 Bełchatów
4	INKOM Przedsiębiorstwo Innowacyjno-Produkcyjne Sp. z o.o.	Pabianicka 67, 97-400 Bełchatów
5	INSTBUD Sp. z o.o.	Przemysłowa 12a, 97-400 Bełchatów

6	Humax Poland Sp. z o.o.	Przemysłowa 4, 97-400 Bełchatów
7	Yavo Sp. z o.o.	Bawełniana 17, 97-400 Bełchatów
8	Bełchatowsko-Kleszczowski Park Przemysłowo-Technologiczny Sp. z o.o.	Ciepłownicza 5, 97-400 Bełchatów
9	Wielton S.A.	E. Kwiatkowskiego 5, 97-400 Bełchatów
10	Majami Sp. z o.o.	Św. A. Chmielewskiego 8, 97-400 Bełchatów

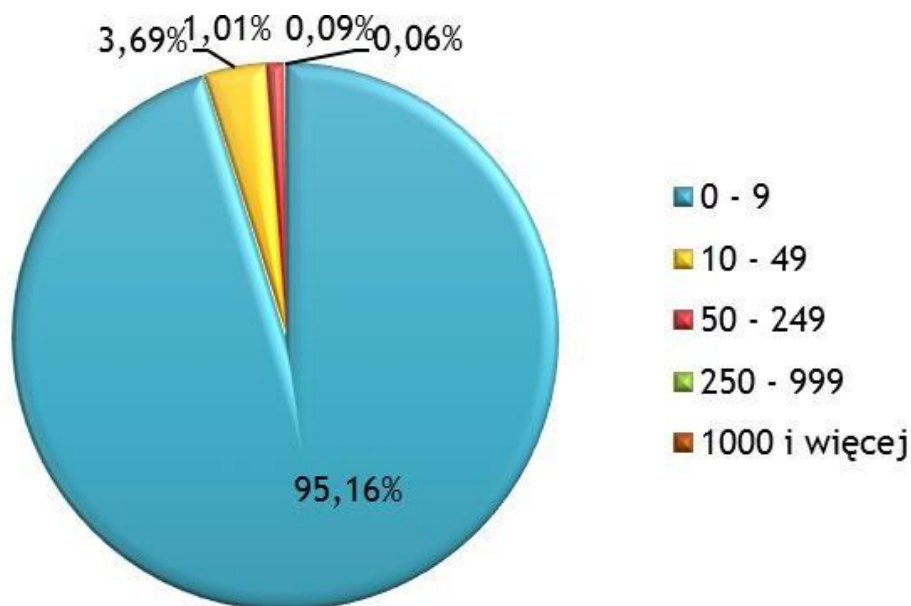
Największym pracodawcą dla mieszkańców Bełchatowa są największe w Europie Centralnej Kopalnia Węgla Brunatnego Bełchatów i Elektrownia Bełchatów, które wchodzi w skład koncernu PGE SA. Zatrudniają one łącznie ponad 10,5 tys. osób.

Ponadto w bliskim otoczeniu Bełchatowa swoją działalność prowadzą m.in. firmy:

- CAT Polska Sp. z o.o. (jedno z 4 centrów dystrybucyjnych znajduje się w Kleszczowie) specjalizuje się w transporcie międzynarodowym, w dystrybucji krajowej, składowaniu oraz w obsłudze samochodów osobowych i dostawczych,
- Colep Consumer Products Polska Sp. z o.o. (Kleszczów) – chemia kosmetyczna,
- Colep Packing Polska Sp. z o.o. (Kleszczów) – chemia kosmetyczna,
- Arix Polska Sp. z o.o. (Kleszczów) – produkcja wysokiej jakości gąbek kuchennych, kąpielowe, samochodowe oraz pokrycia na deski do prasowania. W ostatnim czasie zakład został rozbudowany i uzupełniony nowoczesną linią do produkcji szczotek,
- Kersten Europe Sp. z o.o. (Kleszczów) – gięcie profili i blach ze stali, stali nierdzewnej i aluminium,
- Knauf Bełchatów Sp. z o.o. (Rogowiec koło Bełchatowa) - systemy suchej zabudowy, systemy podłogowe, systemy tynkarskie i fasadowe,
- Upnor Infra Sp. z o.o. (Kleszczów) produkcja rury PE i PP do wodociągów i kanalizacji oraz zbiorniki PE,

Poniższy wykres przedstawia klasyfikację podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w Bełchatowie.

Zdecydowaną większość stanowią mikroprzedsiębiorstwa, a 3,69% stanowią firmy zatrudniające od 10 do 49 pracowników. Duże firmy w Bełchatowie stanowią niewielki odsetek (ponad 2%), jednak sumarycznie zatrudniają większą liczbę osób niż mikroprzedsiębiorstwa.



Rysunek 7 Podmioty gospodarki narodowej według klas wielkości w Bełchatowie

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

4.2.5. Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne i handlowe

Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturowe generują ruch pojazdów indywidualnych incydentalnie, głównie w dni robocze w godzinach popołudniowych oraz w dni wolne od pracy. Lista tych obiektów została przedstawiona w tabeli poniżej.

Tabela 11 Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne i handlowe w Bełchatowie

Źródło: dane Urzędu Miasta Bełchatowa

Lp.	Nazwa jednostki	Adres jednostki
1	Stadion sportowy GIEKSA Arena	Sportowa 3, 97-400 Bełchatów
2	Hala widowiskowo-sportowa „Energia” im. Edwarda Najgebauera	Dąbrowskiego 11, 97-400 Bełchatów
3	Stadion lekkoatletyczny przy Zespole Szkół Ponadpodstawowych nr 1 im. gen. L. Czyżewskiego	Czapliniecka 96, 97-400 Bełchatów
4	Lodowisko miejskie	Edwardów 6, 97-400 Bełchatów
5	Miejska i Powiatowa Biblioteka Publiczna	Kościuszki 9, 97-400 Bełchatów
6	PGE Giganty Mocy Miejskie Centrum Kultury w Bełchatowie	Narutowicza 3, 97-400 Bełchatów
7	Muzeum Regionalne	Rodziny Hellwigów 11, 97-400 Bełchatów
8	Galeria Olimpia	Kolejowa 6, 97-400 Bełchatów
9	Galeria Bawełnianka	Bawełniana 7, 97-400 Bełchatów

4.2.6. Placówki służby zdrowia

Placówki służby zdrowia to kolejne obiekty generujące ruch o charakterze incydentalnym. Wykaz takich placówek w Bełchatowie znajduje się w poniższej tabeli.

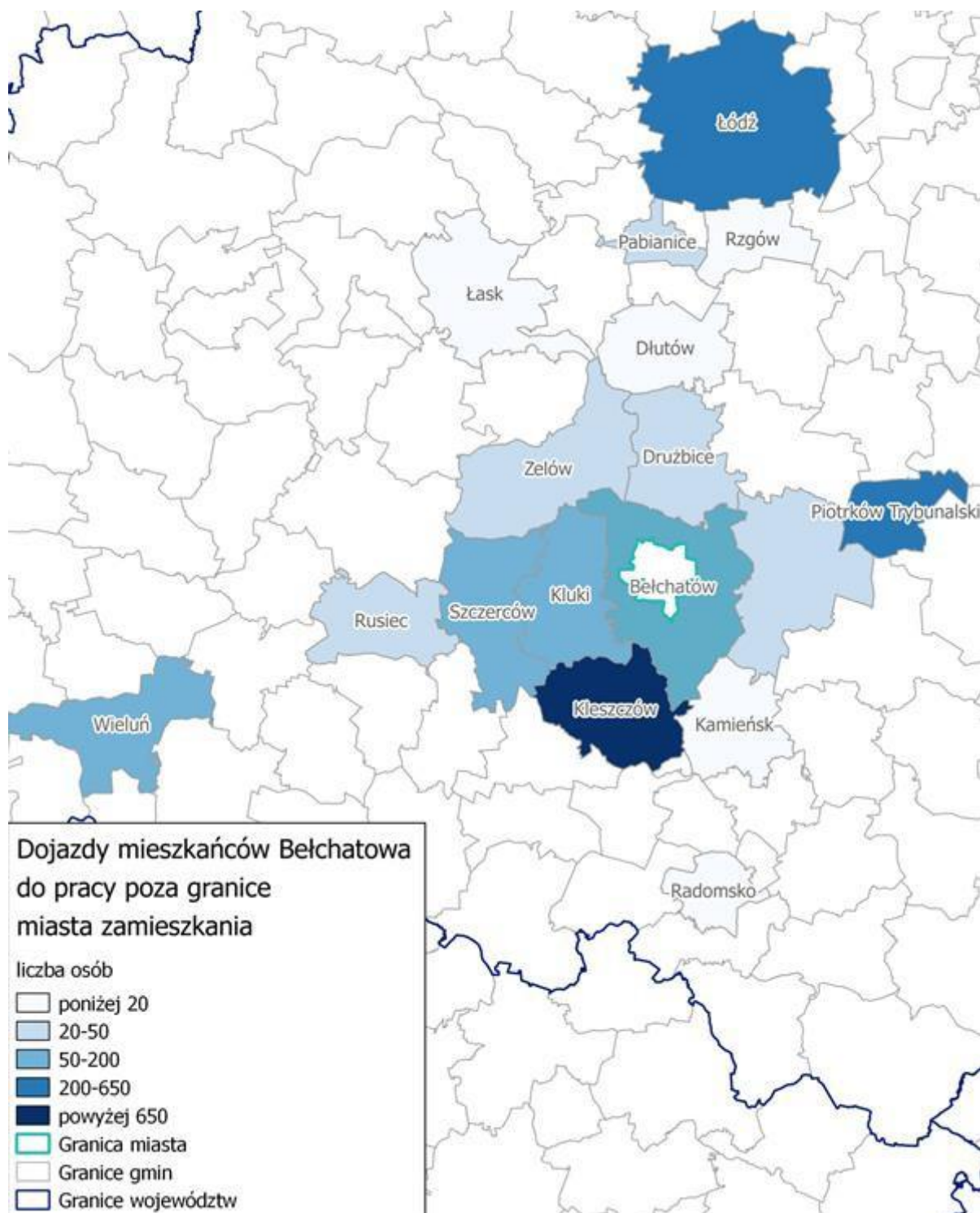
Tabela 12 Placówki służby zdrowia w Bełchatowie

Źródło: dane Urzędu Miasta Bełchatowa

Lp.	Nazwa jednostki	Adres jednostki
1	Szpital Wojewódzki im. Jana Pawła II	Czapliniecka 123, 97-400 Bełchatów
2	Bełchatowskie Centrum Medyczne NZOZ Sp. z o.o.	Lecha i Marii Kaczyńskich, 97-400 Bełchatów
3	Przychodnia Megamed	Czapliniecka 93, 97-400 Bełchatów
4	Twoje Centrum Medyczne NZOZ	1 Maja 4, 97-400 Bełchatów

4.3. Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców Bełchatowa

Kierunki przemieszczania się mieszkańców obszaru objętego planem transportowym określono na podstawie opracowania Głównego Urzędu Statystycznego pn. „Dojazdy do pracy – NSP 2011”. W ramach Narodowego Spisu Powszechnego w 2011 roku zbadano dojazdy do pracy dla ogółu osób pracujących. Badanie zostało przeprowadzone na podstawie danych znajdujących się w rejestrach administracyjnych, pozyskanych przez statystykę publiczną. W efekcie dokonano statystyki dojeżdżających do pracy, wraz z dokładną identyfikacją terytorialną ich miejsca pracy, które w połączeniu z faktycznym miejscem zamieszkania tych osób wyznaczyły kierunki przepływów związanych z pracą. Badanie to nie uwzględnia środka transportu, częstotliwości i czasu podróży osób dojeżdżających do pracy. Do analiz wykorzystano wyłącznie dane tabelaryczne dołączone do opracowania NSP 2011. Poniższa mapa pokazuje, gdzie najchętniej wyjeżdżają (poza gminę zamieszkania) do pracy mieszkańcy Bełchatowa.



Rysunek 8 Dojazdy do pracy mieszkańców Bełchatowa

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych NSP 2011

4.4. Zmiana potrzeb przewozowych mieszkańców Bełchatowa w zależności od czasu ich występowania

Zróznicowane zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego na obszarze objętym planem transportowym wynika z występowania czynników i prawidłowości wpływających znacznie na popyt. Gęstość zaludnienia, struktura społeczeństwa, wskaźniki ekonomiczne czy lokalizacja generatorów ruchu to tylko część czynników wpływających na zmiany potrzeb przewozowych. Istotne są również takie czynniki jak pora i rodzaj dnia.

4.4.1. Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia

Największe zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego w przewozach pasażerskich odnotowuje się w dni robocze, kiedy odbywanie podróży zdeterminowane jest w przeważającej części pracą lub nauką. Miejsca pracy oraz nauki są generatorami ruchu obligatoryjnego, charakteryzującego się odpowiednią częstotliwością i regularnością. Nie oznacza to jednak, że między poniedziałkiem a piątkiem nie występują podróże fakultatywne. Istnieje zatem prawidłowość wiążąca intensywność wykorzystywania komunikacji zbiorowej w procesie polegającym na przemieszczaniu się z występowaniem zjawiska tzw. migracji wahadłowych.

Mniejsze jest zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie w weekendy, wakacje, ferie zimowe i święta. Przewozów o charakterze obligatoryjnym jest zdecydowanie mniej - niemal nie występuje konieczność dojeżdżania do szkół i innych miejsc nauki, a to właśnie uczniowie stanowią znaczną część pasażerów, jak również coraz mniej zakładów pracy funkcjonuje w systemie całotygodniowym. Realizowane podróże cechują się głównie fakultatywnością, incydentalnością, sporadycznością i nieregularnością i spowodowane są zaspokojeniem innych potrzeb, np. towarzyskich czy kulturalnych. Ponadto w dni wolne prawie nie występują potrzeby przewozowe związane z koniecznością załatwiania spraw administracyjno-urzędowych.

Najwięcej kursów realizowanych jest w dni robocze. Ich liczba jest znacznie większa niż liczba kursów przewidzianych do realizacji dni wolne.

Szacuje się, że liczba pasażerów w dni wolne od pracy i nauki jest nawet czteropięciokrotnie mniejsza od liczby pasażerów korzystających z usług transportu zbiorowego

w dni robocze.

4.4.2. Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia

Liczba pasażerów korzystających z oferty przewozowej na liniach komunikacyjnych zmienia się także w zależności od pory dnia.

Największe przewozy pasażerskie odnotowuje się w szczytach komunikacyjnych: porannym i popołudniowym, jednak przepływ pasażerów w szczycie porannym, kiedy w transporcie zbiorowym przeważa funkcja dowozowa do szkół i miejsc pracy – głównych generatorów ruchu w przewozach pasażerskich, jest bardziej zintensyfikowany (zmiany w zakładach pracy zaczynają się zazwyczaj między godziną 6 a 8, a lekcje w szkołach – między 8 a 9). Godziny zakończenia nauki szkolnej zawierają się zazwyczaj w przedziale między godz. 12 a godz. 16, zatem szczyt popołudniowy jest bardziej rozciągnięty w czasie.

Mniejsze przewozy odnotowuje się w tzw. międzyszczycie, gdy realizowane są głównie podróże o charakterze incydentalnym, związane z koniecznością załatwiania spraw urzędowych, a także podróże obowiązkowe o stosunkowo nietypowej porze występowania (np. rozpoczynanie zajęć lekcyjnych od trzeciej czy czwartej godziny lekcyjnej czy praca w obiekcie usługowym czynnym od godziny 10 albo obiekcie gastronomicznym, czynnym nierzadko od godzin południowych).

W okresie wieczornym dostrzegalne jest występowanie mniejszych niż w międzyszczycie potoków pasażerskich.

4.5. Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.

Jedną z ról komunikacji zbiorowej jest zapewnienie mobilności osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej sprawności ruchowej, a więc tym, którzy nie mają możliwości samodzielnego przemieszczania się środkami transportu indywidualnego. Już na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględnia się postulaty wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W sposób szczególny brane są pod uwagę te miejsca, które stanowią potencjalne cele podróży osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej, tj. przede wszystkim placówki służby zdrowia czy instytucje publiczne.

Przy budowie bądź modernizacji istniejącej infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planuje się:

- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej możliwie blisko źródeł ruchu (uwzględniając wytyczne związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego),
- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej połączonej z przebiegiem ciągów pieszych,
- eliminowanie barier poruszania się poprzez: - likwidację barier na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej,
- likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych - dostosowanie wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów,
- umożliwianie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej,
- optymalizowanie gęstości przystanków komunikacyjnych.

W rozdziale 8 niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględnione zostały potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w standardzie taboru obsługującego sieć komunikacyjną w miejskich przewozach pasażerskich, infrastruktury przystankowej oraz w dziedzinie informacji pasażerskiej.

5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

5.1. Źródła i formy finansowania komunikacji miejskiej

Finansowanie komunikacji zbiorowej w mieście Bełchatów odbywa się poprzez przekazywanie operatorowi publicznego transportu zbiorowego – Miejskiemu Zakładowi Komunikacji Sp. z o.o. środków własnych z budżetu miasta Bełchatów.

Miasto Bełchatów korzystało dotychczas z dofinansowania ze środków Funduszy Europejskich na zakup autobusów. We wrześniu 2025 r. złożono również wniosek o dofinansowanie zakupu kolejnego autobusu elektrycznego wraz ze stacją ładowania. Źródłami finansowania dalszych działań w tym zakresie mogą być środki pochodzące z funduszy unijnych dostępnych w kolejnych okresach programowania budżetu Unii

Europejskiej, a także leasing oraz kredyty bankowe, przeznaczone m.in. na zakup nowego taboru, modernizację bazy transportowej, remonty oraz rozwój infrastruktury towarzyszącej.

6. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu

6.1. Wskaźnik motoryzacji

Od kilkunastu lat w Europie obserwowany jest intensywny rozwój motoryzacji. Zanieczyszczenie środowiska naturalnego, zatłoczenie dróg oraz problemy społeczne są tylko niektórymi z efektów rosnącej presji motoryzacyjnej wpływającej na pogarszanie się życia na zurbanizowanych terenach. Obecnie dąży się do oparcia polityki transportowej o zasady zrównoważonego rozwoju. Celem tak prowadzonej polityki transportowej jest między innymi zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publicznym transportem zbiorowym a transportem indywidualnym.

Polityka zrównoważonego rozwoju ma na celu spowolnienie rozwoju motoryzacji indywidualnej i jak największy rozwój i inwestycje w przewozy zbiorowe realizowane za pomocą środków komunikacji miejskiej. Każde miasto boryka się z tzw. kongestią, czyli zatłoczeniem sieci drogowej. Zjawisku temu miasta starają się przeciwdziałać poprzez analizę przeprowadzanych regularnie badań natężenia ruchu oraz badania więźby ruchu (czyli natężenie ruchu między ważnymi punktami miasta bez analizy trasy przejazdu). Analiza wyników badań daje możliwość wprowadzania zmian w newralgicznych punktach miasta, co usprawnia funkcjonowanie komunikacji w całym mieście.

W ramach prowadzenia zrównoważonego rozwoju transportu planuje się dążyć do zmniejszania obciążenia ruchem sieci drogowej poprzez atrakcyjną ofertę przewozową oraz edukację społeczeństwa. Obciążenie ruchem sieci drogowej jest zależne między innymi od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napełnienia oraz wskaźnika motoryzacji, czyli liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców.

Wskaźnik motoryzacji determinuje prowadzenie takiej polityki parkingowej w mieście, która uwzględniać będzie postulaty związane ze zrównoważonym rozwojem publicznego transportu zbiorowego. Obecnie parkingi w Bełchatowie są bezpłatne.

W każdym analizowanym roku wartość wskaźnika motoryzacji w powiecie

bełchatowskim rosla i była wyższa w stosunku do wartości wskaźnika motoryzacji w województwie łódzkim oraz w Polsce. Rosnący wskaźnik motoryzacji oznacza, że w powiecie przybywa samochodów osobowych, które stanowią konkurencję dla transportu zbiorowego. Mieszkańcy powiatu bełchatowskiego mają coraz łatwiejszy dostęp do komunikacji indywidualnej. Aby zahamować przyrost samochodów osobowych, konieczna jest poprawa atrakcyjności transportu zbiorowego poprzez podwyższenie standardu usług przewozowych.

7. Zasady organizacji rynku przewozów

7.1. Miasto Bełchatów jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym zdefiniowała pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego jako właściwą jednostkę samorządu terytorialnego, albo ministra właściwego do spraw transportu zapewniającego funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Prezydent Bełchatowa działający przez Wydział Inżynierii i Ochrony Środowiska jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w miejskich (gminnych) przewozach pasażerskich, która obejmuje linie komunikacyjne na terenie miasta Bełchatów. Do zadań organizatora należy między innymi planowanie, organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

7.1.1. Realizacja funkcji organizatorskich

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje na czym polega organizowanie publicznego transportu zbiorowego. Funkcje organizatora są realizowane przez Urząd miasta Bełchatów. Są to:

- badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,
- zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:

- standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego (obecnie komunikacja darmowa – brak systemu taryfowo-biletowego),
- systemu informacji dla pasażera,
- ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora,
- określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych, dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów,
- przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (j.t: Dz. U. z 2024 r. poz. 1262), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego (obecnie komunikacja darmowa),
- ustalenie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego (obecnie komunikacja darmowa),
- wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, czyli zadań związanych z podjęciem niezbędnych środków, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej mającej na celu wyłonienie operatora publicznego transportu zbiorowego lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej wskazane w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007

informacje.

Na podstawie analizy funkcji organizatorskich w tabeli poniżej przypisano każdą z powyższych funkcji podmiotom odpowiedzialnym w mieście Bełchatów za ich realizację.

Tabela 13 Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w mieście Bełchatów

Funkcje organizatorskie	Podmioty realizujące funkcje
badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	Wydział Inżynierii i Ochrony Środowiska / MZK / Wydział Skarbu Miasta
podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu	Wydział Inżynierii i Ochrony Środowiska / MZK
zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców, - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców, - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych, - systemu informacji dla pasażera	Rada Miasta/ Wydział Inżynierii i Ochrony Środowiska
ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora	Rada Miasta
określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych, dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów	Rada Miasta/Wydział Inżynierii i Ochrony Środowiska
przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych Miasta Bełchatowa	Wydział Skarbu Miasta
zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Prezydent Bełchatowa
wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, czyli zadań związanych z podjęciem niezbędnych środków, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej mającej na celu wyłonienie operatora publicznego transportu zbiorowego granicach administracyjnych Miasta Bełchatowa lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej wskazane w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 informacje	Wydział Skarbu Miasta

7.2. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym określa sposób wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z definicją zawartą w wyżej wspomnianej ustawie, operatorem publicznego transportu zbiorowego jest samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.

Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że operator publicznego transportu zbiorowego może zostać wybrany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1843, z 2020 r. poz. 288, 1086) albo
- w trybach bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1-2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo tzw. podmiotowi wewnętrznemu, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołanego do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie, lub
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy

o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

Obecnie operatorem świadczącym usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego jest Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. Bełchatowie.

8. Pożądany standard w przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej

8.1. Informacje ogólne

Standard i jakość usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej musi odpowiadać oczekiwaniom i potrzebom mieszkańców obszaru objętego planem transportowym oraz możliwościom finansowym jednostki samorządowej. Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na usługi transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców.

Zwiększenie jakości i podniesienie standardu usług przewozowych jest związane głównie z realizacją postulatów transportowych, jakie wysuwają sami mieszkańcy. Są to pasażerowie – użytkownicy przekonani do transportu zbiorowego, jak i potencjalni użytkownicy tej formy transportu, którzy dotychczas korzystali z własnych, indywidualnych pojazdów.

Tabela poniżej przedstawia przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.

Tabela 14 Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

Źródło: opracowanie własne

Postulat transportowy	Sposób realizacji
bezpośredniość	Dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach.
częstotliwość	Dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb.
dostępność	Minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z/do przystanku poprzez budowę nowych przystanków
niezawodność	Zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowe, nieawaryjne.
prędkość	Dążenie do uzyskania czasów przejazdów konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej.
punktualność	Dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie.
wygoda	Poprawianie standardu podróżowania i oczekiwania na podróż.

Planując podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w komunikacji miejskiej należy pamiętać i uwzględniać:

- ochronę środowiska naturalnego,
- zwiększanie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego,
- zwiększanie dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej.

8.2. Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska naturalnego

Transport drogowy, poprzez wydzielane spalin, wycieki oleju i innych płynów, jest jednym z głównych źródeł zanieczyszczenia powietrza i gleby. Ponadto tego rodzaju transport emituje również uciążliwy dla otoczenia hałas.

Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, planuje się wspieranie rozwiązań z zakresu organizacji transportu oraz szeroko rozumianej techniki i technologii, mające dodatni wpływ na zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu. Kluczowe znaczenie ma między innymi proces dostosowywania stanu infrastruktury drogowej do obowiązujących regulacji i trendów

unijnych i krajowych standardów oraz wymogów ekologicznych poprzez jej rozbudowę i modernizację. W planach Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o. jest sukcesywna, regularna wymiana taboru na nowszy, bezemisyjny, spełniający normy europejskie. Jest to działanie istotne z punktu widzenia aspektu ochrony środowiska.

Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych:

- tlenków azotu (NOX),
- węglowodorów (HC),
- tlenków węgla (CO),
- cząstek stałych.

W poniższej tabeli zaprezentowano normy emisji zanieczyszczeń dla silników wysokoprężnych montowanych w autobusach.

Tabela 15 Normy emisji spalin Euro
Źródło: opracowanie własne

Norma	Emisja w g/kWh			
	Tlenek węgla (CO)	Węglowodory (HC)	Tlenki azotu (NOX)	Cząstki stałe (PM)
EURO 1	4,5	1,1	8,0	0,612
EURO 2	4,0	1,1	7,0	0,250
EURO 3	2,1	0,66	5,0	0,100
EURO 4	1,5	0,46	3,5	0,020
EURO 5	1,5	0,46	2,0	0,020
EURO 6	1,5	0,13	0,4	0,010

Od stycznia 2014 roku powszechnie obowiązująca normą emisji spalin w nowych autobusach jest obecnie najwyższa norma EURO 6. Wymiana taboru, oprócz poprawy stanu bezpieczeństwa, komfortu podróży i obniżenia wielkości zanieczyszczeń powietrza oraz gleby, przełoży się także na zmniejszenie poziomu hałasu emitowanego przez autobusy. Problem poziomu dopuszczalnej emisji spalin w wybranych strefach ośrodków miejskich jest coraz częściej normowany przez regulacje unijne. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych

przez silniki autobusów. W tym celu tworzone są specjalne strefy obejmujące obszary śródmiejskie, do których możliwość wjazdu mają wyłącznie pojazdy spełniające odpowiednio wysokie normy środowiskowe.

Do innych proekologicznych rozwiązań mających zastosowanie w taborze eksploatowanym przez operatorów publicznego transportu zbiorowego jest między innymi wykorzystywanie taboru napędzanego udoskonalonymi formami paliw, np. gazem ziemnym czy biopaliwami jak też zasilanego energią elektryczną lub wodorem. Celem weryfikacji zasadności wykorzystania taboru napędzanego paliwami alternatywnymi w publicznym transporcie zbiorowym, zgodnie z dyspozycją art. 37 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, przeprowadzono analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu, w których do napędu wykorzystywane są wyłącznie silniki, których cykl pracy nie powoduje emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych. Dokument pn. Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej w Bełchatowie formułuje w tym zakresie następujące wnioski:

- 1) z uwagi na wysoki koszt inwestycyjny (koszt autobusu elektrycznego jest ok. dwukrotnie wyższy niż autobusu z napędem konwencjonalnym) oraz ograniczoną żywotność bateryjnych magazynów energii, koszt wozokilometra w przewozach wykonywanych autobusami elektrycznymi jest wyższy niż w autobusach spalinowych. Tym samym, całkowite zastąpienie obecnej floty pojazdów, autobusami elektrycznymi (lub wodorowymi) spowodować może wzrost kosztów utrzymania komunikacji miejskiej;
- 2) zrównoważenie dysproporcji kosztów zakupu i eksploatacji autobusów spalinowych i zeroemisyjnych, umożliwia dofinansowanie zewnętrzne.

Jak wskazuje AKK kluczowym elementem dla wykorzystania autobusów zeroemisyjnych w taborze komunikacji miejskiej jest dofinansowanie ich zakupu ze środków zewnętrznych. Jednakże wyzwania związane z eksploatacją autobusów elektrycznych nie kończą się na etapie ich zakupu.

Żywotność baterii akumulatorów szacowana jest na ok. 7-8 lat, po tym czasie konieczna

jest ich wymiana, której koszt sięgać może nawet 1/3 kosztu zakupu nowego autobusu, a tym samym konieczne jest sygnalizowanie na szczeblu krajowym i europejskim konieczności umożliwienia dofinansowania takiego wydatku z Funduszy Europejskich lub Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Ograniczenie kosztów energii elektrycznej można osiągnąć dzięki wykorzystaniu odnawialnych źródeł energii, w szczególności instalacji fotowoltaicznych. Ich charakterystyka pracy nie jest jednak zgodna z potrzebami w zakresie ładowania autobusów z napędem elektrycznym. Podczas gdy instalacje fotowoltaiczne produkują energię w dzień, autobusy ładowane są przede wszystkim w nocy, kiedy nie wykonują pracy przewozowej. Wprowadzenie nowego mechanizmu rozliczeń, na wzór tego, jaki wprowadzony został dla wytwórców w mikroinstalacjach fotowoltaicznych – czyli możliwość stosowania półrocznych lub rocznych okresów rozliczeniowych, umożliwiłby „magazynowanie” wytworzonej w ciągu dnia energii elektrycznej w sieci i odebranie jej w porze nocnego ładowania autobusów. Takie rozliczenie wymaga jednak zmian legislacyjnych.

8.3. Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej

Dostępność infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia do najbliższego przystanku komunikacyjnego. W warunkach polskich za strefę oddziaływania miejskiego przystanku komunikacyjnego uznaje się obszar o promieniu 300–600 m, co w przeliczeniu odpowiada czasowi dojścia rzędu od 3 do 6 minut.

Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy od odległości i struktury urbanistycznej otoczenia przystanku komunikacyjnego oraz strat czasowych związanych m.in. z pokonywaniem przez pieszych miejsc kolizji potoków ruchu pieszych z potokami ruchu samochodowego lub różnic wysokości, w tym schodów, dlatego na obszarach miast strefa oddziaływania poszczególnego przystanku komunikacyjnego mierzona odległością jest mniejsza.

W celu zwiększenia dostępności do komunikacji zbiorowej planuje się rozważenie wprowadzenia nowych lokalizacji przystanków komunikacyjnych oraz w trakcie remontów ciągów komunikacyjnych, przenoszenie przystanków możliwie blisko generatorów ruchu.

8.4. Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Miasto Bełchatów dostosowało oferty przewozów pasażerskich do potrzeb osób z niepełnosprawnością i o ograniczonej zdolności ruchowej poprzez zwiększanie dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego. Podejmowane działania przyczyniły się do podniesienia komfortu podróżowania środkami publicznego transportu zbiorowego. Planuje się podjęcie szeregu działań w zakresie:

- przystanków komunikacyjnych,
- taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej,
- informacji dostępnej dla pasażerów.

8.4.1. Standard w zakresie przystanków komunikacyjnych

Na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględnia się potrzeby osób z niepełnosprawnością oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Przy budowie, remoncie, modernizacji bądź przebudowie infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planowana jest eliminacja wszelkich typów barier: na drodze dojścia do przystanku komunikacyjnego i w miejscach przekraczania ciągów komunikacyjnych oraz lokowania samych przystanków komunikacyjnych możliwie blisko generatorów ruchu.

Realizuje się ponadto takie działania jak:

- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej w obszarze ciągów pieszych,
- dostosowywanie wysokości peronów do poziomu podłogi taboru niskopodłogowego,
- umożliwienie, poprzez konstrukcję przystanku, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej.

8.4.2. Standard w zakresie taboru

W zakresie taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej realizuje się,

ażeby nowe pojazdy były w pełni dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnością i o ograniczonej zdolności ruchowej.

Szczególne znaczenie mają parametry taboru w zakresie:

- poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskopodłogowego (pożądane są pojazdy ze 100% niską podłogą bez progów poprzecznych wewnątrz),
- wyposażenia w tzw. „przyklęk”,
- zapewnienia specjalnego miejsca przeznaczonego dla wózka inwalidzkiego,
- instalacji urządzeń sygnalizacyjnych dla pasażerów,
- liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości i rozmieszczenia,
- dostępności informacji wizualnej dostosowanej do potrzeb osób niedosłyszących oraz informacji głosowej dla osób niedowidzących.

8.4.3. Standard w zakresie informacji pasażerskiej

Z punktu widzenia osób z niepełnosprawnością o obniżonej zdolności poznawczo-sensorycznej szczególnie ważnymi elementami informacji są:

- informacja dźwiękowa - pozwalająca osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować następny przystanek w czasie podróży autobusem oraz przystanek, na którym pojazd się aktualnie znajduje,
- informacja wizualna ułatwiająca podróż osobom niedosłyszącym.

Wymienione powyżej czynniki pozytywnie wpływają na standard usług w zakresie obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. Ponadto podwyższają one ocenę komunikacji zbiorowej także wśród pasażerów.

Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często, z racji wieku i stanu zdrowia, nie mogą podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną, dlatego wybierają komunikację zbiorową. Standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej jest dla tej grupy pasażerów szczególnie ważnym aspektem.

8.4.4. Standard w zakresie infrastruktury ładowania autobusów z napędem elektrycznym

Ograniczenia techniczne w zakresie możliwej pracy przewozowej jaką może wykonać tabor autobusowy z napędem elektrycznym, determinuje konieczność utworzenia na terenie Miasta infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych dwojakiego rodzaju:

- 1) *ładowanie nocne* w czasie postoju pojazdu na terenie zajezdni;
- 2) *ładowanie na pętlach* w trakcie postoju.

Obecna infrastruktura spełnia wskazane wyżej potrzeby. Tzw. ładowanie nocne umożliwiają cztery mobilne stacja ładowania o mocy 40 kW dostępna w zajezdni autobusowej przy ul. Przemysłowej 11. W tym dwie ładowarki zintegrowane w jednej obudowie dając możliwość ładowania jednego autobusu mocą 80 kW lub dwóch autobusów równocześnie mocą 40 kW. Natomiast doładowywanie między przewozami realizowanymi w ciągu dnia umożliwia stacja ładowania zlokalizowana na węźle przesiadkowym przy ul. Czaplinieckiej 119 w Bełchatowie. Stacja ładowania umożliwia ładowanie jednego autobusu z mocą 100 kW.

Wraz z zakupem kolejnych pojazdów z napędem elektrycznym należy zadbać o zgodność standardu ładowania z już istniejącą infrastrukturą (kompatybilność gniazd wtykowych).

9. Linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania

MZK Sp. z o.o. w Bełchatowie przyjęła zasadę nieprzypisywania pojazdów elektrycznych do konkretnych linii komunikacyjnych. Z uwagi na fakt, iż na system komunikacji miejskiej składa się dziewięć linii autobusowych, autobusy elektryczne wykorzystywane są do obsługi na wszystkich liniach komunikacyjnych, bez przypisania ich do konkretnych tras. Przemawiają za tym zarówno uwarunkowania techniczne jak i ekonomiczne – stacja ładowania zlokalizowana jest przy węźle przesiadkowym, zlokalizowanym przy ul. Czaplinieckiej 119 w Bełchatowie, umożliwia doładowywanie autobusów na wszystkich liniach.

10. Geograficzne położenie infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego

Plan transportowy, nie przewiduje wykorzystania w transporcie publicznym pojazdów napędzanych gazem ziemnym. Jest to uzasadnione brakiem infrastruktury technicznej – najbliższa stacja gazu ziemnego (CNG) znajduje się w odległości ok. 50 km od Bełchatowa oraz aspektem ekonomicznym – z uwagi na wysokie ceny gazu, koszt wozokilometra autobusu z napędem gazowym jest wyższy niż w przypadku autobusu napędzanego olejem napędowym. W związku z powyższym, nie jest planowana budowa stacji gazu ziemnego na terenie miasta.

Plan transportowy, przewiduje wykorzystanie w transporcie publicznym pojazdów z napędem elektrycznym. Na potrzeby ich zasilania, operatora MZK Sp. z o.o. w Bełchatowie, dysponuje na terenie zajezdni autobusowej, czterema mobilnymi stacjami ładowania autobusów elektrycznych. Stacjonarna stacja ładowania autobusów elektrycznych zlokalizowana jest przy węźle przesiadkowym przy ul. Czaplinieckiej 119 w Bełchatowie (miejsce przyłączenia do sieci: rozdzielnica główna węzła przesiadkowego). Stacja ładowania została uruchomiona we wrześniu 2022 r.



Rysunek 9 Stacja ładowania autobusów elektrycznych zlokalizowana na węźle przesiadkowym

Źródło: Materiały własne Urzędu Miasta Bełchatowa

11. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji pasażerskiej

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2018 r. poz. 202 t.j.) określa:

- treść rozkładów jazdy,
- tryb zatwierdzania rozkładów jazdy,
- sposób i terminy ogłaszania oraz aktualizacji rozkładów jazdy,
- warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości.

Miasto (gmina) ma obowiązek zamieszczania rozkładów jazdy na przystankach lub dworcach, których jest właścicielem. W zamian za udostępnienie informacji o ofercie przewoźnika, miasto (gmina) ma prawo do pobierania opłat ustalonych w umowach.

Obecnie sposób organizowania systemu informacji dla pasażera obejmuje udostępnienie informacji w zakresie:

- sieci i przebiegu tras linii komunikacyjnych,
- godzin odjazdów środków transportu,
- obowiązujących opłat za przejazd,
- regulaminów przewozu osób.

Docelowy kształt systemu informacji dla pasażerów w Bełchatowie pokazany został w poniższej tabeli.

Tabela 16 Kształt systemu informacji dla pasażerów

Źródło: opracowanie własne

Część składowa systemu	Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności
Zintegrowana informacja na przystankach	1) Widoczna nazwa przystanku (np. na wiacie). 2) Rozkłady jazdy na przystankach. 3) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów na wiatkach przystankowych. 4) Schematy sieci komunikacyjnej na tablicach umieszczonych na wiatkach. 5) Zewnętrzny system zapowiedzi głosowej o numerze linii i kierunku docelowym pojazdu podjeżdżającego na przystanek na terenach miejskich. 6) Informacja o możliwości kontynuowania podróży innym środkiem transportu. 7) Tablice z dynamiczną informacją pasażerską (rzeczywisty czas oczekiwania na autobus, informacje dodatkowe) na wybranych przystankach.
Informacja w pojazdach	1) Zewnętrzne tablice kierunkowe (diodowe, ciekłokrystaliczne lub inne). 2) Informacja o opłatach i ulgach, wyciąg z regulaminu przewozów. 3) Wewnętrzne tablice prezentujące pełną trasę przejazdu oraz inne informacje (m.in. następny przystanek).
Zintegrowana informacja na stronie internetowej miasta dostępna również w telefonach komórkowych (smartfonach) oraz tabletach	1) Informacja o rozkładach jazdy. 2) Informacja o opłatach, ulgach, regulaminie przewozów. 3) Wyszukiwarka połączeń. 4) Mapy i schematy sieci komunikacyjnej. 5) Lokalizacja pojazdów komunikacji miejskiej na mapie (aktualne położenie „na żywo”)

System informacji dla pasażera w wyżej zaprezentowanym kształcie zapewni łatwy dostęp do szczegółowych informacji niezbędnych z punktu widzenia podróznego.

12. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

12.1. Informacje wstępne

Punktem wyjścia do planowania kierunków rozwoju i zasad polityki transportowej powinna być obiektywna ocena możliwości gospodarczych (budżetowych) miasta. Skala ograniczeń ekonomicznych wpływa na formułowanie realnych programów rozwojowych w danej dziedzinie życia i funkcjonowania danego ośrodka. Rozwój transportu w miastach jest procesem ciągłym. Cechuje go wysoka złożoność jako systemu, na który składa się wiele czynników zarówno pośrednich, jak i bezpośrednich. Konieczność pogodzenia przeciwstawnych celów w odniesieniu do rozwoju gospodarczego, kwestii ochrony środowiska oraz respektowania postulatów mieszkańców jest dylematem przed jakim stoją wszystkie jednostki samorządu terytorialnego.

Organizator publicznego transportu zbiorowego planuje takie zarządzanie usługami przewozowymi, aby te w pełni zaspokajały potrzeby transportowe mieszkańców związane z lokalnym transportem zbiorowym, a także były zgodne z polityką zrównoważonego transportu. Rozwój publicznego transportu zbiorowego będzie zrównoważony dzięki dążeniu i osiągnięciu odpowiedniego podziału zadań przewozowych pomiędzy transport indywidualny i zbiorowy (z priorytetem dla transportu zbiorowego). Publiczny transport zbiorowy w Bełchatowie nie powinien być wykorzystywany tylko przez osoby nie mogące z racji wieku, stanu zdrowia bądź sytuacji materialnej korzystać z komunikacji indywidualnej.

Dzięki zoptymalizowaniu sieci komunikacyjnej i ciągłej poprawie jakości oferowanych usług przewozowych, publiczny transport zbiorowy stanie się realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Zwiększenie atrakcyjności oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego poprzez modyfikację kształtu sieci komunikacyjnej oraz koordynowanie rozkładów jazdy w sposób ułatwiający przesiadki na przystankach węzłowych przyczyni się do zwiększenia popytu na te usługi poprzez pozyskanie nowych pasażerów. Beneficjentami zwiększenia sprawności funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego będą pasażerowie, jak i wszyscy użytkownicy systemu transportowego oraz środowisko naturalne. Sieć komunikacyjna uwzględniać będzie

potrzeby transportowe powstałe w wyniku oddziaływania nowych generatorów ruchu nakreślonych w planach miejscowych. Dążyć należy do tworzenia nowych połączeń z rozwijającymi się strefami przemysłowymi (rozkłady jazdy powinny być konsultowane z lokalnymi pracodawcami, celem stworzenia optymalnej siatki połączeń dostosowanej do godzin pracy zmian w zakładach przemysłowych).

12.2. Tabor

Ważnym kierunkiem rozwoju jest unowocześnienie taboru, który będzie przyjazny dla środowiska, a także bezpieczny i komfortowy dla pasażerów, w tym dla osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej.

Inwestycja odmładzania floty pojazdów pociąga za sobą odpowiednie koszty, jednak pojazdy te, będąc odpowiednio eksploatowane, będą rzadziej ulegały awariom, co pozwoli na minimalizację kosztów utrzymania floty pojazdów. Nowsze autobusy zużywają także mniej paliwa. Pojazdy te, spełniając wyższe klasy normy emisji spalin Euro, są mniej szkodliwe dla środowiska naturalnego. Stan wykorzystywanego taboru, sukcesywnie się poprawia. Na 16 wykorzystywanych pojazdów, wszystkie są dostosowane do aktualnych standardów emisyjności, w tym 4 mają charakter zeroemisyjny (z napędem elektrycznym). W przyszłości planuje się zastąpienie pojazdów napędzanych tradycyjnymi paliwami pojazdami napędzanymi paliwami alternatywnymi lub o charakterze zeroemisyjnym. Jednak z uwagi na wysoki koszt zakupu autobusów zeroemisyjnych, warunkiem ich nabycia jest pozyskanie dofinansowania zewnętrznego.

Transport publiczny powinien być dostępny dla wszystkich pasażerów, dlatego ważne jest, aby autobusy były dostosowane do przewozu osób niepełnosprawnych. Niepełnosprawność może przyjmować różne formy. Pasażerowie mogą być niewidomi, niesłyszący, z ograniczoną możliwością ruchową lub z całkowitym kalectwem. Pojazdy muszą być wyposażone w systemy takie jak: ekrany informujące o aktualnym położeniu, zapowiadanie głosowe, niską podłogę, ruchomą platformę umożliwiającą wjazd niepełnosprawnych na wózek inwalidzkim, miejsce dla wózków inwalidzkich, odpowiednio szerokie drzwi, antypoślizgową posadzkę, przyklęk, specjalne przyciski opisane dodatkowo w alfabecie Braille'a, ogólnie dostępne uchwyty i poręcze wykonane w kontrastujących z otoczeniem barwach itp.

Obecnie 100% pojazdów MZK Bełchatów w całości dostosowane jest do przewozu osób niepełnosprawnych. Planuje się dążyć do utrzymania tego wskaźnika na poziomie 100%. Ponadto w pojazdach ważny jest dostęp do regulaminu przewozów, schematu linii komunikacyjnych oraz informacji taryfowych

12.3. Promocja usług transportu miejskiego

Promocja, obok ceny usługi i jej rozpowszechnienia, jest jednym z głównych elementów kształtujących popyt. Podstawowym celem promocji jest pozyskanie konsumentów. Promocja jest pozacenową formą konkurencyjności, powinna zwiększać wiedzę o przedsiębiorstwie oraz o ofercie, którą posiada. Miasto Bełchatów planuje promować transport zbiorowy poprzez informowanie, przekonywanie i wpływanie na decyzje dotyczące wyboru rodzaju środka transportu za pomocą następujących narzędzi:

- reklamy w lokalnych środkach masowego przekazu,
- wspieraniu akcji społecznych promujących transport zbiorowy.

12.4. Rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu

Rosnący ruch samochodowy, a w szczególności ruch pojazdów indywidualnych powoduje, że ulice Bełchatowa ulegają szybkiemu zakorkowaniu. Skutkiem tego zjawiska jest spadek średniej prędkości komunikacyjnej, a także negatywny wpływ na jakość powietrza. Dlatego ważnym kierunkiem rozwoju transportu w Bełchatowie jest wprowadzenie rozwiązań z zakresu inżynierii ruchu jak i wprowadzenie preferencji dla pojazdów transportu publicznego. Dlatego w przyszłości rozważone zostanie wprowadzenie następujących rozwiązań:

Przystanki komunikacyjne

W obszarze przystanków komunikacyjnych nowo budowanych i modernizowanych planuje się takie dobieranie wysokości krawędzi peronowych, aby różnice pomiędzy poziomem podłogi w pojeździe i poziomem krawędzi peronowej były możliwie najmniejsze. Beneficjentami takiego rozwiązania są w szczególności osoby niepełnosprawne i o ograniczonej zdolności ruchowej, osoby starsze czy osoby prowadzące wózki dziecięce. Eliminacja możliwie dużej liczby progów jest kosztowna, ale

przynosi wymierne efekty i zwiększa dostępność komunikacji publicznej.

W celu uspokojenia ruchu na drogach, promocji transportu zbiorowego oraz racjonalnego wykorzystywania przestrzeni miejskiej, w krajach Europy Zachodniej rozszerza się trend budowy tzw. antyzatok w miejscu zatok autobusowych. Zaoszczędzone w wyniku likwidacji zatoki miejsce wykorzystuje się w celu poszerzenia chodnika, stworzenia punktu np. B&R.

Strefa Tempo 30

Wiele miast dąży do uspokojenia ruchu kołowego poprzez wprowadzenie stref ograniczonej szybkości. Poza wprowadzeniem nowych oznaczeń na drogach, modernizuje się układy drogowe tak, aby zmniejszyć ich przepustowość lub zmusić kierujących do zmniejszenia szybkości przemieszczania się.

Systemy parkingowe

Systemy Bike&Ride, Kiss&Ride oraz Park&Ride integrują między sobą różne środki transportu: transport rowerowy, samochodowy i zbiorowy.

W systemie B&R (Bike&Ride – zaparkuj rower i jedź) łączy się parking rowerowy z przystankiem komunikacyjnym.

System K&R (Kiss&Ride – pocałuj i jedź) polega na wysadzeniu na/odebraniu z przystanku komunikacyjnego pasażera przez kierowcę samochodu.

W systemie P&R (Park&Ride – parkuj i jedź) podróżny zostawia samochód na parkingu zlokalizowanym najczęściej na obrzeżu miasta lub strefy centralnej miasta przy przystanku komunikacyjnym i kontynuuje podróż środkami transportu zbiorowego.

Parkingi typu P&R i B&R powinny powstawać przy przystankach (pętlach) autobusowych na wlocie do miasta i przy węzłach przesiadkowych (nie tylko transportu miejskiego, ale też regionalnego), umożliwiając odbycie części podróży prywatnym samochodem i części transportem zbiorowym lub rowerem. Dobrą praktyką jest także lokalizowanie parkingów K&R w okolicach szkół, aby rodzice mieli możliwość szybkiego i sprawnego przywiezienia/odebrania dziecka ze szkoły.

12.5. Integracja środków publicznego transportu zbiorowego

Pełnowymiarowa integracja usług przewozowych dostępnych na obszarze objętym niniejszym planem transportowym miasta Bełchatowa jest jednym z kierunków rozwoju, do którego planuje się dążyć. Integracja usług transportu zbiorowego jest procesem ciągłym, wieloaspektowym i długofalowym. Dlatego planuje się stopniowo podejmować działania zmierzające do integracji transportu organizowanego przez miasto Bełchatów z transportem powiatowym a także ponadpowiatowym. Perspektywicznie działania te będą dążyć do osiągnięcia standardu funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych w miejscach naturalnej integracji różnych środków transportu, takich jak przystanki i dworce; integracja w węzłach przesiadkowych, poza aspektem integracji przestrzennej podsystemów transportu, docelowo będzie dotyczyć także integracji rozkładów jazdy oraz integracji informacji pasażerskiej.

Integracja usług transportu zbiorowego na obszarze objętym niniejszym opracowaniem może zostać osiągnięta wyłącznie dzięki szerokiej i zgodnej współpracy wszystkich zainteresowanych podmiotów, w tym w szczególności władz Miasta, Starostwa Powiatu Bełchatowskiego, innych organizatorów oraz przewoźników.

12.6. Wykorzystanie roweru jako alternatywnego środka transportu

Transport rowerowy może mieć swoje źródło w dwóch potrzebach społeczeństwa – sprawnym przedostaniu się do konkretnego celu lub turystycznym i rekreacyjnym aspekcie wykorzystania infrastruktury rowerowej. Obie potrzeby mogą być zaspokojone poprzez stworzenie komfortowej i jednolitej sieci rowerowej. Tworzą ją nie tylko ciągi rowerowe, ale też towarzyszące im obiekty infrastruktury oraz odpowiednie oznaczenia wizualne.

Optymalne skoordynowanie sieci dróg rowerowych w mieście wraz z lokalizacją przystanków Bike&Ride, zapewni przede wszystkim odciążenie ruchu w centrum miasta.

12.6.1. Rodzaj drogi rowerowej

Nawiązując do ustawy „Prawo o ruchu drogowym” droga rowerowa może być wytyczona na kilka sposobów - jako całkiem odrębny ciąg jezdny bądź część istniejącej sieci. Warto dopasować jej rodzaj w zależności do uwarunkowań istniejącego zagospodarowania i natężenia ruchu.

Niezależna od układu drogowego wydzielona droga dla rowerów bądź szlak rowerowy:

- zwykle prowadzone jako drogi rekreacyjne – o terenach widokowych i wypoczynkowych,
- powinny wytyczać pasy ruchu dwukierunkowego,
- ich wartość podnosi towarzysząca infrastruktura (miejsca widokowe, wiaty spoczynkowe) i zagospodarowanie otaczającego terenu (usługi gastronomiczne, rekreacyjne, higieniczne),

Droga dla rowerów oddzielona od innych dróg lub jezdni konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- są prowadzone wzdłuż jezdni, lecz oddzielone od niej w sposób zapewniający bezpieczeństwo (zazwyczaj pasem zieleni lub oznaczeniami poziomymi).

Wydzielony pas ruchu dla rowerów:

- część jezdni przeznaczona dla ruchu rowerów w jednym kierunku,
- oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi.

Ciąg pieszo-rowerowy:

- zakłada współistnienie ruchu rowerowego i pieszych na jednym pasie,
- powinien uwzględniać miejsca o podobnym, umiarkowanym, natężeniu zarówno ruchu rowerowego, jak i pieszego.

Szerokość ścieżki rowerowej powinna wynosić nie mniej niż:

- 1,5 m – gdy jest ona jednokierunkowa,
- 2,0 m – gdy jest ona dwukierunkowa,
- 2,5 m – gdy ze ścieżki jednokierunkowej mogą korzystać piesi.

12.6.2. Nawierzchnie dróg rowerowych

Budulce stosowane w budowie dróg rowerowych powinny zapewniać komfort jazdy; najlepiej, aby charakteryzowały się gładką i równą nawierzchnią. Ze względów ekonomicznych warto, aby był to budulec wytrzymały i odporny na uszkodzenia zewnętrzne.

Na trasach rekreacyjnych można stosować nawierzchnie gruntowe, aczkolwiek odpowiednio wyprofilowane, aby zapewnić odpowiednie odprowadzenia wód opadowych – spadek poprzeczny powinien wynosić od 1% do 3%.

Na drogach rowerowych o funkcji typowo komunikacyjnej warto stosować porowate

nawierzchnie masy bitumicznej z optymalnych mieszanek gruntów wykazujących się dobrą odpornością na obciążenia i przepuszczalnością wody – zapewnia to komfortową nawierzchnię niezależnie od warunków atmosferycznych oraz odpowiednie warunki środowiskowe. Nawiązując do zasad zrównoważonego rozwoju, warto także zwrócić uwagę na pochodzenie budulców i starać się wybierać materiały miejscowe. Dopuszcza się odstępstwa od powyższych wskazań w przypadkach szczególnych (jak obszary chronione, wyjątkowe walory estetyczne, itp.).

12.6.3. Koncepcja ruchu rowerowego dla centrum Bełchatowa

W obszarze centralnym Bełchatowa wyznaczone 4 główne trasy rowerowe, które:

- docelowo prowadzić mają poza centrum i obsługiwać główne osiedla Bełchatowa
- doprowadzają ruch we wszystkie główne rejony centrum
- mają oferować wysokie parametry (wydzielona droga rowerowa lub ruch uspokoiony o niskim natężeniu)

Poniżej podano robocze nazwy tras oraz ich przebieg w obszarze centralnym, wraz z wariantami.

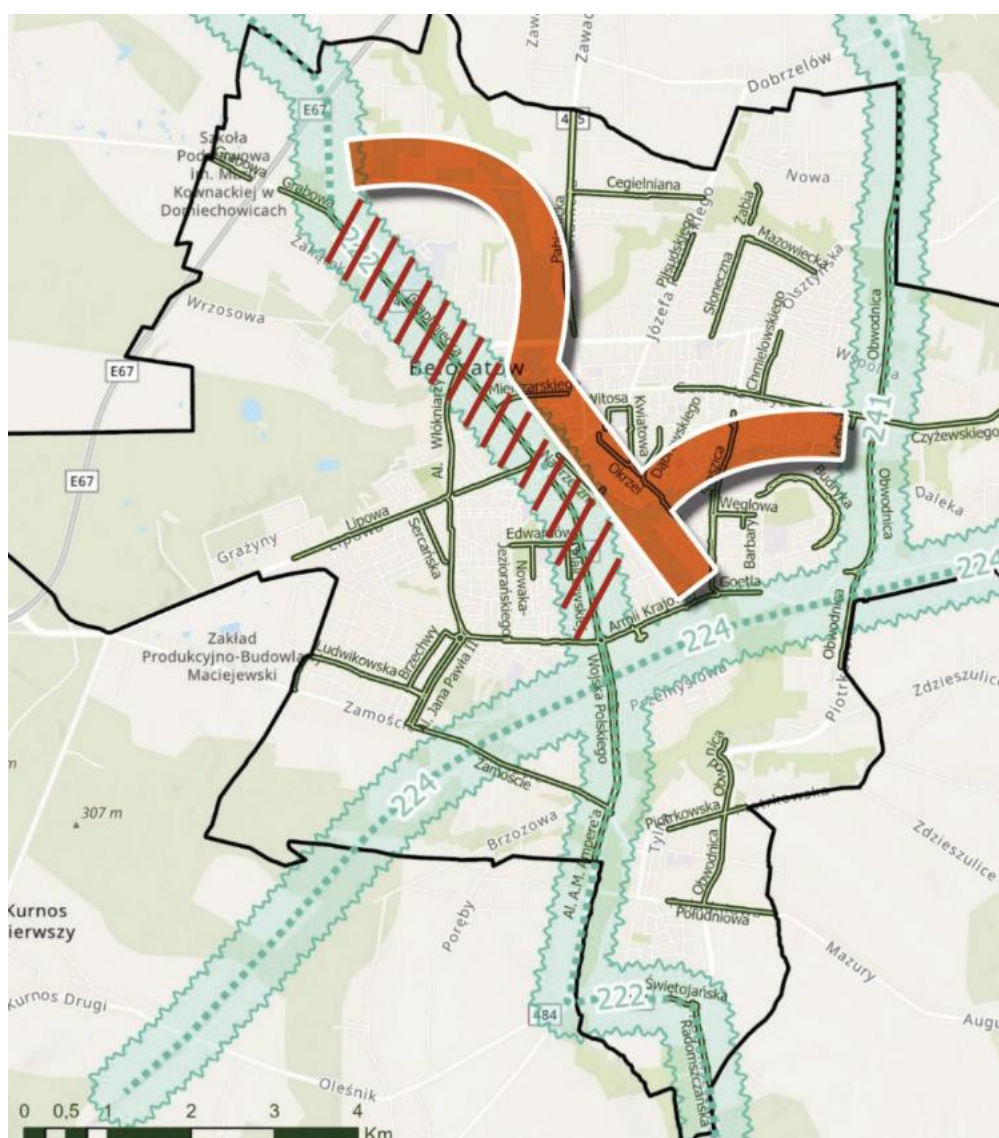
Rysunek 10 Główne trasy rowerowe



Źródło: Strategia rozwoju dróg rowerowych na terenie Miasta Bełchatowa (etap II).

Przebieg przez cały obszar centralny po wschodniej stronie rz. Rakówki Główna trasa rowerowa Bełchatowa, o dużym potencjalnie zarówno transportowym, jak i rekreacyjnym, z uwagi na atrakcyjny przebieg poza pasem drogowym, z niewielką liczbą punktów kolizyjnych z ruchem drogowym. Obsługa ruchu z os. Czaplinieckiego i z Bełchatówka od północy oraz Grocholic i przyszłego przystanku kolejowej od południa.

Rysunek 11 Mapa poglądowa propozycji zmiany przebiegu trasy ścieżki pieszo-rowerowej nr 222



Źródło: Strategia rozwoju dróg rowerowych na terenie Miasta Bełchatowa (etap II).

Piłsudskiego – Binków

Przebieg ulicami Piłsudskiego – Kwiatowa – Okrzei – Jabłoniowy Sad – Jasna – rejon skrzyżowania Staszica/Berylowa. Obsługa osiedli Olsztyńskiego, Żołnierzy POW, 1000-lecia, Konopnickiej, Słonecznego i Binków, główna oś w relacji północ – południe przechodząca przez centrum Bełchatowa; doprowadzenie ruchu w pobliże istotnych

generatorów, m.in. Galeria Bawełniana, pl. Narutowicza, I LO.

Słoneczna – Os. Dolnośląskie

Wariant podstawowy: Trakt pieszy od ul. Wojska Polskiego do Kopeckiego – Herberta – Jabłoniowy Sad – bulwary wzdłuż cieku „B” – wzdłuż Hali Sportowej przy ul. 1 Maja – Sportowa – Czyżewskiego – Północna – Targowa – teren SP nr 3 – Słoneczna

Wariant alternatywny: Targowisko Miejskie – os. Okrzei – ul. Okrzei – Milenijna – os. Okrzei – droga po zach. Stronie stadionu GKS Bełchatów, Targowa – trakt pieszy po zach. stronie SP nr 3 – Sienkiewicza – Słoneczna

Trasy obu wariantów przecinają się w dwóch miejscach, więc istnieje możliwość dowolnego ich kombinowania.

Trasa łącząca największe bełchatowskie osiedle, Dolnośląskie z centrum miasta, os. Okrzei, 1 Maja, Żołnierzy POW, Olsztyńskim, obsługa istotnych generatorów takich jak targowisko miejskie, hala i stadion sportowy, Urząd Miasta.

Pileckiego – 1 Maja

Przebieg ulicami Pileckiego – Kościuszki – 1 Maja Główna oś wschód – zachód, łączy osiedla położone wzdłuż ul. Lipowej, osiedla Konopnickiej, 1000-lecia, 1 Maja z Politanicami, obsługuje rejon handlowo-administracyjny w rejonie Kościuszki / 1 Maja, I LO, stadion sportowy, Leclerc.

Lokalne trasy rowerowe

Zadaniem lokalnych tras rowerowych jest dogęszczenie sieci oraz lepsze połączenie tras głównych między sobą, jak również obsługa najistotniejszych generatorów ruchu.

Bawełniana – Mielczarskiego

Bawełniana (punkt przecięcia z trasą główną Słoneczna – Os. Dolnośląskie) – Fabryczna – pl. Narutowicza – Mielczarskiego

Trasa obsługuje ruch wschód – zachód w północnej części centrum, doprowadza ruch m.in. do Galerii Bawełniana od pl. Narutowicza; jednocześnie pełni rolę istotnej alternatywy dla ul. Czyżewskiego i Sienkiewicza, gdzie trudno jest uzyskać poprawę warunków ruchu rowerowego.

pl. Narutowicza - Witosa

Witosa (odc. od 1 Maja) – Pl. Narutowicza (punkt przecięcia z trasą lokalną Bawełniana – Mielczarskiego); w dalszej perspektywie należy rozważyć przedłużenie trasy do ul

Pabianickiej i dalej tą ulicą w kier. północnym. Trasa łącznikowa doprowadzająca ruch z tras głównej Pileckiego – 1 Maja na pl. Narutowicza.

Rekomendacje dla poszczególnych ulic – priorytet wysoki

- ul. Romualda Mielczarskiego – przedłużenie istniejącej DDR do ul. Pabianickiej, poprawa standardu istniejącej infrastruktury, wyniesione skrzyżowanie na skrzyż. z Mickiewicza, miejscu przecięcia z trasą wzdłuż Rakówki oraz dojazdem do posesji 1D, 1E
- ul. Józefa Piłsudskiego – budowa DDR po stronie wschodniej
- ul. 1 Maja:
 - skrzyżowanie z Kościuszki – budowa wyniesionego skrzyżowania z możliwością likwidacji sygnalizacji świetlnej
 - Kościuszki – Okrzei – ruch w obu kierunkach ograniczony do autobusów, rowerów, taksówek, pojazdów służb i dojazdu do posesji
 - odc. Okrzei – Kwiatowa – ruch jednokierunkowy dla samochodów w kier. wschodnim, DDR po stronie południowej;
 - na wschód od Kwiatowej – DDR po stronie południowej; dowiązanie do ul. Sportowej
- ul. Stanisława Okrzei, odc. 1 Maja – Herberta – budowa DDR po stronie zachodniej, dodatkowo budowa DDRiP po stronie wschodniej;
- ul. Zbigniewa Herberta – budowa DDR pomiędzy ul. Okrzei a traktem pieszym w rejonie ul. Szpotańskiego trakt pieszki pomiędzy ul. Wojska Polskiego a Kopeckiego lub Herberta, w rejonie ul. Szpotańskiego – utwardzenie i dostosowanie do potrzeb ruchu rowerowego
- ul. Kwiatowa
 - odc. Piłsudskiego – 1 Maja – budowa DDR po stronie wschodniej
 - odc. 1 Maja – Okrzei – budowa DDR po stronie wschodniej oraz ruch jednokierunkowy dla samochodów w kier. południowym; alternatywnie pasy rowerowe lub uspokojenie ruchu
- rz. Rakówka – budowa DDR po stronie wschodniej
- ciek „B” – budowa DDR po stronie północnej i opcjonalnie południowej

Priorytet umiarkowany

- ul. Generała Ludwika Czyżewskiego – do realizacji w ramach większej przebudowy ulicy, docelowo DDR lub uspokojenie ruchu; do rozważenia jeden kierunek dla ruchu ogólnego; do czasu przebudowy dopuszczenie ruchu rowerów na chodniku po stronie południowej ma brakującym odcinku
- ul. Tadeusza Kościuszki – budowa DDR lub ew. drogi DDRiP po stronie wschodniej
- Plac Gabriela Narutowicza – budowa połączenia do ul. Witosa w przedłużeniu ul. Fabrycznej
- ul. Pabianicka – do realizacji w ramach większej przebudowy ulicy, docelowo DDR lub uspokojenie ruchu; do rozważenia jeden kierunek dla ruchu ogólnego
- ul. Rotmistrza Witolda Pileckiego – budowa DDR, preferowana str. południowa oraz wyniesione skrzyżowanie w miejscu przecięcia z trasą wzdłuż rz. Rakówki

Priorytet niski

- ul. Wincentego Witosa – przebudowa istniejącej DDR do spełniającej standardy, DDR na całej długości
- ul. Stanisława Okrzei, odc. Herberta – Staszica – DDR do realizacji w ramach większej przebudowy ulicy/mostu
- ul. Bawełniana – pasy rowerowe obustronne lub opcjonalnie uspokojenie ruchu
- ul. Grota-Roweckiego – pasy rowerowe obustronne lub opcjonalnie uspokojenie ruchu
- ul. Lecha i Marii Kaczyńskich – ruch uspokojony
- ul. Kempfinówka
 - na płn. od Grota Roweckiego – ruch uspokojony
 - na pld. od Grota Roweckiego – pasy rowerowe lub ruch uspokojony
- ul. Fabryczna – ruch uspokojony
- ul. Henryka Dąbrowskiego – przebudowa istniejącej infrastruktury do spełniającej standardy, DDR na całej długości
- ul. Targowa – uspokojenie ruchu nieutrudniające ruchu rowerowego
- ul. Boczna – budowa łącznika do os. Okrzei (rejon budynku nr 23)
- ul. Północna – ruch uspokojony

Wprowadzenie kontraruchu rowerowego

- ul. Konrada Leśniewskiego Orlika
- ul. Danuty Siedzikówny „Inki”
- Plac Wolności
- droga biegnąca od ul. Targowej do ul. Czyżewskiego na os. Żołnierzy POW
- Harcerska

Strefy Tempo 30 z dopuszczeniem kontraruchu

- Obszar ograniczony rz. Rakówką, ul. Mielczarskiego, Czapliniecka, Al. Włókniarzy, bez wymienionych ulic
- Obszar ograniczony ul. Olsztyńską, Staszica, Czyżewskiego, Północną, Targową, bez wymienionych ulic
- Obszar ograniczony ul. Czyżewskiego, Staszica, 1 Maja, terenem stadionu GKS Bełchatów bez wymienionych ulic
- Edwardów: obszar ograniczony ul. Armii Krajowej, Wojska Polskiego, Herberta, rz. Rakówką, bez wymienionych ulic
- ul. Jasna i Promienista

Strefy zamieszkania lub Tempo 30 z dopuszczeniem kontraruchu

- Os. Budowlanych: obszar ograniczony Al. Włókniarzy, ul. Pabianicką, Mielczarskiego i rz. Rakówką, bez wymienionych ulic
- Os. Okrzei: obszar ograniczony ul. 1 Maja, Staszica, Lenczyka, Okrzei, Dąbrowskiego, bez wymienionych ulic
- Os. Słoneczne: obszar ograniczony ul. Staszica, Okrzei, Jasną, bez wymienionych ulic
- Os. Słoneczne: obszar ograniczony ul. Staszica, Okrzei, rz. Rakówką, Herberta, bez wymienionych ulic

Rysunek 12 Koncepcja ruchu rowerowego dla centrum Bełchatowa



Źródło: Strategia rozwoju dróg rowerowych na terenie Miasta Bełchatowa (etap II), Opracowanie: Robert Jędrzejczak i Miłosz Tatar. Mapa wygenerowana: 29 kwietnia 2026r.

12.7. Perspektywa wykorzystania przewozów kolejowych

„Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” wskazuje potencjalną oś rozwoju infrastruktury kolejowej. Działanie takie umożliwiłoby realizację połączenia kolejowego na trasie Wieluń – Bełchatów – Piotrków Trybunalski.

Przewozy pasażerskie w relacji Piotrków Trybunalski – Bełchatów Miasto funkcjonowały do 2000 roku - wtedy to PKP zawiesiło kursowanie ostatnich dwóch par pociągów. Rewitalizacja infrastruktury kolejowej na tej trasie i budowa nowego odcinka w kierunku Wielunia zakończone uruchomieniem połączeń na tej trasie wzbogaciłoby ofertę przewozową, a tym samym zwiększyłyby atrakcyjność przewozów pasażerskich.

Należy jednak mieć na uwadze, że uruchomienie przewozów kolejowych wiązałoby się z potrzebą przeprowadzenia znacznych inwestycji infrastrukturalnych. Obecnie jest realizowana część inwestycji w ramach programu Kolej+, która ma umożliwić docelowo zorganizowanie 6 pociągów dziennie. Dodatkowo w ramach paktu kolejowego dla Województwa Łódzkiego planowane jest wsparcie w uruchomieniu bezpośrednich połączeń pomiędzy Bełchatowem, a Łodzią. Organizatorem połączeń kolejowych w ramach wojewódzkiej sieci komunikacyjnej jest Marszałek Województwa Łódzkiego.

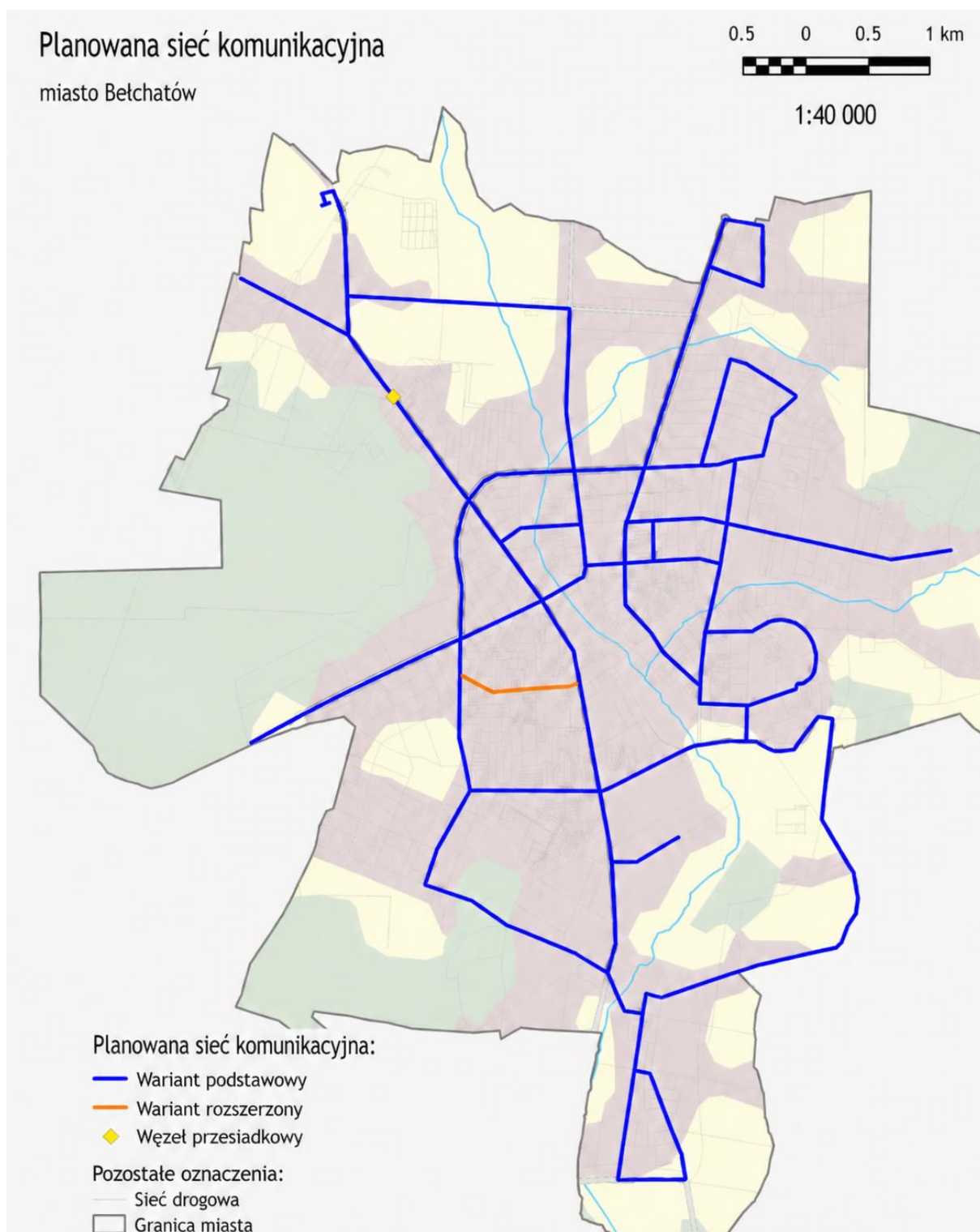
13. Weryfikacja, aktualizacja oraz monitoring planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Bełchatowa

Artykuł 11 ust. 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi, że plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przez miasto Bełchatów.

Z uwagi na wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, iż rokrocznie dokonywana będzie weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym opracowaniu i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej

konieczności aktualizacji dokumentu. Należy mieć na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Miejską w Bełchatowie.

14. Część graficzna



15. Spis rysunków wykresów i map

15.1. Spis Tabel

Tabela 1 Liczba ludności w Bełchatowie w latach 2018 – 2025 źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS	10
Tabela 2 Charakterystyka poszczególnych jednostek urbanistycznych w Bełchatowie Źródło: opracowanie własne na podstawie „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bełchatowa, Tom II – polityka przestrzenna – Kierunki zagospodarowania”	13
Tabela 3 Istniejące linie autobusowe Źródło: opracowanie własne na podstawie serwisu MZK	22
Tabela 4 Średnia miesięczna liczba przewiezionych pasażerów na poszczególnych liniach MZK Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK	24
Tabela 6 Rozkład wozokilometrów na liniach w okresie 1.01-30.06 i 01.09-31.12 2025 r. Źródło: Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej w Bełchatowie	27
Tabela 7 Rozkład wozokilometrów na liniach w okresie 1.07-31.08.2025 r. Źródło: Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej w Bełchatowie	28
Tabela 8 Tereny zamieszkałe – dane na podstawie deklaracji za gospodarowanie odpadami komunalnymi Źródło: dane Urzędu Miasta Bełchatowa	30
Tabela 9 Urzędy, instytucje publiczne, spółki komunalne i spółki z udziałem miasta w Bełchatowie Źródło: dane Urzędu Miasta Bełchatowa	30
Tabela 10 Placówki oświatowe w Bełchatowie Źródło: dane Urzędu Miasta Bełchatowa	31
Tabela 11 Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy w Bełchatowie Źródło: dane Urzędu Miasta Bełchatowa	32
Tabela 12 Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne i handlowe w Bełchatowie Źródło: dane Urzędu Miasta Bełchatowa	34
Tabela 13 Placówki służby zdrowia w Bełchatowie Źródło: dane Urzędu Miasta Bełchatowa ...	35
Tabela 14 Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w mieście Bełchatów	43
Tabela 15 Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji Źródło: opracowanie własne	46
Tabela 16 Normy emisji spalin Euro Źródło: opracowanie własne	47
Tabela 17 Kształt systemu informacji dla pasażerów Źródło: opracowanie własne	55

15.2. Spis rysunków

Rysunek 1 Miasto Bełchatów na tle powiatu bełchatowskiego oraz Polski Źródło: opracowanie własne	8
Rysunek 2 Zmiany liczby ludności Bełchatowa w latach 2018-2025, Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS	10
Rysunek 3 Struktura ludności Bełchatowa w wieku przed-, po- i produkcyjnym w latach 2018-2024 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS	11
Rysunek 4 Podział Bełchatowa na jednostki urbanistyczne według studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, Źródło: opracowanie własne na podstawie „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bełchatowa, Tom II – polityka przestrzenna – Kierunki zagospodarowania”	13
Rysunek 5 Sieć dróg rowerowych w Bełchatowie Źródło: dane UM w Bełchatowie	20
Rysunek 6 Przebieg wschodniej obwodnicy Bełchatowa Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego	22

Rysunek 9 Podmioty gospodarki narodowej według klas wielkości w Bełchatowie Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.....	34
Rysunek 10 Dojazdy do pracy mieszkańców Bełchatowa Źródło: opracowanie własne na podstawie danych NSP 2011	36
Rysunek 11 Stacja ładowania autobusów elektrycznych zlokalizowana na węźle przesiadkowym Źródło: Materiały własne Urzędu Miasta Bełchatowa	54

Uzasadnienie

Obowiązek opracowania Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (dalej jako: Plan transportowy) wynika z art. 9 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285 z późn. zm.) - dalej jako: u.p.t.z.

Przedłożony projekt Planu transportowego jest zgodny z wymaganiami określonymi w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym oraz w rozporządzeniu 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).

Zgodnie z art. 10 ust. 1 u.p.t.z. konsultacje społeczne przeprowadzone zostały w dniach od 5 do 26 maja 2026 r. Projekt Planu transportowego uzgodniony został również z Gminą Bełchatów na podstawie art. 13 ust. 3 u.p.t.z.

Zgodnie z art. 9 ust. 3 u.p.t.z. Plan transportowy uchwalony przez właściwą jednostkę samorządu terytorialnego stanowi akt prawa miejscowego, natomiast stosownie do art. 13 ust. 3 u.p.t.z. prezydent miasta przedstawia radzie miasta do uchwalenia projekt Planu transportowego.

W związku z powyższym zachodzi konieczność podjęcia przedmiotowej uchwały przez Radę Miasta Bełchatowa.